

Themenbereich	Seite	Fragestellung/Anregung	Antwort Regierungspräsidium	Beurteilung durch die BI
Bau einer neuen Straße Nutzen-Kosten-Faktor	S. 50/ 51 S. 51 S. 126 S. 132	Die Sanierung bisheriger Straßen und Investitionen für Bahn und Rad sind wichtiger und umweltfreundlicher als neue Straßen.	Es bestehe der gesetzliche/politisch legitimierte Planungsauftrag zum Bau der Straße, da der Bund die „Erforderlichkeit des Lückenschlusses ... untersucht und den sogenannten Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030“ anerkannt habe. „Das NKV (Nutzen-Kosten-Verhältnis) wird im Rahmen der aktuellen Vorplanung... aktualisiert und geprüft. Um einen volkswirtschaftlichen Nutzen ... erzielen zu können, muss das NKV über 1,0 liegen.	Im BVWP wird von Kosten in Höhe von rund 26 Mio € und einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,1 ausgegangen. Nach neuesten Berechnungen liegt das Kostenvolumen bei über 100 Mio € und das Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt bei mageren 0,1 (= unwirtschaftlich!). Auf die Aktualisierung sind wir sehr gespannt.
Verkehrliche Belastung (Lärm, CO ₂)	S- 40 S. 82	Straße zu nah an Wohngebieten	Im Zuge von Schallschutzuntersuchungen wird die Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen (Lärmschutzwände oder -wälle) nach den gesetzlichen Vorgaben geprüft.	Lärmemissionen wird es geben, Schutzwände- oder -wälle auch. Das macht die Straße noch teurer und das NKV entsprechend schlechter – damit lässt sich die Straße aber nicht verhindern.
Flächenverluste für die Landwirtschaft	S. 47/ 48	Adäquate Ausgleichsflächen	Mit den betroffenen Landwirten werde das Gespräch gesucht. Für Vollerwerbslandwirte kann es einen Flächentausch oder Ersatzflächen geben.	Wo die Flächen herkommen sollen, ist offen. Freie Flächen in der Nähe der Betriebe gibt es kaum. Offener Protest der Landwirte gegen den Straßenbau gibt es bis jetzt fast überhaupt nicht.
Klima-, Naturschutz	S. 83/ 181	Mit Vollgas in die Klimakatastrophe.	„Im Rahmen aller Planungsphasen sind wir an die jeweils gültigen Gesetze und Richtlinien zur Berücksichtigung des Klimaschutzes gebunden.“	Das Bundesverfassungsgericht hat im April 2021 erklärt, dass es ein Grundrecht auf Klimaschutz bzw. auf Schutz vor den Folgen des Klimawandels gibt – der Weiterbau der B523 verstößt klar dagegen.
Neue Straße als Entlastung für Verkehr in Villingen	S. 158 S. 159	Straße ohne Anbindung an Villingen bringt keine Entlastung.	Es gebe auch ohne die beiden Anschlüsse der L 178 (Obereschach) und K 5709 (Nordstetten) eine Entlastung auf der Wieselsbergstraße und dem Nordring. „Das Bestandsnetz entspricht ... nicht den Anforderungen an eine Straße mit hoher Verbindungsfunktion wie beim Lückenschluss.“	Nach der Analyse der Verkehrszahlen ist die Entlastung auf Wieselsbergstraße und Nordring so gering, dass ein Weiterbau nicht gerechtfertigt ist. Man könnte aber das Bestandsnetz optimieren (durch Kreisverkehre u. a.)
Landschaftsschutzgebiet (LSG)	S. 72/ 73	Will / darf man trotz LSG eine Straße bauen?	Generell dürften in Landschaftsschutzgebieten keine Maßnahmen durchgeführt werden, „die den Schutzzwecken des jeweiligen Gebiets zuwiderlaufen“. In Einzelfällen könnten (durch die Naturschutzbehörden) Ausnahmegenehmigungen erteilt werden. In der Verordnung des Natur- und Landschaftsschutzgebietes „Mönchsee-Weiherwiesen“ wird der Bau der B523 von einem Verbot „explizit“ ausgenommen.	Die Naturschutzbehörden in Baden-Württemberg und vor Ort haben in voraus-eilendem Gehorsam dafür gesorgt, dass eine neue Straße gebaut werden darf. Das ist Landschaftsschutz nach Gutdünken!

Biswurm Sondermüll	S. 73/74	Was passiert mit dem Giftmüll der alten Deponie?	Der alte Müllverbrennungsplatz habe zwei Sanierungskampagnen durchlaufen mit der Feststellung einer „erfolgreichen Dekontamination des vorrangig relevanten Schadstoffspektrums“. Die Ergebnisse des Grundwassermonitorings durch die Bewertungs-kommission Altlasten stünden noch aus. Nach den Erfahrungen der „Fachbehörden zur Altlastenbearbeitung“ sei eine Bebauung von „ehemals kontaminierten Flächen“ „technisch umsetzbar sowie wirtschaftlich machbar“.	Einschätzung der BI: Die im Untergrund des ehemaligen Verbrennungsplatzes Biswurm vorhandenen Schadstoffe sind derzeit immobil und stellen so keine Gefahr dar. Aber: Durch den Bau der Straße würde sich das massiv ändern!
Naherholungsgebiet	S. 84 S. 108 S. 114	Naherholungsgebiet für Einwohner in Haslach/Wöschhalde wird genommen.	Ein Eingriff in das Naherholungsgebiet Guggenbühl werde sich nicht vermeiden lassen. „Dabei wird das Naherholungsgebiet in seiner Funktion beeinträchtigt, ist jedoch grundsätzlich weiterhin nutzbar“. Eine Untersuchung dazu werde in der „Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch“ erfolgen.	Die Formulierung „grundsätzlich weiterhin nutzbar“ gibt Aufschluss über die Gedankenwelt der Planer: Die Straße ist so wichtig, dass man diese „kleineren“ Nachteile in Kauf nehmen muss.
Gütertransport mit der Bahn	S. 50	Güter auf die Bahn: Die Schwarzwaldbahn ist elektrifiziert und zweigleisig.	Aus ökologischen Gründen müsse der „Güterverkehr mit möglichst umweltverträglichen Verkehrsträgern“ abgewickelt werden. Das „dominierende Verkehrsmittel“ bleibe nach Studien des Bundes der LKW.	Wenn Verkehrspolitik so wie bisher geplant wird, ist diese Aussage richtig. Es wird aber höchste Zeit, dass die Prioritäten anders gesetzt werden, nämlich in Richtung umweltfreundliche Verkehrsführung.
Transparenz bei der Bürgerbeteiligung	S. 49	Demokratie / Bevölkerung wird nicht gefragt / Einfluss einer kleinen Minderheit	Durch die „Dialogveranstaltung“ am 15.0.2022 und die daran anschließende Online-Beteiligung bis 23.01.2023 habe die Bürgerschaft Fragen, Anregungen, Anmerkungen einbringen können. Im Frühjahr 2023 habe an drei „Runden Tischen“ mit Vertretern der Region ein Dialog mit dem RP stattgefunden.	Interessierte Bürger der Region haben und hatten unzählige Fragen. Aber: Das RP und die Straßenplaner können vorgebrachte Aspekte berücksichtigen, müssen es aber nicht.
Berechnung der Verkehrszahlen	S. 19-21	Grundlagen der Verkehrszahlen	Die Grundlagen der Verkehrsuntersuchung bilde das Verkehrsmodell der Stadt Villingen-Schwenningen, in dem die Stadt und unmittelbar benachbarte Ortschaften abgebildet sind. Die Stadt hat hierzu eine umfassende Erhebung durchgeführt. Das Modell wurde für die aktuelle Planung des Lückenschlusses angepasst und auf das Jahr 2018 aktualisiert. Diese wurden entsprechend von Seiten des durchführenden Ingenieurbüros sowie von Seiten des Regierungspräsidiums geprüft.	Die Zahlen sind also nicht aktuell, sondern von 2018. Neuere umfassende Zählungen gab/gibt es wohl nicht. Damit stehen die Prognosen der Verkehrszahlen auf wackligen Beinen.