



Bürgerinitiative  
**NORDZUBRINGER NEIN DANKE**  
78052 Villingen-Schwenningen  
b523neindanke@posteo.de  
info@nordzubringer-nein-danke.de  
<https://nordzubringer-nein-danke.de>

03.06.2024

Herrn  
Ministerialdirektor  
Berthold Frieß  
Ministerium für Verkehr  
Postfach 103452  
70029 Stuttgart

Betr.: Weiterbau der B523 bei Villingen-Schwenningen / Geschäftszeichen VM2-39-890/5

Sehr geehrter Herr Frieß,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 17.05.2024.

Wir haben Herrn Verkehrsminister Hermann schon vor seinem Besuch bei uns im Villingen Franziskaner am 21.02.24 unsere Frage zum Weiterbau der B523 zukommen lassen.

Wir möchten hiermit nochmals versuchen zu verstehen, warum das Landesverkehrsministerium sich für die weitere Planung der B523 einsetzt und unsere Fragen nochmal stellen.

### **Kosten**

Wir freuen uns, dass die Kosten des Projekts neu ermittelt werden.

In unserem Schreiben vom Februar haben wir ja schon auf die Berechnungen von Transport & Environment hingewiesen, dort lesen wir von einem **Nutzen- Kostenfaktor von 0,1**. Transport & Environment **zählt, wie gesetzlich gefordert, die Kosten für den CO<sub>2</sub> Ausstoß** zur Berechnung des Nutzen- Kosten-Faktors hinzu.

Wie aus den Gutachten der Fa. Rapp für das Regierungspräsidium und die Stadt VS ersichtlich ist, **erhöht sich der Ausstoß von CO<sub>2</sub> erheblich**. Die Gründe dafür sind:

- Auf der neuen B523 wird mit einer größeren Geschwindigkeit gefahren, wie uns das Bundesverkehrsministerium vor Jahren auf unsere Nachfrage bezgl. der Zahlen im Bundesverkehrswegeplan erklärte.
- Durch den Wunsch des Bundes eine neue Achse zwischen den Autobahnen A5 und A81 zu schaffen, nehmen die Fahrzeuglenker einen erheblichen Umweg von der A5 in Richtung Stuttgart in Kauf, was ebenfalls zu mehr CO<sub>2</sub> führt.
- Diese Erhöhung des CO<sub>2</sub> wird noch dadurch getoppt, dass die Fahrer infolge der fehlenden Anbindungen zwischen dem Anschluss an die B33 am Mönchsee und der Anbindungen an die B523 alt - so vom Gutachten prognostiziert - erhebliche Umwege von der Stadt über den Mönchsee Richtung Autobahn in Kauf nehmen werden, um vermeintlich Zeit zu sparen. Dadurch wird unsere Umwelt noch sehr viel mehr belastet.

**Die Planungen des RP zeigen in allen Varianten eine Vervielfachung der im Bundesverkehrswegeplan aufgeführten Zahlen. Jetzt schon ist klar abzusehen, dass der Nutzen- Kostenen-Faktor weit unter eins sein wird.**

## Nutzen

Auch dieser soll neu ermittelt werden.

Hierzu schreiben Sie: *"Das Denken in Achsen ist der richtige Ansatz. So können Verkehre gebündelt werden. Die Achse B33 / B523 von der A5 im Westen zur A81 im Osten ist dabei eine wichtige Verbindung."*

- In Offenburg wollen Sie die B33 wegen des zu erwartenden Mehrverkehrs neu an die A5 anbinden. Uns wundert dabei, dass sich der geplante Anschluss weniger als 3 Kilometer südlich des alten Autobahnanschlusses Offenburg befindet. Bei der Planung der B523 fallen alle einmal angedachten Anschlüsse zwischen der B33 und der B523 alt weg, da Anschlüsse an Bundesstraßen in weniger als 3 Kilometer Abstand den Verkehrsfluss behindern. Ist das auf einer Autobahn nicht der Fall?

Die gewünschte zusätzliche Achse zwischen A8 und B31, soll **Verkehr bündeln** und wird, wie jede neue Straße mehr Verkehr erzeugen.

- Die Anlieger an den Ortsdurchfahrten Haslach und Gutach werden durch diese Verkehrszunahme noch mehr belastet. St. Georgen ächzt jetzt schon unter der Verkehrslast. Der dortige Bürgermeister hat für seine Anwohner nachts Tempo 30 auf der B33 durchsetzen können. An Mönchweiler vorbei gilt zum Schutz der Anwohner Tempo 50.
- In der Nähe unseres Wohngebiets (mit der neuen B523 weniger als 150m von den Wohnhäusern entfernt) darf dann mit 100 km/h gefahren werden! (irgendwo muss man den zum Schutz der Anlieger im Schwarzwald ausgebremsten Verkehr, wieder flott fließen lassen.)

*"Ziel der Ortsumgehung ist es, im Großraum der Stadt Villingen-Schwenningen die hochbelastete Achse der B33 zu entlasten."*

Laut dem Gutachten der Fa. Rapp

[https://rp.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/RP-Internet/Freiburg/Abteilung\\_4/Referat\\_44/b523-ortsumfahrung-villingen-schwenningen/B523\\_OU\\_VS\\_Plots\\_Gesamtverkehr\\_DTV.pdf](https://rp.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/RP-Internet/Freiburg/Abteilung_4/Referat_44/b523-ortsumfahrung-villingen-schwenningen/B523_OU_VS_Plots_Gesamtverkehr_DTV.pdf)

wären bei einem Weiterbau der B523 im Jahr 2040 dort täglich 5.480 Fahrzeuge nach der Anbindung B33 / B523 aus und von St. Georgen unterwegs, nur 26% des Verkehrs auf der B33.

Durch die Wirkung dieser neuen Verkehrsachse würde sich der Verkehr auf der B33 westlich des Anschlusses um 2.400 F/d ( + 13% ) erhöhen.

Durch angenommen vermeintlich schnelleren Umweg, erhöht sich der Verkehr auf der B33 östlich des geplanten Anschlusses an die B523 um 500 F/d ( 2,3 % ). Bei der durch das Villingen Kurgebiet führenden L181 würde der Verkehr um 12% zunehmen.

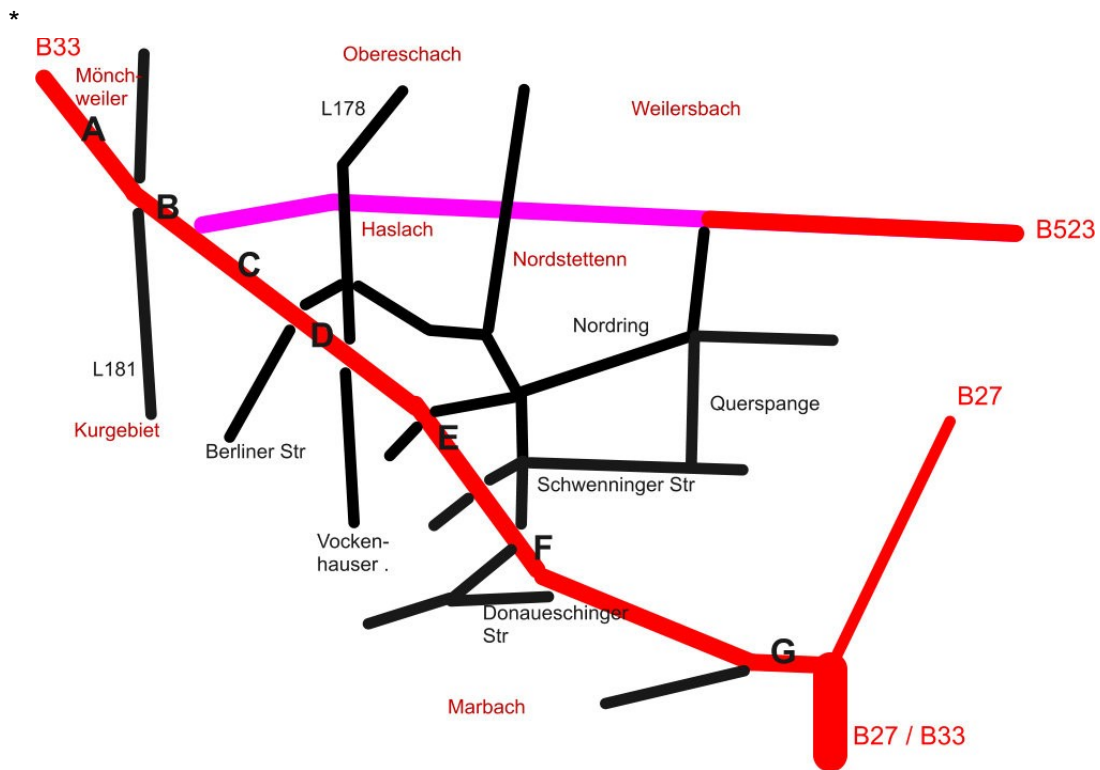
**Von einer Entlastung bei Villingen-Schwenningen im nordwestlichen Teil auf der B33 kann also nicht die Rede sein!**

Im weiteren Verlauf der B33 - zwischen den dichtbesiedelten Wohngebieten Bickeberg und Steppach kommt es tatsächlich zu einer Entlastung von 1050 F/d ( 5 % ), ein paar Meter weiter unterhalb des "Rundling" sind es mit der neuen B523 400 F/d weniger ( 2,5 % ). Vor der Anbindung an die B27 bei Bad Dürnheim würde die B523 die B33 um 850 F/d ( 2,5 % ) entlasten.

Fazit: Wir können mit diesen Zahlen **keine signifikante Entlastung der "hochbelasteten Achse der B33"** erkennen.

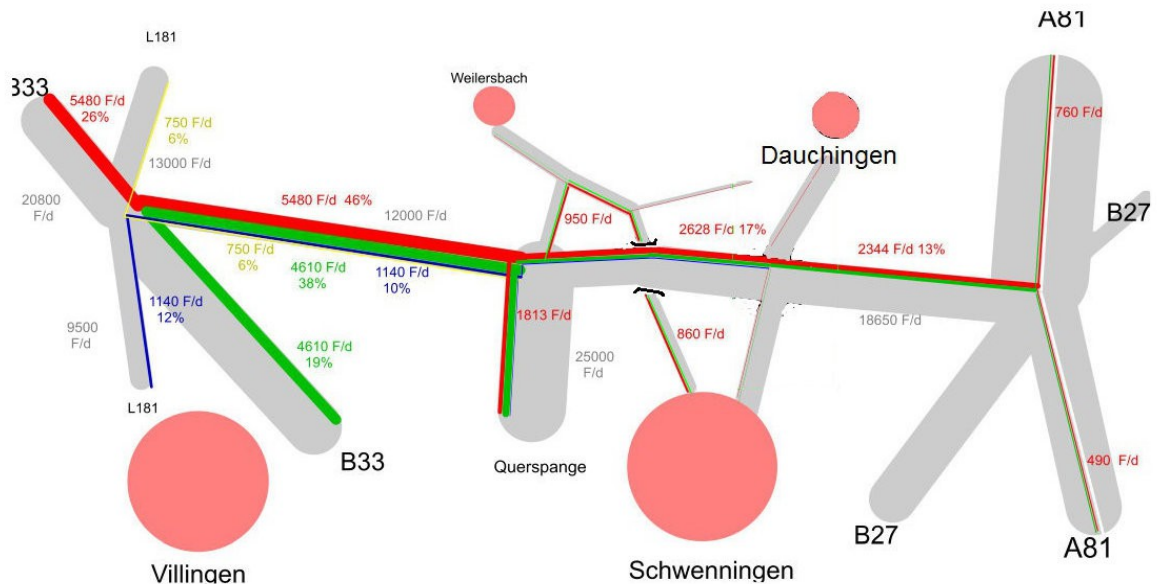
Zahlen zum Verkehr 2018, 2040 ohne und mit B523 auf der B33 aus dem Gutachten der Fa. Rapp für die Stadt Villingen-Schwenningen und das Regierungspräsidium Freiburg

* wo	A	B	C	D	E	F	G
2018 F/d	17250	22400	22400	20350	19650	15750	30450
2040 ohne B523 F/d	18400	23300	23300	20900	20250	17150	33300
Differenz f/d	1150	900	900	550	600	1400	2850
Diferenz %	6,67	4,02	4,02	2,7	3,05	8,89	9,36
2040 mit B523 F/d	20800	26600	23850	19150	19200	16700	32450
Differenz f/d	2400	3300	550	-1750	-1050	-450	-850
Diferenz %	13,04	14,16	2,36	-8,37	-5,19	-2,62	-2,55



Der Nutzen würde sich auf nur sehr wenige Fahrten von der A5 bei Offenburg, vom Kinzig- und Gutachtal sowie der Bergstrecke Triberg – St. Georgen auswirken.  
Von den prognostizierten 12.000 F/d auf der B523 kommen, wie oben beschrieben, 5.840 F/d auf der B33 aus Richtung St. Georgen, das sind 46% des Gesamtverkehrs auf der B523. Nur 1.680 F/d von 12.000 F/d kommen auf die A81 in Richtung Stuttgart, 1.090 F/d in Richtung Singen. Das sind zusammen 2.770. 46% davon kommen aus Richtung St. Georgen 46%, also 1.250 F/d.

**Daraus einen Nutzen zu begründen erscheint uns sehr gewagt!**



Die von uns gewünschte Nulllösung hat, wie Sie richtig schreiben, jetzt schon erhebliche Nachteile für das Schutzgut Mensch durch Lärm- und Abgasemissionen.

Folgen des Weiterbaus der B523:

- Wald- und Ackerflächen werden hektarweise versiegelt.
- Der Verkehrslärm an der B33 aus Richtung St. Georgen wird weiter zunehmen.
- Die Abgasemissionen werden sich erheblich erhöhen.

Wir gehen davon aus, dass ein grün geführtes Ministerium uns dies nicht als Verbesserung vorrechnen möchte.

Wir sind uns sicher, dass der Verkehr, sowohl der Individual als auch Güterverkehr, zum Schutz des Klimas **abnehmen muss**.

**Die aktuelle Hochwasserlage durch den Klimawandel zeigt uns das wieder deutlich!**

Hier können wir zum Schutz von Mensch und Natur gerne zusammenarbeiten.

Wir werden uns mit allen Mitteln zur Wehr setzen, um die gewaltigen Eingriffe in die Natur zu verhindern.

Wir sind uns aber sicher, dass Sie und auch das Regierungspräsidium, ja selbst die IG Lückenschluss - im Angesicht des Klimawandels und der damit auf uns zukommenden gewaltigen Probleme – dieses Projekt nicht weiter vorantreiben wollen.

Für uns ist der Kontakt mit Ihnen und den anderen Befürwortern weiter wichtig. Wir leben in einer Demokratie, wir sind darüber sehr froh.

Wir würden unsere Argumente auch gerne bei einer Podiumsdiskussion vorbringen, die Befürworter des Weiterbaus der B523 haben diesen Vorschlag des kath. Bildungswerkes Villingen zu einem öffentlichen Meinungsaustausch nicht angenommen.

Wir würden uns freuen, wenn das Verkehrsministerium in Stuttgart zu so einer Diskussion in der Öffentlichkeit mit uns bereit wäre.

Mit freundlichen Grüßen

Nordzubringer Nein Danke

[www.nordzubringer-nein-danke.de](http://www.nordzubringer-nein-danke.de)

A handwritten signature in blue ink that reads "Peter Sachse". The signature is written in a cursive style with a large initial 'P'.

Peter Sachse