B 523 - Ortsumfahrung Villingen-Schwenningen (2. Bauabschnitt)

Regierungspräsidium Freiburg

Aktuelles

Aktuell befindet sich die geplante Straße in der Vorplanung. Während dieser Phase wird auf Basis umfangreicher Umwelt-, Verkehrs- und Variantenuntersuchungen eine Vorzugsvariante entwickelt. Die Vorplanung legt als erster großer Meilenstein im Projekt fest, wie die künftige Straßen- und Verkehrsführung gestaltet werden soll.

Die Planungsvarianten des Anschlusses der B 523 an die B 33 im Bereich des Mönchsees befinden sich aktuell in der Abstimmung mit den Ministerien. Diese wurden der Öffentlichkeit im Rahmen einer Dialogveranstaltung im Dezember 2022 vorgestellt. Im Anschluss fand auch eine Online-Beteiligung statt. Die Ergebnisse des Online-Beteiligungsprozesses wurden ausgewertet und sind nun in diesem Dokument zu finden. Darüber hinaus haben verschiedene Runde Tische stattgefunden.

Aktuell werden alle Gutachten und Daten abschließend ausgearbeitet, um als nächstes in den fachübergreifenden Variantenvergleich einsteigen zu können. Am Ende dieses Abwägungsprozesses steht ein Variantenvorschlag, welcher mit den Ministerien abgestimmt wird.

Antworten auf häufig gestellte Fragen (FAQs)

Zusammenfassungen der Runden Tische zum Lückenschluss

3. Runder Tisch - Mensch und Nutzer (April 2023) (pdf)

2. Runder Tisch - Arten- und Naturschutz (März 2023) (pdf)

1. Runder Tisch - Land- und Forstwirtschaft (März 2023) (pdf)

Verkehrszahlen

Detaillierte Erhebungen und Prognosen der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (Gesamtverkehr) (pdf)

Separate Darstellung zur Verkehrsaufteilung der B523neu ("Belastungsspinne") (pdf)
Hinweis: In den Erhebungen und Prognosen des Gesamtverkehrs werden die bereits im Dezember 2022 präsentierten Ergebnisse der aktuellen Verkehrsuntersuchung detailliert für das gesamte Straßennetz dargestellt. Die separate Darstellung zur Verkehrsaufteilung der B523neu ("Belastungsspinne") stellt ergänzend dar, wie sich die rund 12.000 Kfz/24h auf dem Lückenschluss aus dem nachgeordneten Straßennetz ergeben bzw. wie sich die Aufteilung des Verkehrs an den Anschlüssen der B 33 im Westen und der Querspange / K 5707 im Osten darstellt.

Pressemitteilung (Mai 2024)
Pressemitteilung (Juni 2023)
Pressemitteilung (Juli 2023)
Pressemitteilung (März 2023)

Kontakt

Fachinformationen

Max Gerling
Projektleiter
0761 208-4539
max.gerling@rpf.bwl.de

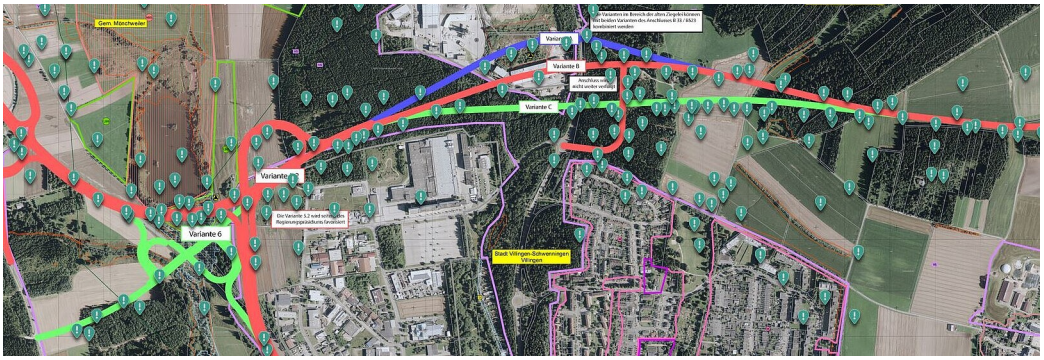
Öffentlichkeitsbeteiligung

0761 208-2322
oeffentlichkeitsbeteiligung@rpf.bwl.de

Zahlen und Fakten

Ortslage: Stadt Villingen-Schwenningen
Bauherr und Eigentümer: Bundesrepublik Deutschland
Planung: Regierungspräsidium Freiburg mit Unterstützung von Ingenieurbüros
Planungsstand:Vorplanung
Kosten: 25,9 Mio. Euro (Bundesverkehrswegeplan 2030)

Übersichtskarte (pdf)



Übersicht der eingebrachten Kommentare zur Planung der B 523 können auch nach Ende der Beteiligung in der Online-Karte eingesehen werden.

Erfahren Sie mehr zum Thema

Informationen zur Anbindung an das bestehende Straßennetz

Das Anbindungskonzept der Umfahrung von Villingen-Schwenningen (B 523) ist Teil der aktuellen Vorplanungen. Ein Anschluss der Trasse am Bauanfang an die B 33 beim Mönchsee sowie ein Anschluss am Bauende zum ersten Bauabschnitt der B 523 ist jedoch unverzichtbar und bereits in die Planungen eingebettet.

Aktuell befinden sich zwei Planungsvarianten (Variante 5.2 und 6) für einen Anschluss der B 523 an die B 33 im Bereich Mönchsee in der Abstimmung mit den Ministerien. Die Varianten sind beide leistungsfähig und verkehrssicher, haben jedoch deutliche Unterschiede hinsichtlich Verkehrskonzeption, umweltfachlicher Wirkungen und Kosten. Den Ministerien vorgeschlagen wurde die so genannte Variante 5.2.

Variante 6

Bei Variante 6 entsteht ein einzelner Knotenpunkt im Zuge der Bundesstraßen: Die B 33 wird mit der B 523 mittels eines halben Kleeblattes verknüpft, der bestehende Anschluss der B 33 mit der L 181 wird zurückgebaut und die L 181 nachgeordnet angebunden. Die Variante 6 wird mit Kosten von ca. 18 Mio. Euro geschätzt (ca. Baukilometer 0,0 – 2,0). Eine aktuelle Kostenschätzung der Gesamtmaßnahme wird zum Abschluss der Vorplanung auf Grundlage der dann vorliegenden Planung erstellt. Infolge der Öffentlichkeitsbeteiligung und ergänzender umweltfachlicher Untersuchungen im Anschlussbereich B 33 / B 523 wurde die Variante weiterentwickelt zur Variante 6.2. Hierbei wurde im Wesentlichen ein Durchlass im Bereich der bestehenden B 33 ergänzt.

Variante 5.2

Bei Variante 5.2 wird der Verkehr der B 33 von St. Georgen/Mönchweiler her kommend direkt auf die B 523 geführt. Dabei entsteht ein neuer Kontenpunkt von der B 33 an die dann bevorrechtigte B 523. Der bestehende Knotenpunkt der L 181 wird verkehrsgerecht ausgebaut. Mit der Variante 5.2 ist ein großes Brückenbauwerk über umweltfachlich wertvollen Bereich südlich des Mönchsees vorgesehen (geschützte Biotope und Biotopverbund - Feuchtbiotope), was einen großen Unterschied gegenüber der Variante 6 darstellt. In Verbindung mit dem teilweisen Rückbau der bestehenden B 33 würde so die Wiedervernetzung des Mönchsees und des südlich gelegenen Biotopverbunds ermöglicht. Die Variante 5.2 wird mit Kosten von ca. 46 Mio. Euro geschätzt (ca. Baukilometer 0,0 – 2,0). Eine aktuelle Kostenschätzung der Gesamtmaßnahme wird zum Abschluss der Vorplanung auf Grundlage der dann vorliegenden Planung erstellt.

Übersicht der Variantenpläne (Cloud-Link)

Ergebnisse der umweltfachlichen Kartierung (Cloud-Link)
Hinweis: Der in den Karten der faunistischen Erhebungen dargestellte schematische Trassenverlauf ist ein veralteter Planungsstand. Der aktuelle Stand, auch hinsichtlich Knotenpunktsformen, ist über den vorangestellten Link abrufbar.

Im Zuge des Anschlusses an die bestehende B 523 inkl. der Querspange zum Nordring ist darüber hinaus die Integration der bestehenden Anbindung B 523/ K 5707 angedacht, um den Verkehrsfluss im Zuge der Umfahrung zu verbessern.

Die geprüften Anschlüsse der L 178 (Obereschach) und K 5709 (Nordstetten) an die B 523 werden nicht weiter verfolgt.

Von maßgeblicher Bedeutung für die Abwägung ist dabei die Charakteristik der B 523 als überregionale

Verbindungsachse. Mehr Anschlüsse an die Bundesstraße mindern die verkehrliche Leistungsfähigkeit. Zudem schränken die zu geringen Abstände der Knotenpunkte die Sicherheit des Verkehrs ein. Ein verkehrlicher Mehrwert, der die beiden Anschlüsse bei diesen Gegebenheiten rechtfertigen würde, konnte mit der Verkehrsuntersuchung nicht nachgewiesen werden.

Die weiteren Planungen konzentrieren sich neben der grundlegenden Gestaltung unter anderem auf den Trassenverlauf im Bereich „Alte Ziegelei“/Haslach/Wöschhalde sowie den Anschluss bei Weilersbach. Für den Anschluss ist vorgesehen die Querspange (Neuer Markt) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 zusammenzulegen. Hierfür ist eine Verlängerung der Querspange angedacht. Die genaue Ausgestaltung ist bisher nicht festgesetzt sondern Teil der weiteren Planung. Hierzu und zu anderen Aspekten der Planung sind auf der Beteiligungskarte zahlreiche Hinweise eingegangen, die es zunächst auszuwerten gilt, um sie in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Das Projekt im Überblick

- Ausgangslage
- Ziele der Maßnahme
- Geplante Maßnahmen

Ausgangslage

Die B 523 wurde erstmals in den 1960er Jahren beplant und dabei in zwei Bauabschnitte eingeteilt. Der östliche, erste Bauabschnitt nördlich von Schwenningen wurde im Jahr 1987 fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben. Seine volle verkehrliche Leistungsfähigkeit wird jedoch erst mit Inbetriebnahme des zweiten Abschnittes erreichet, dessen Verwirklichung damals noch zurückgestellt wurde.

Mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wurde die Maßnahmen im Vordringlichen Bedarf eingestuft, sodass der zweite Bauabschnitt einer Umfahrung von Villingen-Schwenningen nun planerisch verfolgt werden kann. Die Projektplanung wurde daraufhin Anfang 2020 vom Regierungspräsidium Freiburg aufgenommen.

Ziele der Maßnahme

Die Bundesstraße 523 wird mit Umsetzung der vorliegenden Planungen eine direkte Verbindung von der B 33 Richtung A 5 ins Rheintal und der A 81 als überregionale Verbindung zum Neckarraum sowie in Richtung Schweiz schaffen. Damit soll die B 523 eine langfristig leistungsfähige Verbindung werden. Auch die Ortsdurchfahrten sollen verkehrlich entlastet werden.

Geplante Maßnahmen

- Lückenschluss zwischen der B 33 und dem ersten Bauabschnitt der B 523
- Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung zwischen der B 33 und der A 81
- Bündelung des Durchgangsverkehrs sowie Teilung des Ziel- und Quellverkehrs von Villingen-Schwenningen im Sinne einer Ortsumfahrung
- Gebündelte Führung des Verkehrs von Villingen-Schwenningen an die Bundesstraße

Informieren Sie sich

- Öffentlichkeitsbeteiligung
- Weitere Infos und Planunterlagen

Öffentlichkeitsbeteiligung

Am 15. Dezember 2022 informierte das Regierungspräsidium Freiburg in einer Dialogveranstaltung in Villingen-

Schwenningen zum Projekt „B 523 Ortsumfahrung Villingen-Schwenningen“ (Lückenschluss). Neben den Verkehrszahlen wurde auch das Anschlusskonzept für die Bundesstraße vorgestellt. Bei der gut besuchten Veranstaltung in der Neuen Tonhalle in Villingen konnte die Bürgerschaft ihre Fragen, Hinweise und Anregungen einbringen. Hierzu wurde wie angekündigt das Konzept eines Infomarktes angewandt. So konnte – anders als bei Podiumsdiskussionen – gewährleistet werden, dass nach den Begrüßungen und dem Input-Referat im Plenum eine Vielzahl an Fragen und Hinweisen direkt mit den Planerinnen und Planern besprochen werden können. An Stellwänden und Trassenlandkarten konnten die Varianten besprochen und kommentiert werden. Im Anschluss hatten Interessierte die Möglichkeit, ihre Hinweise zur Planung auch mithilfe einer Online-Karte einzubringen.

Unterlagen von der Dialogveranstaltung vom 15. Dezember 2022

Präsentation (pdf)

Protokoll des Infomarkts mit Auswertung der Onlinebeteilung September 2023 (pdf)

Themen der Straßenplanung (pdf)

Übersicht Anschluss B 33/B 523 (pdf)

Umweltverträglichkeitsstudie (pdf)

Verkehrszahlen im Überblick (pdf)

So läuft eine Straßenplanung ab (pdf)

Weitere Infos und Planunterlagen

Verkehrszahlen

Detaillierte Erhebungen und Prognosen der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (Gesamtverkehr) (pdf)

Separate Darstellung zur Verkehrsaufteilung der B523neu ("Belastungsspinne") (pdf)

Hinweis: In den Erhebungen und Prognosen des Gesamtverkehrs werden die bereits im Dezember 2022 präsentierten Ergebnisse der aktuellen Verkehrsuntersuchung detailliert für das gesamte Straßennetz dargestellt. Die separate Darstellung zur Verkehrsaufteilung der B523neu ("Belastungsspinne") stellt ergänzend dar, wie sich die rund 12.000 Kfz/24h auf dem Lückenschluss aus dem nachgeordneten Straßennetz ergeben bzw. wie sich die Aufteilung des Verkehrs an den Anschlüssen der B 33 im Westen und der Querspange / K 5707 im Osten darstellt.

Planungsunterlagen

Ergebnisse der umweltfachlichen Kartierungen (Cloud-Link)
Hinweis: Der in den Karten der faunistischen Erhebungen dargestellte schematische Trassenverlauf ist ein veralteter Planungsstand. Der aktuelle Stand, auch hinsichtlich Knotenpunktsformen, ist über diesen Link abrufbar.

So läuft eine Straßenplanung ab (pdf)

Zusammenfassungen der Runden Tische

Dritter runder Tisch - Mensch und Nutzer (April 2023) (pdf)

Zweiter runder Tisch - Arten- und Naturschutz (März 2023) (pdf)

Erster runder Tisch - Land- und Forstwirtschaft (März 2023) (pdf)

Häufig gestellte Fragen zum Lückenschluss

Grundsatzfrage: Warum braucht es den Lückenschluss?

Die Grundsatzplanung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes obliegt dem zuständigen Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Dieses hat mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 verkehrsträgerübergreifend – also für Straße, Schiene und Wasser – die für eine leistungsfähige Infrastruktur erforderlichen Maßnahmen ermittelt. Zu diesen gehört auch der zweite Bauabschnitt der B 523 Ortsumfahrung Villingen-Schwenningen (Lückenschluss).

Die B 523 stellt in Verbindung mit der B 33 dabei im Bundesnetz eine wichtige überregionale / großräumige Verbindungsachse zwischen der Autobahnen A 5 im Westen und A 81 im Osten dar. Sie ist eine der wenigen Ost-West-Achsen über den Schwarzwald. Der Lückenschluss der B 523 soll den überregionalen Verkehr daher entsprechend bündeln und mit der Anbindung an die B 33 eine durchgängige Verbindungsachse bilden. Zudem soll das regionale Straßennetz mit der Maßnahme entlastet werden.

Mit der Aufnahme des Projekts in den BVWP 2030 hat der Bund als Bauherr der Maßnahme die Erforderlichkeit des Lückenschlusses für das Bundesnetz untersucht und mit Einordnung in den sogenannten "vordringlichen Bedarf" anerkannt. Damit besteht der - politisch legitimierte - gesetzliche Planungsauftrag zum Bau der Straße. Das Regierungspräsidium ist nun im Zuge der Bundesauftragsverwaltung mit der Planung beauftragt.

Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren

Sind die Kosten nicht viel zu hoch?

Bei jeder Neubaumaßnahme des Bundes spielen auch die Investitionskosten sowie das sogenannte Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) eine bedeutende Rolle. So auch beim Lückenschluss. Die voraussichtlichen Investitionskosten einer Maßnahme werden dazu mit Abschluss der einzelnen Planungsphasen (Vorplanung, Entwurfsplanung) neu ermittelt.

Den Gesamtkosten der Maßnahme (Investitionskosten + Betriebskosten) wird ein monetärer Nutzen der Straße entgegengestellt. Für den Nutzen der Maßnahme werden unter anderem die Reduktion der Betriebskosten von Fahrzeugen (Kostenersparnis durch weniger zu fahrende Strecke), die Reduktion der Reisezeit, die Reduktion von Unfallkosten sowie emissionstechnische Effekte (Lärm, Luft, CO2) ermittelt und zu einem monetären Nutzen umgerechnet. Diese Berechnung erfolgt durch die Ministerien nach einem bundeseinheitlichen Standard.

Der gesamtwirtschaftliche Nutzen für die Gesellschaft muss dabei die Investitions- und Betriebskosten überwiegen; das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) damit größer als 1,0 sein. Je höher der Wert, desto besser.

Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren

Warum sind die Anschlüsse der L 178 (Obereschacher Str.) und der K 5709 (Nordstetten) nicht mehr in den Planungen enthalten?

Für die Abwägung von zusätzlichen Anschlüssen gilt es in den Planungen eine Vielzahl von Aspekten zu betrachten.

Von maßgeblicher Bedeutung für die Abwägung ist dabei die Charakteristik der Straße. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine wichtige überregionale Verbindungsachse zwischen der Autobahnen A 5 im Westen und A 81 im Osten dar. Mit dieser Bedeutung als überregionale Verbindungsachse sind auch eine Reihe an planerischen Vorgaben und Randbedingungen verbundenen. So gilt es unter anderem einen Knotenpunktabstand – also bspw. zwischen Auf- und Abfahrten – von 3 km einzuhalten. Mehr Anschlüsse an der Bundesstraße mindern die verkehrliche Leistungsfähigkeit. Zudem schränken zu geringe Abstände der Knotenpunkte untereinander die Sicherheit des Verkehrs ein.

Ein verkehrlicher Mehrwert, der die beiden Anschlüsse bei diesen Gegebenheiten entgegnen der Vorgaben rechtfertigen würde, konnte mit der Verkehrsuntersuchung nicht nachgewiesen werden. Sie werden daher nicht weiter in der Planung berücksichtigt.

Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren

Warum soll der Anschluss bei Weilersbach (K 5707) umgestaltet werden?

Für die Anschlusssituation bei Weilersbach ist es vorgesehen, den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen.

Hintergrund dieser Überlegungen ist der deutlich zu geringe Knotenpunktabstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar, bei der ein Abstand von drei Kilometern zwischen Knotenpunkten – also bspw. zwischen Auf- und Abfahrten – eingehalten werden soll. Mehr Anschlüsse führen zu einer geringeren Leistungsfähigkeit der Straße und beeinträchtigen zudem die Sicherheit des Verkehrs.

Ein reiner Ausbau des bestehenden Anschlusses der K 5707 genügt daher nicht, da aus verkehrlichen Gründen auch die Querspange mit den dortigen Gewerbegebieten sowie der Verbindung zum verkehrlich stark belasteten Nordring an die B 523 angeschlossen werden soll.

Diesem Ziel folgend wurde die diskutierte Anschlussmöglichkeit südlich von Weilersbach erarbeitet. In den aktuellen Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die Darstellung orientiert sich dabei an bestehenden Wirtschaftswegen sowie insbesondere den Grenzen des Wasserschutzgebietes. Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung.

Aktuell befinden wir uns dabei in der Variantenbearbeitung dieses Anschlusses für den späteren Abwägungsprozess. Es werden also unterschiedliche Varianten untersucht. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.

Die verkehrlichen Wirkungen des Lückenschlusses inkl. der entsprechenden Anschlusssituation zur Querspange (Neuer Markt) und der K 5707 wurden in der Verkehrsuntersuchung betrachtet.

Weilersbach erfährt dabei eine deutliche verkehrliche Entlastung. Der Prognose-Nullfall (ohne Bau des Lückenschlusses) sagt für 2040 eine Belastung von 9.800 Kfz/24h in der Ortsdurchfahrt von Weilersbach voraus. Im Planfall J (mit dem Bau des Lückenschlusses) liegt die Belastung bei 5.050 Kfz/24h. Die Verkehrsbelastung 2018 (Analysefall 2018) lag bei 5.700 Kfz/24h, womit auch hierzu eine Entlastung zu verzeichnen ist. Weilersbach wird damit also insbesondere im Vergleich zum zukünftig zu erwartenden Durchgangsverkehr deutlich entlastet.

Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren

Ist der Lückenschluss nicht ein viel zu großer Eingriff in die Natur?

Jeder neue Straßenbau ist unumgänglich auch mit einem Eingriff in Natur und Landschaft verbunden. Dabei sind durch das Vorhaben bedingte Eingriffe in die Natur soweit möglich zu vermeiden beziehungsweise auf das Nötige zu minimieren. Darüber hinaus bestehende, nicht zu vermeidende Eingriffe, sind gemäß den gesetzlichen Vorgaben auszugleichen.

Um einen Überblick über die Bestandssituation vor Ort zu erhalten, wurden zunächst bestehende Daten ausgewertet und darauf aufbauend für den gesamten Planungsraum umfassende Kartierungen der Flora und Fauna durchgeführt. Anschließend wurden verschiedene (Unter-)Varianten der Trassenführung und Knotenpunktgestaltung erarbeitet, die nun im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) umweltfachlich bewertet und verglichen werden. Die Ergebnisse sind Teil der Gesamtabwägung für eine weiterzuverfolgende Variante.

Nach Festlegung der weiterzuverfolgenden Varianten wird diese in der nächsten Planungsphase (der Entwurfsplanung) detailliert ausgearbeitet. Anhand der dann konkretisierten Planungsunterlagen wird der Eingriff in die Natur bilanziert. Dabei werden auch mögliche Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung/-minimierung mitberücksichtigt (z.B. Hop-Over für Fledermäuse). Grundsätzlich handelt es sich hierbei um einen iterativen – also sich wiederholend überprüfenden – Prozess während der Planung (Straße und Umwelt), um die Umwelt und besonders schützenswerte Bereiche so gut wie möglich zu berücksichtigen und zu schonen. Die nach diesem Prozess nicht vermeidbaren Eingriffe in die Natur werden beschrieben und bewertet. In Abstimmung mit den Naturschutzbehörden wird daraufhin ein umfassendes Ausgleichskonzept erarbeitet. Das Ausgleichskonzept wird mit dem späteren Planfeststellungsverfahren, zum Erlangen des Baurechts für den Lückenschluss, bindend und ist damit verpflichtend umzusetzen.

Das Projekt verursacht damit maßnahmenbedingt zwar unvermeidlich einen großen Eingriff, durch geeignete Maßnahmen wird dieser jedoch so gering wie möglich gehalten. Einige Aspekte, darunter beispielsweise die Flächenversiegelung, werden sich dabei jedoch mit dem Projekt nicht eins zu eins ausgleichen lassen. Dafür kann sich allerdings auch die Chance bieten, in einzelnen Bereichen eine Verbesserung gegenüber der Bestandssituation zu erwirken (z.B. Herstellung der Durchgängigkeit im Zuge eines Biotopverbundes).

Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren

Wie wird der Klimaschutz berücksichtigt?

Die Grundsatzplanung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes obliegt dem zuständigen Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Dieses hat mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 verkehrsträgerübergreifend die für eine leistungsfähige Infrastruktur erforderlichen Maßnahmen ermittelt. Dabei ging auch das Thema CO2 in die Überlegungen ein.

In der aktuellen Planung werde bezüglich des Klimaschutzes mit sogenannten CO2-Äquivalenten die Treibhausgasemissionen für den Lebenszyklus der Straße ermittelt und werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie für die Abwägung berücksichtigt. Diese Lebenszyklusbetrachtung beinhaltet den Bau, die Erhaltung und den Betrieb der Straßen. Auch die verkehrlichen Verlagerungseffekte sowie eine Nutzungsänderung der Flächen wird berücksichtigt.

Im Rahmen aller Planungsphasen sind wir an die jeweils gültigen Gesetze und Richtlinien zur Berücksichtigung des Klimaschutzes gebunden.

Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren

Wird der Lückenschluss neuen Straßenlärm erzeugen?

Bezüglich des Straßenlärms werden im Zuge der Planungen Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.Ä.). Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei grundsätzlich nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.

Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung, um die schalltechnischen Effekte der Maßnahme zu veranschlagen, den Umfang von möglichen Schallschutzmaßnahmen je Variante abzuschätzen und die Ergebnisse der Variantenabwägung zu Grunde zu legen.

In der nächsten Planungsphase (der Entwurfsplanung) erfolgt auf Grundlage der dann weiterzuverfolgenden Variante eine detailliertere Planung der Trasse sowie die konkrete Bemessung und Dimensionierung von Lärmschutzmaßnahmen.

Allgemeine Informationen zum Thema Lärmschutz

Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren

Was wird mit den Naherholungsgebieten, in denen die Straße verlaufen soll?

Mit jedem neuen Straßenbau ist unumgänglich auch ein Eingriff in Natur und Landschaft verbunden. Die Thematik der Naherholungsgebiete wird im Rahmen der Planungen in der Umweltverträglichkeitsstudie im Schutzgut Mensch behandelt.

Der Bereich am Guggenbühl (oberhalb der Wohngebiete Haslach und Wöschhalde) wird jedoch bei allen Varianten unumgänglich betroffen sein, sodass sich ein Eingriff in das dortige Naherholungsgebiet im vorliegenden Fall nicht vermeiden lässt. Im Zuge der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung), werden wir daher mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie bspw. die Anpassung der Höhenlage der Trassen, prüfen.

Inwieweit der örtliche Nacherholungsbereich bei Weilersbach mit den aktuellen Varianten geschont werden kann, ist Teil der aktuellen Planung. Soweit angebracht, werden wir auch hier mit der nächsten Planungsphase mögliche Optimierungsmaßnahmen prüfen.

Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren

Was passiert mit den landwirtschaftlichen Wegen, die auch für den Rad- und Fußverkehr genutzt werden?

In den Planungen werden die Bedürfnisse und Interessen aller Verkehrsteilnehmer mit einbezogen. Das nachgeordnete Wegenetz wird dabei in der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) näher betrachtet.

Dabei wird auch das Wirtschaftswegenetz, welches neben dem landwirtschaftlichen Betrieb auch den Rad- und Fußverkehr dient, angepasst. Die entsprechenden Wege werden wieder miteinander verknüpft, Über- und Unterführung dafür neu geschaffen.

Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren

Was wird zum Eingriff in den ehemaligen Müllverbrennungsplatz Biswurm gesagt?

Der ehemalige Müllverbrennungsplatz Biswurm wird bereits seit den 1990er Jahren kontinuierlich vom zuständigen Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis untersucht.

Die Fläche hat in den letzten beiden Jahrzehnten bereits zwei umfangreiche Sanierungskampagnen durchlaufen. Um die Resultate der Maßnahmen zu bewerten, erfolgte im Anschluss ein Sanierungsmonitoring. Dieses hat gezeigt, dass die Fläche erfolgreich von den vorrangig relevanten Schadstoffen befreit werden konnte. Die abschließende Auswertung der Ergebnisse des Grundwassermonitorings durch die Bewertungskommission Altlasten steht aktuell für Herbst 2023 noch aus.

Hinsichtlich der aktuellen Vorplanungen (Variantenuntersuchung) zum Lückenschluss der B 523, ergibt sich bei allen in Betracht kommenden Planungsvarianten eine Überschneidung mit dem ehemaligen Verbrennungsplatz Biswurm. Dies ist auf Grund der anspruchsvollen planerischen und räumlichen Randbedingungen im Bereich des Mönchsees nicht zu vermeiden.

Nachdem das Regierungspräsidium Freiburg bereits intensiv in die Sanierung des ehemaligen Müllverbrennungsplatzes Biswurm eingebunden war, hat sich auch das Projektteam zum Lückenschluss mit den zuständigen Institutionen ausgetauscht, um wichtige Hinweise zur aktuellen Situation sowie der weiteren Berücksichtigung in den Planungen zu erhalten. Auf Basis umfangreicher Erfahrungen der Fachbehörden zur Altlastenbearbeitung wird eine Bebauung von ehemals kontaminierten Flächen grundsätzlich als technisch umsetzbar sowie wirtschaftlich machbar erachtet. Auch im vorliegenden Fall wird diese Einschätzung geteilt.

Eine detaillierte Behandlung der Thematik wird daher mit der Entwurfsplanung, auf Basis der dann weiterzuverfolgenden Variante, vorgesehen. Wir sind dabei, wie jeder Bauherr, an alle gesetzlichen Bestimmung gebunden. Auch die möglichen Zusatzkosten werden entsprechend ermittelt und in die Kostenberechnung des Projektes einfließen.

Verlinkung zu diesem Akkordeon-Element kopieren

Hintergründe zur Straßenplanung

- Naturschutz
- Lärmschutz
- Nachgeordnetes Wirtschaftswegenetz

Naturschutz

Bei der Planung der Ortsumfahrung Villingen-Schwenningen wird selbstverständlich auch der Naturschutz mitberücksichtigt.

Zu Beginn der Planung wurde über eine Vegetationsperiode hinweg die örtliche Flora und Fauna erhoben (Kartierungen). Auf diesen Erkenntnissen aufbauend, werden die Varianten der Umfahrung in der sogenannten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) hinsichtlich ihrer umweltfachlichen Eignung beurteilt. Dabei werden unterschiedliche Schutzgüter wie die menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Klima und Luft, Landschaft, Boden und Fläche, Wasser, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie deren Wechselbeziehungen zueinander berücksichtigt. Die Ergebnisse finden Einfluss in den fachübergreifenden Variantenvergleich zur Festlegung einer weiterzuverfolgenden Variante (Vorzugsvariante).

In der auf die Vorplanung folgenden Entwurfsplanung wird für die weiterzuverfolgenden Variante der Eingriff in die Umwelt nochmals genau bilanziert, um mit dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) konkreten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen einzuplanen.

Lärmschutz

Straßenverkehrslärm gehört zu den bedeutsamsten Wirkungen von Straßen auf den Menschen und wird in der Straßenplanung entsprechend berücksichtigt. Im Zuge der Vorplanung wird daher eine sogenannte schalltechnische Voruntersuchung erstellt. Dabei wird ermittelt, wie sich der Schall von der Straße ausgehen auf die Umgebung sowie deren Schutzgüter (z.B. Wohnbebauung) ausbreitet.

Auf Grundlage der Ergebnisse erfolgt eine erste Abschätzung, welche Lärmschutzmaßnahmen voraussichtlich erforderlich werden, um die gesetzlichen Lärmschutzgrenzwerte nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) einzuhalten und wie sich der Schall mit diesen Maßnahmen darlegt. Die Betrachtung erfolgt für den gesamten Lückenschluss. Die Erkenntnisse werden in der Variantenabwägung entsprechend berücksichtigt.

Wenn eine weiterzuverfolgende Variante vorliegt, werden in der Entwurfsplanung die konkreten Immissionswerte ermittelt, um darauf basierend ein Schallschutzkonzept zur Lösung der Schutzfälle auszuarbeiten. Ein Schutzfall ist dabei eine Nutzungseinheit (Wohn- bzw. Büroeinheit), bei der maßnahmenbedingt eine Überschreitung der Immissionsgrenzwert vorliegt.

Nachgeordnetes Wirtschaftswegenetz

Im Rahmen der Planungen zur Umfahrung von Villingen-Schwenningen wird auch das nachgeordnete Wirtschaftswegenetz für Fußgänger, Radfahrer und die Landwirtschaft neu geordnet. Mit der Vorplanung erfolgen hierzu erste grundsätzliche Überlegungen zu möglichen Anpassungen sowie den erforderlichen Unter- und Überführungen in Verbindung mit der B 523. Eine detaillierte Konzeption erfolgt darauf aufbauend mit der Entwurfsplanung.

Weitere Informationen