



**WIR BRAUCHEN
KEINEN
NORDZUBRINGER II**

*Aktionsgemeinschaft B 523
gegen den Nordzubringer II*

DIE AKTIONSGEMEINSCHAFT B 523 GEGEN DEN NORDZUBRINGER II:

WER WIR SIND.

Wir haben uns zu einer überparteilichen Vereinigung von Bürgerinnen und Bürgern des Schwarzwald-Baar-Kreises zusammengeschlossen, um den Bau des Nordzubringers II abzuwenden.

WAS WIR WOLLEN.

Für uns ist der Nordzubringer II überflüssig:

Er bringt nur wenigen einen Nutzen, und dieser Nutzen ist denkbar gering (höchstens zwei bis drei Minuten Fahrzeitverkürzung).

Er zerstört landwirtschaftliche Nutzfläche, vor allem in Hofnähe, zerschneidet Flurstücke, führt zu einer Verschlechterung des Kleinklimas und bringt zusätzliche Kosten für ein weiteres Flurbereinigungsverfahren mit sich, die den Steuerzahler belasten.

Er zerstört Landschaft und Naherholungsgebiete.

Er zerstört wertvolle Pflanzen (z. B. Orchideen).

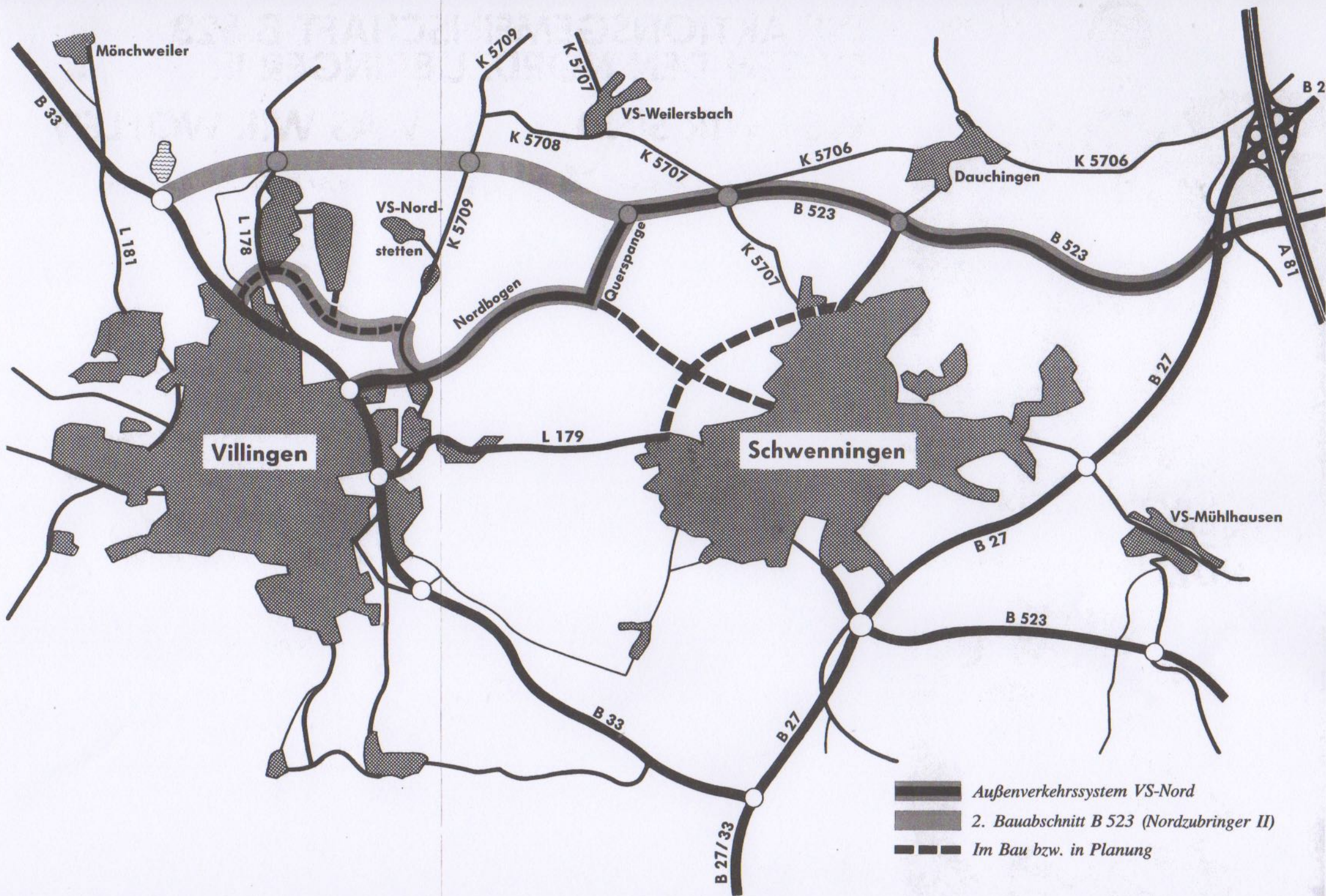
Er zerstört Lebensräume selten gewordener Tierarten.




Er zerstört sieben bis acht Hektar Wald, führt zu vermehrtem Windbruch und macht erhebliche Kulturinvestitionen zunichte.

Er kostet ca. 30 Hektar Fläche.

Er kostet mindestens 30 Millionen DM.

Wir behaupten, daß für den Nordzubringer II kein Bedarf besteht, weil seine Aufgaben von anderen Straßen wahrgenommen werden können.



-  Außenverkehrssystem VS-Nord
-  2. Bauabschnitt B 523 (Nordzubringer II)
-  Im Bau bzw. in Planung

STIMMT DIE OFFIZIELLE BEDARFS-ERMITTLUNG ?

Der Nordzubringer II ist als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft, weil sein Nutzen neunmal so hoch sein soll wie die Kosten. Wir halten diese Größenordnung für falsch.

Wir fordern eine Überprüfung der Nutzen/Kostenanalyse.

Die (für größere Projekte vorgeschriebene) Bewertung der Umweltverträglichkeit (ökologische Risikoanalyse) wurde für den Nordzubringer II nicht vorgenommen. Der Landschaftsrahmenplan des Regionalverbandes Schwarzwald-Baar-Heuberg enthält die Daten, die dazu erforderlich wären.

Wir fordern die Anwendung der offiziellen ökologischen Risikoanalyse, wie sie die Bodenschutzkonzeption der Bundesregierung vom 6. 2. 1985 vorschreibt.

Eine Alternative der Verkehrsführung über das teilweise fertiggestellte Außenverkehrssystem VS-Nord wurde nicht untersucht.

Wir fordern eine Untersuchung für eine Ersatzlösung über VS-Nord. Sie muß klären, ob nicht für die gleiche Verkehrsnachfrage zweimal investiert wird (Interdependenzuntersuchung).

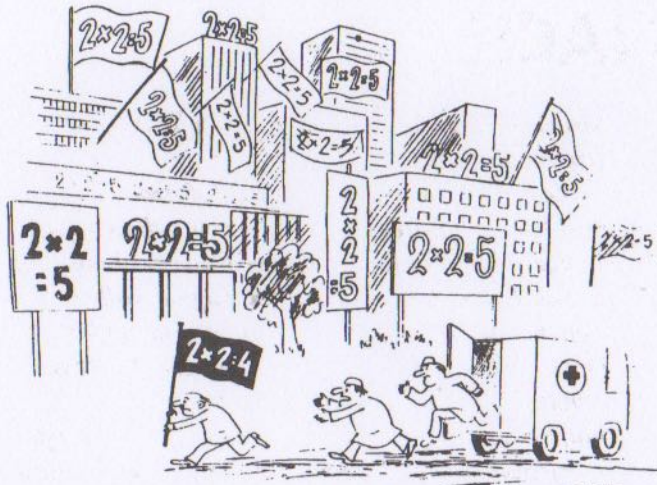
Warum wurde das voraussichtliche Verkehrsaufkommen des Nordzubringers II 1,5 mal so hoch bewertet wie das einer durchschnittlichen Bundesstraße ? Das Forschungsinstitut PROGNOSE AG (Basel) ermittelt für die Zukunft nur noch einen geringen Anstieg des Verkehrsaufkommens.

Im Gesamtverkehrsplan (GVP) Villingen-Schwenningen war der erste Ansatz für die Bevölkerungsentwicklung bis 1984: 91.700 Einwohner. Tatsächlich waren es 76.660, also ein Sechstel weniger. Wir fordern daher die Fortschreibung des Generalverkehrsplans für Villingen-Schwenningen.

Im Gesamtverkehrsplan der Stadt Villingen-Schwenningen bietet weder der Planungsfall 6 (inzwischen verwirklicht) noch der Planungsfall 7 (mit Nordzubringer II) einen stichhaltigen Ansatz für einen Bedarf des Nordzubringers II.

Das voraussichtliche Verkehrsaufkommen für den Nordzubringer II, das der Nutzen/Kosten-Analyse zugrundeliegt, ist nicht plausibel nachzuweisen. Wir wollen uns mit den Einzelresultaten dieser Analyse auseinandersetzen, die zu einem Nutzen/Kosten-Verhältnis von 9,1 : 1 geführt hat.

Wir fordern die detaillierte Offenlegung der Nutzen/Kosten-Analyse.



Nach dem Gesamtverkehrsplan der Stadt Villingen-Schwenningen (Planungsfall 7) würden zusammen mit dem lokalen Ziel- und Quellverkehr an der engsten Stelle 5700 Kraftfahrzeuge durchfahren. Das Bundesverkehrsministerium hat dagegen 12.370 Kraftfahrzeuge errechnet.

Wir bezweifeln ernsthaft, ob bei der Errechnung dieser 12.370 Kraftfahrzeuge der Einfluß des Außenverkehrssystems VS-Nord überhaupt berücksichtigt wurde.

Für Lkws sollen durch den Nordzubringer II jährlich 4,5 Mio DM gespart werden. Nach unseren Unterlagen und Maximalannahmen kommen wir höchstens auf ein Viertel dieses Betrages. Wir fordern eine Klarstellung dieser offiziellen Annahme.

Unter dem Begriff „Bessere Erreichbarkeit“ sollen im Freizeit-Pkw-Verkehr durch den Nordzubringer II 3,44 DM je Stunde und Pkw gespart werden. Das macht jährlich 1,7 Mio DM aus.

Wir fordern die Ermittlung einer entsprechenden Vergleichszahl für das Außenverkehrssystem VS-Nord.

Der Beitrag des Nordzubringers II zur Verkehrssicherheit wird lt. Planung mit 800.000 DM/Jahr bewertet. Wir fordern eine sachverständige Untersuchung über die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch den Nordzubringer II im Vergleich zum Außenverkehrssystem VS-Nord.

Die Nutzen/Kosten-Analyse weist für den Nordzubringer II jährlich mehr als 1 Million DM für „Umwelteffekte“ aus.

Wir fordern einen detaillierten Nachweis dieser Umwelteffekte.

Wir behaupten: Die offizielle Nutzen/Kosten-Analyse vom 13. 2. 1986 hält in keinem Punkt einer kritischen Prüfung stand.

WIE SIEHT ES MIT DER UMWELT AUS ?

Der Nordzubringer II steht im Widerspruch zum Landschaftsrahmenplan. Dort sind nur 40 von 258 ökologisch bewerteten Gebieten höher eingestuft als das Gebiet, das dem Bau des Nordzubringers II zum Opfer fiel.

Außerdem steht der Nordzubringer II im Widerspruch zum Umweltprojekt Schwarzwald und zur ökologischen Dorfentwicklung Weilersbach.



DIE FORDERUNGEN DER AKTIONS- GEMEINSCHAFT AUF EINEN BLICK:

Erprobungsphase des Außenverkehrssystems VS-Nord mit Verkehrszählungen nach Heusch/Boesefeldt,

Anhörung der Aktionsgemeinschaft durch die Stadtverwaltung von Villingen-Schwenningen,

Interdependenzuntersuchungen,

ökologische Risikoanalyse,

Umweltverträglichkeitsprüfung,

optimale Anbindung des Außenverkehrssystems VS-Nord an die B 33.

NACHWORT

Wir fordern nicht nur, wir haben auch Tatsachen und Beweise anzubieten.

Die vorliegende Darstellung soll als Informations- und Entscheidungshilfe dienen, vor allem für diejenigen, die sachgerechte und ausgewogene Entscheidungen im politischen Raum gestalten und mittragen wollen. Den hier genannten Daten und Fakten liegt eine umfangreiche Dokumentation zugrunde, die bei der Aktionsgemeinschaft angefordert werden kann.

Wir hoffen, daß durch unser Bemühen ein Planfeststellungsverfahren überflüssig wird. Kommt es doch dazu, werden wir die Anfechtungsklage einzelner, dazu berechtigter Bürgerinnen und Bürger unterstützen.

NZB A

Herausgeber: Aktionsgemeinschaft B 523 gegen den Nordzubringer II.
Kontaktadressen:
Karl Bauer, Tel. 0 77 21/7 37 38, Doris Feld, Tel. 0 77 21/3 01 12,
Armin Frank, Tel. 0 77 21/7 16 71, Johannes Hauger, Tel. 0 77 21/7 16 55,
Norbert Lehmann, Tel. 0 77 21/7 33 10, Martin Starkmann,
Tel. 0 77 21/5 88 15, Konrad Zeller, Tel. 0 77 21/7 15 71, Ernst Reiser,
Tel. 0 77 21/7 47 65.