



Landesnaturschutzverb...  
Baden-Württemberg e.V.



09.02.2023

## **B523 Lückenschluss/OU Villingen-Schwenningen**

### **Bürgeranhörung Januar 2023 zum Vorentwurf**

Sehr geehrte Damen und Herren,

diese Stellungnahme zum oben genannten Verfahren erfolgt im Namen des NABU Landesverbandes von Baden-Württemberg, des BUND Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg, des Landesnaturschutzverbandes von Baden-Württemberg, des BLHV Kreisverband Villingen, des VCD Südbaden, der Bürgerinitiative Nordzubringer Nein Danke und der Bürgerinitiative Pro Mönchweiler.

Wir beziehen uns auf die Planunterlagen auf der Homepage des Regierungspräsidiums Freiburg <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/abt4/ref44/strassenplanungen/b523-ortsumfahrung-villingen-schwenningen/> und gehen von keiner Anbindung der L178 und K 5709 aus wie bei der Bürgerinformation dargestellt.

### **Bundesverkehrswegeplan und Klimaschutz**

Die Vorplanungen zum Lückenschluss der B 523 bei Villingen verstoßen in eklatanter Weise gegen die bundespolitischen Ziele zum Klimaschutz. Dies belegt ein vom BUND beauftragtes Rechtsgutachten zum Bundesverkehrswegeplan ([www.bund.net/bvwp-rechtsgutachten](http://www.bund.net/bvwp-rechtsgutachten)), dessen zentrale Ergebnisse und die sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen für die Planung der B 523 wie folgt zusammenfassen lassen:

Der bestehende Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2030 vom 23.12.2016 (vgl. § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes, FStrAbG), ist wegen eines Verstoßes gegen die Richtlinie über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme der EU (SUP-Richtlinie) formell unionsrechtswidrig. Außerdem sind dieser Bedarfsplan und der ihm zugrundeliegende Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 auch materiell verfassungswidrig. Denn er ist mit den verfassungsrechtlichen Vorgaben zum Klimaschutz, die gemäß § 13 Abs. 1 Klimaschutzgesetz (KSG) bei allen staatlichen Maßnahmen zu berücksichtigen sind, unvereinbar. In der Folge ist fraglich, ob der Bedarfsplan für einzelne Fernstraßenprojekte noch eine Bindungswirkung entfalten kann.

Unabhängig von der Frage der Bindungswirkung nach § 1 Abs. 2 FStrAbG muss die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung bei der Entscheidung über ein Straßenbauvorhaben die Belange des Klimaschutzes gemäß § 13 Abs. 1 und 2 KSG in die Abwägung einstellen. Andernfalls leidet die Planung an einem Abwägungsdefizit.

Das Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG legt fest (Abs. 1):

*„Die Träger öffentlicher Aufgaben haben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.“*

Und in Absatz 2:

*„Der Bund prüft bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen und bei der Beschaffung, wie damit jeweils zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele nach § 3 beigetragen werden kann. Kommen mehrere Realisierungsmöglichkeiten in Frage, dann ist in Abwägung mit anderen relevanten Kriterien mit Bezug zum Ziel der jeweiligen Maßnahme solchen der Vorzug zu geben, mit denen das Ziel der Minderung von Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus der Maßnahme zu den geringsten Kosten erreicht werden kann.“*

Weder der BVWP noch der Bedarfsplan 2030 analysieren vernünftige Alternativen bei den Netzinvestitionen z.B. ein Szenario eines prioritären Netzausbaus der Schiene zur Reduktion des Schwerlastverkehrs in Villingen. Die Auswahl erfolgte fast ausschließlich aufgrund von Wirtschaftlichkeitsüberlegungen, die individuelle Nutzervorteile z.B. durch in Geld bewerteten Zeitgewinnen berechnen. Umweltbelange werden nicht einberechnet.

Die Mängel zeigen sich insbesondere bei den vorliegenden Planungsgrundlagen zur B 523:

Erstens ist es sehr wahrscheinlich, dass die gesetzliche Bindungswirkung nach Fernstraßenausbaugesetz allein deshalb ausgesetzt werden wird, weil im Zuge der derzeitigen und auch künftig weiter zu erwartenden massiven Baukostensteigerungen (BVWP rechnet mit 21,6 Mio. Euro) das Nutzen-Kosten-Verhältnis auf unter 1 sinkt und damit die Bauwürdigkeit nicht mehr gegeben ist.

Zweitens wurden weder im Zuge der Aufstellung des BVWP noch in den bisherigen Planungen des Regierungspräsidiums sich aufdrängende klimaschonendere Planungsalternativen wie eine „Null-Variante mit Verbesserungen der bestehenden Infrastruktur“ untersucht. Damit verstößt die Planung gegen das Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG.

Wir fordern daher:

- Die Treibhausgasemissionen durch den Neubau der B 523 müssen – über den gesamten Lebenszyklus betrachtet - vollständig ermittelt werden unter Einschluss der Wirkungen des zusätzlich induzierten Verkehrs und von Verkehrsverlagerungen sowie der Eingriffe in Wälder und anderer Kohlenstoffsenken.
- Es sind die oben genannten Netz- und Planungsalternativen inklusive der „Null-Variante“ konkret zu ermitteln, auszuarbeiten und in einer umfassenden Umweltprüfung vergleichend zu bewerten, die in Verbindung mit Maßnahmen der Verkehrsverlagerung und Verkehrsvermeidung die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes und des Emissionsbudgets des Pariser Klimaabkommens einhalten.
- Das Kosten-Nutzen-Verhältnis, welches der BVWP heranzieht, um zu entscheiden, ob eine Planung weiterverfolgt werden soll oder nicht, rechnet die Umweltbetroffenheit nicht mit ein. Sie wird separat und im Falle der B 523 mit „hoch“ bewertet (Höchste Betroffenheitsstufe). Die Planung wird „auf Kosten“ unserer Umwelt gehen, aber diese werden nicht als Kosten eingerechnet. Der „Nutzen“ auf der anderen Seite ist damit unfair erhöht. Die hohe Bewertung der Umweltbelange muss jede weitere Planung an dieser Stelle ausschließen.

## Vorgelegte Verkehrsprognosen

Bisher liegen lediglich Verkehrsprognosen in Form von Karten vor, die sowohl auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Freiburg wie auch auf der Bürgerinformationsveranstaltung am 15.12.2022 abrufbar sind. Diese Karten und die abgebildeten Zahlen sind ohne das zugehörige Gutachten nicht nachvollziehbar. Leider wurde unserer Bitte uns dieses Gutachten zu Verfügung zu stellen, nicht nachgekommen mit der Begründung das Gutachten sei noch nicht fertiggestellt.

Da das Gutachten die Grundlage für die Planung ist, halten wir diese Aussage für sehr bedenklich. Alle folgenden Analysen sind daher vorbehaltlich der eventuell noch vorzunehmenden Korrekturen oder Änderungen durch das Planungsbüro.

## Zielanalyse des Lückenschluss B523

Für den Bau des Lückenschluss sind von den Planern verschiedene Zielvorgaben gemacht worden. Die Planung kann diese selbst gesteckten Ziele jedoch nicht erfüllen:

*„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.“* (Ziele der Maßnahme nach RP Freiburg 07.02.2023 <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/abt4/ref44/strassenplanungen/b523-ortsumfahrung-villingen-schwenningen/>)

Entsprechend der Karten der Verkehrsprognose „Differenzbelastungen J zu 2040“ nimmt der Verkehr in Richtung A81 im Jahr 2040 lediglich um 250 Kfz/24h zu. Ein millionenschwerer Straßenneubau kann für diese geringe Zunahme (gerade mal 2 % Plus zu den 18.400 Kfz/24h der Nullprognose) nicht gerechtfertigt werden.

Zu dem Ziel, die Ortsdurchfahrten verkehrlich zu entlasten, ist zu bemerken, dass in der Prognose für die innerörtlichen Straßen kaum Zahlen genannt werden. Aus den eingetragenen Zahlen ist auf der bestehenden B33 westlicher Ortseingang sogar eine Zunahme erkennbar, auf dem Nordring eine Entlastung um gerade mal 11%. Dieser Wert ist so gering, dass er von der Bevölkerung nicht einmal wahrgenommen werden kann. Lediglich in Weilersbach würde eine geringfügige Entlastung erreicht, die aber durch die zusätzliche Belastung durch die neugeplante Zufahrtsänderung wieder relativiert ist. Von einer spürbaren Verkehrsentslastung kann erst ab einer Verkehrsreduktion von min. 50% gesprochen werden. Erst dann geht der Straßenlärm wahrnehmbar zurück.

Von diesen Werten sind wir auch in Weilersbach mit dem Lückenschluss weit entfernt. Vielmehr wird eine zusätzliche Belastung durch die geplante neue Zufahrt geschaffen. Auch werden weder in VS noch in Weilersbach Spielräume für eine innerörtliche Verkehrsberuhigung geschaffen, wie es andere Ortsumfahrungen ermöglichen, denn es wird hier nach wie vor sehr viel Verkehr fahren. Eine nennenswerte Entlastung der Bevölkerung erfolgt nicht und die Ziele der Umfahrung werden nicht erfüllt.

Die Grundlage für die Planung sind Verkehrsprognosen, die von einer Verkehrszunahme ausgehen. Es ist aber das politische Ziel der Landesregierung eine Verkehrsreduktion um 20% (Landeskonzept

Mobilität und Klima) bis 2030 zu erreichen. Wenn dieses Ziel konsequent verfolgt wird, wäre der Straßenneubau obsolet.

## Lärmbelastungen

Ein aktuelles Lärmgutachten liegt noch nicht vor. Wir verweisen daher auf einen Auszug aus der Umweltverträglichkeitsstudie, Büro für Landschaftsplanung Zurmühle von 2005, die dem Schutzgut „Mensch“ für die Wohngebiete Haßlach und Wöschhalde eine „sehr hohe Bedeutung“ zumisst:

### 2.3.9 Zusammenfassung

Bereich Guggenbühl:

*"Bereich Guggenbühl ist analog zum Bereich Ziegelei durch das Vorliegen von Erholungs- und Immissionsschutzwald (mit hochwertigen Bodenstandorten) sowie faunistisch hochwertigen Lebensräumen gekennzeichnet. Weiterhin reicht im Südrand das Wohngebiet Haßlach in den Untersuchungskorridor (sehr hohe Bedeutung für Schutzgut "Mensch/Wohnen")."*

### 2.4 Ergebnisse der Wirkungsanalyse

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen

*"Im überwiegenden Bereich liegen die nördlich der Königsbergerstr. vorhandenen Wohnhäuser in einer Belastungszone zwischen 50 dB(A) und 55 dB(A) tag und damit über den Orientierungswerten der DIN 18005 (50 dB(A))."*

*Die höchsten Belastungen treten bei Variante 2 auf: Die Gebäudekanten der nordwestlichen Ecke von "Haßlach" werden dort tags noch mit 60 dB(A) Lärm belastet, die Beeinträchtigungen liegen damit über den Grenzwerten der BImSchV."*

Die jetzige Planung der Trasse verläuft genau dort. Die Bewohner der anliegenden Gebiete müssen daher mit einer sehr starken Lärmbelastung durch die Planung rechnen. Ähnliches gilt für die weiteren Siedlungsgebiete im Einflussbereich der Trasse.

Der Gemeinde Mönchweiler droht mit dem Bau der B 523 eine weitere, dann bereits die dritte intensive Quelle großflächiger Lärmausstrahlung. Vor allem die geplante Brücke am Mönchsee wird seine Lärmemissionen bis weit ins Dorf hinein ausbreiten.

Dabei hat Mönchweiler schon jetzt massiv unter dem Verkehrslärm entlang der B33 und durch die L181, die durch die Ortschaft führt, zu leiden. Deshalb hat der Gemeinderat bereits im vergangenen Jahr einen Lärmaktionsplan der Stufe 3 nach § 47d BImSchG unter anderem mit dieser besonderen verkehrsrechtlichen Maßnahme beschlossen: Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h aus Lärmschutzgründen für den Bereich B33 entlang der Bebauung Mönchweiler (ca. 1200 m)! Der Lärmaktionsplan kann eingesehen werden unter:

<https://moenweiler.de/infrastruktur/mobilitaet/laermaktionsplan/>.

Zurzeit liegt der Umsetzungsantrag dem Regierungspräsidium Freiburg, Referat 46 Verkehr, zur Prüfung vor.

Darüber hinaus hat das Land für die nächste, die vierte Stufe der LA-Planungen einen noch schärferen Berechnungsschlüssel festgelegt (RLS-19). Die Berechnungen werden danach in Zukunft sogar zu noch höheren Lärmschutzansprüchen führen. Das bedeutet: Sollten die vom Regierungspräsidium angenommene Steigerung der Verkehrsfrequenzen bis 2040 auf der B33 realistisch sein, dann ist diese

dreifache Lärmbelastung durch B33, B523 und L181 für Mönchweiler wohl nur noch durch sehr umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen – sprich Lärmschutzwände von der Brücke am Mönchsee bis hin zur unmittelbaren Wohnbebauung der Ortschaft entlang der Bundesstraße zu mildern. Erfahrung aus Hüfingen zeigt, dass solche Schutzwände solide geplant und gebaut werden müssen, was dem Lückenschluss sicher noch einen weiteren Kostensprung einbringen würde. Das beste Mittel, um die weitere Belastung durch Verkehrslärm einzudämmen, wäre nicht die Auslagerung von Verkehr auf neue Straßen, sondern die Verlagerung von Individualverkehr auf ÖPNV und des Schwerlastverkehrs auf die Schiene.

## **Naherholung**

Das größte Wohngebiet der Stadt Villingen-Schwenningen: Haßlach-Wöschhalde (mit über 6000 Einwohnern und sehr vielen Mehrfamilienhäusern ohne Garten) wird nach Umsetzung der Planung von Straßen eingekesselt sein, da die einzige freie Seite mit der B 523 geschlossen wird. Die nahegelegenen Wälder und Wiesen können dann nicht mehr zur Naherholung genutzt werden. Vom Guggenbühl, auf dem die Trasse verlaufen soll, hat man einen herrlichen Blick über Villingen zum Schwarzwald. An klaren Tagen (besonders im Winter) hat man eine grandiose Alpensicht und hunderte Spaziergänger aus der ganzen Region genießen dieses Panorama. Um zukünftig in Ruhe spazieren zu gehen, muss die Bevölkerung sich dann ins Auto setzen und damit unnötigen zusätzlichen Verkehr und Emissionen verursachen.

Auch für die benachbarten Orte Mönchweiler, Obereschach, VS-Haslach, Nordstetten und Weilersbach wäre im Falle des Baus der B523 ebenfalls eine starke Beeinträchtigung des Naherholungswerts des unmittelbar erreichbaren Umlands zu beklagen – allem voran des Naturschutzgebiets „Mönchsee-Weiherwiesen“ - eine Beeinträchtigung für Mensch, Fauna und Flora gleichermaßen.

## **Flächenverbrauch, Auswirkungen für Landwirtschaft**

Die geplanten Varianten der Ortsumfahrung laufen durch ein landwirtschaftlich intensiv genutztes Gebiet mit bedeutenden Flächen für die ansässigen Landwirte.

Die agrarstrukturellen Rahmenbedingungen haben dazu geführt, dass sich im betroffenen Gebiet eine leistungsfähige und zukunftsorientierte Landwirtschaft etabliert hat. Durch die Flächeninanspruchnahme – überwiegend ausgewiesene Vorrangflur (Regionalplan SBH)! - geht die nicht vermehrbare Produktionsgrundlage „Boden“ für den Anbau von Lebens- und Futtermittel sowie zur Bioenergieerzeugung unwiederbringlich verloren. Durch die zusätzliche Straße wird die Landschaft zersiedelt und Lebensräume für Tiere und Pflanzen eingeschränkt. Der Boden gilt neben dem Wald als zweitwichtigster CO<sub>2</sub>-Speicher. Durch Versiegelung kann er weder Wasser aufnehmen, sich mit der Luft austauschen (Kühlungseffekt), noch CO<sub>2</sub> speichern oder Grundwasser neu bilden. Im Hinblick auf die aktuelle Klima- und Biodiversitätskrise, gilt es nicht nur von den Bewirtschaftern der Flächen einen Beitrag einzufordern.

Der Flächenverbrauch durch Siedlungs- und Verkehrsmaßnahmen beträgt nach Angaben des statistischen Bundesamtes im Durchschnitt der letzten Jahre 54 Hektar pro Tag. Wie sollen Betriebe den gesellschaftlichen Anforderungen nach einer Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung nachkommen, wenn stetig solch ein Flächenverbrauch deutschlandweit zu verzeichnen ist?

Der in Baden-Württemberg, besonders auch in der Region Villingen-Schwenningen, ohnehin bestehende Mangel an landwirtschaftlich nutzbaren Flächen wird stetig verstärkt durch Wachstum und Ausweisung von Bauland (Wohn- und Industriegebiete, Freizeitanlagen, Verkehr und Infrastruktur). Die Ernährungsbasis des Menschen ist die gleiche Fläche, die genutzt wird, um darauf zu Wohnen und sich fortzubewegen, sei es durch Verwertung des Grünlandes für Milchprodukte und Fleisch oder das Getreide und Feldfrüchte auf dem Acker. Die letzten Monate haben uns aufgezeigt, welche Konsequenzen Abhängigkeiten internationaler Art mit sich bringen können.

Die Landwirtschaft wäre in sehr unterschiedlichen Bereichen der Bauausführung (Wegenetz, Flurschäden, Kulturschäden, evtl. Einrichtung von Lagestätten und Baustraßen inkl. Rekultivierung, Ausgleichsflächen etc.) mit Flächenverlusten betroffen, die wir uns nicht mehr leisten können.

Im Schwarzwald-Baar-Kreis haben wir kleinstrukturierte, familiäre Betriebe. Ein Flächenverlust trifft die Betriebe deutlich stärker als im bundesweiten Vergleich und würde zu einer Existenzgefährdung einzelner Betriebe führen.

Die vorgesehenen Varianten der Trasse durchschneiden die Landschaft in radikaler Art und Weise mit weiteren drastischen Folgen: Die Wirtschaftlichkeit der landwirtschaftlichen Nutzung ist neben dem Flächenentzug auch durch Zerschneidung, Verkleinerung und Unförmigkeit der Schläge betroffen.

Ein erforderliches Flurneuordnungsverfahren würde zu Verwerfungen und Unruhe bei den Bewirtschaftern und Flächeneigentümern sowie weiteren Kosten führen, da ein Flächenausgleich nicht zu erwarten ist.

### **Artenschutz**

Alle Kartierungen zeigen, wie bereits 2005, eine hohe Wertigkeit für mehrere Artengruppen, die von dem Straßenbau durch **Lebensraumverlust**, Zerschneidung oder Störung massiv betroffen wären (vgl. Tabelle folgende Seite).

7 Arten der FFH-Richtlinie, 53 streng und 74 besonders geschützte Arten, 44 Arten der Vorwarnliste, 12 gefährdete, 8 stark gefährdete und 7 vom Ausstreben bedrohte Arten nach Roten Liste Baden-Württembergs werden durch das Straßenbauprojekt zusätzlich in ihren Beständen bedroht. Aufgrund der Straßendimension mit Brückenüberführung und voraussichtlich Lärmschutzwänden ist es illusorisch, die Lebensraumzerschneidungen und -zerstörungen ausgleichen zu wollen. Dazu wären immense Flächen und ein jahre-, wenn nicht jahrzehntelanger Vorlauf erforderlich. D.h. diese Planung widerspricht sämtlichen Naturschutzgesetzen, untergräbt den Artenschutz und das Biodiversitätsstärkungsgesetz.

Arten/ Artengruppen	FFH (Anhang I + IV)			Rote Liste BW				besonders betroffene Bereiche	Wertstufe
	streng geschützt	besonders geschützt		V	A3	A2	A1		
	7	53	74	44	12	8	7		
Avifauna	6	13	67	16	4	4	5	Mönchsee	mittel-hoch
Haselmaus	x							Waldränder	gering-mittel
Dachs								Krebsgraben	mittel-hoch
Biber	x							Mönchsee, Krebsgraben	hoch
Fledermäuse (76% aller in BW nachgewiesenen Arten)		16					2	Wald Himmelreich, Wald am oberer Guggenbühl, Wald an der Sommerhauser Halde, Mönchsee/ Krebsgraben	hoch
Amphibien		2	6	3		2		Tongrube	hoch
								Mönchsee, Krebsgraben	mittel
Reptilien	1	1	1					Tongrube, Krebsgraben (nord), Oberer Guggenbühl	hoch
								Biswurm	gering-mittel
								Ostteil	mittel-hoch
Tagfalter (31% aller in BW nachgewiesenen Arten)		21		19	7	1		Magerwiese, magere Waldränder, magere Heckensäume, magere Ruderalflur	hoch
								Waldränder, Hecken mit Fettwiese	mittel
Heuschrecken (31% aller in BW nachgewiesenen Arten)				6	1	1		Mönchsee, Krebsgraben	hoch
								Magerwiese, magere Waldränder, magere Heckensäume	mittel-hoch
Habitatbäume		5	9						mittel


## Fazit

Die vorgelegte Straßenplanung

- erreichte ihre selbstgesteckten Verkehrsziele nicht,
- missachtet die politischen Ziele des Klimaschutzes, der CO2-Reduzierung und des Flächen Sparens,
- stellt eine hohe Beeinträchtigung der örtlichen regionalen Bevölkerung dar, ohne nennenswerte Vorteile zu bringen,
- entzieht der Landwirtschaft massiv Fläche,
- stellt für viele Arten eine existentielle Bedrohung dar,
- und steht in keinem vertretbaren Kosten-Nutzen-Verhältnis.


**Daher lehnen die Unterzeichner die Fortführung der B523 (Lückenschluss/ OU Villingen) geschlossen ab.**

Mit freundlichen Grüßen

  
H. Kömer  
LNV Arbeitskreis Schwarzwald-Baar

  
B. Bolkart,  
BLHV, Kreisvorstandsteam Villingen

  
K. Baudis  
BUND, Regionalverband Schwarzwald-Baar-  
Heuberg

  
P. Sachse  
Bürgerinitiative Nordzubringer Nein Danke

  
T. Schalk  
Kreisgruppe des NABU Schwarzwald-Baar, im  
Auftrag des Landesverbandes

R. Springmann  
Bürgerinitiative Pro Mönchweiler

H. Krafft  
VCD Südbaden