

Infomarkt und Online-Beteiligung zur B 523 Ortsumfahrung Villingen-Schwenningen (Lückenschluss)

Protokoll vom 15. Dezember 2022

DIALOG BASIS, Dettenhausen



Inhalt

Einführung	3
Infomarkt.....	3
Begrüßung und Einordnung	3
Projektvorstellung und Planungsstand	4
Vorstellung der Verkehrszahlen	7
Anschlüsse L 178 (Obereschacher Str.) und K 5709 (Nordstetten).....	12
Nächste Schritte im Projekt	13
Rückfragen aus dem Publikum.....	15
Dokumentation der Thementische.....	16
Allgemeine Trassenlandkarte.....	16
Umwelt	18
Verkehrszahlen	19
Straßenplanung.....	25
Ergebnisse der Online-Beteiligung	26

Einführung

Großes Interesse an den Planungen zum 2. Bauabschnitt der B 523 OU Villingen-Schwenningen (Lückenschluss) zeigen über 250 Bürgerinnen und Bürger am 15. Dezember 2022 in der Neuen Tonhalle in Villingen. Im Rahmen eines Infomarktes stellt das Regierungspräsidium Freiburg die Planung der Bundesstraße vor und spricht gemeinsam mit den Fachbüros an vier Thementischen mit den Teilnehmenden über ihre Belange. Zusätzlich wird vom 15. Dezember 2022 bis zum 23. Januar 2023 eine Online-Beteiligung mit einer digitalen Karte durchgeführt, um die Belange aus der Öffentlichkeit orts- und zeitunabhängig aufnehmen zu können (<https://karte-b523-vs.de/>).

Infomarkt

Begrüßung und Einordnung

Klara Köberle, Moderatorin von DIALOG BASIS und Leadmoderatorin des Infomarktes, begrüßt die Teilnehmenden und führt in den Ablauf der Veranstaltung ein. Im Auftrag des Regierungspräsidiums Freiburg moderiert und dokumentiert DIALOG BASIS den Infomarkt.

Karl Kleemann, Abteilungspräsident Abteilung 4 – Mobilität, Verkehr, Straßen des Regierungspräsidiums Freiburg, eröffnet die Veranstaltung im Namen des Regierungspräsidiums und lädt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger zur Beteiligung ein.

Er erläutert, dass mit dem 2. Bauabschnitt der B 523 OU Villingen-Schwenningen ein Lückenschluss erreicht wird, der nicht nur lokal, sondern überregional eine wichtige Ost-West-Achse im Bundesnetz zwischen der A 5 und der A 81 erschließe. Die Maßnahme sei im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 eingeplant. Nun sei ein wichtiger Punkt in der Planung erreicht. Die relevanten Gutachten seien als Arbeitspaket aktualisiert und ergänzt worden. Das Ziel sei nun, eine optimale und rechtssichere Planung zu erarbeiten.

Er kündigt die Vortragsthemen des Abends an und geht auf die Anschlüsse der nachgeordneten Landes- und Kreisstraßen ein. Er betont, dass am Ende der aktuellen Vorplanung sowie der späteren Entwurfsplanung das zuständige Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) den Planungen zustimmen muss.

Es sei gut, dass man in den Dialog komme. Dabei ginge es nicht mehr um die Frage „Ob“ der Lückenschluss kommen soll, sondern vielmehr gehe es nun um das „Wie“ der Umsetzung. Dies ist der gesetzgeberische Auftrag aus dem Bundesverkehrswegeplan.

Jürgen Roth, Oberbürgermeister der Stadt Villingen-Schwenningen, betont die Wichtigkeit des Infrastrukturprojektes. Selten habe er so einen Schulterchluss für ein Projekt bei lokalen und regionalen Akteuren



gesehen wie bei der B 523 und zählt den Regionalverband, Landkreis, Umlandkommunen, die Regionale Wirtschaftsförderung, die IHK und den GVO Villingen-Schwenningen auf. Er begrüßt die Funktion des Infomarktes zur transparenten Vorstellung des Planungsstandes und zum Austausch mit den Expertinnen und Experten. Ein Vorhaben dieser Größe benötige die Öffentlichkeitsbeteiligung, auch um die aktuellen Unterlagen vorzustellen, um dadurch Falschinformationen vorzubeugen sowie die Sorgen und Vorbehalte aus der Bevölkerung aufzunehmen. Nur wenn diese bekannt seien, können auch Maßnahmen erarbeitet oder Kompromisse gefunden werden.

Sven Hinterseh, Landrat des Schwarzwald-Baar-Kreises, betont, dass in der Vergangenheit viel anhand von alten Planungsunterlagen diskutiert wurde und dass es nun an der Zeit sei, mit den aktuellen Ergebnissen zu arbeiten. Es sei selbstverständlich, dass es Meinungen für und gegen die Straße gebe. Er lädt dazu ein, diese auf dem heutigen Termin sachlich zu diskutieren. Die Maßnahme werde weit über Villingen-Schwenningen hinausstrahlen: Baden-Württemberg besitze nur wenige gute Ost-West-Verbindungen. Die B 523 leiste hier einen kleinen, aber wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Situation.

Projektvorstellung und Planungsstand

Dennis Müller, Projektleiter der B 523 beim Regierungspräsidium, stellt zunächst den aktuellen Stand des Projektes vor. Das Projekt befinde sich momentan in der Vorplanung, in der eine weiterzuerfolgende Variante gesucht werde. Diese Entscheidung fällen letztlich die zuständigen Ministerien. Er nennt die bisherigen maßgeblichen Inhalte des Projektes. Dies seien die Entwicklung von Varianten nach Abschnitten, der Abschluss der umweltfachlichen Erhebungen, eine intensive Variantensuche am Anschluss B 33 / B 523, umfangreiche verkehrliche Untersuchungen und eine Ausarbeitung des weiteren Beteiligungskonzeptes. Wichtige Themen bei der Planung waren der Anschluss B 33 / B 523, der Trassenverlauf im Bereich „alte Ziegelei“/ Haslach/ Wöschhalde, der Trassenverlauf im Bereich Nordstetten/ Salzgrube, die Anschlusssituation der Querspange und der K 5707 (Weilersbacher Straße) sowie die Anschlüsse der L 178 (Obereschacher Straße) und K 5709 (Nordstetten). Grundsätzlich sei es dabei das Ziel, keine plangleichen Anschlüsse im Zuge der Umfahrung einzuplanen, sondern planfreie oder teilplanfreie Lösungen vorzusehen. Das heißt, der Anschluss erfolgt über Rampen sowie im Zuge der B 523 jeweils mit Ein- und Ausfädelstreifen. Bei planfreien Anschlüssen erfolgt auch auf der nachgeordneten Straße (z.B. aktuelle Planung für die B 33) ein Anschluss mit Ein- und Ausfädelstreifen. Bei teilplanfreien Lösungen kommt dort stattdessen ein Kreisverkehr oder eine Kreuzung zum Einsatz.

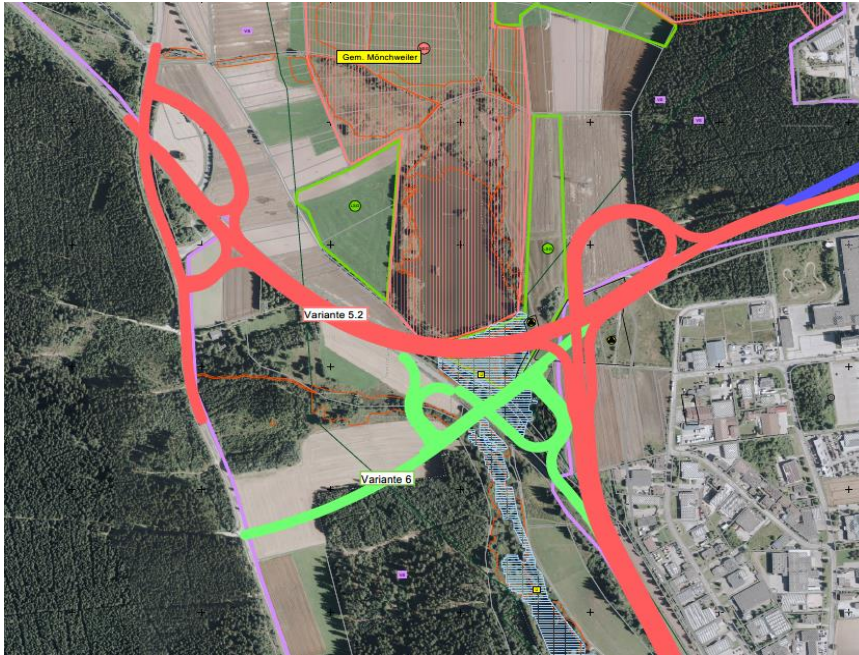


Abbildung 1: Varianten des westlichen Anschlusses der B 523 an die B 33

Jagd-/Transferrouen von 13 Fledermausarten sowie den Biber am Mönchsee und Krebsgraben. Der Mönchsee sei ein Naturschutzgebiet, südlich davon liege ein umweltfachlich hochwertiges Feuchtbiotop. Der Biotopverbund feuchter Standorte erstreckte sich über den Mönchsee, Krebsgraben und Fesenmöslegraben und sei planerisch zu berücksichtigen. Grundsätzlich gelte: Alle Eingriffe sind durch entsprechende Maßnahmen zu minimieren und nicht vermeidbare Eingriffe auszugleichen.

Er erläutert die beiden Varianten des Anschlusses und ihre fachliche Bewertung im Detail. Beide seien leistungsfähig, Variante 5.2 sei umweltfachlich jedoch besser, da u.a. durch den teilweisen Rückbau der B 33 Teile der Feuchtbiotope renaturiert werden können. Gemeinsam mit dem Brückenbauwerk im Zuge der B 523 kann dabei auch eine Wiedervernetzung des Biotopverbundes feuchter Standorte erzielt werden. Die Varianten seien jedoch mit ca. 46 Mio. Euro deutlich teurer als Variante 6 mit ca. 18 Millionen Mio. Euro

Er erläutert im Anschluss die einzelnen Themen im Detail. Bei dem Anschluss B 33 / B 523 (Abb. 1) erklärt er, dass der Anschluss auf Grund der örtlichen und planerischen Randbedingungen schwierig sei. Es habe daher bereits eine intensive Variantenbetrachtung stattgefunden, die vertiefend für Variante 5.2 und 6 vollzogen wurde. Im Bereich des Anschlusses gebe es streng geschützte Arten – u.a.

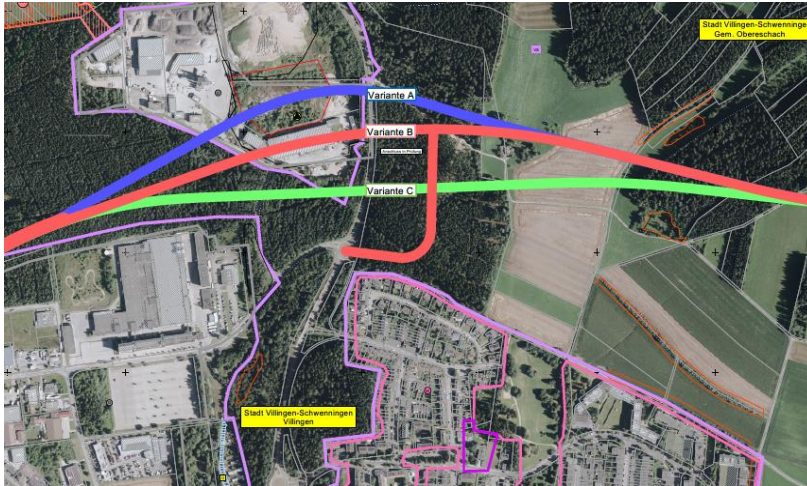


Abbildung 2: Varianten der B523 im Bereich „Alte Ziegelei“ / Haslach / Wöschhalde

Als nächstes erläutert er die drei Varianten im Bereich der „alten Ziegelei“ und der Villingener Ortsteile Haslach, Wöschhalde (Abb. 2).

Die Varianten seien aufgrund von bedeutenden Laichhabitaten (u.a. der Kreuzkröte) nördlich der Ziegelei angestoßen worden. Die Prüfung und Variantenauswahl ist Teil der weiteren Planung.

In diesem Bereich wurde auch der Anschluss an die L 178 geprüft. Der Anschluss soll in den weiteren Planungen nicht mehr berücksichtigt werden. Die Hintergründe werde er später noch genauer erläutern.

Er zeigt den weiteren Trassenverlauf bei Nordstetten Richtung bestehende B 523 (Abb. 3). Der dargestellte Anschluss bei Nordstetten sei geprüft worden und werde in der weiteren Planung ebenfalls nicht berücksichtigt.

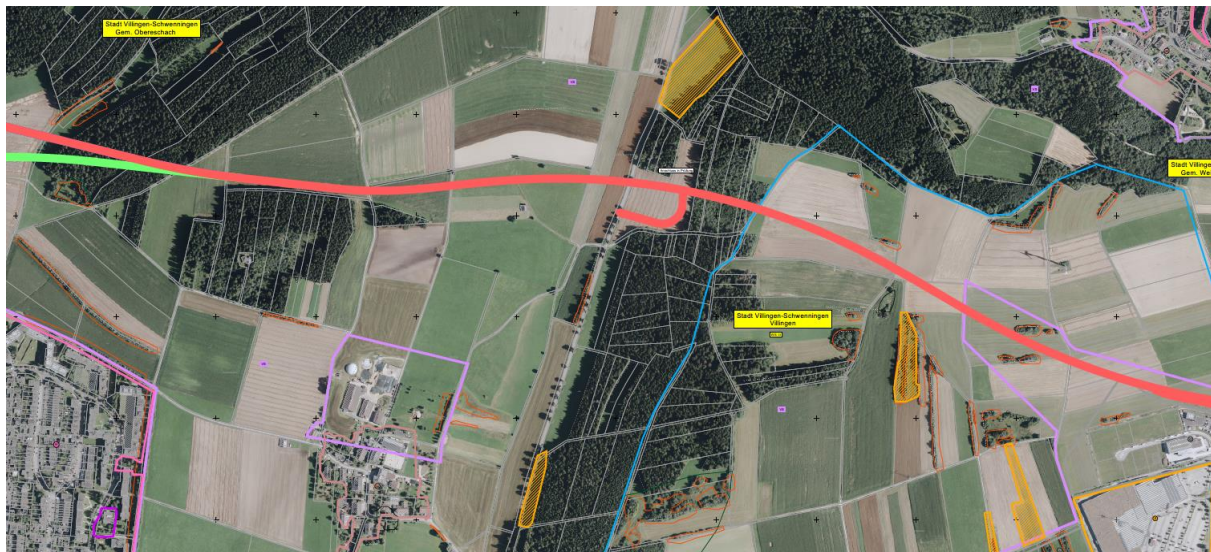


Abbildung 3: Verlauf der B 523 bei Nordstetten

Zum Schluss der Trassenführung erläutert er den Anschluss der Querspange (Richtung Gewerbegebiete und Nordring) sowie der K 5707 im Osten des 2. Bauabschnittes (Abb. 4). Die beiden schon heute bestehenden Anschlüsse an die B 523 sollen auf Grund des geringen Knotenpunktabstandes zueinander mit Hilfe einer Querspange zusammengefasst werden. Mit der Zusammenlegung soll die bestehende Zufahrt der K 5707 zur B 523 zurückgebaut werden.



Die Abbildung 4 stellt die beschriebene Lösung exemplarisch dar. Die genaue Ausbildung des Anschlusses an die B 523 ist Teil der weiteren Planungen.

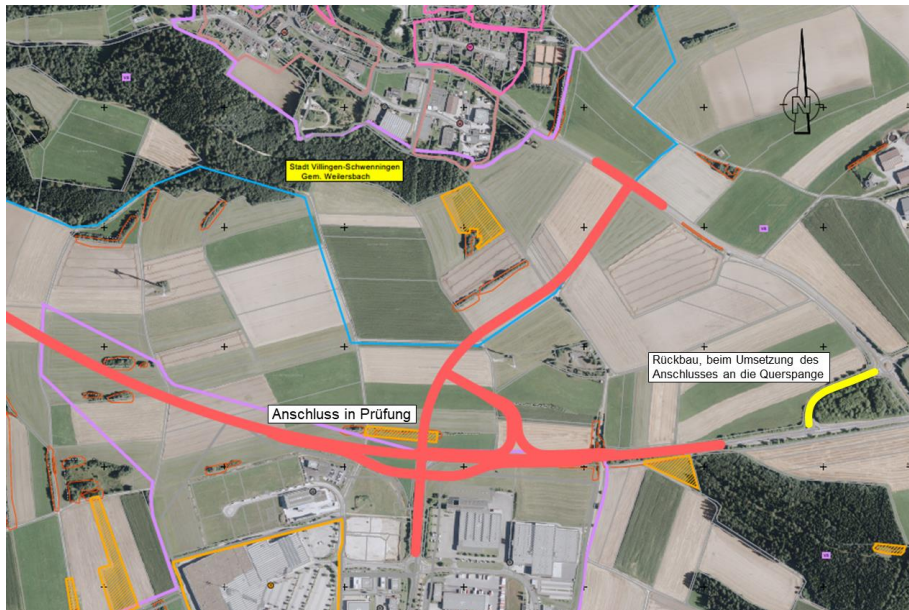


Abbildung 4: B 523 inkl. des Anschlusses Querspange und K 5707 (bei Weilersbach)

Vorstellung der Verkehrszahlen

Dennis Müller stellt als nächstes die vom Ingenieurbüro Rapp AG errechneten Verkehrszahlen vor. Die Grundlagen der Verkehrsuntersuchung bilde das Verkehrsmodell der Stadt Villingen-Schwenningen, in dem die Stadt und unmittelbar benachbarte Ortschaften abgebildet seien. Dieses wurde für die aktuelle Planung angepasst und auf das Jahr 2018 aktualisiert. Die Verkehrsprognosen wurden mit dem Horizont des Jahres 2040 ermittelt. Dabei seien neben den allgemeinen Verkehrsentwicklungen alle bis 2040 absehbaren Entwicklungen im Straßennetz sowie die Gebietsentwicklungen (z.B. neue Wohn- und Gewerbegebiete) berücksichtigt.

Für die Verkehrsuntersuchung werden verschiedene Modellzustände betrachtet. Zunächst der Analysefall 2018 für die aktuelle Ausgangslage, dann der Prognose-Nullfall 2040 für den voraussichtlichen Verkehr in 2040 ohne den Lückenschluss der B 523. Schließlich werden mit vier Prognose-Planfällen die Effekte des Lückenschlusses mit verschiedene Anschlusssituation dargestellt. Tabelle 1 biete eine Übersicht zu diesen Prognose-Planfällen.



Tabelle 1: Übersicht Analyse- und Prognosefälle

	Lückenschluss B 523	Anschluss L 178	Anschluss K 5709
Analysefall 2018	x	x	x
Prognose-Nullfall 2040	x	x	x
Prognose-Planfall G2b 2040	✓	✓	✓
Prognose-Planfall H 2040	✓	x	✓
Prognose-Planfall I 2040	✓	✓	x
Prognose-Planfall J 2040	✓	x	x

Dennis Müller präsentiert die Verkehrszahlen der einzelnen Analysefälle, die im Folgenden dargestellt sind. Die Zahlen entsprechen dabei der Gesamtanzahl von Kraftfahrzeugen über 24 Stunden (Kfz/24h).

Analysefall 2018, Gesamtverkehr DTV [Kfz/24h]

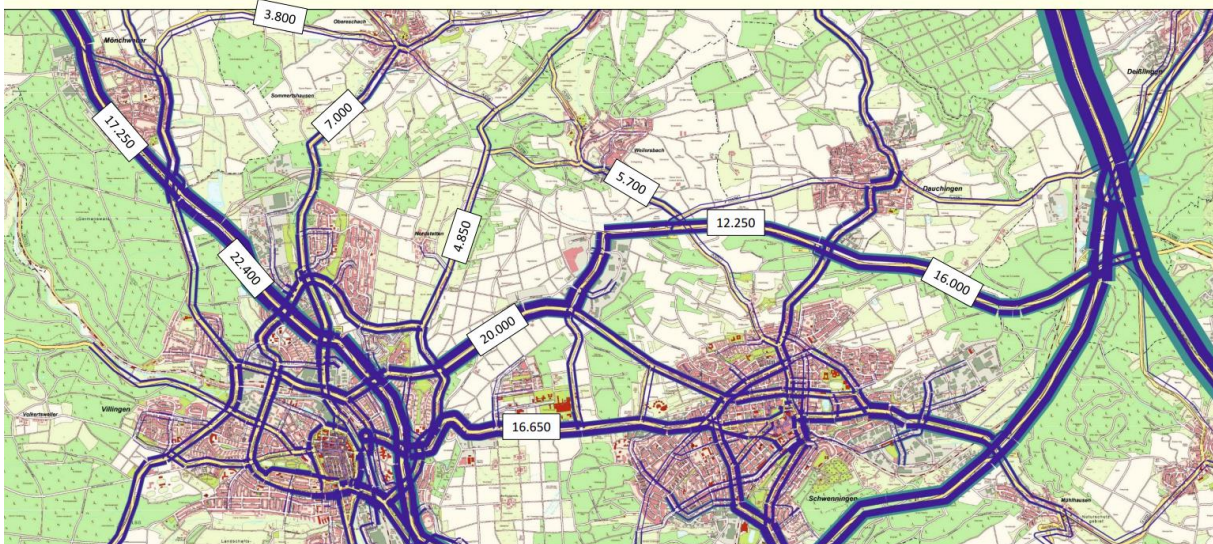


Abbildung 5: Analysefall 2018, Gesamtverkehr DTV [Kfz/24h]



Prognose-Nullfall 2040, DTV [Kfz/24h]

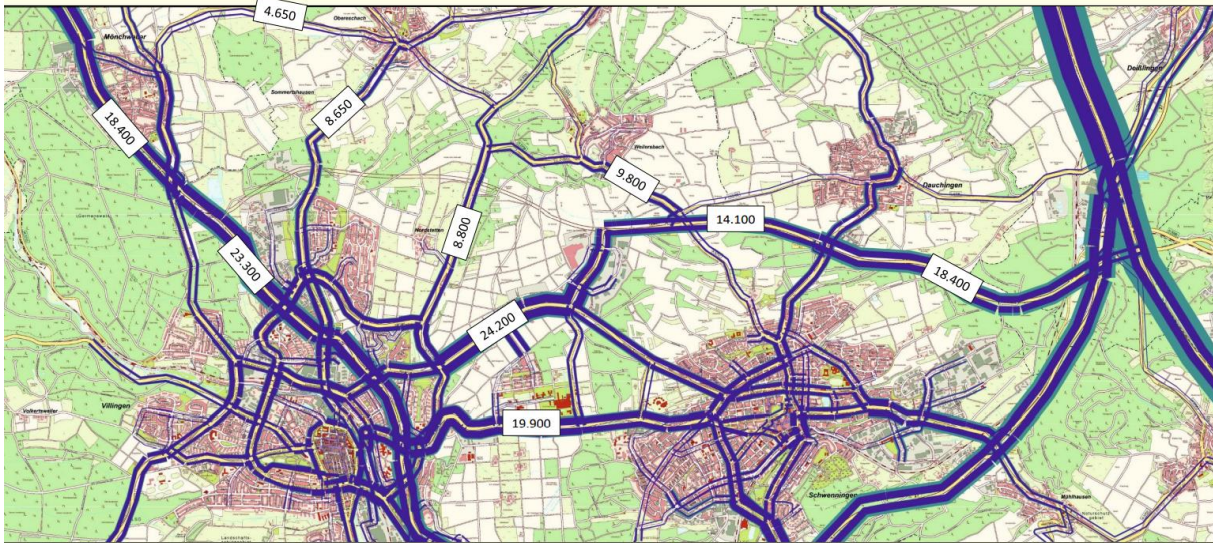


Abbildung 6: Prognose-Nullfall 2040, DTV [Kfz/24h]

Die Verkehrszahlen verzeichnen für 2040 auf nahezu allen Straßen einen Anstieg. Die Entwicklung des Verkehrsgeschehens von 2018 zu 2040 sind in Abbildung 7 nochmals separat dargestellt.

Differenzbelastungen 2040 zu 2018, DTV [Kfz/24h]

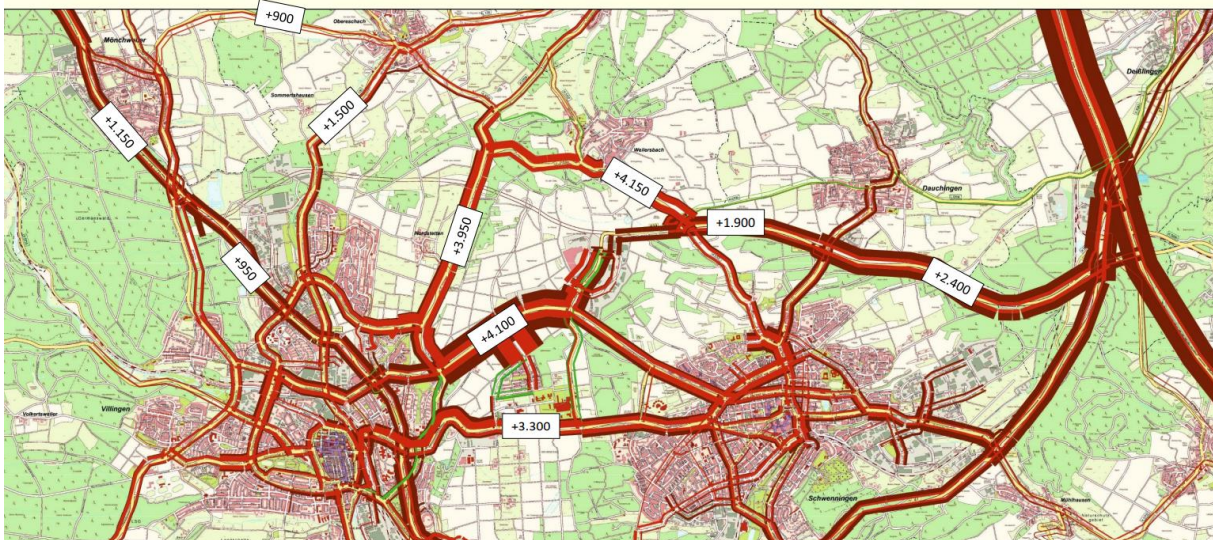


Abbildung 7: Differenzbelastungen 2040 zu 2018, DTV [Kfz/24h]



Für den Prognose-Planfall G2b mit Anschlüssen an die B 33, die Querspange inkl. K 5707 sowie auch den Anschlüssen der L 178 und der K 5709 wurden folgende Zahlen errechnet:

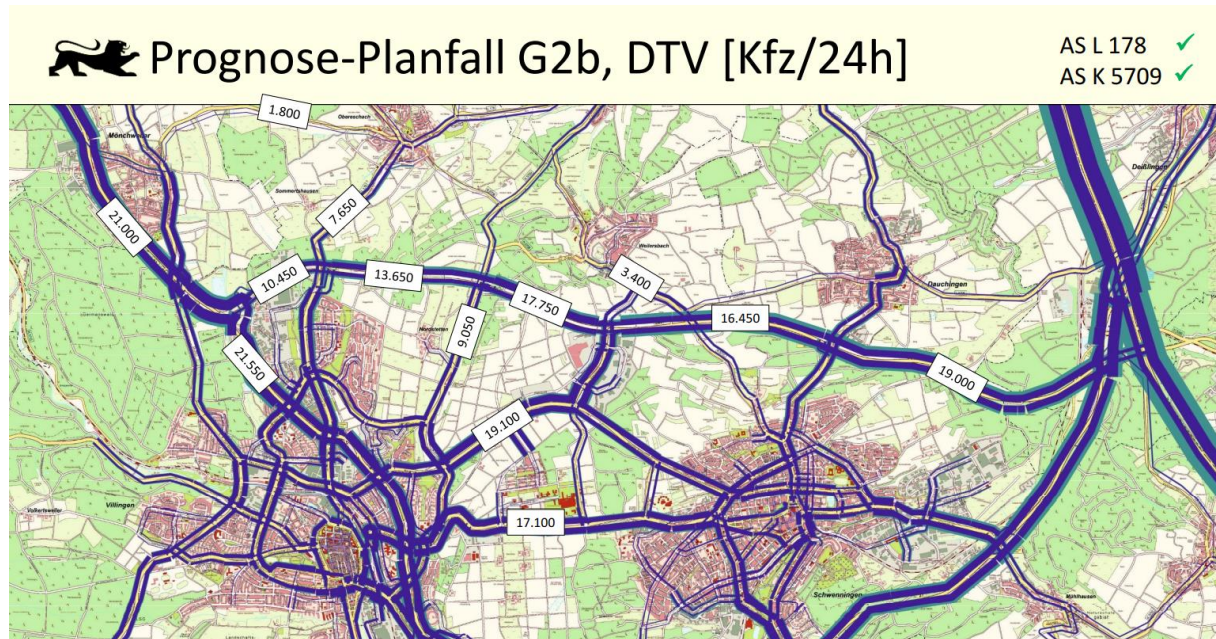


Abbildung 8: Prognose-Planfall G2b, DTV [Kfz/24h]

Die Differenzen der Verkehrsbelastung zwischen dem Prognose-Nullfall 2040 ohne den Lückenschluss und dem Prognose-Planfall G2b ergeben sich für Villingen-Schwenningen wie folgt:

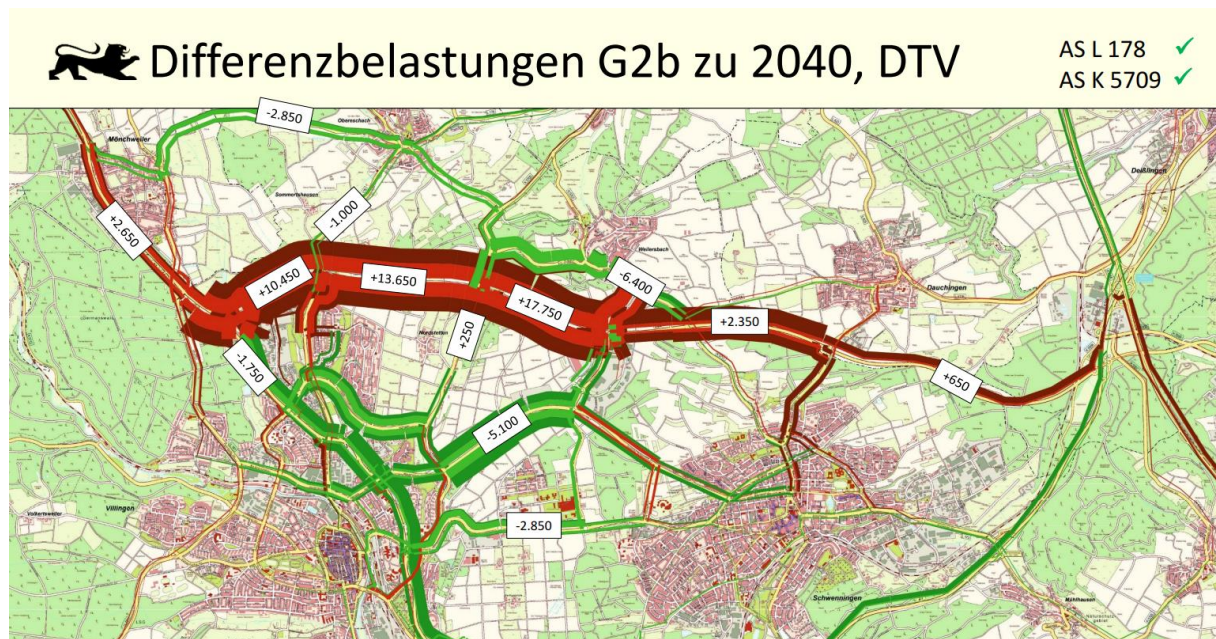


Abbildung 9: Differenzbelastungen G2b zu 2040, DTV



Nachfolgend wird näher auf die Verkehrsdaten im Bereich von Villingen eingegangen. Mit den weiteren Planfällen H, I und J werden die verkehrliche Verlagerungseffekte der Anschlüsse L 178 und K 5709 näher betrachtet (siehe hierzu auch Tabelle 1). Die Verkehrszahlen sind in Abbildung 10 – 12 dargestellt.



Abbildung 10: Differenzbelastung H zu 2040, DTV

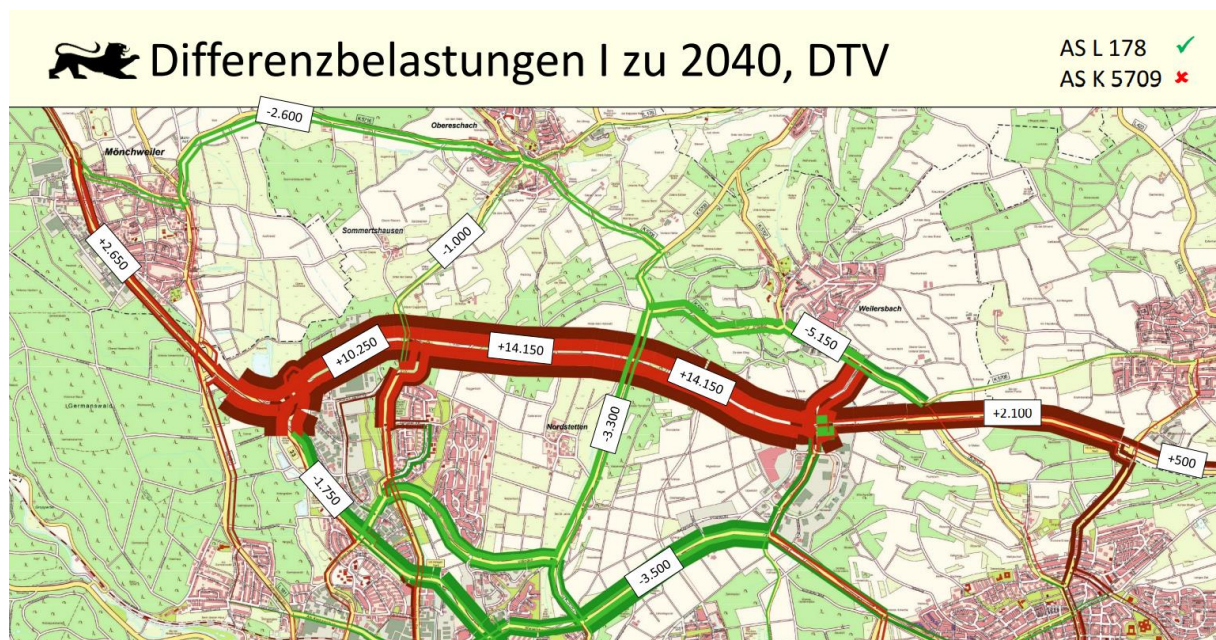


Abbildung 11: Differenzbelastungen I zu 2040, DTV



Differenzbelastungen J zu 2040, DTV

AS L 178 ✖
AS K 5709 ✖

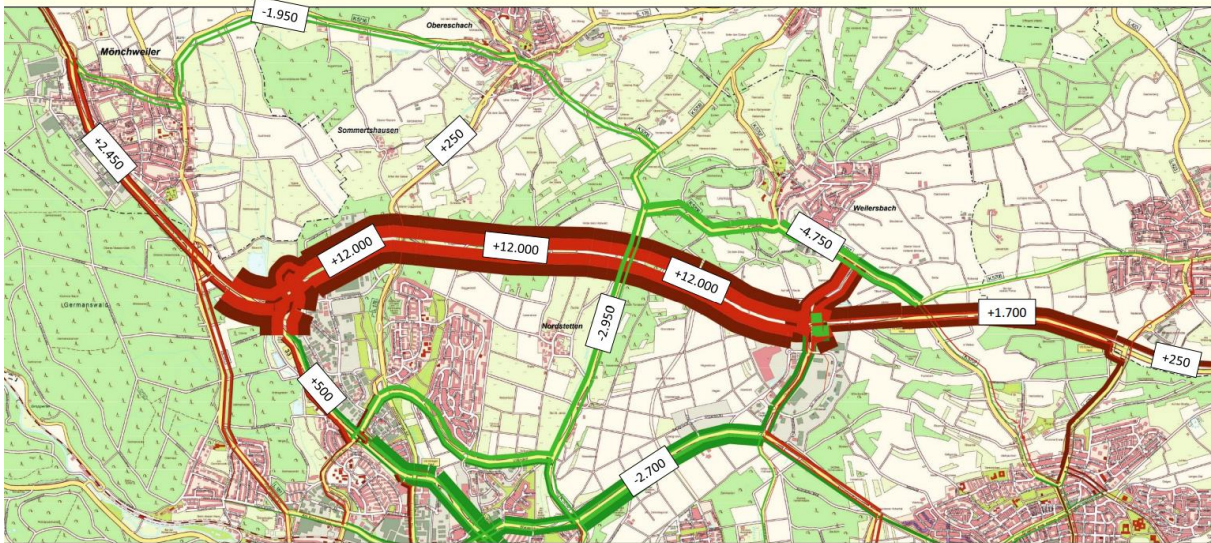


Abbildung 12: Differenzbelastungen J zu 2040, DTV

Die Differenzbelastungen zeigen deutlich, dass der 2. Bauabschnitt seine Funktion erfüllt und den überregionalen Verkehr sowie Teile des Ziel- und Quell- sowie des Binnenverkehrs von Villingen-Schwenningen auf sich zieht. Besonders in Villingen sowie den nördlich gelegenen Ortsteilen (Oberschach, Weilersbach) sei eine Entlastung zu sehen. Dies sei grundsätzlich bei allen Anschlusskombinationen der Fall, auch ohne Anschlusskombination an der L 178 und an der K 5709.

Anschlüsse L 178 (Obereschacher Str.) und K 5709 (Nordstetten)

Dennis Müller geht im Anschluss an die Verkehrszahlen vertiefend auf die Thematik der Anschlussstellen L 178 und K 5709 ein. Die Bewertung für die Anschlüsse vollziehe sich anhand der verkehrlichen Verlagerungseffekte, der mit den Anschlüssen verbundenen Leistungsfähigkeit bzw. Angebotsqualität der B 523, der Verkehrssicherheit und entwurfstechnischen Vorgaben, der umweltfachlichen Belange sowie der Investitionskosten und Wirtschaftlichkeit.

Die entwurfstechnische Vorgabe bei Bundesstraßen der vorliegenden Kategorie (Verbindungsfunktionsstufe 1/ Entwurfsklasse 1) mit überregionaler Bedeutung sehe vor, dass ein Knotenabstand von mindestens 3,0 km bestehen müsse. Geringere Abstände führen zu niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten, einer verringerten Verkehrsleistung und schlechterer Verkehrssicherheit.

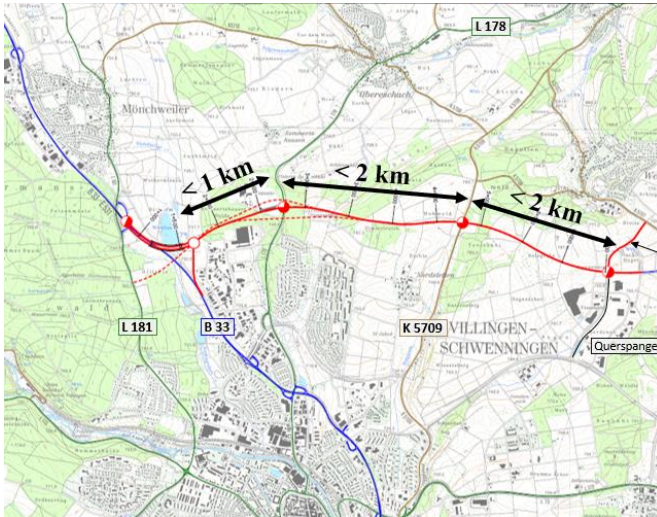


Abbildung 13: Abstände zwischen den Anschlusspunkten

Besonders die Funktion der Bundesstraße als überregionale Verbindung müsse beachtet werden. Die zusätzlichen Anschlüsse würden diese Funktion verschlechtern. Die Straße sei nicht primär zu Erschließungszwecken der Ortschaft bzw. Industrie- und Gewerbegebiete vorgesehen.

Eine Abweichung von den Vorgaben müsse daher gut begründet sein. Ein entsprechender verkehrlicher Mehrwert, der die beiden Anschlüsse trotz der genannten Nachteile rechtfertigen würde, konnte durch die Verkehrsuntersuchung nicht nachgewiesen werden. Die Bundesstraße würde auch ohne die beiden Anschlüsse der L 178 und K 5709 ihre verkehrliche Wirkung entwickeln und somit ihre Funktion erfüllen. Das Regierungspräsidium werde daher für die weitere Planung keinen der beiden Anschlüsse vorsehen.

Nächste Schritte im Projekt

Zum Abschluss des Vortrags stellt **Sabine Klumpp, Referatsleiterin Straßenplanung beim Regierungspräsidium Freiburg**, die nächsten Schritte im Projekt vor. Im Anschluss an den Infomarkt werde eine Online-Beteiligung auf der Seite <https://karte-b523-vs.de/> aufgeschaltet. Dort können Besucherinnen und Besucher anonym ihre Hinweise auf einer detaillierten Landkarte verorten. Die Seite bleibt bis zum 23. Januar 2023 aufgeschaltet. Im Anschluss werden die Ergebnisse durch das Regierungspräsidium ausgewertet und geprüft. Sie dienen auch als Grundlage für die anschließenden „Runden Tische“. Diese sind ein weiteres Format der Öffentlichkeitsbeteiligung und finden in der ersten Hälfte des Jahres 2023 statt. Die Runden Tische bestehen aus einem festen Teilnehmendenkreis verschiedener Projektstakeholder, die sich in jedem Termin mit einem Thema zur B 523 beschäftigen. Die Themen sind zuerst die Land- und Forstwirtschaft, dann der Arten- & Naturschutz, final Mensch & Nutzer. Zu den einzelnen Themen werden weitere entsprechende Stakeholder der Region eingeladen. Die Runden Tische sind keine Entscheidungsgremien, sondern dienen zum Austausch und

vertieften Dialog zwischen Vorhabensträger (RP Freiburg) und den Stakeholdern. Die Multiplikatorenwirkung der beteiligten Akteure steht hier im Vordergrund. Mit dem Abschluss der Vorplanung werde es erneut eine öffentliche Veranstaltung geben.



Abbildung 14: Abschluss der Vorplanung – Beteiligungsprozess

Im Anschluss stellt **Maximilian Klose von Dialog Basis** die Funktionalität der Webseite vor.

Rückfragen aus dem Publikum

Im Anschluss an die Vorträge gibt es die Möglichkeit Rückfragen zu den Vorträgen zu stellen. Die Rückfragen der Bürgerinnen und Bürger sowie die Antworten des Regierungspräsidiums werden nachfolgend wiedergegeben.

Inwiefern wurde der Klimawandel bei den Prognosen der Verkehrszahlen berücksichtigt?

Herr Müller erläutert, dass es unterschiedliche Modelle und Studien zur weiteren Entwicklung des Verkehrsaufkommens gibt. Diese Modelle gebe es sowohl für die Bundes- als auch die Regionalebene, wobei grundsätzlich mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens zu rechnen sei. Aus den verschiedenen Prognosen habe man einen Mittelwert berechnet.

Grundsatzentscheidungen bezüglich der Berücksichtigung des Klimawandels bei der Straßenplanung liegen, Herrn Müller zufolge, beim Bund.

Eine Anmerkung bezieht sich auf die Karten, auf denen die geplante Ortsumgehung visualisiert wurde. Diese sei veraltet und es seien Neubauten, wie etwa ein Krankenhaus, nicht zu sehen.

Die Karten dienen laut Frau Klumpp nur der grundlegenden Darstellung des Netzes. Die tatsächliche Planung erfolge mit aktuellen Flächen- und Baunutzungsplänen sowie allen bis 2040 absehbaren Entwicklungen.

Weiterhin wird angemerkt, dass laut einer Umfrage ortsansässiger Betriebe der Bedarf nach einer verbesserten Schienenanbindung größer ist, als nach einer verbesserten Straßenanbindung.

Herr Kleemann antwortet, dass diese Umfrage interessant sei und er sie gerne aufnehme. Allerdings ginge der Bedarf nach einer verbesserten Schieneninfrastruktur über das aktuell vorliegende Projekt hinaus.

Wohin soll der Verkehrsfluss geleitet werden? Wie soll man die prognostizierten Zahlen von 12.000 Autos pro Tag stemmen?

Es wird auf den späteren Dialog an den Thementischen verwiesen, wo man sich zu den Verkehrszahlen nochmals direkt anhand der Karten und Prognosedarstellungen austauschen kann.

Wie sieht die Planung aus für einen flüssigen und schnellen Verkehr? Soll die Straße z.B. vier- oder dreispurig werden?

Laut Herrn Müller sei die Straße derzeit einbahnig und zweistreifig geplant. Des Weiteren liege die aktuelle Planungsgeschwindigkeit bei 100 km/h. Dies sei die Standardgeschwindigkeit von Bundesstraßen im überregionalen Netz.

Wie soll der Lärmpegel erträglich gehalten werden bei gleichzeitig zügiger Verkehrsführung und Anbindung an regionale Ortschaften?

Herrn Müller zufolge würden bzgl. des Lärmpegels und der damit zusammenhängenden Variantenauswahl noch Lärmschutzgutachten durchgeführt. Hiernach wisse man, wie sich der Schall von der Straße ausbreite und welche Maßnahmen gegebenenfalls getroffen werden müssen. Es komme z.B. auch darauf an, ob die Straße in Höhen- oder Tiefenlage gebaut wird und wie die Verkehrszahlen aussehen. Herr Kleemann ergänzt, dass in den Planungsvisualisierungen noch keine Lärmschutzmaßnahmen dargestellt sind, diese würde jedoch, sofern notwendig, geplant.



Ist die Giftstoffentsorgung des Gebietes „Biswurm“ geplant und kann fachgerecht durchgeführt werden?

Das Altlastengebiet in der Nähe des Mönchsees wurde laut Herrn Müller bereits aufwendig saniert. Nächstes Jahr gäbe es dann eine Dokumentation der tatsächlichen Altlastenbelastung, an der man sich dann orientieren müsse. Man sei hierzu bereits mit den entsprechenden Abteilungen im Regierungspräsidium und im Landratsamt in Kontakt gewesen. Die noch bestehenden Altlasten müssen entsprechend berücksichtigt werden, stellen jedoch kein grundsätzliches Problem dar. Im Zuge der Entwurfsplanung soll der durch die Straße verursachte Eingriff zudem soweit wie möglich minimiert werden. Herr Kleemann ergänzt, dass für das Regierungspräsidium dieselben Vorgaben hinsichtlich Entsorgungsverfahren und -wegen gelten, wie für alle Vorhabenträger.

Dokumentation der Thementische

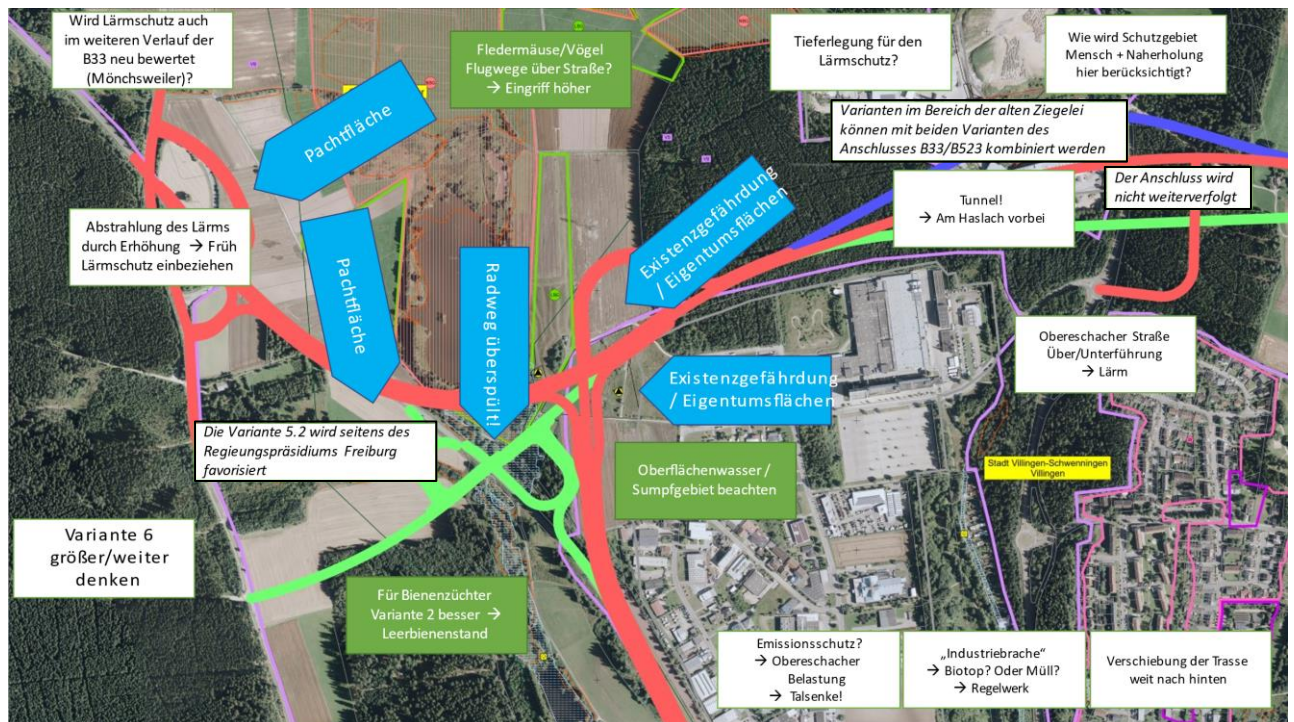
Im Anschluss an die Vorträge haben die Teilnehmenden die Möglichkeit Fragen und Hinweise an vier Thementischen zu diskutieren.

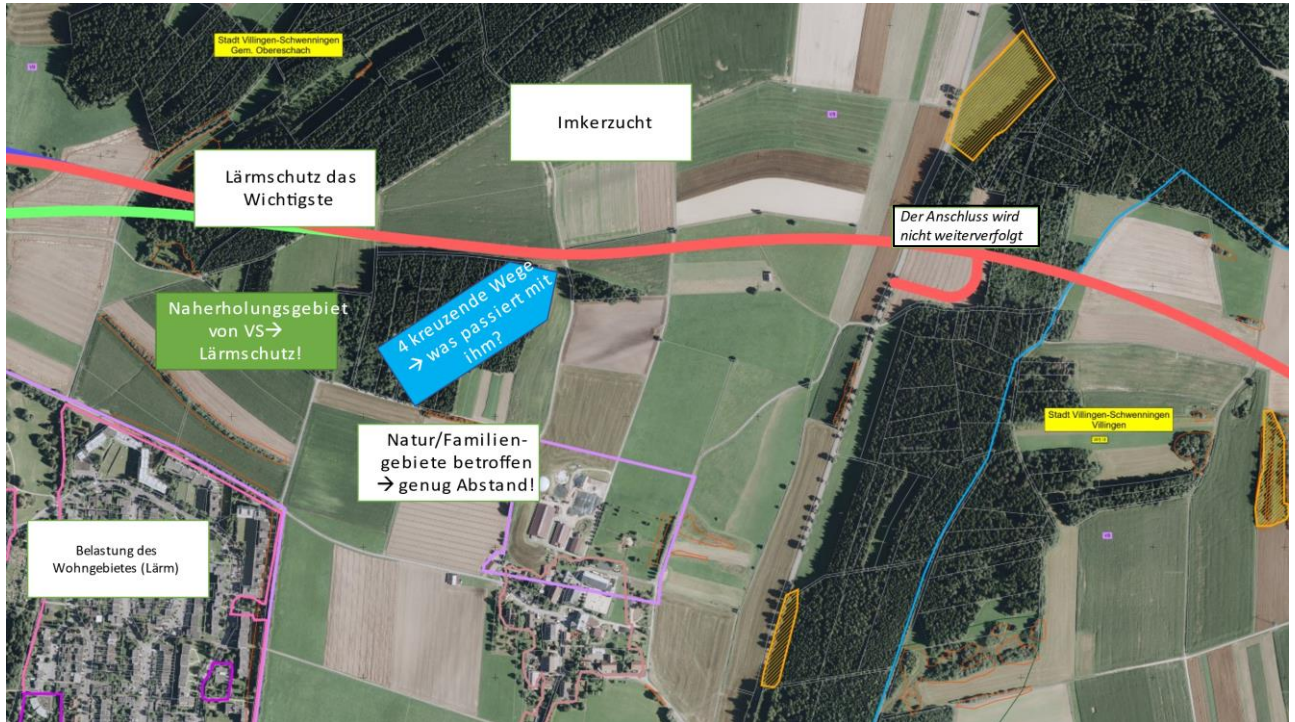
Folgende Thementische standen zur Verfügung:

- Allgemeine Trassenlandkarte & FAQs
- Umwelthemen
- Verkehrszahlen
- Straßenplanung

Die verorteten Hinweise der einzelnen Thementische sind im Folgenden festgehalten. Blaue Hinweise zeigen konkret verortete Hinweise. Weiße Hinweise sind allgemeinere Hinweise für einen bestimmten Bereich.

Allgemeine Trassenlandkarte





Sonstige Fragen

Über/Unterführung der K5709 Nordstetten?

Flächenversiegelung
→ Davon Abstand nehmen → Umwelt

Lautstärke in der Nacht
→ „Umweltverträglichkeitsstudie“ → bereits da?

Kommunikation möglicher Ergebnisse → Was passiert damit?

Kostenfrage der Tieferlegung → Wie viel?

Sanierungsstau wird immer größer – politisch

→ Geld sparen
→ nochmalprüfung nötig
→ Altes Einbeziehen

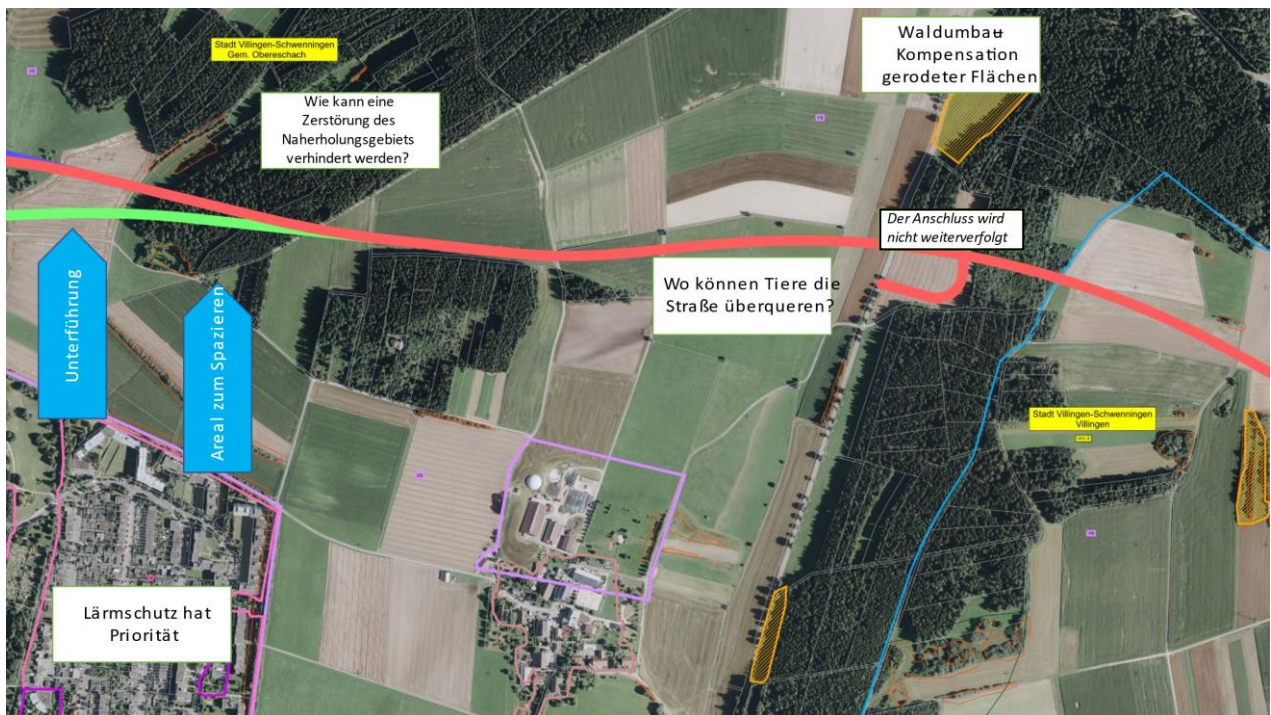
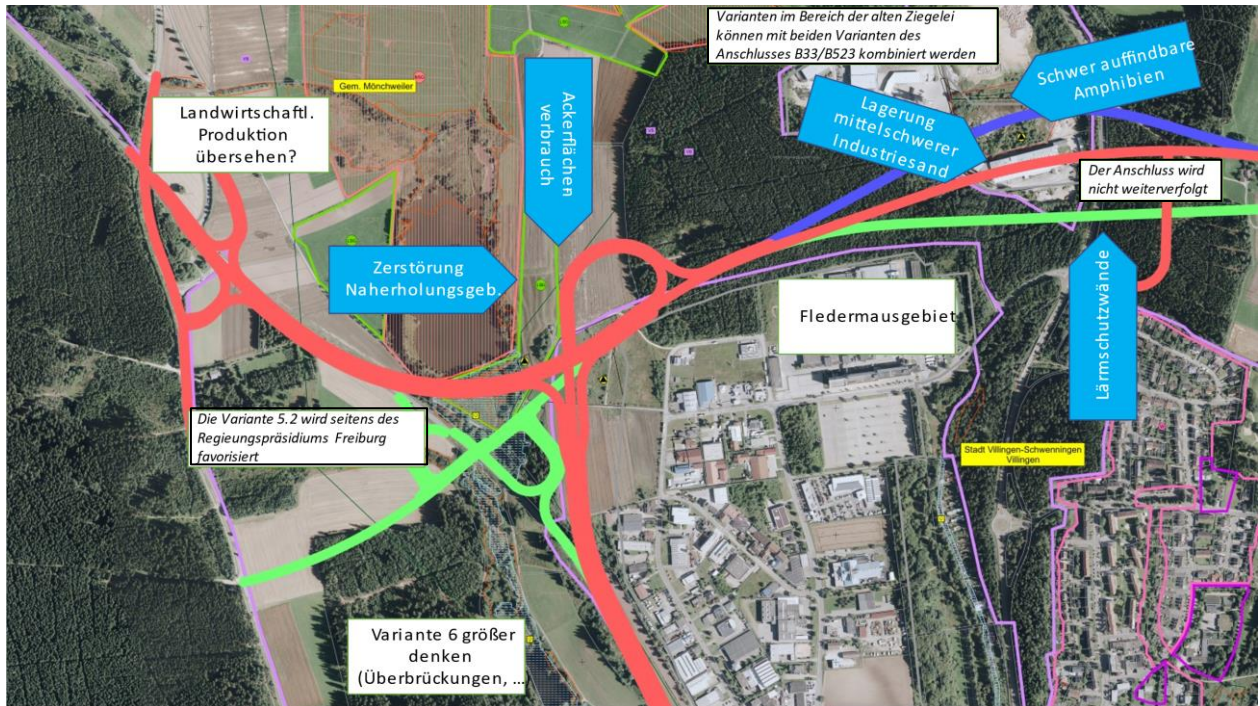
Späteres Verfahren → Anbindungen (städtisch) möglich?

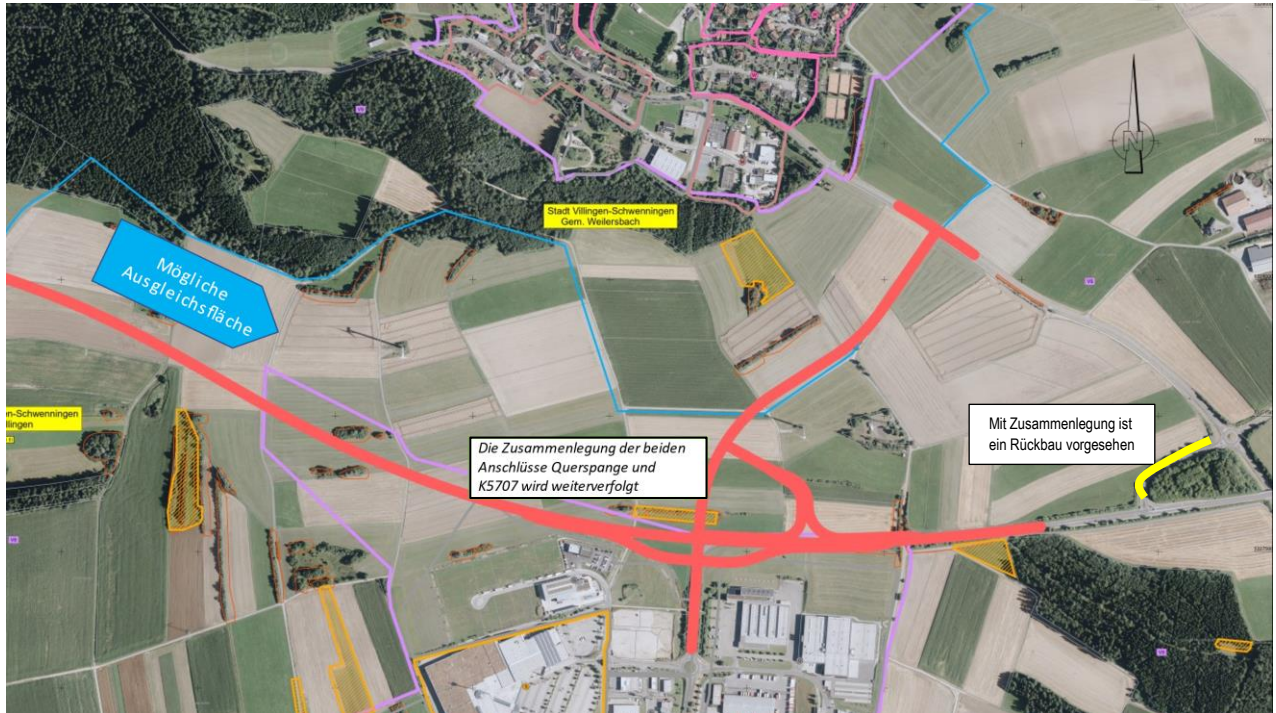
CO2 Ausstoß bei Bauarbeiten

Warum so viel Geld in KFZ und nicht in Radwege?



Umwelt





Verkehrszahlen

Am Thementisch „Verkehrszahlen“ wird nicht mit einer Karte gearbeitet. Stattdessen konnten Bürger*innen ihre Anliegen und Fragen äußern. Diese sind schriftlich festgehalten und nach Themengebieten sortiert:

Berechnung der Verkehrszahlen

Anmerkungen & Fragen	Antworten
Aufteilung LKW/PKW? - Kann das zur Verfügung gestellt werden?	Im Frühjahr 2023 haben wir „Detaillierte Erhebungen und Prognosen der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (Gesamtverkehr)“ auf unserer Projekthomepage eingestellt. Die Aufteilung PKW/LKW ist bei diesen Zahlen mit angegeben.
Warum wird mit immer mehr Verkehr gerechnet 2040?	Das erstellte Modell zur Verkehrsuntersuchung berücksichtigt für die Prognosen viele Faktoren wie neben der überregionale Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung auch die allgemeine und lokale Bevölkerungsentwicklung sowie siedlungsstrukturelle Veränderungen. Ziel ist es dabei eine möglichst genaue Prognose zu erhalten. Bei Verkehrsprognosen ist die Eintrittswahrscheinlichkeit auch in Abhängigkeit der zu Grunde gelegten wirtschaftlichen und politischen Entwicklung zu betrachten. Sollten



	<p>in den nächsten Jahren neue Erkenntnisse z.B. bezüglich Bevölkerungs- oder Mobilitätsentwicklung gewonnen werden, oder sollten sich z.B. politische Rahmenbedingungen ändern, müssen Verkehrsprognosen aktualisiert werden.</p> <p>Zuletzt hat sich jedoch gezeigt, dass nach einer Reduktion der Verkehrszahlen durch die Corona-Pandemie, inzwischen längst wieder die Werte vor der Pandemie erreicht werden. Auch Studien zur langfristigen Entwicklung des Verkehrsaufkommens, wie die „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“ des Bundes, gehen von einer weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens, insbesondere des Schwerverkehrs, aus. Mehr Informationen hierzu erhalten Sie auf der Seite BMDV: BMDV - Wissing: „Verkehr in Deutschland wird zunehmen“ (bund.de)</p>
Erhebung der Verkehrszahlen? - Grundlagen	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. Die Verkehrsprognose wurde mit dem Horizont des Jahres 2040 ermittelt. Dabei seien neben den allgemeinen Verkehrsentwicklungen alle bis 2040 absehbaren Entwicklungen im Straßennetz sowie die Gebietsentwicklungen (z.B. neue Wohn- und Gewerbegebiete) berücksichtigt.
Details zu den Verkehrszahlen prüfen? Anschluss B523 zu B33	Diese wurden entsprechend von Seiten des durchführenden Ingenieurbüros sowie von Seiten des Regierungspräsidiums geprüft.
Warum 2018 als Ausgangsjahr?	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. Die Verkehrsprognose wurde mit dem Horizont des Jahres 2040 ermittelt. Dabei seien neben den allgemeinen Verkehrsentwicklungen alle bis 2040 absehbaren Entwicklungen im Straßennetz sowie die Gebietsentwicklungen (z.B. neue Wohn- und Gewerbegebiete) berücksichtigt.
Wie passt das Landeskonzept Mobilität u. Klima zu den Berechnungen? -> sieht landesweit 20% Verkehrsreduktion vor LKW/PKW	<p>Das erstelle Modell zur Verkehrsuntersuchung berücksichtigt für die Prognosen viele Faktoren wie neben der überregionale Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung auch die allgemeine und lokale Bevölkerungsentwicklung sowie siedlungsstrukturelle Veränderungen. Ziel ist es dabei eine möglichst genaue Prognose zu erhalten.</p> <p>Bei Verkehrsprognosen ist die Eintrittswahrscheinlichkeit auch in Abhängigkeit der zu Grunde gelegten wirtschaftlichen und politischen Entwicklung zu betrachten. Sollten in den nächsten Jahren neue Erkenntnisse z.B. bezüglich Bevölkerungs- oder Mobilitätsentwicklung gewonnen werden, oder sollten sich z.B. politische Rahmenbedingungen ändern, müssen Verkehrsprognosen aktualisiert werden.</p> <p>Zuletzt hat sich jedoch gezeigt, dass nach einer Reduktion der Verkehrszahlen durch die Corona-Pandemie, inzwischen längst wieder die Werte vor der Pandemie erreicht</p>



	<p>werden. Auch Studien zur langfristigen Entwicklung des Verkehrsaufkommens, wie die „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“ des Bundes, gehen von einer weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens, insbesondere des Schwerverkehrs, aus.</p> <p>Mehr Informationen hierzu erhalten Sie auf der Seite BMDV: BMDV - Wissens: „Verkehr in Deutschland wird zunehmen“ (bund.de)</p>
--	---

Verkehrliche Belastung

Anmerkungen & Fragen	Antworten
<p>Bei Variante J auf L181 mehr Verkehr - Berücksichtigung Lärm im Wohngebiet - Kreuzungen jetzt schon überlastet</p>	<p>Die schalltechnischen Untersuchungen im Zuge der aktuellen Planung beziehen sich zunächst auf die neue Stecke als solche sowie die damit verbundenen Lärmemissionen, um damit verbundene mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle, o.ä.). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p> <p>Die bestehenden B 523 inkl. des Bereiches am Fuchsloch bleibt jedoch nicht unberücksichtigt, sondern wird im Sinne einer Fernwirkung beurteilt, bei der mögliche Verlagerungseffekte auf bestehende Straßen untersucht werden. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich auch hier nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
<p>Höchster Punkt auf dem Hägen - hohe Lärmbelastung - Wasserschutzgebiet - Verlegung Zufahrt?</p>	<p>Die Trassenführung des Lückenschlusses ist von vielen Randbedingungen beeinflusst. Bei der Führung über die Anhöhe besteht hinsichtlich des Lärm auch die Möglichkeit die Trasse gegebenenfalls im Einschnitt zu führen. Die genaue Trassenführung in Lage und Höhe wird dabei vertieft mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, ausgearbeitet.</p> <p>Im Zuge dessen werden wir auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden zudem Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Auch hier können mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, positive Effekte bringen. Eine erste Untersuchung zum Thema Schall ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher</p>



	Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.
Wohngebiet Weilersbach wird entwickelt	Die Planungen des neuen Wohngebietes von Weilersbach ist uns bekannt und wird in den Planungen berücksichtigt.
Warum neuer Nordring? Nutzung vorhandener Straße?	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Das Bestandsnetz entspricht dabei nicht den Anforderungen an eine Straße mit hoher Verbindungsfunktion, wie beim Lückenschluss. Ein Umbau des Bestandsnetzes stellt daher keine gleichwertige Alternative zum Lückenschluss dar.</p>

Lärm

Anmerkungen & Fragen	Antworten
Warum fließt die Lärmbetrachtung erst so spät ein?	Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.Ä.). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Als Grundlage für diese Untersuchungen benötigte es jedoch zunächst der entsprechenden Verkehrszahlen aus unserer Verkehrsuntersuchung sowie der für die Prüfung zu Grunde zu legenden Varianten. Aus diesem Grund könnten die Schalltechnischen Untersuchungen erst mit fortgeschrittener Vorplanung erstellt werden. Die Ergebnisse der Untersuchung werden auf der nächsten Öffentlichkeitsveranstaltung zum Abschluss der Vorplanung vorgestellt.



Weitere Planungsschritte

Anmerkungen & Fragen	Antworten
Wird die gesamte Trasse fertig geplant und dann gebaut oder alles in Abschnitten?	Über den Bauablauf können wir aktuell noch keine konkreten Aussagen machen. Dieser erst mit den weiteren Planungsphasen, auf Grundlage einer dann weiterzuerfolgenden Trasse genauer betrachtet.
Frühzeitige Ankündigung der konkreten Planung bei Anwohnern	Wir sind mit der am 15. Dezember 2022 stattgefundenen Dialogveranstaltung, der darauffolgenden Online-Beteiligung sowie den sogenannten Runden Tischen bereits frühzeitig in eine breit angelegte Öffentlichkeitsbeteiligung eingestiegen. Diesen transparenten Austausch möchten wir auch weiter fortsetzen. Die nächste Öffentlichkeitsveranstaltung ist zum Abschluss der aktuellen Vorplanungen vorgesehen, um die dann vorliegenden Trassenplanung präsentieren sowie die Ergebnisse der laufenden Untersuchungen vorzustellen.
Gibt es Möglichkeiten der Planungsbeschleunigung – Die Kosten werden immer höher	Die Planungen einer neuen Straße richten sich nach einer Vielzahl von Gesetzen, Richtlinien und Vorschriften. Auch das Verfahren ist dabei klar vorgeschrieben.

Landwirtschaft

Anmerkungen & Fragen	Antworten
Existenzbedrohung von LW-Betrieben	Eine Prüfung möglicher Existenzbedrohung ist Teil des weiteren Verfahrens und von hoher Bedeutung. Hierfür bedarf es zunächst belastbarer Aussagen, welche Auswirkungen die künftigen Trasse u. a. auf die Landwirtschaft und insbesondere die ins Feld geführte Existenzbedrohung zu erwarten sind. Aktuell befinden sich die Planungen in der sogenannten Vorplanung, bei der eine weiterzuerfolgende Trassenführung (z.B. im Bereich der alten Ziegelei) festzulegen gilt. Diese gilt es anschließend in den weiteren Planungsphasen auszuarbeiten. Spätestens die im Planfeststellungsverfahren einzureichenden Unterlagen werden belastbare Aussagen zur Thematik enthalten. Hierzu werden im Vorfeld die Landwirtschaftsbehörden eingebunden, die ihrerseits wiederum die Berufsverbände beteiligen; betroffene Landwirte werden hierbei selbstverständlich ebenfalls angehört. Eine Aussage dazu, welche Konsequenzen das nach sich



	ziehen kann, ist in diesem frühen Stadium des Verfahrens jedoch noch nicht möglich.
Flächenkauf nicht immer Lösung - Flächentausch und Flurbereinigung	Über eine Flurbereinigung / Flurneuordnungsverfahren wird erst zu einem späteren Zeitpunkt entschieden. Für die Einleitung eines solchen Verfahrens ist dabei zuerst eine öffentliche Anhörung durchzuführen, in der der Bedarf ermittelt wird. Die Entscheidung über ein solches Verfahren liegt dann bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde.
Ausgleichsflächen in Kommunen, die Straße wollen?	<p>Für die Bestimmung von Ausgleichsflächen muss zunächst der konkrete Eingriff bestimmt werden. Dieser hängt zunächst von der ausstehenden Variantenwahl (z.B. Varianten im Bereich der „Alten Ziegelei“) sowie der späteren detaillierten Entwurfsplanung ab.</p> <p>Auf dieser Basis wird dann eine Eingriffsbilanzierung vorgenommen, die wiederum die Grundlage für ein umfassendes Ausgleichskonzept darstellt, bei dem auch Umfang und Lage von Ausgleichsflächen bestimmt werden. Die Maßnahmen dieses Ausgleichskonzeptes werden mit den Naturschutzbehörden fachlich abgestimmt und anschließend im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ebenfalls planfestgestellt, sodass sie verbindlich umzusetzen sind.</p>
Frühzeitiger Flächenankauf für Tausch	Ein Kauf von Flächen ist uns erst während der Ausführungsplanung und damit nach dem Planfeststellungsverfahren möglich. Für den frühzeitigen Flächenkauf ist das Regierungspräsidium auf die Mithilfe der Kommunen angewiesen.
Queerung für Landwirtschaftlichen Verkehr? Naturbrücken?	<p>Die Bedürfnisse und Interessen aller Verkehrsteilnehmenden werden in die Planungen mit einbezogen. Das nachgeordnete Wegenetz wird in der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) näher betrachtet.</p> <p>Das Wirtschaftswegenetz, welches auch Fußgängerinnen und Fußgängern sowie dem Radverkehr dient, wird dabei angepasst. Die landwirtschaftlichen Wege werden wieder miteinander verknüpft, Über- und Unterführung neu geschaffen.</p>
Wird es eine Flurneuordnung geben?	Über ein solches Verfahren wird erst zu einem späteren Zeitpunkt entschieden. Für die Einleitung eines solchen Verfahrens ist dabei zuerst eine öffentliche Anhörung durchzuführen, in der der Bedarf ermittelt wird. Die Entscheidung über ein solches Verfahren liegt dann bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde.



Straßenplanung

Wie Industriegebiet anbinden?

Karten zu alt (Übersichtskarte)

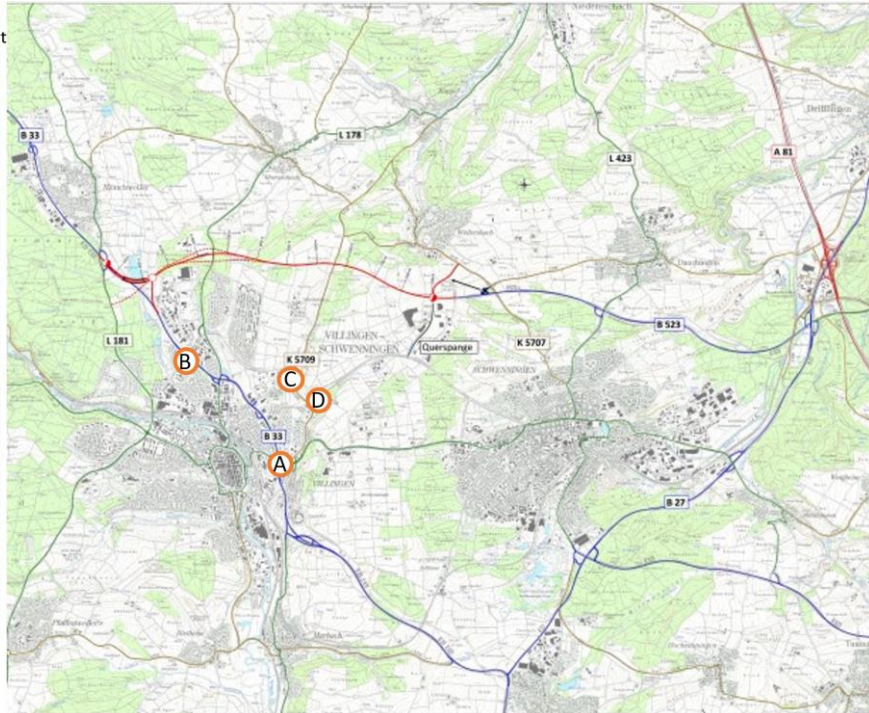
Optimierung bestehendes Netz durch Kreisverkehr z.B. Querspange

(A) Optimierung des bestehenden Netzes: Berliner Str. Auffahrt auf B-Straße Rechts - anstatt Linksabbieger

(B) Optimierung des bestehenden Netzes: Kreisverkehr an der Berliner Str.

(C) Optimierung des bestehenden Netzes: Bestehenden Kreisverkehr eher ausbauen, um Verkehr aufzunehmen

(D) Optimierung des bestehenden Netzes: Kreisverkehr bei der Kreuzung Nordtetten:



Naherholungsgebiet nördlich Wöschhalde

Wie werden die Kosten berechnet für Tiefbau der Trasse

Je tiefer die Trasse Lärmreduktion?

Brückenbauwerk → Lärmreichweite höher bei Lärmschutz mitnehmen Richtung Norden / Nordosten

Industriebrache bei alle Ziegeler → Tatsächlich

Variante A einzige Variante für Wöschhalde

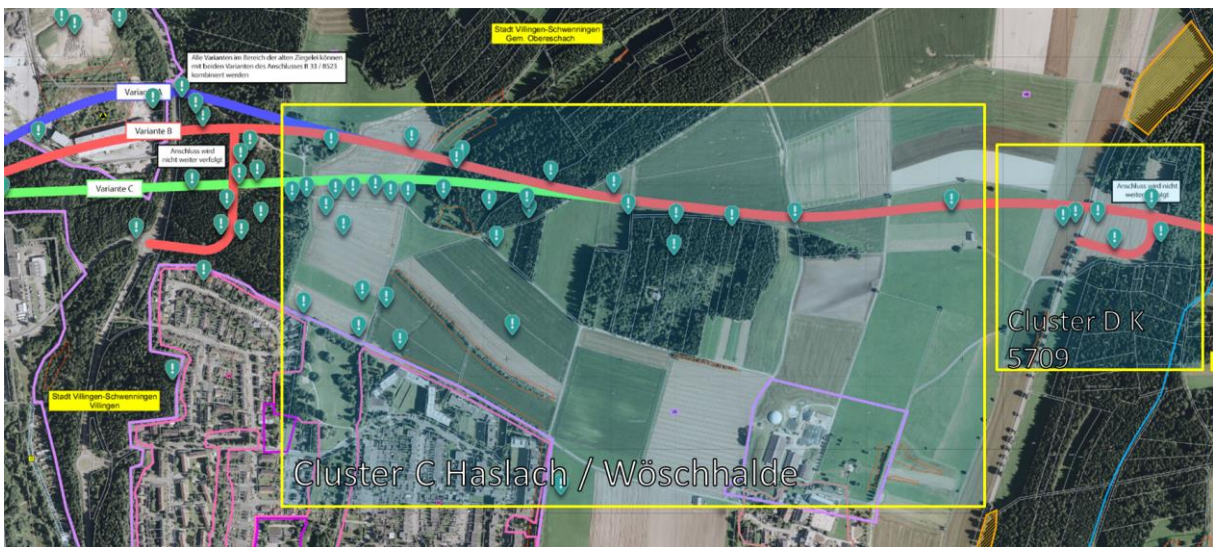
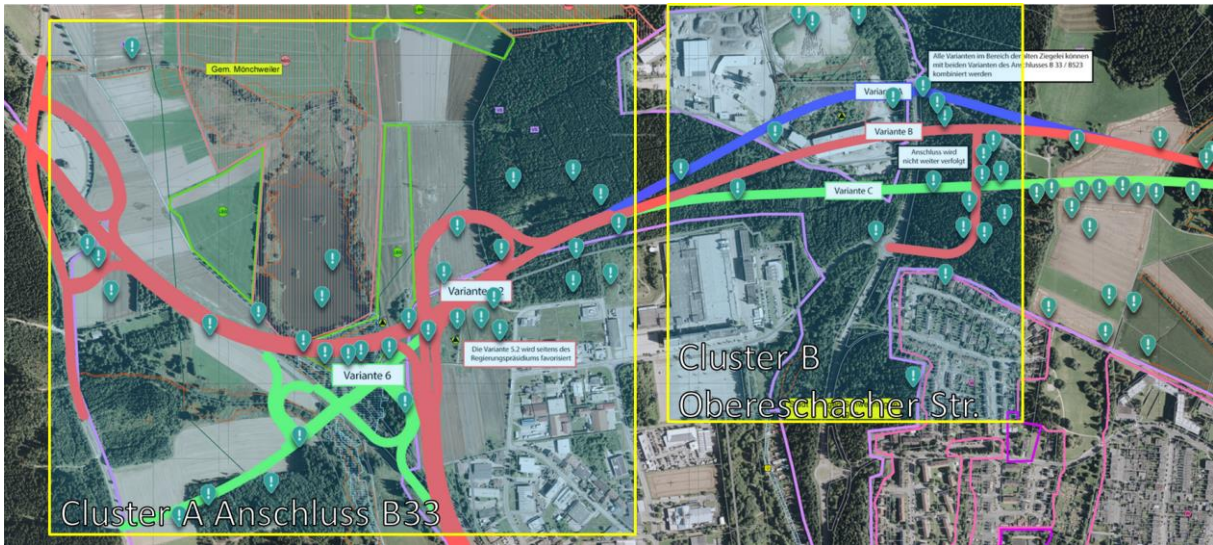
Nördlich Buckenbühl / Trasse hinter Kuppe vorbeugen → natürlicher Schallschutz

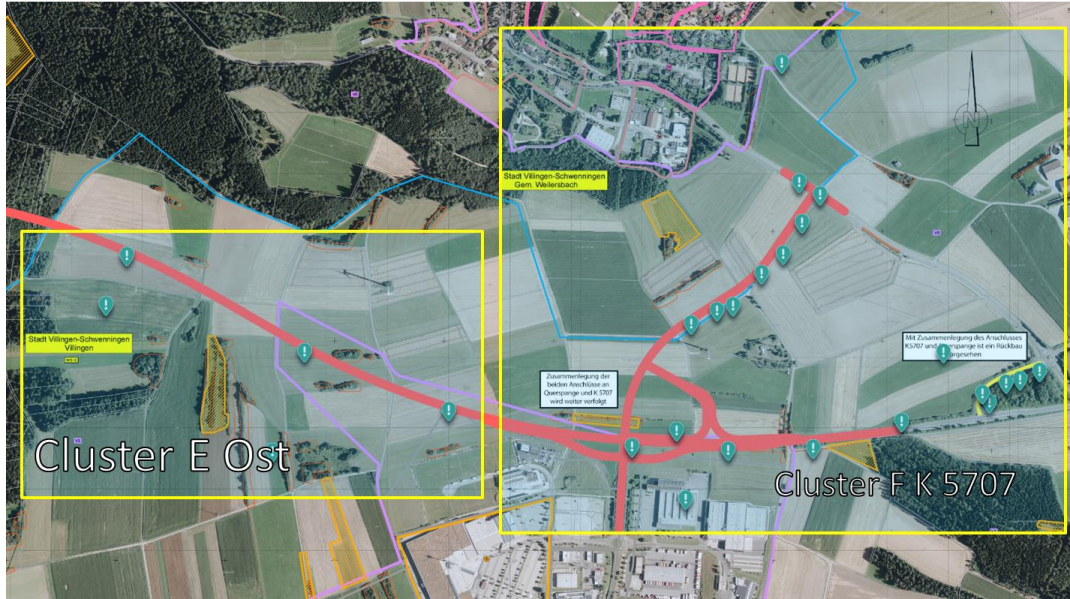
Variante D nördlich Ziegelei und Mönchsee



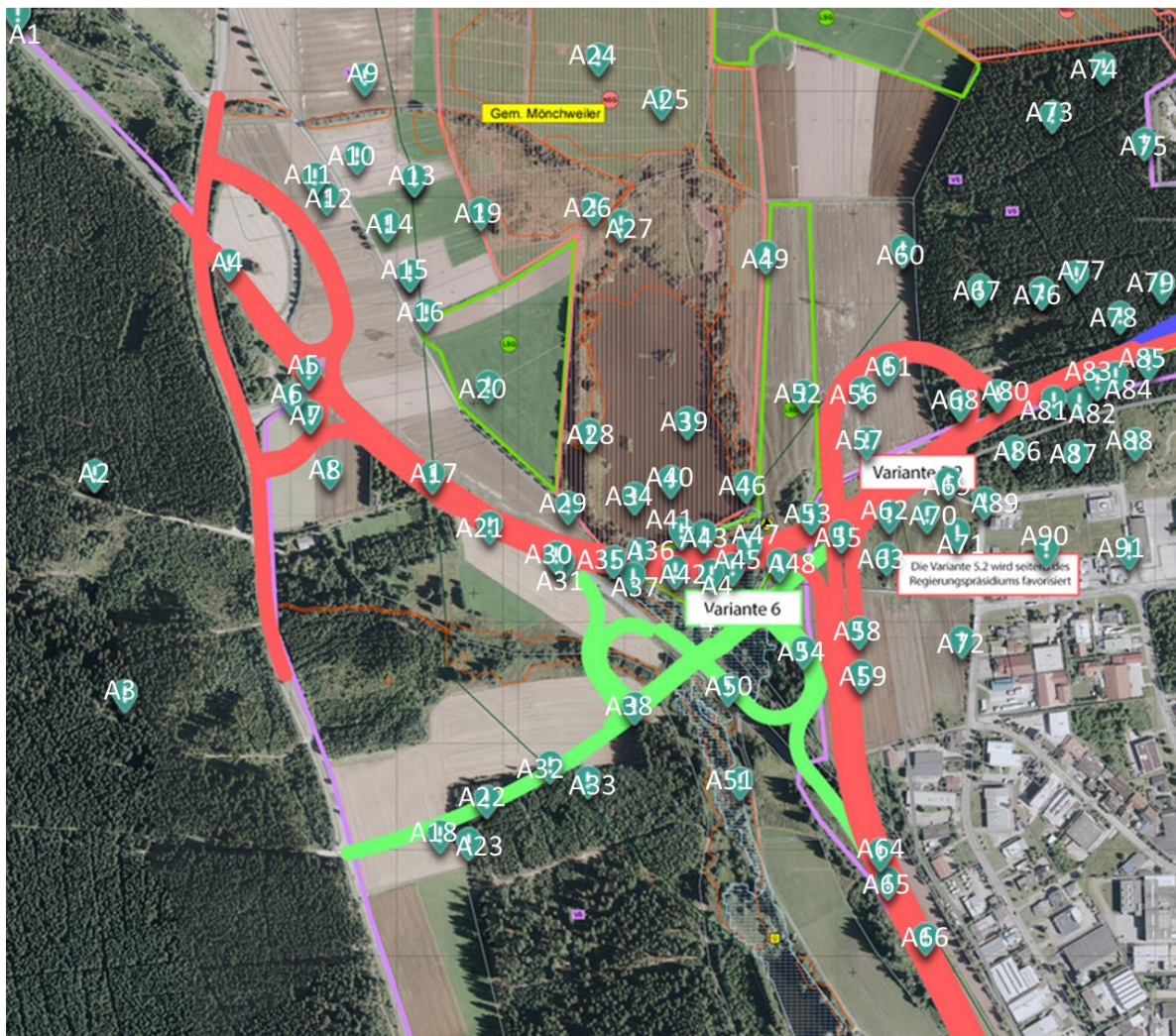
Ergebnisse der Online-Beteiligung

Die Online-Beteiligung zur B 523 auf der Seite <https://karte-b523-vs.de/> wurde vom 15. Dezember 2022 bis zum 23. Januar 2023 aufgeschaltet. Die verorteten Kommentare gruppieren sich in Clustern, in denen wiederum die einzelnen Kommentare bestimmten Themen zugeordnet wurden. Trassenweite Themen wie Umwelt und Verkehrszahlen sind in jedem Cluster vorhanden. Clusterspezifische Hinweise, wie zum Beispiel Variantenabwägungen, sind nur in den entsprechenden Clustern aufgenommen. Fragen in jedem Cluster werden in diesem Protokoll vom Planungsteam beantwortet. Die Kommentare wurden für dieses Protokoll anonymisiert. Die Kommentarcluster im gesamten Trassenverlauf sind auf den folgenden Karten dargestellt:





Cluster A – Anschluss B33





Umwelteinflüsse, Lärm

Nummer	Titel	Inhalt
A1	Natur-schutz	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, bezüglich dem Bauvorhaben bin ich absolut dagegen um den Naturschutz der Vögel und Tiere weiterhin einhalten zu können.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Die durch die Maßnahme bedingten Eingriffe in die Natur gilt es soweit möglich zu vermeiden beziehungsweise auf das Nötige zu minimieren. Darüber hinaus bestehende, nicht zu vermeidende Eingriffe, sind gemäß den gesetzlichen Vorgaben auszugleichen.</p> <p>Im gesamten Planungsraum wurde dazu umfassende Kartierungen der Flora und Fauna durchgeführt, um darauf aufbauen die Eingriffe in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) umweltfachlich zu bewerten. Die Ergebnisse sind Teil der Gesamtabwägung für eine weiterzuerfolgende Variante.</p> <p>In der nächsten Planungsphase (der Entwurfsplanung) wird der Eingriff in die Natur anhand konkreter Planungsunterlagen bilanziert, um darauf basierend mögliche Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung/-minimierung einzubinden. Für die nach diesem Prozess nicht vermeidbaren Eingriffe in die Natur wird in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden ein umfassendes Ausgleichskonzept erarbeitet.</p>



A7	Naturschutz ist Menschen-schutz	SCHLUSS	-
A11	Landschafts-verbrauch	Brutal, die bewaldete Verkehrsinsel wurde im vorauseilenden Gehorsam vor ein zwei Jahren schon to-talentwaldet.	Anhand der aufgeführten Argumentation vermuten wir, dass es sich hierbei um die Fläche innerhalb des südlichen Knotenohres an der Anschlussstelle B 33 / L 181 handelt. Laut zuständiger Behörde dem Landratsamt Schwarz-wald-Baar-Kreis wurde der Bewuchs auf der Fläche innerhalb des südlichen Knotenohrs der Anschluss-stelle B 33 / L 181 aus Betriebs- und Unterhaltungs-gründen von der Straßenmeisterei entfernt und soll künftig zu einer Obstbaumwiese umgestaltet wer-den.
A22	Noch eine zusätzliche Straße?	Noch eine zusätzliche Straße mitten durch die Natur!	-
A26	Lärm	Lärm für viele Anwoh-ner nimmt zu: Mönchweiler, Som-mertshausen, Golden-bühl, Haslach, Wösch-halde, Nordstetten.... wie wird das berück-sichtigt	Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersu-chungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutz-maßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich da-bei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.
A27	Naturschj		-
A37	Naturschutz-gebiet	Von einem Natur-schutzgebiet bleibt nicht viel übrig. Unzählige Autos, LKW, Lärm und Abgase. An der Strecke ent-lang, Müll und Unrat, den die Autofahrer aus dem Fenster wer-fen. Ganzes Projekt ist keine Lösung. Nur Ver-schiebung von A nach B! Richtige Lösung wäre, mehr Bahn, weniger LKW!	Die Grundsatzplanung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes obliegt dem zuständigen Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Dieses hat mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 ver-kehrsträgerübergreifend – also für Straße, Schiene und Wasser – die für eine leistungsfähige Infrastruk-tur erforderlichen Maßnahmen ermittelt. Dabei ging auch das Thema CO2 in die Überlegungen ein. In der aktuellen Planung werde bezüglich des Klima-schutzes mit sogenannten CO2-Äquivalenten die Treibhausgasemissionen für den Lebenszyklus der Straße ermittelt und werden im Rahmen der Um-weltverträglichkeitsstudie für die Abwägung berück-sichtigt. Diese Lebenszyklusbetrachtung beinhaltet den Bau, die Erhaltung und den Betrieb der Straßen. Auch die verkehrlichen Verlagerungseffekte sowie eine Nutzungsänderung der Flächen wird berücksich-tigt.



	Zusätzlich eine weitere Ohrfeige für den Klimaschutz.	Im Rahmen aller Planungsphasen sind wir an die jeweils gültigen Gesetze und Richtlinien zur Berücksichtigung des Klimaschutzes gebunden.
A39	Mönchssee Zusätzliche Raumgewinnung wäre durch einfaches zubetonieren des Mönchssees relativ kostengünstig umsetzbar. Niemand braucht ihn und Baden war ohnehin verboten, außerdem wäre keine weitere Ansiedlung von Schädlingen, wie Bibern und Nutrias mehr möglich. Jährlich wiederkommenden Graureiher und Störche könnten auch so die Gegend nicht weiter verkoten, wenn man zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen würde, das heißt den benachbarten Ziegelbachwald abholzen damit die Schädlinge keinen Ausweichpunkt haben. Ein weiterer Vorteil dieser Lösung wäre dabei auch, die zu erwartende Eindämmung des Radverkehrs (insbesondere Mountainbikefahrer und Tourenradler). Des Weiteren sollte auch der nicht zu unterschätzende Vorteil, hinsichtlich der voraussichtlichen Eindämmung des Fremdenverkehrs, nicht zu unberücksichtigen sein.	Der Mönchssee ist als Naturschutzgebiet ausgewiesen (NSG: Mönchssee-Weiherwiesen) und unterliegt damit einem besonderen rechtlichen Schutz.



<p>A43</p> <p>Pure Zerstörung</p> <p>Wie kann man ernsthaft dieses Kleinod komplett für Menschen (und wahrscheinlich auch viele Tiere) zerstören. Hier befindet sich ein Bänkenchen, wo man sich hinsetzen und die Seele baumeln lassen kann. Noch.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Im Zuge der weiteren Planung gilt es nun, die Belange des Arten- und Naturschutzes zu berücksichtigen und nachteilige Auswirkungen so gut es geht zu vermeiden und zu minimieren. Für unvermeidbare Auswirkungen wird entsprechend der rechtlichen Vorgaben ein Ausgleichskonzept bestehend aus verschiedenen Maßnahmen erarbeitet und fachlich mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Mit Planfeststellung ist die Umsetzung dieses Konzepts rechtlich verpflichtend.</p>
<p>A44</p> <p>Erst der Bau der Brücke, und dann...?</p> <p>Für den Bau der vorgesehenen 4-spurigen Brücke muss für die Baustraße und die Errichtung der Brückens Pfeiler und der Brückenschalung der komplette Bereich gerodet und aufgeschüttet werden. Nach Fertigstellung der Brücke wird man zwar versuchen, die hochwertige ökologische Fauna und Flora wieder herzustellen, es bleibt nur die Frage, ob dies im Schatten einer mindestens 12 Meter</p>	<p>Die für den Bau notwendige temporäre Flächeninanspruchnahme und damit der Eingriff in das Biotop ist nicht zu vermeiden, soll jedoch so gering wie möglich gehalten werden. Da es sich allerdings um eine Feuchtbrache handelt, ist davon auszugehen, dass der Eingriff aufgrund der eingesetzten Geräte trotzdem vergleichsweise groß ausfallen wird. Grundsätzliche sind dabei auch temporäre Eingriffe in die Natur durch entsprechende Maßnahmen auszugleichen bzw. zu ersetzen.</p> <p>Nach Fertigstellung der Brücke soll das ursprünglich Biotop bestmöglich wiederhergestellt werden. Dadurch kann dort durch den geplanten Rückbau der B33 in diesem Bereich sowie der Brücke über die naturschutzfachlich sensiblen Bereiche eine Wiedervernetzung im Zuge des Biotopverbunds feuchter Standorte erreicht werden. Davon profitieren alle Arten, die entlang des Krebsgrabens wandern.</p>



		breiten Brücke gelingen kann. Daher ist die so hoch gepriese- nese Wiedervernet- zung des Naturschutz- gebietes mit dem Landschaftsgebiet des Krebsgrabens mehr als fraglich.	Das Renaturierungskonzept erfolgt dabei in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden. Grundsätzlich unterliegen Ausgleichsmaßnahmen immer auch einem mehrjährigen Monitoring, das die Wirksamkeit der Maßnahme sicherstellen soll.
A47	Laichgebiet Amphibien- Lebensraum	<p>Schon als Kinder haben wir hier Kröten und Molche gefangen, die es sicher heute hier noch immer gibt. Wie kann man da einen Brückenpfeiler für eine vierspurige Straße mitten in dieses Gebiet hineinplanen?</p> <p>Antwort: Mit dem Bau des Pfeilers wird dieses Biotop für alle Zeiten unwiderruflich zerstört. Wie bereits angemerkt wird aufgefüllt, befestigt und entwässert und das war es dann. Hierzu hat Ihr Naturschutzbeauftragter völlig versagt.</p>	<p>Die für den Bau notwendige temporäre Flächeninanspruchnahme und damit der Eingriff in das Biotop ist nicht zu vermeiden, soll jedoch so gering wie möglich gehalten werden. Da es sich allerdings um eine Feuchtbrache handelt, ist davon auszugehen, dass der Eingriff aufgrund der eingesetzten Geräte trotzdem vergleichsweise groß ausfallen wird. Grundsätzliche sind dabei auch temporäre Eingriffe in die Natur durch entsprechende Maßnahmen auszugleichen bzw. zu ersetzen.</p> <p>Nach Fertigstellung der Brücke soll das ursprünglich Biotop bestmöglich wiederhergestellt werden. Dadurch kann dort durch den geplanten Rückbau der B33 in diesem Bereich sowie der Brücke über die naturschutzfachlich sensiblen Bereiche eine Wiedervernetzung im Zuge des Biotopverbunds feuchter Standorte erreicht werden. Davon profitieren alle Arten, die entlang des Krebsgrabens wandern.</p> <p>Das Renaturierungskonzept erfolgt dabei in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden. Grundsätzlich unterliegen Ausgleichsmaßnahmen immer auch einem mehrjährigen Monitoring, das die Wirksamkeit der Maßnahme sicherstellen soll.</p>
A48	Zerschneidung und Verlärmung	Die hohe Brücke verlärmert den ganzen See und vergrämt Mensch und Tier. Sie verläuft auf Höhe der Baumkronen: der Zerschneidungseffekt ist für die Fledermäuse daher trotzdem da, Vögel wie die seltene Krickente können die Nassbrache nicht mehr nutzen.	<p>Die Brücke (Variante 5.2) wird sich in einer Höhe befinden, in der tieffliegende Fledermausarten problemlos darunter hindurch fliegen können. Für einzelne Arten, die höher fliegen, stellt das Brückenbauwerk trotzdem eine Barriere dar. Hier gilt es, die Barrierewirkung durch entsprechende Maßnahmen (z.B: Hop-Over) zu reduzieren.</p> <p>Nach dem Bau soll das Feuchtbiotop unter der Brücke wiederhergestellt werden.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass durch die bestehende B 33 bereits eine gewisse Gewöhnung der Fauna vor Ort an Verkehrsgeräusche stattgefunden hat. Mit</p>



			den schalltechnischen Gutachten werden die Auswirkungen der Maßnahme beurteilt, auch um mögliche Maßnahmen zur Schallreduktion vorzusehen.
A51	Menschenschutz	Menschenschutz geht vor Biberschutz	Sowohl der Mensch als auch der Biber, werden im Zuge der Umweltverträglichkeitsstudie berücksichtigt.
A52	Landschaftsschutzgebiet	Die Planung geht mitten durch ein Landschaftsschutzgebiet. Der Name sagt es schon, das Gebiet steht unter Schutz und darf aus diesem Grund nicht überplant werden.	Landschaftsschutzgebiete (LSG) besitzen im Allgemeinen einen geringeren Schutzstatus als beispielsweise Naturschutzgebiete. Generell dürfen in LSG jedoch keine Maßnahmen durchgeführt werden, die den Schutzzwecken des jeweiligen Gebietes zuwiderlaufen. In Einzelfällen können durch die Naturschutzbehörden jedoch entsprechende Ausnahmegenehmigungen erteilt werden. Weiterhin besitzt jedes Schutzgebiet eine eigene Schutzgebietsverordnung, in der Verbote und zulässige Handlungen das entsprechende Schutzgebiet betreffend beschrieben sind. So nimmt § 9 Abs. 1 Nr. 3 der Verordnung des Natur- und Landschaftsschutzgebietes „Mönchsee-Weiherwiesen“ explizit den Bau der B523 von den Verboten aus. Mit dem Bau der B 523 in diesem Bereich werden daher keine Verbotstatbestände hinsichtlich des LSG ausgelöst. Verbotstatbestände nach Bundesnaturschutzgebiet (z.B. hinsichtlich streng geschützter Arten) sind jedoch weiterhin zu vermeiden.
A61	Lärmschutz?	Die Gemeinde Mönchweiler ist schon jetzt deutlich vom Lärm (LKWs) der B33 betroffen. Gibt es bereits Planungen zum Lärmschutz? Die Variante 6 ist in Bezug auf Lärmbelästigung wahrscheinlich günstiger. Besonders beachtet werden sollte wegen des Lärmschutzes auf welcher Höhe die Straßen geplant werden. Wenn Sie sich auf gleicher Höhe wie die Wohngebiete und das geplante Neubaugebiet in Mönchweiler	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. 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. Im Zuge der Planungen werden dabei auch Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche



	<p>befinden, wird die Lärmbelastung sicher erheblich zunehmen. Aus Sicht des Lärm- und Umweltschutzes wäre es am besten ganz auf den Lückenschluss zu verzichten.</p>	<p>Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
<p>A67 Nein Danke!</p>	<p>Bitte nicht noch mehr Flächenversiegelung! Lasst den Tieren und den Pflanzen Ihren Lebensraum und den Menschen Natur und Luft zum Atmen!</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Im Zuge der weiteren Planung gilt es nun, die Belange des Arten- und Naturschutzes zu berücksichtigen und nachteilige Auswirkungen so gut es geht zu vermeiden und zu minimieren. Für unvermeidbare Auswirkungen wird entsprechend der rechtlichen Vorgaben ein Ausgleichskonzept bestehend aus verschiedenen Maßnahmen erarbeitet und fachlich mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Mit Planfeststellung ist die Umsetzung dieses Konzepts rechtlich verpflichtend.</p>
<p>A75 Wohngebiet Wöschhalde muss leiden!</p>	<p>Für 8.000 Einwohner des Wohngebietes ändert sich mit der geplanten Straße: 1. Rund um die Uhr Lärmbelastung 2. Das Naherholungsgebiet wird zerstört. Und dafür werden 60 Millionen ausgegeben?</p>	<p>1. Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p> <p>2. Da bei allen Varianten der nördlich von Haslach/Wöschhalde gelegenen Bereich Guggenbühl</p>



	<p>betroffen sein wird, wird sich ein Eingriff in das Naherholungsgebiet im vorliegenden Fall nicht vermeiden lassen. Dabei wird das Naherholungsgebiet in seiner Funktion beeinträchtigt, ist jedoch grundsätzlich weiterhin nutzbar. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen.</p> <p>Eine mögliche Trenn- und Isolationswirkung durch die Neubautrasse wird durch eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes mit neuen Über- und Unterführungen kompensiert. Die genaue Umsetzung wird mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, näher betrachtet. Im Zuge dieser werden wir zudem mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p>
<p>A76 Naturschutz</p> <p>Dass in dem Wald auch Kröten und Lurche leben, die unter Naturschutz stehen, interessiert wohl keinen. Zudem gibt es See unten Biber...</p>	<p>In den vergangenen Jahren wurden umfangreiche Erhebungen der Flora und Fauna vor Ort durchgeführt. Die Vorkommen der streng geschützten Arten Kreuzkröte und Biber sind dem Vorhabenträger bekannt. Im Zuge der weiteren Planung gilt es nun, die Belange des Arten- und Naturschutzes zu berücksichtigen und nachteilige Auswirkungen so gut es geht zu vermeiden und zu minimieren. Für unvermeidbare Auswirkungen wird entsprechend der rechtlichen Vorgaben ein Ausgleichskonzept bestehend aus verschiedenen Maßnahmen erarbeitet und fachlich mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Mit Planfeststellung ist die Umsetzung dieses Konzepts rechtlich verpflichtend.</p>
<p>A77 Anbindung Weilersbach</p> <p>Folgende Anmerkung: Durch die neue Planung der Anbindung auf die 523 in Weilersbach muss ich feststellen, dass die Planer ohne jede Rücksicht auf Natur und Umwelt planen. Eine bestehende Auffahrt aufzugeben und auf einem Naherholungsgebiet auszuweichen und die Straße an den Ortsrand herzuführen zu wollen. Weilersbach ist wieder</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunkt-Abstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>Ein reiner Ausbau des bestehenden Anschlusses der K 5707 genügt daher nicht, da aus verkehrlichen Gründen auch die Querspange mit den dortigen Ge-</p>



	<p>leidtragender und soll wieder landwirtschaftliches Gelände opfern. Man muss auch einfachere Wege gehen als Natur, Ökosysteme, Tiere, Pflanzen und Lebensgrundlagen der Menschheit nehmen. Deshalb keine neue Querspange am Ortsrand von Weilersbach.</p>	<p>werbegebieten sowie der Verbindung zum verkehrlich stark belasteten Nordring an die B 523 angeschlossen werden soll.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p> <p>Die durch die Maßnahme hervorgerufenen Eingriffe in Natur und Landschaft werden bilanziert und bewertet. Sie sollen durch entsprechende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen so gering wie möglich gehalten werden. Für unvermeidbare Auswirkungen wird entsprechend der rechtlichen Vorgaben ein Ausgleichskonzept bestehend aus verschiedenen Maßnahmen erarbeitet und fachlich mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Mit Planfeststellung ist die Umsetzung dieses Konzepts rechtlich verpflichtend.</p>
<p>A82 Keine Rodung</p>	<p>Den Wald für eine Straße teilweise zu roden ist völlig rückwärtsgewandt und spätestens bei dem jetzigen Wissensstand nicht mehr zu rechtfertigen oder gar gut zu heißen. Irgendwelche sogenannten Ausgleichsflächen ändern daran absolut gar nichts. Bäume vor Autos.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Im Zuge der weiteren Planung gilt es nun, die Belange des Arten- und Naturschutzes zu berücksichtigen und nachteilige Auswirkungen so gut es geht zu vermeiden und zu minimieren. Für unvermeidbare Auswirkungen wird entsprechend der rechtlichen</p>



		<p>Vorgaben ein Ausgleichskonzept bestehend aus verschiedenen Maßnahmen erarbeitet und fachlich mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Mit Planfeststellung ist die Umsetzung dieses Konzepts rechtlich verpflichtend.</p> <p>Unabhängig dessen gilt grundsätzlich, dass Eingriffe in Waldflächen entsprechend ausgeglichen werden müssen.</p>
A84	<p>Naturschutz</p> <p>Was sagt eigentlich unsere oberste GRÜNE im Kreis dazu? Normal müsste Sie ja Tag und Nacht an der B33 stehen und das Schild hochhalten: Kein Lückenanschluss !! Vorfahrt für Pflanzen und Tiere !!!</p>	-
A85	<p>Montreal Entscheidung</p> <p>30 % der Fläche sollen Schutzgebiete werden müssen! Das widerspricht total der Verbauung von Naturschutz-, Vogelschutz-, Naherholungsgebieten mit 20 ha. Die neue Straße darf nicht gebaut werden</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Im Zuge der weiteren Planung gilt es nun, die Belange des Arten- und Naturschutzes zu berücksichtigen und nachteilige Auswirkungen so gut es geht zu vermeiden und zu minimieren. Für unvermeidbare Auswirkungen wird entsprechend der rechtlichen Vorgaben ein Ausgleichskonzept bestehend aus verschiedenen Maßnahmen erarbeitet und fachlich mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Mit Planfeststellung ist die Umsetzung dieses Konzepts rechtlich verpflichtend.</p>



<p>A89</p>	<p>Überdimensionierter Auf- und Abfahrtsbereich</p>	<p>Dieser riesige Auf- und Abfahrtsbereich wird zu einer großen Lärm-belästigung für Haslach und Wöschhalde führen, da er genau in der Hauptwindrichtung liegt. Besonders wenn es hier zu hohen Brückenbauten kommen sollte.</p>	<p>Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p> <p>Die Berechnungen erfolgen dabei nach den neuesten Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19). Wind sowie Temperaturinversionen werden entsprechend berücksichtigt.</p>
<p>A91</p>	<p>Alternativlos?</p>	<p>Die im Internet vorliegende Karte B523 stellt die Varianten der Trassenführung und Anschlüsse vor. Wesentlicher wäre ein Einblick in die über sechzigjährigen Planungen, Überlegungen, Vorschläge und das Datenmaterial zum Verzicht dieser Straße. Die Dringlichkeit des behutsamen Umgangs mit der Natur und Umwelt ist wirklich nicht neu und muss endlich umgesetzt werden!</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Im Zuge der weiteren Planung gilt es nun, die Belange des Arten- und Naturschutzes zu berücksichtigen und nachteilige Auswirkungen so gut es geht zu vermeiden und zu minimieren. Für unvermeidbare Auswirkungen wird entsprechend der rechtlichen Vorgaben ein Ausgleichskonzept bestehend aus verschiedenen Maßnahmen erarbeitet und fachlich mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Mit Planfeststellung ist die Umsetzung dieses Konzepts rechtlich verpflichtend.</p>



Trassen- & Verkehrsführung

Nummer	Titel	Inhalt	
A4	Für das Ende der Zumutungen	<p>Auf der Strecke von Triberg zur Sommerau sind kaum mehr als 50 km/h möglich. Oben kann man so richtig auf die Tube drücken, aber Achtung: Gleich ist man in St. Georgen, wo ein Blitzer steht. Hat man die Ortsdurchfahrt gemeistert, ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h zu beachten. Kaum ist man wieder auf Tempo 100, steht in Peterzell die Ampel auf Rot. Ist auch dieses Hindernis überwunden, ist am Schoren eine weitere Temporegelung mit Ampeln zu beachten. Dann geht flott weiter bis nach Mönchweiler, wo in der ganzen Ortsdurchfahrt Tempo 70 zu beachten ist. Das alles sind doch Beschränkungen, die keinem Autofahrer zuzumuten sind. Als kleinen Ausgleich dafür hat sich das Regierungspräsidium eine tolle Lösung für die Abzweigung der B523 und der B33 ausgedacht. Ab Mönchweiler kann man kreuzungsfrei und teilweise vierspurig bis zur Autobahn durchbrettern.</p> <p>Jetzt mal im Ernst: In Anbetracht des geschilderten Straßenumfeldes ist die große Lösung völlig überdimensioniert – von den Kosten mal ganz abgesehen. Wie wäre es, wenn man da einen Kreisverkehr bauen würde. (Falls man meint, dass diese Straße unbedingt benötigt wird)</p>	<p>Die Verkehrsbeziehungen am Anschluss B 33 / B 523 waren einer von vielen Aspekten in der Abwägung zwischen den verschiedenen Varianten des Anschlusses. Unter Berücksichtigung aller Aspekte wird zum Vorschlag der Variante 5.2 als weiterzuverfolgenden Trasse gelangt. Mit Abschluss der Vorplanung wird den Ministerien die Gesamtplanung mit dem Vorschlag der Vorzugsvariante zur Entscheidung vorgelegt.</p> <p>Ein Kreisverkehr als Alternative zu den beiden vorliegenden Varianten wurde geprüft, entspricht jedoch nicht den Anforderungen des Bundes für eine Straße dieser Bedeutung und stellte sich darüber hinaus für diesen stark belasteten Knotenpunkt als verkehrlich nicht leistungsfähig heraus.</p>



<p>A5 Umleitung</p> <p>Der nach Süden organisch abfließende Verkehr soll hier künstlich über den höchsten Punkt, knapp 800 m ü. M. gelotst werden, wer von Süd und aus VL heraus nach Norden will, wird in einen Knoten geführt !??</p>	<p>Die Verkehrsbeziehungen am Anschluss B 33 / B 523 waren einer von vielen Aspekten in der Abwägung zwischen den verschiedenen Varianten des Anschlusses. Unter Berücksichtigung aller Aspekte wird zum Vorschlag der Variante 5.2 als weiterzuverfolgenden Trasse gelangt. Mit Abschluss der Vorplanung wird den Ministerien die Gesamtplanung mit dem Vorschlag der Vorzugsvariante zur Entscheidung vorgelegt.</p> <p>Im Zuge der Varianten 5.2 muss der Verkehrsteilnehmende von Süden bzw. Villingen kommend nach Richtung Norden (B 33) über den Knotenpunkt auffahren. Der Verkehrsteilnehmende aus Norden kommend in Richtung B 33 Süd bzw. Villingen muss umgekehrt aktiv von der neuen Vorrangroute abbiegen. Durch Anlage von Ein- und Ausfädelstreifen ist dies jedoch in beiden Fällen im fließenden Verkehr ohne Halt möglich.</p>
<p>A6 Unglückliche Planung</p> <p>Viel zu nah am Wohngebiet Wöschhalde und Haslach.</p>	<p>Aktuell liegen für den Bereich der Alten Ziegelei noch drei grundsätzlich verschiedenen Varianten vor (Varianten A, B und C). Die Frage welcher Varianten dabei der Vorzug gegeben wird ist Teil der späteren Gesamtabwägung. Die genaue Planung der Trassenführung des Lückenschlusses in Lage und Höhe wird vertieft mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auf Basis der dann weiterzuverfolgenden Varianten ausgearbeitet.</p> <p>Im Zuge dessen werden wir auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden zudem Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Auch hier können mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, positive Effekte bringen. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>



A8	Stoßzeiten berücksichtig	Aktuell ist diese Auffahrt zu Stoßzeiten überlastet. Schafft die neue Auffahrt so wirklich deutliche mehr Kapazität? Zumal der Verkehr mit aktueller Planung, ohne Anschluss Obereschach noch deutlich zunehmen dürfte.	Alle Knotenpunkte werden in der Verkehrsuntersuchung auf ihre Leistungsfähigkeit hin untersucht und nachgewiesen. Grundlage ist dabei immer die sogenannte Spitzenstunde des höchsten Verkehrsaufkommens. Dabei sind für das Prognosejahr 2040 auch entsprechenden Verkehrsverlagerungen und –entwicklungen berücksichtigt.
A 14	Straßenverlauf Richtung Mönchsweiler	Wenn man bedenkt, wie diese Straße weiterverläuft, muss einem klar sein, dass es auf dem geplanten Niveau weder durch Mönchsweiler noch durch St.Georgen, Nussbach, Triberg.... so weitergehen kann.	-
A21	4-spurige Gigantomanie	Nur für das Prinzip „freie und schnelle Fahrt“ wird hier ein Flächenverbrauch und -versiegelung ohne Beispiel betrieben! 2-Spurigkeit und bestehenden Anschluss bei Mönchsweiler erhalten!	Eine Ausführung der Variante 5.2 mit nur 2 Fahrstreifen im Zuge des Anschlusses wurde untersucht, stellt sich jedoch als verkehrlich nicht leistungsfähig heraus. Hinsichtlich des Anschlusses L 181 ist ein Ausbau erforderlich, um Ein- und Ausfädelstreifen im Zuge der stark frequentierten Bundesstraße zu ergänzen. Diese dienen einerseits der besseren verkehrlichen Abwicklung, insbesondere jedoch der Verkehrssicherheit.
A50	Übergang der Straße	An einen Übergang der Straße ist zu denken. Momentan eine Katastrophe bei dem Verkehr.	Die Bedürfnisse und Interessen aller Verkehrsteilnehmenden werden in die Planungen mit einbezogen. Das nachgeordnete Wegenetz wird in der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) näher betrachtet. Das Wirtschaftswegenetz, welches auch Fußgängerinnen und Fußgängern sowie dem Radverkehr dient, wird dabei angepasst. Die landwirtschaftlichen Wege werden wieder miteinander verknüpft, Über- und Unterführung neu geschaffen.
A55	Ihr bevorzugte Variante bringt Fahrzeuge von der B 523 auf den Anschluss, der dort	Es werden 12.000 Fahrzeuge / Tag prognostiziert. Daraus resultiert eine Mehrbelastung der B 33 an Mönchsweiler vorbei von 2.450 F / Tag und eine Mehrbelastung der B 33 Richtung Villingen von 500 Fahrzeugen. Soweit so gut. Macht zusammen 2.950 F /	Mit dem Lückenschluss und einer dann durchgängigen B 523 wird zwischen der B 33 und der B 27 (zur A 81) für den regionalen und großräumigen Verkehr eine schnellere Verbindung abseits des städtischen Verkehrsnetzes geschaffen. Die betroffenen Verkehre nutzen derzeit bzw. im Prognose-Nullfall 2040, d.h. in Zukunft, wenn die B 523 nicht verlängert werden sollte, Routen via B 27 / B 33 durch Villingen oder



verschwindet Tag die von Mönchweiler und Villingen auf die B 523 einbiegen. Was ist mit den restlichen 9.050 Fahrzeugen auf der B 523, biegen die ins Kurgebiet ab, fahren sie durch Mönchweiler oder verschwinden sie im Mönchsee.

Routen über die Ortschaften sowie je nach Zielen in Villingen beispielsweise auch die Kombination Mönchweiler – K 5709 – Außenring. Diese Verkehre werden mit dem Lückenschluss auf der B 523 gebündelt. Dies hat zur Folge, dass:

- auf der B 33 nördlich des Anschlusses B 33 / B 523 Mehrverkehr resultiert,
- Verlagerungen der Ströme entlang der B 33 auf die B 523 – B 33 Nord erfolgen, d.h. Verkehr, der ohne Lückenschluss beispielsweise entlang der B 33 von Norden nach Süden fährt künftig von der B 33 Nord auf die B 523 weiterfährt,
- am Anschluss B 33 / B 523 auch Verkehr zwischen den Beziehungen B 33 Süd und B 523 im Zusammenhang mit Ziel- und Quellverkehren im Bereich (westliches und nördliches) Villingen auftritt.

Es ist dabei zu beachten, dass es durch die Netzergänzung neben den sogenannten Primärverlagerungen auch Sekundärverlagerungen gibt. Das bedeutet, wenn gewisse Routen dank des Lückenschlusses eine Entlastung erfahren (Primärverlagerung), kann auf Grund der vormals hohen Verkehrsbelastungen verdrängter Verkehr zurück auf diese Route verlagert werden (Sekundärverlagerung). Analog kann dies auch bei Routen auftreten, die durch den Lückenschluss stärker ausgelastet werden, sodass gewisser Verkehr dann auf weitere Alternativen verdrängt wird. In den Verkehrsdaten werden all diese Effekte miteinander überlagert. Insofern können die in den Plots dargestellten Mehr- und Minderbelastungen nicht einfach miteinander aufaddiert werden.

Mit einer separaten Darstellung zur Verkehrsaufteilung der B523neu ("Belastungsspinne") haben wir auf unserer Home nochmals ergänzend dargestellt, wie sich die rund 12.000 Kfz/24h auf dem Lückenschluss aus dem nachgeordneten Straßennetz ergeben bzw. wie sich



		<p>die Aufteilung des Verkehrs an den Anschlüssen der B 33 im Westen und der Querspange / K 5707 im Osten darstellt.</p> <p>Die Darstellung ist auf der Projekthomepage unter „Informieren Sie sich / Weitere Infos und Planungsunterlagen /Verkehrszahlen“ abrufbar.</p> <p>Projekthomepage: B 523 OU Villingen-Schwenningen (2. Bauabschnitt)</p>
A56	Das Ende der Zumutungen (s.A4)	siehe A4
A58	Auffahrt	<p>Um aus der Wöschhalde zu dieser Auffahrt zu gelangen, brauche ich solange, wie wenn ich bis Kappel über Obereschach fahre. Dann bin ich auch schon gleich in Nidereschach, kann da beim Bäcker kurz halten, mich mit ausgezeichneten Backwaren eindecken und gelange über Zimmern (evtl. Einkehr bei der „Bienenkönigin“) oder Flözlingen auf dem kürzesten Weg auf die A81 nach Stuttgart.</p> <p>Mit dem Lückenschluss soll daher eine durchgängige und schnelle Verbindung zwischen der B 33 und der A 81 für den regionalen und großräumigen Verkehr, abseits des städtischen Verkehrsnetzes geschaffen werden.</p> <p>Mit dieser Bedeutung als überregionale Verbindungsachse sind auch eine Reihe an planerischen Vorgaben und Randbedingungen verbundenen. So gilt es unter anderem einen Knotenpunktstand – 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.</p> <p>Dabei ist es durchaus möglich, dass in Einzelfällen, wie dem von Ihnen beschriebenen, alternative Routen eine attraktivere Verbindung darstellen.</p>
A59	Auffahrt	<p>Um in Richtung Bodensee auf die A 81 zu kommen, fahre ich aus der Wöschhalde doch gleich nach Süden, auf die B 33 und hinter Bad Dürnheim auf den wenig befahrenen Zubringer.</p> <p>Die B 523 stellt in Verbindung mit der B 33 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.</p> <p>Mit dem Lückenschluss soll daher eine durchgängige und schnelle Verbindung zwischen der</p>



	<p>B 33 und der A 81 für den regionalen und großräumigen Verkehr, abseits des städtischen Verkehrsnetzes geschaffen werden.</p> <p>Mit dieser Bedeutung als überregionale Verbindungsachse sind auch eine Reihe an planerischen Vorgaben und Randbedingungen verbundenen. So gilt es unter anderem einen Knotenpunktstand – 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.</p> <p>Dabei ist es durchaus möglich, dass in Einzelfällen, wie dem von Ihnen beschriebenen, alternative Routen eine attraktivere Verbindung darstellen.</p> <p>Der Lückenschluss steht nicht in Konkurrenz zu diesen, sondern stellt eine Ergänzung des Netzes, insbesondere in nördlicher Richtung von Villingen-Schwenningen dar.</p>
<p>A64</p> <p>Mind. 5 nicht abgestimmte Ampeln in der Berliner Str.</p>	<p>Die zur Auffahrt zur B33 Richtung St. Georgen kann wieder abgeschaltet werden. Nach Abschluss der Belag Erneuerung vor zig Monaten wird der Verkehr ja nicht mehr über den Außenring umgeleitet !!</p> <p>Anpassungen im nachgeordneten Netz sind grundsätzlich denkbar. Hierrüber muss die jeweils zuständige Behörde zu gegebener Zeit im Einzelnen entscheiden.</p>
<p>A65</p> <p>Verkehrsdaten</p>	<p>Wie groß ist denn der "unzumutbare" Rückstau von der B33 auf die Berlinerstraße? Ich stand dort noch nie im Stau. Vielleicht war ich ja nie zu den vielbeschworenen Stoßzeiten dort.... Aber ernsthaft: Wie viele Ampelphasen muss man da normalerweise zu Stoßzeiten warten? Sind diese wirklich unzumutbar? Ist es gerechtfertigt das Naherholungsgebiet für tausende von Menschen dafür zu zerstören? Die Ampelschaltungen auf der Berliner Str. sind allerdings eine</p> <p>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.</p> <p>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</p>



	<p>Zumutung und sicher verbesserungsfähig. Vielleicht könnte man da schon durch besseres Abstimmen der Ampeln aufeinander viel erreichen.</p>	<p>Zuge der Bundesauftragsverwaltung mit der Planung beauftragt.</p> <p>Anpassungen im nachgeordneten Netz sind grundsätzlich denkbar. Hierrüber muss die jeweils zuständige Behörde zu gegebener Zeit im Einzelnen entscheiden.</p>
<p>A66</p> <p>Anschluss Vockenhäusen</p> <p>Warum schließt man Vockenhäusen nicht hier an die B33 an? Das würde die Berliner Str. entlassen. Die Querspange ist völlig übertrieben und steht in keinem Kosten-Nutzen-Verhältnis.</p>	<p>Die B 523 stellt in Verbindung mit der B 33 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.</p> <p>Mit dem Lückenschluss soll daher eine durchgängige und schnelle Verbindung zwischen der B 33 und der A 81 für den regionalen und großräumigen Verkehr, abseits des städtischen Verkehrsnetzes geschaffen werden.</p> <p>Mit dieser Bedeutung als überregionale Verbindungsachse sind auch eine Reihe an planerischen Vorgaben und Randbedingungen verbundenen. So gilt es unter anderem einen Knotenpunktstand – 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.</p> <p>Ein direkter Anschluss des Industriegebiet Vockenhäusen an die B 523 ist in den aktuellen Planungen nicht vorgesehen. Das Gewerbegebiet soll, wie bisher, über den Anschluss B 33 / Berliner Straße an das Bundesnetz angebunden werden und kann von dort aus weiter Richtung B 523 gelangen. Die bestehende Situation am Anschluss B 33 / Berliner Straße wird dabei aktuell von vielen als nicht zufriedenstellend angesehen. Gemeinsam mit der Stadt Villingen-Schwenningen werden wir den bestehenden Anschluss daher, losgelöst vom Lückenschluss, bereits vorab näher untersuchen.</p> <p>Das Kosten-Nutzen-Verhältnis (NKV) der Maßnahme wird im Rahmen der aktuellen Vorplanung auf Basis einer weiterzuverfolgenden Varianten nochmals aktualisiert und geprüft.</p>	



<p>A72</p> <p>Abfahrt B33 auf Berliner Straße</p>	<p>Der Schwerlastverkehr von Norden, der von der B33 (mit dem zusätzlichen Verkehr von der B523) auf die Berliner Straße will, hat nur eine kurze abschüssige Abfahrt, die durch eine Ampel geregelt wird. Die Berliner Straße ist zu den Stoßzeiten bereits jetzt ein Engpass. Mit der neuen B523, die ich befürworte, muss die Verkehrsführung auf der Berliner neu betrachtet und optimiert werden. Dies betrifft sowohl die Abfahrt von der B33 als auch die Abbiegespur von der Berliner Straße in die Max-Planck-Straße.</p>	<p>Die bestehende Situation am Anschluss B 33 / Berliner Straße wird dabei aktuell von vielen als nicht zufriedenstellend angesehen. Gemeinsam mit der Stadt Villingen-Schwenningen werden wir den bestehenden Anschluss daher, losgelöst vom Lückenschluss, bereits vorab näher untersuchen.</p>
<p>A73</p> <p>Verkehrsfluss</p>	<p>Da diese Straße als Zubringer für die ansässige Industrie gedacht ist, wird sie von vielen LKW benutzt werden - eine Geschwindigkeit von 100 km/h ist ein nicht realistisches Wunschdenken. Die tatsächliche Durchschnittsgeschwindigkeit wird deutlich darunter liegen, was die prognostizierte Zeitersparnis ebenso ebenfalls reduziert. PKW-Fahrer werden durch die neue Straße und die hohe LKW-Dichte zu riskanten Überholmanövern ansetzen - hohe Unfalldichte ist zu erwarten.</p>	<p>Die genannten 100 km/h handelt es sich um die spätere zulässige Höchstgeschwindigkeit. Es ist dabei üblich, dass diese nicht zu jeder Zeit erreicht werden kann. Diesen Sachverhalt berücksichtigt auch unsere Verkehrsuntersuchung. Hierbei wird von der sogenannten „durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit“ der Strecke gesprochen, bei der auch die Einflüsse von Schwerverkehr oder Anschlüssen berücksichtigt werden.</p> <p>Der Lkw-Anteil der B 523 liegt im üblichen Verhältnis für eine Bundesstraße dieser Netzbedeutung. Von einem grundsätzlich erhöhten Unfallgeschehen ist dabei nicht auszugehen.</p>
<p>A74</p> <p>Alternative Trasse</p>	<p>Wer hier aufgewachsen ist, für den kommt nur eine Trassenführung hier entlang in Frage.</p> <p>Nur hier ist eine Geschwindigkeit wie geplant mit 100km/h möglich und sinnvoll.</p> <p>Die mögliche Trassenführung in weitem Bogen wäre dann möglich ohne das</p>	<p>Die von Ihnen skizzierte Variante nördlich des Mönchsees wurde von uns bereits geprüft. Ausschlusskriterium waren unter anderem die umweltfachlichen Belange. Der Mönchsee sowie die nördlich gelegenen Flächen sind als Naturschutzgebiet ausgewiesen und genießen höchste Schutzpriorität. Nördlich des Mönchsees liegt zudem ein Kernbereich des Naturschutzgroßprojektes Baar.</p>



<p>Wohngebiet zu überlasten. Eine Weiterführung oberhalb des Mönchsees ist aus meiner Sicht deutlich umweltfreundlicher und der Bogen direkt unterhalb des Sees mit dem Knick und Brücke könnte entfallen. Die Anbindung an die B33 erfolgt in Richtung der bestehenden Kreuzung, Abfahrt Mönchweiler (deutlich billiger).</p>	<p>Eine Führung der Straße nördlich des Sees würde durch das Naturschutzgebiet „Mönchsee-Weiherwiesen“, das sich noch deutlich nördlich des Sees erstreckt, führen. Rechtlich ist eine Führung durch ein NSG unter Ausnahme nur dann möglich, wenn keine zumutbaren Alternativen vorliegen. Die in der Karte dargestellten Varianten südlich des Mönchsees (Varianten 5.2 und 6) stellen allerdings solche Alternativen außerhalb des NSG dar.</p>
--	--

Landwirtschaft		
Nummer	Titel	Inhalt
A16	Neuer Anschluss völlig unnötig	<p>Neuer Anschluss völlig unnötig hoher Landschaftsverbrauch Lebensmittel werden langsam knapp</p>
A29	Landwirtschaftlicher Verkehr	<p>Egal welche Variante umgesetzt wird, wäre es von Vorteil, wenn der bisher genutzte Weg (Fahrrad, Fußgänger, landwirtschaftlicher Verkehr, ...) auch weiterhin und auch während der Bauphase nutzbar ist.</p>



A68	Landwirtschaftliche Flächen	Der Ortschaftsrat Obereschach legt Wert darauf, dass alle durch den Straßenbau betroffenen Landwirte adäquate Ausgleichsflächen zur Verfügung gestellt bekommen. Dabei ist auch die räumliche Nähe zu berücksichtigen.	Mit den betroffenen Landwirten sowie den Kommunen wird zu gegebener Zeit das Gespräch gesucht. Hierfür bedarf es allerdings zunächst der Ausführungsplanung (Planungsphase 5) mit genauen Angaben zu den Straßen- und Ausgleichsflächen. Für Vollerwerbslandwirte besteht dabei die Möglichkeit eines Flächentausches oder möglicher Ersatzflächen, um den wirtschaftlichen Betrieb weiter sicherzustellen.
-----	------------------------------------	--	---

Meinungen zur Straße			
Nummer	Titel	Inhalt	
A2	Ich finde es super	Die Straßen in Richtung Villingen und B33 werden entlasten.	-
A9	Nein Danke	Unsere Verkehrsbelastung ist jetzt schon enorm hoch kein Mensch braucht den Autobahnzubringer. Unsere Natur soll uns erhalten bleiben	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Im Zuge der weiteren Planung gilt es nun, die Belange des Arten- und Naturschutzes zu berücksichtigen und nachteilige Auswirkungen so gut es geht zu vermeiden und zu minimieren. Für unvermeidbare Auswirkungen wird entsprechend der rechtlichen Vorgaben ein Ausgleichskonzept bestehend aus verschiedenen Maßnahmen erarbeitet und fachlich mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Mit Planfeststellung ist</p>



		die Umsetzung dieses Konzepts rechtlich verpflichtend.
A18	Überflüssig Bestehende Anbindung belassen, Anschluss B623 viel flächensparender vgl. Eintragung in den faunistischen Karten! Ein deutlich kleinerer Eingriff.	Der Trassenverlauf, wie er in den faunistischen Erhebungen abgebildet ist, entspricht einem veralteteren Planungsstand (insb. hinsichtlich der Anschlüsse), der zu Beginn der Planungen zunächst für die faunistische Kartierung als Grundlage genommen wurde. Eine entsprechende Anbindung der B 33 / B 523 wurde auch in der aktuellen Planung nochmals geprüft, entspricht jedoch nicht den aktuellen Anforderungen des Bundes für eine Straße dieser Bedeutung und stellte sich darüber hinaus für diesen stark belasteten Knotenpunkt als verkehrlich nicht leistungsfähig heraus.
A20	Lobby Es entsteht der Eindruck, dass eine kleine Minderheit Einfluss nimmt und nicht nach der Bevölkerung gefragt wird.	Das können wir nicht bestätigen. Durch die am 15. Dezember 2022 stattgefundenen Dialogveranstaltungen konnte die Bürgerschaft ihre Fragen, Hinweise und Anregungen einbringen. Bis zum 23. Januar 2023 hatten Interessierte zudem die Möglichkeit, Anmerkungen zur Planung im Rahmen einer Online-Beteiligung einzubringen. Im Folgenden gab es im Frühjahr 2023 drei sogenannte „Runde Tische“. Hierbei ging es neben der Vermittlung des Planungsstandes seitens des Regierungspräsidiums Freiburg auch um den Dialog zu speziellen Themen des Projekts. Die Runden Tische waren dabei vielfältig mit Vertretern der Region besetzt.
A28	Keine neue Straße Ich will keinen Lückenschluss. Möchte, dass die katastrophale Bahnverbindung verbessert wird.	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. 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.



<p>A30</p> <p>Güter auf die Bahn</p> <p>Die Schwarzwaldbahn ist elektrifiziert, zweigleisig, fährt auf dem optimalen Höhenprofil mit direkter Verbindung Nordsee - Mittelmeer, dank z.B. Gotthardbasistunnel (NEAT im Zeit- und Kostenrahmen erfüllt).</p>	<p>Es ist aus ökologischen Gründen wichtig und richtig, den Güterverkehr mit möglichst umweltverträglichen Verkehrsträgern abzuwickeln.</p> <p>Der Bund fokussiert daher eine Verlagerung von Transporten auf die klimafreundlichen Optionen Schiene und Binnenschifffahrt. U.a. werden dazu die Mittel für das Schienennetz unter Verwendung der Einnahmen aus der CO2-abhängigen Lkw-Maut massiv erhöht.</p> <p>BMDV - Artikel: Überblick: Klimaschutz im Verkehr (bund.de)</p> <p>Auch das Land Baden-Württemberg arbeitet an Konzepten, wie Waren möglichst umwelt- und klimafreundlich zu ihren Bestimmungsorten gelangen. Dabei soll auch hier der Gütertransport in größtmöglichem Umfang auf der Schiene oder mit dem Binnenschiff stattfinden.</p> <p>Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Nachhaltiger Güterverkehr (baden-wuerttemberg.de)</p> <p>Zugleich wird das Gesamtgüteraufkommen, sowohl auf der Schiene, als auch auf der Straße weiter steigen. Dabei bleibt nach aktuellen Studien des Bundes der LKW das dominierende Verkehrsmittel und nimmt an Bedeutung weiter zu (+54 % Zuwachs auf der Straße bis 2050). Der Güterverkehr auf der Schiene legt im gleichen Zeitraum um ein Drittel zu.</p> <p>BMDV - Wissing: „Verkehr in Deutschland wird zunehmen“ (bund.de)</p>
<p>A31</p> <p>Straßenbau und -erhalt</p> <p>Eine Straße zu bauen ist das eine. Sie zu pflegen und erhalten etwas anderes. Viele Straßen sind marode, das gilt für Stadt-, Land- und Bundesstraßen gleichermaßen. Die Straßen in unserem Stadtviertel im Haslach sind eine Katastrophe. Als Radfahrer</p>	<p>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.</p> <p>Dabei hat der Bund mit der Aufstellung des BVWP bereits den Erhalt und Ersatz vor den Aus- und Neubau gestellt. So fließen für das Bundesnetz insgesamt 69% der Mittel in den Erhalt und Ersatz der bestehenden Infrastruktur – so viel wie nie zuvor.</p> <p>BMVD - Artikel: Bundesverkehrswegeplan 2030 (bund.de)</p>



muss man Slalomkünste vollbringen, um nicht von einem Schlagloch zu Fall gebracht zu werden. Die Fahrradinfrastruktur in Villingen ist eine Katastrophe. Die Baubranche hat seit Jahren mehr Rentenabgänge als Neuzugänge. Über 70% der Baugewerke ernsthafte Nachwuchsprobleme an. Wir schaffen es doch jetzt schon nicht, die Straßen, die wir haben zu erhalten. Noch mehr Straßen bedeuten somit bei sinkenden Zahlen an Straßenbauern noch weniger Instandhaltung, mal ganz abgesehen von der Umweltzerstörung und den Kosten. Wie soll die Instandhaltung gewährleistet werden? Und sollten nicht erst die vorhandenen Straßen saniert werden, egal ob von Stadt, Land oder Bund? Wenn wir CO₂-neutraler werden wollen, sollte mehr Geld in die Infrastruktur für Rad und Bahn und nicht vorrangig in Autoverkehr investiert werden.

Im Rahmen der Aus- und Neubaumaßnahmen hat der Bund, neben vielen weiteren Maßnahmen, die Erforderlichkeit des Lückenschlusses für das Bundesnetz untersucht und Einordnung in den sogenannten "vordringlichen Bedarf" des BVWP 2030 die Erforderlichkeit anerkannt. Damit besteht der - politisch legitimierte - gesetzliche Planungsauftrag zum Bau der Straße. Das Regierungspräsidium ist nun im Zuge der Bundesauftragsverwaltung mit der Planung beauftragt.



<p>A32</p> <p>Bitte endlich bauen!</p> <p>Bitte baut endlich diese Straße, wenn schon dann bitte gleich mit:</p> <ul style="list-style-type: none">- Rad- und Fußgängerweg in beide Fahrtrichtungen- Großer Park- und Rastplatz mit mindestens 100 LKW-Parkplätzen + Raststätte + Tankstelle + Lademöglichkeiten für E- Autos- Wenn möglich LKW-Verbot für die „alten“ Strecken- Durchgängig 4-Spuriger Ausbau inkl. Mittelleitplanke	<p>- Die Bedürfnisse und Interessen aller Verkehrsteilnehmenden werden in die Planungen mit einbezogen. Das nachgeordnete Wegenetz wird in der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) näher betrachtet.</p> <p>Das Wirtschaftswegenetz, welches auch Fußgängerinnen und Fußgängern sowie dem Radverkehr dient, wird dabei angepasst. Die landwirtschaftlichen Wege werden wieder miteinander verknüpft, Über- und Unterführung neu geschaffen. Rad- und Fußgängerwege parallel zur gesamten B 523 sind dabei nicht vorgesehen.</p> <p>Um in Baden-Württemberg gezielt neue Radwege zu bauen, hat das Land zudem einen „Bedarfsplan Radwege in Baden-Württemberg“ aufgestellt. Eine entsprechende Verbindung ist auch hier nicht enthalten. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Bedarfsplan - Geplante Radwege an Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg (baden-wuerttemberg.de)</p> <p>- Die Integration einer Tank- und Rastanlage im Bereich des Lückenschlusses entspricht nicht den Anforderungen und Standortkriterien der geltenden Regelwerke und Vorgaben für Rastanlagen an Bundesstraßen. Demnach ist für den Lückenschluss der B 523 grundsätzlich keine Tank- und Rastanlage vorgesehen.</p> <p>Beim Aus- und Neubau von Rastanlagen liegt der Fokus von Seiten des Bundes bislang vorrangig auf Autobahnen. Da Baden-Württemberg bundesweit einen vergleichsweise hohen Anteil fernverkehrsrelevanter Bundesstraßen hat, die zudem enorme Verkehrsbelastungen aufweisen, setzt das Land sich nachhaltig für den Aus- und Neubau von Rastanlagen mit Lkw-Stellplätzen und sanitären Anlagen an diesen Bundesstraßen ein. In diesem Zusammenhang wird derzeit für ausgewählte überlastete Parkplätze das Ausbaupotential (Kapazität/sanitäre Anlagen) und die Ausstattung mit E-Ladesäulen Parkplätze geprüft. Weitere Informationen hierzu finden Sie unter folgendem Link. Fehlbestand an Lkw-Stellplätzen auf Parkplätzen an Bundesstraßen: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (baden-wuerttemberg.de)</p>
---	--



	<p>- Für die Anordnung von etwaigen LKW-Fahrverboten ist die Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt) zuständig. Hierfür ist auch die Widmung (Einordnung) der Straße von großer Bedeutung. Dabei sind Bundesstraßen, wie die B 33, gerade auch dazu bestimmt, entsprechenden (Lkw-)Verkehr aufzunehmen und zu bündeln. Ein Verbot dieser Verkehrsart ist demnach nicht vorgesehen und steht entgegen der Bedeutung als Bundesstraße.</p> <p>- Der Lückenschluss der B 523 ist aktuell eine einbahnig, zweistreifige Bundesstraße vorgesehen. Zusätzlich Fahrstreifen müssen verkehrlich erforderlich sein, was im Rahmen der Verkehrsuntersuchung nochmals geprüft wird.</p>
<p>A36</p> <p>Kosten-Nutzen-Faktor</p> <p>Die Kosten vom Projekt stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen für die BürgerInnen! Alternative Mobilitätskonzepte müssen berücksichtigt werden. Vernetzung mit anderen Planern/Ministerien/ etc. Stichwort: VERKEHRSWENDE</p>	<p>Das Projekt des 2. Bauabschnittes der B 523 OU Villingen-Schwenningen (Lückenschluss) ist in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 aufgenommen worden und dort dem Vordringlichen Bedarf zugeordnet. Der volkswirtschaftliche Nutzen der Maßnahme wurde in diesem Rahmen anhand des sogenannten Nutzen-Kosten-Verhältnisses geprüft.</p> <p>Das NKV wird auch im Rahmen der aktuellen Vorplanung auf Basis einer weiterzuverfolgenden Varianten nochmals aktualisiert und geprüft. Um weiterhin einen volkswirtschaftlichen Nutzen durch die Maßnahme erzielen zu können, muss das NKV entsprechend über 1,0 liegen.</p> <p>Hinsichtlich alternativer Mobilitätskonzepte haben wir die allgemeinen und örtlichen Verkehrsentwicklungen berücksichtigt. Hierbei ist von einer weiteren Zunahme des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) auszugehen, insbesondere beim Schwerverkehr.</p>
<p>A60</p> <p>Verkehrsprognose</p> <p>Bund, Länder und Gemeinden liegen mit ihren Prognosen und Schätzungen hinsichtlich Kosten und Fertigstellungstermin bei Bauprojekten meistens deutlich daneben. Warum soll jetzt ausgerechnet die erstellte Verkehrsprognose, die</p>	<p>Die Berechnung von Kosten und die Berechnungen der Verkehrsuntersuchungen sind zwei grundsätzlich unterschiedliche Verfahren.</p> <p>Das erstellte Modell zur Verkehrsuntersuchung berücksichtigt für die Prognosen viele Faktoren wie neben der überregionale Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung auch die allgemeine und lokale Bevölkerungsentwicklung sowie siedlungsstrukturelle Veränderungen. Wir richten uns dabei nach den Vorgaben der Region (z.B. dem Flächennutzungsplan) sowie mehreren regionalen und überregionalen Verkehrsstudien zur Gesamtverkehrsentwicklung.</p>



		eine große Mehrbelastung in den nächsten Jahren voraussagt, richtig sein? Der Beweis steht noch aus!	<p>Dabei haben wir den Anspruch, eine möglichst genaue Prognose zu erstellen, da diese auch die Grundlage für Schall- und Luftschadstoffuntersuchungen im Zuge der Maßnahme bilden.</p> <p>Bei Verkehrsprognosen ist die Eintrittswahrscheinlichkeit damit in Abhängigkeit der zu Grunde gelegten wirtschaftlichen und politischen Entwicklung zu betrachten. Sollten in den nächsten Jahren neue Erkenntnisse z.B. bezüglich Bevölkerungs- oder Mobilitätsentwicklung gewonnen werden, oder sollten sich z.B. politische Rahmenbedingungen ändern, müssen Verkehrsprognosen aktualisiert werden.</p>
A69	Gute Entscheidung	Endlich passiert etwas.	-
A79	Wir haben andere Probleme	Das Projekt ist komplett aus der Zeit gefallen	<p>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.</p> <p>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.</p>
A83	BY-PASS	Die Villinger ummauerte Innenstadt hat die organische Form des Herzens. Nicht nur die Bickenstr. im Goldenen Schnitt, auch Ober und Niedere u. A. Die Hauptachsen schneiden sich 72 zu 108 ° und deuten damit ein Pentagramm an. Normalerweise, im	<p>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.</p> <p>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</p>



<p>Allgemeinen hat Villingen eine angenehme Ausstrahlung, so wird es von Gästen empfunden und die Identifikation mit der Stadt ist recht hoch, siehe Mitgliedschaften bei den Fasnetsvereinen, Geschichts- und Heimatverein aber ganz besonders die Anzahl der Stadtführer*innen. Weit über 100 sind ausgebildet, viele Duzend sind aktiv! Früher fanden in Villingen bedeutende Kardiologenkongresse statt. Und nun? Na klar!! Wenn am Herzen ein By-Pass nötig wird, wird er organnah geführt. Nicht durch ein anderes Organ. Am aller wenigsten durch die Lunge, hic: Am Germanswald, Sommertshuser Haldenwald, Guggenbühl, Himmelreich, Haldenwald, Kapellenwald, Tonisbühl.</p> <p>also KEIN BY-PASS DURCH DIE LUNGE KEIN BYPASS DURCH DIE LUNGE KEIN BYPASS DURCH DIE LUNGE</p>	<p>im Zuge der Bundesauftragsverwaltung mit der Planung beauftragt.</p> <p>Das Bestandsnetz entspricht dabei nicht den Anforderungen an eine Straße mit hoher Verbindungsfunktion, wie beim Lückenschluss. Ein Umbau des Bestandsnetzes stellt daher keine gleichwertige Alternative zum Lückenschluss dar.</p>
---	---



Cluster – Spezifische Kommentare

Sondermüll		
Nummer	Titel	Inhalt
A63	Müllbeseitigung	<p>Welche Mengen Giftmüll hier noch im Boden liegen kann man nur erahnen. Dokumente aus dem Villingen-Gemeinderat sprechen hier von einem der größten Hot-Spots in BW. Inzwischen ist der Boden bis in einer Tiefe von 45m verseucht, eine Auffangdrainage ist nicht vorhanden! Eine Entgiftungsanlage ohne durchgreifendes Ergebnis vor ca. 4 Jahren abgestellt. Und jetzt soll die neue Straßenplanung genau hier darüber laufen, anstatt endlich das Gelände zu entgiften?! (Hanglage, Giftstoffe fließen in Richtung Biotop Mönchssee).</p> <p>Der ehemalige Müllverbrennungsplatz Biswurm wird bereits seit den 1990er Jahren kontinuierlich vom zuständigen Landratsamt untersucht.</p> <p>Die Fläche hat dabei in den letzten beiden Jahrzehnten bereits zwei umfangreiche Sanierungskampagnen durchlaufen. Um die Resultate der Maßnahmen zu bewerten, erfolgte im Anschluss ein Sanierungsmonitoring. Im Fazit lässt sich die erfolgreiche Dekontamination des vorrangig relevanten Schadstoffspektrums feststellen. Die abschließende Evaluation der Ergebnisse des Grundwassermonitorings durch die Bewertungskommission Altlasten steht aktuell für Herbst 2023 noch aus.</p> <p>Hinsichtlich der aktuellen Vorplanungen (Variantenuntersuchung) zum 2. Bauabschnitt der B 523 Ortumfahrung Villingen-Schwenningen, 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 Mönchssees nicht zu vermeiden.</p> <p>Nachdem das Regierungspräsidium Freiburg bereits intensiv in die Sanierung der Altlast Biswurm eingebunden war, haben auch wir uns seitens des Projektteams 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.</p> <p>Eine detaillierte Behandlung der Thematik haben wir daher mit der Entwurfsplanung, auf Basis der dann weiterzufolgenden Variante, vorgesehen. Wir sind dabei, wie jeder Bauherr, an alle gesetzliche Bestimmungen gebunden. Auch die möglichen Zusatzkosten werden hier-</p>



bei entsprechend ermittelt werden und in die Kostenbe-
rechnung des Projektes, welche vom zuständigen Bun-
desministerium zu bestätigen ist, einfließen.



Variantenabwägung		
Nummer	Titel	Inhalt
A3	V6 ist besser	<p>Da so der Verkehrsfluss auf der B33 nicht gebremst wird. Jeder Beschleunigungsvorgang produziert mehr Emissionen (Abgase und Geräusch).</p> <p>Es ist richtig, dass der Verkehr bei Variante 6 geradlinig auf der B 33 von Mönchweiler kommend Richtung Villingen fahren kann. Mit der Variante 6, einem sogenannten teilplanfreien Anschluss, werden gleichzeitig auch zwei Ampeln erforderlich, die den Verkehr im Zuge der B 523 abbremsen und dort entsprechende Beschleunigungsvorgänge verursachen.</p> <p>Die Variante 5.2 wird der Anschluss B 33 / B 523 als sogenannter planfreier Anschluss ausgebildet. Hiermit werden alle Verknüpfungen der beiden Bundesstraßen mit Ein- und Ausfädelstreifen ausgebildet, sodass bei allen Fahrbeziehungen eine durchgängige Fahrt ermöglicht wird. Dabei sind aber auch hier Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge erforderlich, wenn auch im fließenden Verkehr.</p> <p>Bezüglich der angesprochenen Emissionen, werden im Zuge der Planungen noch Schall- und Luftschadstoffuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Eine erste Untersuchung zum Thema Schall ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schall- und Luftimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
A12	Alternativen	<p>An dieser Stelle werden Varianten geprüft, aber scheinbar wird nicht nach Alternativen gesucht: ein Kreisell am Steppach (Hochhaus) würde den Verkehr deutlich entlasten. (und ein Kreisell in Bad-Dürrheim auch)</p> <p>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.</p> <p>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.</p>



	<p>Das Bestandsnetz entspricht dabei nicht den Anforderungen an eine Straße mit hoher Verbindungsfunktion, wie beim Lückenschluss. Ein Umbau des Bestandsnetzes stellt daher keine gleichwertige Alternative zum Lückenschluss dar.</p> <p>Bezüglich des Anschlusses bei Bad Dürkheim läuft derzeit eine gesamthafte Prüfung von Möglichkeiten für die Verbesserung des gesamten Knotenbereiches um B 27/ B 33/ K 5734. Dies erfolgt außerhalb des vorliegenden Projektes beim zuständigen Baureferat 47.2 des RP Freiburg. Diese punktuelle Maßnahme stellt dabei sowohl in der Netzkonzeption, als auch im örtlichen Verkehr keinen Ersatz für den Lückenschluss bei Villingen-Schwenningen dar.</p>
<p>A25</p> <p>Einen Rückbau macht überhaupt keinen Sinn!</p>	<p>Vorschlag: Zufahrt so belassen. Rechtsabbiegen (Richtung Mönchweiler) mit Einfädelspur. Linksabbiegen Richtung Trossingen mit Überführung (Brücke) und paralleler Einfädelspur. Die derzeitige Abbiegespur Weilersbach 100m verlängern. Ist derzeit etwas kurz. Vorteil: Der Landschaftsverbrauch geringer. Die kostengünstigere und beste Lösung. Die zusätzliche Anbindung verzichten. Die Variante bringt keine wesentliche Verbesserung. Hohe Kosten und Flächenverbrauch.</p> <p>Wir nehmen an, dass, ungeachtet der Verortung des Kommentars im Cluster A, die Anschlusssituation bei Weilersbach gemeint ist.</p> <p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p>



	<p>Die Lärmbelastung wird unnötig für die Anwohner der Gemeinde Weilersbach erhöht. Wir brauchen auch keine Straße zur Industriegebiet Erweiterung Richtung Weilersbach! Fast das Ganze Industriegebiet Herdenen ist von der Fläche Gemarkung Weilersbach!</p>
<p>A33 1 Kilometer</p>	<p>In einem Kilometer gibt es eine Ausfahrt in Richtung VL. Dieser Zubringer ist m.E. dadurch überflüssig. Ansonsten würde ich diese Variante bevorzugen, Also Var. C bzw. 6. Besser, wie der Zubringer in Richtung VL wäre dann eine Anbindung an das Industriegebiet Vockenhausen</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Für den Anschluss B 33/ B 523 im Bereich des Mönchsees wurden eine Vielzahl von Varianten untersucht, die sich am Ende auf Varianten 5.2 und 6 komprimierte. Unter Berücksichtigung aller Aspekte sind wird zum Vorschlag der Variante 5.2 als weiterzuverfolgenden Trasse gelangt. Mit Abschluss der Vorplanung wird den Ministerien die Gesamtplanung mit dem Vorschlag der Vorzugsvariante zur Entscheidung vorgelegt.</p> <p>Für den Bereich der Alten Ziegelei liegen aktuell noch drei grundsätzlich verschiedenen Varianten vor (Varianten A, B und C). Die Frage welcher Varianten dabei der</p>



		<p>Vorzug gegeben wird ist Teil der späteren Gesamtabwägung. Eine wichtige Grundlage hierfür ist auch die noch in Bearbeitung befindliche schalltechnische Untersuchung.</p> <p>Die genaue Planung der Trassenführung des Lückenschlusses in Lage und Höhe wird dann vertieft mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auf Basis der dann weiterzuverfolgenden Varianten ausgearbeitet.</p> <p>Bezüglich des Industriegebietes Vockenhausen, ist in den aktuellen Planungen kein direkter Anschluss an die B 523 vorgesehen. Das Gewerbegebiet soll, wie bisher, über den Anschluss B 33 / Berliner Straße an das Bundesnetz angebunden werden und kann von dort aus weiter Richtung B 523 gelangen. Die bestehende Situation am Anschluss B 33 / Berliner Straße wird dabei aktuell von vielen als nicht zufriedenstellend angesehen. Gemeinsam mit der Stadt Villingen-Schwenningen werden wir den bestehenden Anschluss daher, losgelöst vom Lückenschluss, bereits vorab näher untersuchen.</p>
A38	Variante 6	<p>Für die Variante 6 wird wesentlich weniger Land in Anspruch genommen als für die Variante 5.2. Und ab Mönchweiler in Richtung St. Georgen läuft der Verkehr sowieso nicht mehr flüssig...</p> <p>Dass mit Varianten 6 nach aktuellem Stand weniger Fläche in Anspruch genommen wird, ist richtig. Dies ist einer von vielen Aspekten, den wir in der Gesamtabwägung für den Anschluss B 33 / B 523 mit einbezogen haben. Unter Berücksichtigung aller Aspekte sind wird zum Vorschlag der Variante 5.2 als weiterzuverfolgenden Trasse gelangt. Mit Abschluss der Vorplanung wird den Ministerien die Gesamtplanung mit dem Vorschlag der Vorzugsvariante zur Entscheidung vorgelegt.</p>
A 46	Variante 6	<p>Variante 6 in Verbindung mit Variante C ist Raumsparender. Anschluss an Industriegebiet unbedingt erforderlich.</p> <p>Dass mit Varianten 6 nach aktuellem Stand weniger Fläche in Anspruch genommen wird, ist richtig. Dies ist einer von vielen Aspekten, den wir in der Gesamtabwägung für den Anschluss B 33 / B 523 mit einbezogen haben. Unter Berücksichtigung aller Aspekte sind wird zum Vorschlag der Variante 5.2 als weiterzuverfolgenden Trasse gelangt. Mit Abschluss der Vorplanung wird den Ministerien die Gesamtplanung mit dem Vorschlag der Vorzugsvariante zur Entscheidung vorgelegt.</p> <p>Für den Bereich der Alten Ziegelei liegen aktuell noch drei grundsätzlich verschiedenen Varianten vor (Varianten A, B und C). Die Frage welcher Varianten dabei der</p>



		<p>Vorzug gegeben wird ist Teil der späteren Gesamtabwägung. Eine wichtige Grundlage hierfür ist auch die noch in Bearbeitung befindliche schalltechnische Untersuchung.</p> <p>Die genaue Planung der Trassenführung des Lückenschlusses in Lage und Höhe wird dann vertieft mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auf Basis der dann weiterzuverfolgenden Varianten ausgearbeitet.</p> <p>Bezüglich des Industriegebietes Vockenhausen, ist in den aktuellen Planungen kein direkter Anschluss an die B 523 vorgesehen. Das Gewerbegebiet soll, wie bisher, über den Anschluss B 33 / Berliner Straße an das Bundesnetz angebunden werden und kann von dort aus weiter Richtung B 523 gelangen. Die bestehende Situation am Anschluss B 33 / Berliner Straße wird dabei aktuell von vielen als nicht zufriedenstellend angesehen. Gemeinsam mit der Stadt Villingen-Schwenningen werden wir den bestehenden Anschluss daher, losgelöst vom Lückenschluss, bereits vorab näher untersuchen.</p>	
A53	Variante 5.2 ja	<p>Nach der Infoveranstaltung befürworte ich den Anschluss B5.2 (Mönchweiler/B33), da dadurch ein besserer Verkehrsfluss erfolgen wird.</p>	-
A57	Kreisverkehr?	<p>Warum solche Kleeblattlösungen anstatt eines großen Kreisverkehrs? Ansonsten wäre Variante B ok.</p>	<p>Ein Kreisverkehr als Alternative zu den beiden vorliegenden Varianten wurde geprüft, entspricht jedoch nicht den Anforderungen des Bundes für eine Straße dieser Bedeutung und stellte sich darüber hinaus für diesen stark belasteten Knotenpunkt als verkehrlich nicht leistungsfähig heraus.</p>



Anschluss Industriegebiet

Nummer	Titel	Inhalt
A54	Verbindung Industriegebiet Vockenhausen	Hier sollte eine Zufahrt zum Industriegebiet eingeplant werden.
A71	Anbindung Industriegebiet	Die Anbindung des Industriegebietes über eine noch zu planende Straße muss geprüft werden, um den LKW-Verkehr nicht durch die Städte und Gemeinden fahren zu lassen.
A86	Fehlende Abfahrt ins Industriegebiet Vockenhausen	Hier fehlt eine Abfahrt ins Industriegebiet Vockenhausen, mit einem der großen Arbeitgeber der Region - Conti.
A87	Anschluss Industriegebiet Vockenhausen	Wenn kein Anschluss des Industriegebiets über die Straße nach Obereschach vorgesehen, könnte man über diese Abfahrt das

Nachfolgend wird für alle linksstehenden Fragen zum Anschluss des Industriegebietes Vockenhausen gesamt-haft Stellung genommen:

Die B 523 stellt in Verbindung mit der B 33 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.

Mit dem Lückenschluss soll daher eine durchgängige und schnelle Verbindung zwischen der B 33 und der A 81 für den regionalen und großräumigen Verkehr, abseits des städtischen Verkehrsnetzes geschaffen werden. 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 direkter Anschluss des Industriegebiet Vockenhausen an die B 523 ist in den aktuellen Planungen nicht vorgesehen. Das Gewerbegebiet soll, wie bisher, über den Anschluss B 33 / Berliner Straße an das Bundesnetz angebunden werden und kann von dort aus weiter Richtung B 523 gelangen. Die bestehende Situation am Anschluss B 33 / Berliner Straße wird dabei aktuell von vielen als nicht zufriedenstellend angesehen. Gemeinsam mit der Stadt Villingen-Schwenningen werden wir den bestehenden Anschluss daher, losgelöst vom Lückenschluss, bereits vorab näher untersuchen.



	Industriegebiet direkt anschließen.
A88	Direkte Anbindung an Vockenhausen mit Abfahrt für die Asphalt GmbH Der Schwerlast Verkehr über die L178 z.B. Asphalt GmbH oder Vockenhausen macht die Kreisverkehre und die Straße Kaputt Dieser LKW-Verkehr sollte direkt über die Bundesstraßen gehen.
A90	Unternehmer aus Vockenhausen „Ihr habt uns, das 2. größte Industriegebiet in VS (oder VL?), vergessen!“ Fährt der Asphalt weiterhin über die Obereschacher Str. zum Ziel ??



Fragen			
Nummer	Titel	Inhalt	Antwort
A10	Zustimmung verschiedener Gremien	Wie kann eine IHK das Projekt unterstützen, wenn dort nicht die Mitglieder befragt werden?	<p>In Abstimmung mit der IHK können wir Ihnen die Fragen wie folgt beantworten:</p> <p>Das Engagement der IHK zum Bau des Lückenschlusses der Bundesstraßen B523/B33 gründet auf einem Mandat der IHK-Vollversammlung. Dieses Mandat wurde am 30. November 2011 beschlossen und zuletzt am 07. Dezember 2022 durch die Beteiligung ihrer Mitglieder bestätigt. Im Vorfeld sondierten und bestätigten die Unternehmen des IHK-Ausschusses für Verkehr und Infrastruktur das Engagement pro Lückenschluss positiv. Damit wurde wiederholt bekräftigt, dass der Bau des Lückenschlusses im Gesamtinteresse der regionalen Wirtschaft steht.</p>
A13	Baumfällungen	Wie viele Bäume fallen der Straße zum Opfer, wieviel Wald wird wo als Ersatz gepflanzt?	<p>Sowohl zum erforderlichen Eingriff in den Baumbestand als auch zur Anzahl von neuen Bäumen kann zum aktuellen Zeitpunkt keine Aussage getroffen werden. So hängt der Eingriff zunächst von der ausstehenden Variantenwahl (z.B. Varianten im Bereich der „Alten Ziegelei“) sowie der späteren detaillierten Entwurfsplanung ab. Erst auf dieser Basis können konkrete Aussagen getroffen und ein Ausgleichskonzept erstellt werden.</p> <p>Unabhängig dessen gilt grundsätzlich, dass Eingriffe in Waldflächen entsprechend ausgeglichen werden müssen.</p>
A15	Verfahrensfehler	Ich halte es für einen Systemfehler, wenn sehr alte Planung ohne Überprüfung in die Planung gehen. Würde mich interessieren wieviel die Planung bis jetzt gekostet hat.	<p>Die Planungen einer neuen Straße richten sich nach einer Vielzahl von Gesetzen, Richtlinien und Vorschriften. Auch das Verfahren ist dabei klar vorgeschrieben.</p> <p>Aus diesem Anlass heraus, sind wir mit Wiederaufnahme der Planungen in 2019 auch mit der erneuten Grundlagenermittlung und Vorplanung (Variantensuche) gestartet. Die bisherigen Planungen werden dabei aufgegriffen und ergebnisoffen geprüft.</p> <p>Die bisher angefallenen Planungskosten liegen dabei im zu erwartenden Bereich für eine Neubaumaßnahme der vorliegenden Größe.</p>



A17	Warum nicht umdenken?	<p>Diese Straße zerstört so viel. Warum wird nicht geschaut, ob man durch verschiedene Maßnahmen an den bestehenden Straßen mit deutlich weniger Geld und weniger Umweltzerstörung einen besseren Verkehrsfluss erreichen kann. Eine Auffahrt für das Industriegebiet Vockenhausen auf die B33, eine vernünftige Ampelschaltung auf der Berliner Str., ein Kreisverkehr bei der Wieselbergstr./Nordring. Evtl. wäre auch eine Fortsetzung des Außenrings auf die Kurve der Querspange denkbar, dadurch würde der Nordring entlastet.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Das Bestandsnetz entspricht dabei nicht den Anforderungen an eine Straße mit hoher Verbindungsfunktion, wie beim Lückenschluss. Ein Umbau des Bestandsnetzes stellt daher keine gleichwertige Alternative zum Lückenschluss dar.</p>
-----	------------------------------	--	--



A19	CO2 Ausstoß	<p>Wir sind im Sektor Verkehr mit einer riesen-große Menge CO2 Einsparung im Verkehr.</p> <p>Wie zählt dieses Straßenbauprojekt dazu, wird ermittelt wieviel CO2 Ausstoß alleine durch den Bau anfällt?</p>	<p>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. Dabei ging auch das Thema CO2 in die Überlegungen ein.</p> <p>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.</p> <p>Im Rahmen aller Planungsphasen sind wir an die jeweils gültigen Gesetze und Richtlinien zur Berücksichtigung des Klimaschutzes gebunden.</p>
A23	Und die Radfahrer?	<p>Ist bei all diesen geplanten Baumaßnahmen auch an Radwege gedacht?</p> <p>Auch an ungefähliche Querungs- und Abbiegemöglichkeiten für Radfahrer?</p> <p>G.T.</p>	<p>Die Bedürfnisse und Interessen aller Verkehrsteilnehmenden werden in die Planungen mit einbezogen. Das nachgeordnete Wegenetz wird in der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) näher betrachtet. Das Wirtschaftswegenetz, welches auch Fußgängerinnen und Fußgängern sowie dem Radverkehr dient, wird dabei angepasst. Die landwirtschaftlichen Wege werden wieder miteinander verknüpft, Über- und Unterführung neu geschaffen.</p>
A24	Vogelschutzgebiet	<p>Wieso darf das Vogelschutzgebiet bebaut werden und welchen Ausgleich braucht man dafür?</p>	<p>Das Vogelschutzgebiet ist Teil des Natura-2000 Netzes. Als solches sind Eingriffe und Projekte, die dem Schutzzweck und den Erhaltungszielen des Gebietes zuwiderlaufen und diese erheblich beeinträchtigen, unzulässig. Projekte des überwiegenden öffentlichen Interesses können ausnahmsweise zugelassen werden, sofern zumutbare Alternativen, die das Projektziel erreichen können, nicht gegeben sind (§ 34 BNatSchG). Das überwiegende öffentliche Interesse ist im vorliegenden Fall gegeben, da das Projekt Teil des Bundesverkehrswegeplans ist und darüber im Fernstraßen-</p>



	<p>baugesetz verankert ist (§1 FStrAbG). Durch seine Funktion als Lückenschluss kann das Projekt zudem nicht andernorts umgesetzt werden, sodass es keine großräumigen Alternativen gibt.</p> <p>Nichtsdestotrotz müssen Maßnahmen ergriffen werden, die den Eingriff soweit es geht minimieren und, falls möglich, unter die Erheblichkeitsschwelle drücken. Bleibt weiterhin ein erheblicher Eingriff bestehen, so muss eine Ausnahmegenehmigung bei den Naturschutzbehörden beantragt werden, in der alle Vermeidungsmaßnahmen dargestellt werden sowie dargelegt wird, wieso keine zumutbaren Alternativen vorliegen. Die Naturschutzbehörde erteilt daraufhin die Ausnahmegenehmigungen.</p> <p>Der nicht zu vermeidende Eingriff muss natürlich trotzdem - wie auch außerhalb von Natura 2000 Gebieten - bewertet und durch ein entsprechendes, mit den Naturschutzbehörden abgestimmtes Maßnahmenkonzept ausgeglichen werden. Dieses Konzept wird im Zuge der weiteren Planung nach Vorliegen einer detaillierten Entwurfsplanung erarbeitet.</p>
<p>A34</p> <p>Vogelschutzgebiet</p> <p>Der See ist Anziehungspunkt für unzählige Wasservögel. Wie soll das mit der vierspürigen Straße und dem Vogelzug klappen?</p>	<p>Aktuell besteht durch die B 33 bereits eine Vorbelastung hinsichtlich des Lärmpegels am Mönchsee. Bereits jetzt ist eine Gewöhnung der dortigen Vögel an die Straßengeräusche erkennbar. Es ist anzunehmen, dass diese Gewöhnung auch in Zukunft weiterbestehen und der Mönchsee somit als Rastplatz für Zugvögel attraktiv bleibt.</p> <p>Sollte sich in der weiteren Planung herausstellen, dass die geplanten Brückenbauwerke den Vogelzug behindern, können entsprechende Maßnahmen ergriffen werden. So können beispielsweise angepflanzte Gehölzriegel in Seenähe dafür sorgen, dass die Vögel schnell auf eine gewisse Höhe steigen müssen, wodurch sie dann über den Verkehrsraum geleitet werden.</p>



<p>A35</p> <p>HILFE</p> <p>Da wird bei diesem monströsen Bau vieles unwiederbringlich zerstört werden - u.a. alte Bäume. Die Auswirkungen auf dieses Biotop sind doch nicht abzusehen. Und das soll dann Umweltschutz sein? Warum muss die Straße überhaupt südlich und so nah am See vorbei?</p>	<p>Die für den Bau der Brücke notwendige temporäre Flächeninanspruchnahme und damit der Eingriff in das Biotop ist nicht zu vermeiden, soll jedoch so gering wie möglich gehalten werden. Grundsätzlich sind auch temporäre Eingriffe auszugleichen.</p> <p>Da unter dem Brückenbauwerk anschließend relativ viel Platz sein wird und auch die abiotischen Standortfaktoren (z.B. Staunässe) größtenteils weiterhin gegeben sein werden, ist allerdings anzunehmen, dass mittelfristig – nach entsprechender Entwicklungszeit – wieder ein Biotop mit ähnlicher ökologischer Wertigkeit entwickelt werden kann.</p> <p>Darüber hinaus kann dort durch den geplanten Rückbau der B33 in diesem Bereich sowie der Brücke über die naturschutzfachlich sensiblen Bereiche eine Wiedervernetzung im Zuge des Biotopverbunds feuchter Standorte erreicht werden. Davon profitieren alle Arten, die entlang des Krebsgrabens wandern, beispielsweise auch der gesetzlich geschützte Biber.</p> <p>Eine Führung der Straße nördlich des Sees würde durch das Naturschutzgebiet „Mönchsee-Weiherwiesen“, das sich noch deutlich nördlich des Sees erstreckt, führen. Rechtlich ist eine Führung durch ein NSG unter Ausnahme nur dann möglich, wenn keine zumutbaren Alternativen vorliegen. Die in der Karte dargestellten Varianten südlich des Mönchsees (Varianten 5.2 und 6) stellen allerdings solche Alternativen außerhalb des NSG dar.</p> <p>Die genaue Trassenführung des Lückenschlusses in Lage und Höhe wird vertieft mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auf Basis der dann weiterzuverfolgenden Varianten ausgearbeitet. Eine Führung der Straße weiter südlich ist dabei auf Grund der örtlichen Gegebenheiten (Bebauung) sowie der planerischen Randbedingungen (z.B. Kurvenradien) kaum möglich.</p>
<p>A40</p> <p>Wo bleibt der Naturschutz?</p> <p>Welches Gewicht hat eigentlich das Umweltverträglichkeitsgutachten??? Wenn man das liest, dürfte die</p>	<p>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.</p>



	<p>Straße nicht weitergebaut werden!</p> <p>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 neuen Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) umweltfachlich bewertet und verglichen werden. Die Ergebnisse sind Teil der Gesamtabwägung für eine weiterzuvollziehende Variante.</p> <p>Nach Festlegung der weiterzuvollziehenden 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.</p>
<p>A41</p> <p>Ausgleichsmaßnahmen</p> <p>Wie wollen Sie die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen für die zerstörten Flächen gestalten?</p>	<p>Der konkrete Eingriff hängt zunächst von der ausstehenden Variantenwahl (z.B. Varianten im Bereich der „Alten Ziegelei“) sowie der späteren detaillierten Entwurfsplanung ab.</p> <p>Auf dieser Basis wird dann eine Eingriffsbilanzierung vorgenommen, die wiederum die Grundlage für ein umfassendes Ausgleichskonzept darstellt. Die Maßnahmen dieses Ausgleichskonzeptes werden mit den Naturschutzbehörden fachlich abgestimmt und anschließend im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ebenfalls planfestgestellt, sodass sie verbindlich umzusetzen sind.</p>



<p>A42</p> <p>Negative Beeinflussung</p>	<p>Durch die geplante 4-spurige Brücke mit einer lichten Höhe von 6,50 Metern + Brückenbauwerk, somit locker eine Gesamthöhe von 10 Metern, wird das Naturschutzgebiet und die Aufenthaltsqualität für Mensch und Tier massiv beeinträchtigt. Von einem Naherholungsgebiet wird man dann nicht mehr sprechen können. Zudem wird die Lärmemission durch die exponierte Höhenlage in einem deutlich größeren Radius wahrnehmbar sein, wie z.B. in Mönchweiler, hier besonders in den neu geplanten Baugebiet Kälberweid. Die Argumentation für die</p> <p>Die beschriebene Höhenlage der Trasse im Bereich des Mönchsees ist mit der Varianten 5.2 nicht zu umgehen. An dieser Stelle sei jedoch darauf hingewiesen, dass auch Variante 6 deutlich über dem bestehenden Gelände liegt.</p> <p>Die genaue Planung in Lage und Höhe wird vertieft mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auf Basis der dann weiterzuerfolgenden Varianten ausgearbeitet.</p> <p>Hinsichtlich der Lärmemissionen 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). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p> <p>Die Gesamtmatrix der (umweltfachlichen) Gesamtabwägung zum Anschluss B 33 / B 523 wird nach Ihrer Fertigstellung mit Abschluss der Vorplanung veröffentlicht.</p>
---	---



		<p>hohe ökologische Qualität der Variante 5.2 ist für mich nicht nachvollziehbar. Ist die die Kriterienliste Pro und Contra Naturschutz öffentlich einsehbar?</p>	
A45	Landschaftsschutzgebiet	<p>ist doch geschützt, wie kann man da bauen wollen?</p>	<p>Landschaftsschutzgebiete (LSG) besitzen im Allgemeinen einen geringeren Schutzstatus als beispielsweise Naturschutzgebiete. Generell dürfen in LSG jedoch keine Maßnahmen durchgeführt werden, die den Schutzzwecken des jeweiligen Gebietes zuwiderlaufen. In Einzelfällen können durch die Naturschutzbehörden jedoch entsprechende Ausnahmegenehmigungen erteilt werden. Weiterhin besitzt jedes Schutzgebiet eine eigene Schutzgebietsverordnung, in der Verbote und zulässige Handlungen das entsprechende Schutzgebiet betreffend beschrieben sind. So nimmt § 9 Abs. 1 Nr. 3 der Verordnung des Natur- und Landschaftsschutzgebietes „Mönchsee-Weiherwiesen“ explizit den Bau der B523 von den Verboten aus. Mit dem Bau der B 523 in diesem Bereich werden daher keine Verbotstatbestände hinsichtlich des LSG ausgelöst. Verbotstatbestände nach Bundesnaturschutzgebiet (z.B. hinsichtlich streng geschützter Arten) sind jedoch weiterhin zu vermeiden.</p>
A49	Demokratie	<p>Was für ein Demokratieverständnis herrscht in den Behörden, wenn irgendwelche Planer in Berlin, die wahrscheinlich noch nie in Villingen waren, entscheiden, was für die dortige</p>	<p>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. So auch für den Lückenschluss der B 523.</p> <p>Für die Aufstellung des BVWP reichen dabei die Bundesländer, welche über die entsprechenden örtlichen Kenntnisse und den Kontakt in die Region verfügen, Vorschläge für Straßenprojekte ein. Zudem fand bei der Aufstellung des BVWP eine breit angelegte der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung</p>



	<p>Bevölkerung notwendig sein soll, ohne überhaupt mit dieser gesprochen zu haben?</p>	<p>statt, bei der jeder und jede sich direkt beteiligen konnte.</p> <p>Weitere Informationen hierzu erhalten Sie auch der Homepage des BMDV. BMDV: Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2030 (bund.de)</p> <p>Das Regierungspräsidium ist nun im Zuge der Bundesauftragsverwaltung mit der Planung beauftragt. Auch wir halten dabei den direkten Draht in die Region, wie u.a. mit der breit angelegten Öffentlichkeitbeteiligung.</p>
<p>A62</p> <p>Biswurm Sondermüll</p>	<p>Auf den genauen Plänen wird die Straße genau über den tonnenweisen Giftmüll der alten Deponie tiefergelegt. Was passiert mit dem Müll, der sich bis 40m tief und viele Meter breit verteilt hat?</p>	<p>Die Flächen des ehemaligen Müllverbrennungsplatzes Biswurm haben bereits zwei umfangreiche Sanierungskampagnen durchlaufen. Um die Resultate der Maßnahmen zu bewerten, erfolgte im Anschluss ein Sanierungsmonitoring. Im Fazit lässt sich die erfolgreiche Dekontamination des vorrangig relevanten Schadstoffspektrums feststellen. Die abschließende Evaluation der Ergebnisse des Grundwassermonitorings durch die Bewertungskommission Altlasten steht aktuell für Herbst 2023 noch aus</p> <p>Nachdem das Regierungspräsidium Freiburg bereits intensiv in die Sanierung der Altlast Biswurm eingebunden war, haben auch wir uns seitens des Projektteams 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.</p> <p>Eine detaillierte Behandlung der Thematik haben wir daher mit der Entwurfsplanung, auf Basis der dann weiterzuverfolgenden Variante, vorgesehen. Wir sind dabei, wie jeder Bauherr, an alle gesetzliche Bestimmung gebunden.</p>



A70	<p>Giftmüll am ehem. Verbrennungsplatz Biswurm beim Mönchsee</p>	<p>Bei den geplanten Trassen lässt sich wohl nicht vermeiden, dass durch die Baumaßnahmen sondermüllartige Giftstoffe im Bereich Biswurm mobilisiert werden. Wie soll das vermieden werden?</p> <p>Nachdem das Regierungspräsidium Freiburg bereits intensiv in die Sanierung der Altlast Biswurm eingebunden war, haben auch wir uns seitens des Projektteams 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.</p> <p>Eine detaillierte Behandlung der Thematik haben wir daher mit der Entwurfsplanung, auf Basis der dann weiterzuverfolgenden Variante, vorgesehen. Wir sind dabei, wie jeder Bauherr, an alle gesetzliche Bestimmung gebunden.</p>
A78	<p>Trassenverlegung nordwestlich des Mönchsee/Mönchweiler</p>	<p>Gibt es Hinderungsgründe, die B523-Trasse, ab etwa der von mir markierten Örtlichkeit (Ziegelwerk), nordwestlich des Mönchsees / von Mönchweiler vorbei, in die B33 (also zwischen Mönchweiler und Peterzell) einmünden zu lassen? Damit wäre nach meinem Ermessen der hohe Aufwand im Bereich der vom RP geplanten Anschluss-Variante 5.2</p> <p>Im Verlauf der Planungsgeschichte wurden zahlreiche Trassenvarianten mit unterschiedlicher Führung ausgearbeitet und der Öffentlichkeit vorgestellt. Zur Entscheidungsvorbereitung wurden aus den planungshistorischen Varianten diejenigen ausgewählt, die das Gesamtspektrum möglichst umfassend abbilden und aus technischer sowie umweltfachlicher Sicht diskussionswürdig und zulassungsfähig sind.</p> <p>Für den Anschluss B 33/ B 523 im Bereich des Mönchsees wurden eine Vielzahl von Varianten untersucht, die sich am Ende auf Varianten 5.2 und 6 komprimierten.</p> <p>Dabei haben wir auch Varianten nördlich des Mönchsees inkl. einem entsprechenden Trassenverlauf der weiteren B 523 untersucht. Der Mönchsee sowie die nördlich gelegenen Flächen sind als Naturschutzgebiet ausgewiesen und genießen höchste Schutzpriorität. Nördlich des Mönchsees liegt zudem ein Kernbereich des Naturschutzgroßprojektes Baar. Eine entsprechende Variante durch das NSG wird daher als naturschutzfachlich und -rechtlich kritisch erachtet, weshalb sich die Planungen auf den südlichen Teil des Mönchsees konzentrieren.</p>



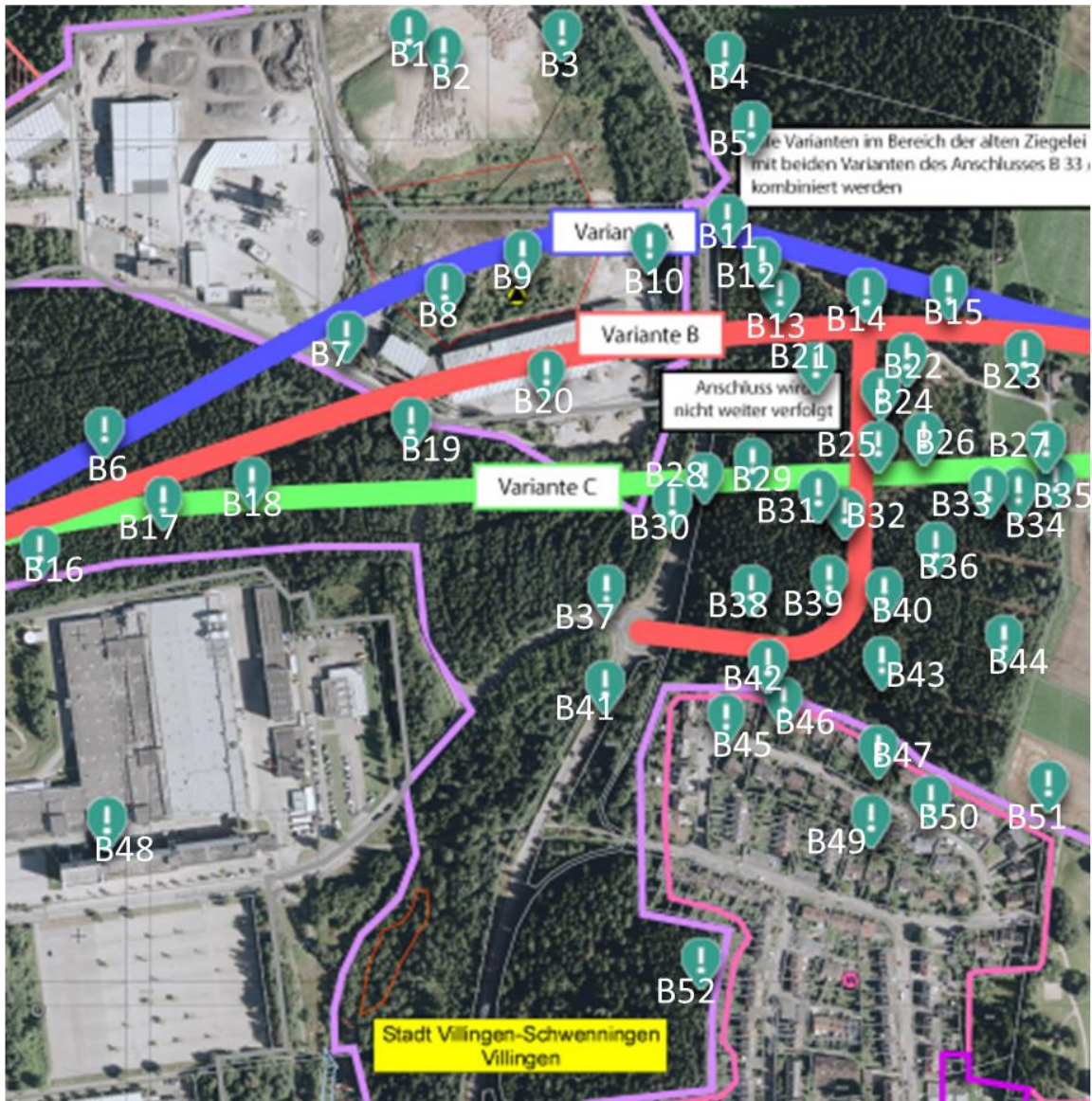
	(Naturschutzgebiet) nicht von Nöten und darüber hinaus die quasi „B33-Ortsdurchfahrt Mönchweiler“ mit einer „Ortsumfahrung“ von Mönchweiler enorm entlastet!?	
A80	Rückbau B33?	<p>Zur Variante 5.2 mit dem riesigen Straßenkreuz war ursprünglich argumentiert worden, dass die B33 bis zum Anschluss der B523 an die B33 zurückgebaut werden soll. In diesen Planunterlagen fehlt die Aussage. Was stimmt denn nun?</p> <p>Es ist richtig, dass mit der Variante 5.2 ein Teil der B 33 rückgebaut werden soll. Da in der Beteiligungskarte auch die Varianten 6 abgebildet ist, war ein entsprechender Rückbau in den Plänen nicht farblich dargestellt.</p> <p>Erläuterungen hierzu finden sich auf unsere Projekt-homepage unter „Informationen zur Anbindung an das bestehende Straßennetz“. Die beiden Varianten des Anschlusses B 33 / B 523 sind hier unter „Übersicht der Variantenpläne“ nochmals detaillierter dargestellt. Ein Rückbau ist dabei jeweils in Gelb dargestellt.</p>
A81	Brückenbau	<p>Neue Brücken braucht dieser Lückenschluss????!!! Wer zahlt in Zukunft den Unterhalt dieser jetzt neuen Brücken, der gewaltig sein wird. Jetzt</p> <p>Die Unterhaltungskosten der Brücken sowie der B 523 insgesamt trägt der Bund als Träger der Straßenbaulast.</p>



nimmt man
der jungen
Generation
natürlichen
CO²-Speicher
weg - später
dürfen sie für
den Unterhalt
dann auch
noch kräftig
zahlen.



Cluster B – Oberschacher Straße



Umwelteinflüsse, Lärm

Nummer	Titel	Inhalt	
B6	Trasse durch intaktes Waldgebiet	Wald als CO2 Speicher erhalten! Ausgleichsmaßnahmen sind schwierig zu realisieren. Wo sollen diese Ausgleichsmaßnahmen realisiert werden. In VS gibt es	Im Zuge der Planungen gilt es, die Belange des Arten- und Naturschutzes zu berücksichtigen und nachteilige Auswirkungen so gut es geht zu vermeiden und zu minimieren. Für unvermeidbare Auswirkungen wird entsprechend der rechtlichen Vorgaben ein Ausgleichskonzept bestehend aus verschiedenen Maßnahmen erarbeitet und fachlich mit den Naturschutzbehörden abgestimmt.



		wenig Möglichkeiten zur Aufforstung. Hier muss das Forstamt hinzugezogen werden!	Mit Planfeststellung ist die Umsetzung dieses Konzepts rechtlich verpflichtend. Unabhängig dessen gilt grundsätzlich, dass Eingriffe in Waldflächen entsprechend ausgeglichen werden müssen.
B9	Artenschutz	Lt. Ihrem Artenschutzbeauftragten ist die Variante A wegen dort lebender Laubfrösche nicht möglich. Ich bin hier aufgewachsen und kann behaupten, dass es auch vor 50 Jahren hier nie Laubfrösche gab und auch heute nicht gibt. Mit diesem vorgeschobenen Argument soll die Variante verhindert werden zu Lasten der Bürger im Haslach.	Im Zuge der neu durchgeführten faunistischen Kartierungen wurden im angesprochenen Bereich nördlich der Alten Ziegelei neben anderen Amphibien auch Kreuzkröten erfasst und die Funde fotografisch dokumentiert. Nachdem während verschiedener Begehungen auch mehrere Jungtiere gefunden wurden, ist davon auszugehen, dass es sich dabei um eine stabile, reproduzierende Population handelt. Als Tier des Anhangs IV der FFH-Richtlinie gilt die Kreuzkröte als streng geschützte Art i.S.d. Bundesnaturschutzgesetzes (vgl. § 7 Abs. 2 Nr.13 und 14 BNatSchG). Insofern gilt es, die Zugriffsverbote nach § 44 BNatSchG zu berücksichtigen. Eine Inanspruchnahme des Lebensraums ist daher nur in begründeten Fällen und bei Nichtvorliegen zumutbarer Alternativen möglich. Es wird daher geprüft, ob die Varianten B und C zumutbare Alternativen i.S.d. BNatSchG darstellen.
B12	Kreuzkröte	Kann jemand ernsthaft glauben, dass die Kreuzkröte bei den vorgesehenen Bauarbeiten für Variante B oder C nicht doch verschwinden wird?	Vor einer möglichen Inanspruchnahme des Kreuzkrötenhabitates sind vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (sogenannte CEF-Maßnahmen) zum Erhalt der Population vorzusehen. Der Erfolg der Maßnahmen ist festzustellen. Erst im Anschluss daran kann das Habitat in Anspruch genommen werden. Es ist weiterhin nicht auszuschließen, dass es durch die Varianten B oder C nicht auch zu Störungen der Kreuzkröte kommen kann. Dies ist in der weiteren Planung (Entwurfsplanung) im Rahmen des Artenschutzbeitrages näher zu prüfen. Nichtsdestotrotz sind die Varianten B und C für die Kreuzkröte günstiger, da sie, im Gegensatz zu Variante A, das Biotop nicht baulich in Anspruch nehmen.
B16	Flächenversiegelung	Seit Jahren nimmt die Versiegelung von Flächen deutlich zu, ohne dass die Bevölkerung entsprechend gewachsen wäre. Jede Versiegelung ist schlecht für das	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.



	<p>Mikroklima, das Grundwasser etc. Selbst zu Stoßzeiten ist der Verkehrsfluss nicht so stark reduziert, als dass es diesen Straßenbau mit den ganzen negativen Einflüssen auf die Natur rechtfertigt.</p> <p>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.</p> <p>Im Zuge der weiteren Planung gilt es nun, die Belange des Arten- und Naturschutzes zu berücksichtigen und nachteilige Auswirkungen so gut es geht zu vermeiden und zu minimieren. Für unvermeidbare Auswirkungen wird entsprechend der rechtlichen Vorgaben ein Ausgleichskonzept bestehend aus verschiedenen Maßnahmen erarbeitet und fachlich mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Mit Planfeststellung ist die Umsetzung dieses Konzepts rechtlich verpflichtend.</p> <p>Dabei gilt auch die Maßgabe das Schutzgut Boden zu schonen und den Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten. Das Schutzgut ist dabei auch Teil der Umweltverträglichkeitsstudie zur Variantenabwägung. In der Entwurfsplanung wird darüber hinaus ein Bodenschutzkonzept erstellt.</p> <p>Bezüglich der Bevölkerungsentwicklung, der Wirtschaftsleistung sowie insbesondere der langfristigen Entwicklung des Verkehrsaufkommens, ist auch nach der neusten „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“ des Bundes von einer weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens auszugehen. Mehr Informationen hierzu erhalten Sie auf der Seite BMDV: BMDV - Wissing: „Verkehr in Deutschland wird zunehmen“ (bund.de)</p>
<p>B17 Erdüberlastungstag</p>	<p>Der Tag an dem Deutschland die Ressourcen verbraucht hat, die die Erde in einem Jahr produzieren kann, lag 2022 bereits Anfang Mai! In den 1970er Jahren lag die</p> <p>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. Dabei ging auch das Thema CO2 in die Überlegungen ein.</p>



		<p>ser Tag noch im Dezember. Diese Straße wird diese Bilanz weiter verschlechtern. Wann begreifen wir, dass wir so nicht weitermachen können? Industrie/ Ressourcenverbrauch - auch beim Straßenbau/ individuelle Entscheidungen, alles sollte nachhaltiger gedacht werden. Wenn wir die Erde weiterhin in diesem Tempo ausbeuten, kann das nur katastrophal enden.</p>	<p>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.</p> <p>Im Rahmen aller Planungsphasen sind wir an die jeweils gültigen Gesetze und Richtlinien zur Berücksichtigung des Klimaschutzes gebunden.</p>
B20	Lärm	<p>Vor wenigen Jahren war in der ehemaligen Halle des Ziegelwerks ein Trainingsgelände für Motokross eingerichtet. Schon dieser Lärm war bei geöffneten Dachluken dieser Halle im ganzen Haslach zu hören. Was blüht uns dann erst mit dem Lärm der Straße Tag und Nacht?</p>	<p>Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
B21	natürlicher Wasserspeicher	<p>In diesem Wald steht auch nach langer Trockenheit im Hochsommer noch Wasser. Ein natürlicher Wasserspeicher, bei Regen Hochwasserschutz, bei Trockenheit ein Wasserspeicher. Wird die Trasse hier tiefergelegt, ist diese Funktion nicht mehr vorhanden. Hier ist doch auch der</p>	<p>Wir haben auch im Zuge des sogenannten Scoping-Verfahrens bereits von den zuständigen Behörden einige Hinweise zu den hydrogeologischen Randbedingungen vor Ort erhalten.</p> <p>In der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung), sind dazu ein hydrogeologische Untersuchungen vorgesehen.</p>



	<p>Trinkwassereinzugsbereich mindestens eines Hofes. Haben wir nicht vom Ahrtal schon gelernt, dass die Natur reagiert, auch wenn es nicht in das Konzept des Immer-Weiter-So passt?</p>
<p>B23</p> <p>Nur mit Tempolimit!</p> <p>Der Lärm der Reifen übertrifft bei höheren Geschwindigkeiten schnell den Motorenlärm. E-Autos sind deutlich schwerer, also wahrscheinlich bei höherer Geschwindigkeit noch lauter. Daten? Wenn schon Straße, dann nur mit gutem Lärmschutz! Bestehende Straßen mit Lärmschutz und anderer Verkehrsführung, z.B. Kreisverkehren wären womöglich deutlich billiger und auf jeden Fall besser für Menschen in Haslach und Wöschhalde sowie die Natur.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Das Bestandsnetz entspricht dabei nicht den Anforderungen an eine Straße mit hoher Verbindungsfunktion, wie beim Lückenschluss. Ein Umbau des Bestandsnetzes stellt daher keine gleichwertige Alternative zum Lückenschluss dar.</p> <p>Bezüglich des Themas Lärm, 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.). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>



B26	Lärm	<p>Variante A kommt wegen Kreuzkröte nicht in Frage. Varianten B und C sind genau dort, wo die Umweltverträglichkeitsstudie vom 28.06.2005 Seite 16 attestiert: "Die Gebäudekanten liegen bei allen Varianten ... über dem Grenzwert der BImSchV, die Beeinträchtigungen sind ALS SEHR HOCH zu beurteilen." Sie haben doch alte Landkarten zu Ihrer Hilfe, haben Sie die alten Gutachten nicht? So kann nicht gebaut werden, das ist Zeit- und Geldverschwendung.</p>	<p>Im Zuge der Planungen wird eine aktuelle Umweltverträglichkeitsstudie auf Grundlage der jetzigen Randbedingungen erarbeitet.</p> <p>Ergänzend werden im Zuge der Planungen neue Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
B28	Lärm-belästigung	<p>... wenn man unbedingt meint, diese Straße bauen zu müssen, dann nur mit VIEL LÄRMSCHUTZ und GESCHWINDIGKEITSBEGRENZUNGEN und stationären Blitzern, sonst hält sich eh niemand dran.</p>	<p>Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p> <p>Die Überwachung der Geschwindigkeit mit stationären oder temporären Radarkontrollen unterliegt dann bei Bedarf der Zuständigkeit der Polizei und Verkehrsbehörden.</p>
B35	Umweltverträglichkeitsstudie	<p>Die Trasse verläuft westlich bis südwestlich von Obereschach – Hauptwindrichtung. Unser Dorf Obereschach liegt damit in einer „abzugsträgen Mulde“ in eindeutiger</p>	<p>Im Zuge der Planungen werden Schall- und Luftschadstoffuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Eine erste Untersuchung zum Thema Schall ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schall- und Luftimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei</p>



	<p>Smoglage und Emissionen können damit nicht abfließen. Deshalb bitten wir dringend bei der Umweltverträglichkeitsstudie im Abschnitt Fläche (dort besonders Aspekt Lärm) und Klima und Luft diesen Aspekt besonders zu berücksichtigen und zu untersuchen.</p>	<p>nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
B47	<p>Klimakatastrophe?</p> <p>Es ist ökologischer Unsinn in unserer Zeit noch Straßen zu bauen, die zwangsläufig zu mehr Verkehr und schädlichen Abgasen führen. Die Zerstörung von wichtigen Erholungsgebieten ist in keiner Weise zu rechtfertigen. Auf Kosten von Tausenden Anwohnern wird für eine kleine Wirtschaftslobby die Umwelt zerstört. Wo bleibt die Unterstützung der Grünen ???</p>	<p>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.</p> <p>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. Im Zuge der weiteren Planung gilt es nun, die Belange des Arten- und Naturschutzes zu berücksichtigen und nachteilige Auswirkungen so gut es geht zu vermeiden und zu minimieren. Für unvermeidbare Auswirkungen wird entsprechend der rechtlichen Vorgaben ein Ausgleichskonzept bestehend aus verschiedenen Maßnahmen erarbeitet und fachlich mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Mit Planfeststellung ist die Umsetzung dieses Konzepts rechtlich verpflichtend.</p>



B48	Lebensraum Fledermaus	Hier leben Fledermäuse. Die Art müsste noch bestimmt werden. Sie können bei Morgen- und Abenddämmerung gesehen werden. Beobachtet bei Spaziergängen zur Wöschhalde.	In den Jahren 2019 und 2020 wurden umfassende faunistische Erhebungen durchgeführt. Der Kartierbericht ist auf unserer Projekthomepage unter „Informieren Sie sich / Weitere Infos und Planungsunterlagen / Planungsunterlagen“ oder unter nachstehenden Link abrufbar. Cloud-Link: Ergebnisse der umweltfachlichen Kartierungen Die im Untersuchungsraum vorkommenden Fledermausarten sind damit bekannt. Sie werden in der Planung entsprechend berücksichtigt.
B49	8.000 Einwohner in der Wöschhalde	Lärmbelästigung rund um die Uhr Naherholungsgebiet wird genommen	Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä.). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten. Da bei allen Varianten der nördlich von Haslach/Wöschhalde gelegen Bereich Guggenbühl betroffen sein wird, wird sich ein Eingriff in das Naherholungsgebiet im vorliegenden Fall nicht vermeiden lassen. Dabei wird das Naherholungsgebiet in seiner Funktion beeinträchtigt, ist jedoch grundsätzlich weiterhin nutzbar. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen. Eine mögliche Trenn- und Isolationswirkung durch die Neubautrasse wird durch eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes mit neuen Über- und Unterführungen kompensiert. Die genaue Umsetzung wird mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, näher betrachtet. Im Zuge dieser werden wir zudem mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.
B50	NEIN!!!	Der geplante Neubau dieser Straße ist aus Umweltschutzgründen eine Katastrophe und dürfte überhaupt nicht gebaut werden!! Sollten	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



	<p>sich aber doch die Uneinsichtigen, denen die Zukunft der Welt und des Klimas egal ist, durchsetzen, müssen die Bewohner von Haslach und der Wöschhalde geschützt werden. Die Straße muss sehr weit von den Häusern entfernt sein und nach dem besten Lärmschutzkriterien gebaut werden. Am besten untertunnelt!</p> <p>Straße, Schiene und Wasser – die für eine leistungsfähige Infrastruktur erforderlichen Maßnahmen ermittelt.</p> <p>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.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden dabei auch Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
<p>B51</p> <p>Lärm-belästigung der Anwohnerschaft</p>	<p>Lärm macht krank! Für die dauerhafte Lärmbelästigung der B523 werden auch Schallschutzmauern/Maßnahmen zur Lärmreduktion nicht ausreichen!</p> <p>Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
<p>B52</p> <p>Erhöhte Lärmbelästigung</p>	<p>Das Wohngebiet Haslach ist durch die aktuelle B33 schon durch Verkehrslärm belastet. Laut prognostizierten Verkehrszahlen (Präsentation an der Infoveranstaltung) wird der Verkehr auf der B33, sowie der B523 weiter zunehmen. Daher kommt der Lärm</p> <p>Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>



dann von zwei Seiten. Zusätzlich gibt es eine Lärmbelästigung durch die Industrie im Industriegebiet Vockenhausen.

Trassen- & Verkehrsführung

Nummer	Titel	Inhalt	
B8	Tunnel- lösung	Richtig wäre hier eine Tunnellösung wie in der Weiterführung bei Hornberg, Schiltach, Hausach bereits realisiert. Da für dieses Projekt ja scheinbar viel Geld vorhanden zu sein scheint, wäre damit doch Allen geholfen. Was nützt aber diese schnelle Verbindung, wenn ab Mönchweiler der Verkehr jetzt schon nur noch zähflüssig läuft und ein Ausbau bis nach St. Georgen nicht möglich ist?	<p>Eine Tunnellösung ist im Vergleich zu einer oberirischen Trassenführung mit deutlich höheren Investitions-, Betriebs- und Unterhaltungskosten verbunden. Eine entsprechende Lösung kommt daher nur in Betracht, wenn eine oberirische Trassenführung technisch nicht umsetzbar ist oder andere Randbedingungen eine Tunnellösung zwingend erfordern.</p> <p>So liegen die angeführten Orte Hornberg, Schiltach und Hausach jeweils in Tallage und erstrecken sich bis an die angrenzenden Hänge. Im Falle dieser Ortschaften war daher aus topografischen Gründen die Führung der Trasse mit einem Tunnelabschnitt die geeignetste Lösung.</p>
B24	Nein zur Anbin- dung	Gut finde ich, dass keine Anschlüsse (Obereschach und Nordstetten) auf die B523 geplant werden, da dies den Verkehr in Villingen sehr negativ (Obereschacher Str.) beeinflussen würde.	-
B25	Ja zur Anbin- dung	Die Obereschacher Straße würde zwar mehr belastet werden, andere Straßen, wie z.B. der Nordring oder die Wieselsberger Straße aber entlastet. Irgendwo muss der Verkehr hin. Also sinnvoll verteilen. Aber	<p>Für die Abwägung von Anschlüssen gilt es immer eine Vielzahl von Aspekte zu betrachten.</p> <p>Von maßgeblicher Bedeutung für die Abwägung ist dabei die Charakteristik der B 523 als 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. Mit dieser Bedeu-</p>



	<p>Straßen ohne Anschluss, wie sinnlos ist das denn?</p>	<p>tung sind auch eine Reihe an planerischen Vorgaben und Randbedingungen verbundenen. So gilt es unter anderem einen Knotenpunkt Abstand 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.</p> <p>Ein verkehrlicher Mehrwert, der die beiden Anschlüsse bei diesen Gegebenheiten rechtfertigen würde, konnte mit der Verkehrsuntersuchung nicht nachgewiesen werden.</p>
B29	<p>Anschlüsse sind notwendig</p> <p>Es ist ein Trugschluss zu glauben, dass die beiden Anschlüsse mehr Verkehr nach Obereschach oder Weilersbach bringen. Wenn jemand zur A81 oder nach St.Georgen will, muss weitere Strecken fahren. Der Obereschacher belastet Weilersbach usw. Mit Anschluss ist er direkt auf der B523. D.h. die Anschlüsse sorgen für eine bessere Entlastung und nicht umgekehrt.</p>	<p>Grundsätzlich ist es richtig, dass mehr Anschlüsse auch mehr Verkehr auf eine Straße wie im vorliegenden Fall die B 523 bringen. Dies steht unter anderem jedoch immer in Konkurrenz zum Verkehrsfluss der höherwertigen Straße sowie weiteren Aspekten.</p> <p>Von maßgeblicher Bedeutung für die Abwägung ist dabei die Charakteristik der B 523 als 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. Mit dieser Bedeutung sind auch eine Reihe an planerischen Vorgaben und Randbedingungen verbundenen. So gilt es unter anderem einen Knotenpunkt Abstand 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.</p> <p>Ein verkehrlicher Mehrwert, der die beiden Anschlüsse bei diesen Gegebenheiten rechtfertigen würde, konnte mit der Verkehrsuntersuchung nicht nachgewiesen werden.</p>
B34	<p>Trassenführung</p> <p>Tieferlegung der Straße im Naherholungsgebiet zwischen Nordstetten und Mönchweiler. Der Ortschaftsrat Obereschach nimmt Bezug auf die Ausführungen zum Abschnitt Klima und Luft.</p>	<p>Die genaue Planung der Trassenführung des Lückenschlusses in Lage und Höhe wird vertieft mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auf Basis der dann weiterzufolgenden Varianten ausgearbeitet.</p> <p>Im Zuge dessen werden wir auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p>



B42	Auffahrt hier????	Falls doch eine Auffahrt geplant wird, dann bitte neben dem Industriegebiet, also westlich der Obereschacherstraße und nicht 20m neben dem Wohngebiet mit maximaler Waldzerschneidung...	-
B46	Wohngebiet wird von der Straße eingekesselt	-	-



Meinungen zur Straße

Nummer	Titel	Inhalt
B27	Keiner will...	<p>... diese Straße auf "seiner" Seite des Hügels haben. Das dürften insgesamt um die 10000 betroffene Menschen sein. Der Bau dieser Straße wurde schon vor 40 Jahren geplant. Aber auch ohne diese Straße kam es nicht zum Niedergang der Villingen oder St. Georger Industrie. Die Lebensqualität hingegen war gut.</p>
B31	Anschlüsse	<p>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.</p> <p>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.</p>
		<p>Ich hoffe doch, dass Sie zu Ihrem Wort stehen, hier keine Anbindung zu realisieren, wie im Dezember bei der Anhörung öffentlich bekannt gegeben. Wenn nicht hätte das Haslach den Zu- laufverkehr von Villingen und den Autobahnzubringer zu verkraften- will das unser OB mit Industrie und Landrat? - aber diese Personen müssen ja nicht hier leben.</p>
		<p>Ein Anschluss der L 178 (Obereschacher Straße) an die B 523 ist in den weiteren Planungen nicht vorgesehen.</p>



<p>B36</p> <p>Gut! Kein An- schluss!</p> <p>Haslach Wösch- halde leidet sowieso am meisten unter dieser Straße: Z.B.: Zerstörung des ein- zigen Naherho- lungsgebietes! Ein Anschluss hier würde auf der Ober- eschacher Straße erheblich mehr Ver- kehr verursachen und damit noch zu- sätzlich mehr Lärm für das Wohngebiet bringen. Die Wei- lersbacher sollten auch an uns Bewoh- ner im Haslach den- ken! Für uns am besten: Keine B 523 neu!!!!</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Im Zuge der weiteren Planung gilt es nun, die Belange des Arten- und Naturschutzes zu berücksichtigen und nachteilige Auswirkungen so gut es geht zu vermeiden und zu minimieren. Für unvermeidbare Auswirkungen wird entsprechend der rechtlichen Vorgaben ein Ausgleichskonzept bestehend aus verschiedenen Maßnahmen erarbeitet und fachlich mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Mit Planfeststellung ist die Umsetzung dieses Konzepts rechtlich verpflichtend.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
<p>B41</p> <p>Wohn- gebiete, die eine bessere Lebens- qualität bieten</p> <p>scheinen nicht erwünscht zu sein. Zu- mindest nicht von unserem Oberbür- germeister. Am Wo- chenende Lärm durch Motokross einschließlicher Techno-Beschallung über mehrere Stun- den, nachts Stabag- Maschinengetöse,</p>	<p>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.</p> <p>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</p>



<p>einschließlich ener- vierender Piepsge- räusche, immer wie- der Gestank vom Teerwerk, so dass man die Fenster - auch im Sommer - besser zulässt, weil sonst alles riecht, als hätte man es in ein Diesel-Teerbad- gemisch einge- weicht. Dafür: kein Lebensmittelge- schäft in Haslach o- der Wöschhalde, keine Post, kein Kin- derarzt in ganz Vil- lingen, der noch Kinder aufnimmt, kein Gynäkologe, der neue Patientin- nen anschaut.... Da- für eine Bundesstra- ßengabel um diese Wohngebiete. Hauptsache die In- dustrie ist glücklich. Wen interessieren schon so Banalitä- ten wie leben und wohnen. Natürlich kann man argumen- tieren, dass das ja GAAAANZ andere Themen sind und nichts mit der B523 zu tun hat. Dem möchte ich wider- sprechen: letztend- lich sind es alles un- sere Steuergelder, die von unseren Parlamenten auch anders im Haushalt verteilt werden könnten. Man kann</p>	<p>mit Einordnung in den sogenannten "vordringlichen Be- darf" anerkannt. Damit besteht der - politisch legiti- mierte - gesetzliche Planungsauftrag zum Bau der Straße. Das Regierungspräsidium ist nun im Zuge der Bundesauftragsverwaltung mit der Planung beauftragt.</p>
---	---



	<p>bei endlichen Ressourcen mehr Geld in das Gesundheitssystem stecken, wenn man dieses Geld nicht in eine Straße investiert, deren Nutzen in keinerlei Relation zu dem gewaltigen Schaden an Natur und Mensch steht.</p>	
<p>B43</p> <p>Anschluss 20 Meter vom Wohngebiet entfernt?</p>	<p>Man braucht die B 523 insgesamt nicht: horrenden Kosten; Lärmbelastung (durch Umweltgutachten bestätigt) und dann noch ein Anschluss 20 Meter vom Wohngebiet Haslach entfernt? Zusätzlich Lärm auf der Obereschacher Straße. Was will man den Menschen im Haslach noch zumuten?</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Ein Anschluss der L 178 (Obereschacher Straße) an die B 523 ist in den weiteren Planungen nicht vorgesehen.</p> <p>Hinsichtlich des Lärmemissionen, 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). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
<p>B44</p> <p>Anschlussstelle</p>	<p>Die Anschlussstelle / Auffahrt direkt neben dem Wohngebiet Haslach macht keinen Sinn. Besser ist eine Abfahrt direkt hinter Conti,</p>	<p>Ein Anschluss der L 178 (Obereschacher Straße) an die B 523 ist in den weiteren Planungen nicht vorgesehen.</p>



<p>damit ist die Abfahrt direkt im Industriegebiet und damit ist eine Verkehrsentschärfung im Wohngebiet Haslach.</p>	
<p>B45</p> <p>Wohngebiet war vor der Autobahn bereits da</p> <p>Ich lebe schon im Haslach (1966), da war die Autobahn noch gar nicht gebaut. Leider war man in den vergangenen 50 Jahren nicht in der Lage eine vernünftige Verbindung von St. Georgen zur Autobahn zu planen, die Mensch- und Naturverträglich verläuft. Jetzt bleibt nur noch die Brechstange und keiner Hilft den Bürgern von Villingen.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Durch die am 15. Dezember 2022 stattgefundene Dialogveranstaltung konnte die Bürgerschaft ihre Fragen, Hinweise und Anregungen einbringen. Bis zum 23. Januar 2023 hatten Interessierte zudem die Möglichkeit, Anmerkungen zur Planung im Rahmen einer Online-Beteiligung einzubringen. Diese werden für die weitere Planung ausgewertet.</p> <p>Im Folgenden gab es im Frühjahr 2023 drei sogenannte „Runde Tische“. Hierbei ging es neben der Vermittlung des Planungsstandes seitens des Regierungspräsidiums Freiburg auch um den Dialog zu speziellen Themen des Projekts. Die Runden Tische waren dabei vielfältig mit Vertreter der Region besetzt.</p>



Cluster – Spezifische Kommentare

Variantenabwägung		
Nummer	Titel	Inhalt
B1	Neue Variante prüfen	<p>Die vorgeschlagene Variante noch nördlicher und Anschluss zwischen Peterzell und Mönchweiler finde ich gut und damit würde der teurere Hochbau am Mönchssee mit 46 Mio. EUR entfallen. Das Geld könnte z.B. für den Nahverkehr eingesetzt werden.</p>
B2	neue Variante prüfen	<p>damit Mönchweiler entlastet würde... könnte man den Anschluss auf der B33 zwischen Peterzell und Mönchweiler, vorbei an Mönchweiler über das Tal des Fischbächle leiten und bei Som-</p>



	<p>mershausen vorbei und nördlich des Gugenbühl wieder auf die geplante Trasse anschließen. Mönchweiler Bürger wehrt euch und unterstützt diese Variante.</p>	<p>auftrag. Eine Ortsumfahrung, die auch Mönchweiler berücksichtigt, liegt außerhalb des Planungsraums und würde zu deutlichen Mehrlängen und Mehrkosten, sowie weiteren umweltfachlichen Eingriffen führen. Diese lassen sich aus dem Projekt nicht rechtfertigen.</p>
B3	<p>alte Variante</p> <p>Warum werden die Varianten 1 - 4 nicht mehr betrachtet. Sind weiter nördlich des Wohngebiets Haslach/Wöschhalde. Damit könnten sich die Bewohner zufriedengeben.</p>	<p>Im Verlauf der Planungsgeschichte wurden zahlreiche Trassenvarianten mit unterschiedlicher Führung ausgearbeitet und der Öffentlichkeit vorgestellt. Zur Entscheidungsvorbereitung wurden aus den planungshistorischen Varianten diejenigen ausgewählt, die das Gesamtspektrum möglichst umfassend abbilden und aus technischer sowie umweltfachlicher Sicht diskussionswürdig und zulassungsfähig sind.</p> <p>Aktuell liegen für den Bereich der alten Ziegelei noch drei grundsätzlich verschiedene Varianten vor (A, B und C).</p> <p>Die Frage welcher Varianten dabei der Vorzug gegeben wird ist Teil der späteren Gesamtabwägung. Die genaue Planung der Trassenführung des Lückenschlusses in Lage und Höhe wird vertieft mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auf Basis der dann weiterzuerfolgenden Varianten ausgearbeitet.</p> <p>Im Zuge dessen werden wir auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p>
B4	<p>Warum werden ältere Varianten nicht weiterverfolgt?</p> <p>Auf alten mir vorliegenden Landkarten (vor 2000) ist der Verlauf deutlich weiter weg vom Haslach eingezeichnet. Der Verlauf ist hier oberhalb der wieder verfüllten Grube des Ziegelwerks eingezeichnet- nur so</p>	<p>Im Verlauf der Planungsgeschichte wurden zahlreiche Trassenvarianten mit unterschiedlicher Führung ausgearbeitet und der Öffentlichkeit vorgestellt. Zur Entscheidungsvorbereitung wurden aus den planungshistorischen Varianten diejenigen ausgewählt, die das Gesamtspektrum möglichst umfassend abbilden und aus technischer sowie umweltfachlicher Sicht diskussionswürdig und zulassungsfähig sind.</p> <p>Aktuell liegen für den Bereich der alten Ziegelei noch drei grundsätzlich verschiedene Varianten vor (A, B und C).</p> <p>Die Frage welcher Varianten dabei der Vorzug gegeben wird ist Teil der späteren Gesamtabwägung. Die genaue</p>



		geht ein möglicher Lärmschutz für den OT Haslach!	Planung der Trassenführung des Lückenschlusses in Lage und Höhe wird vertieft mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auf Basis der dann weiterzuverfolgenden Varianten ausgearbeitet. Im Zuge dessen werden wir auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.
B10	Bevorzugt	Ich würde diese Variante, Variante A, bevorzugen.	-
B11	Anschlussstelle Obereschach	Ortschaftsrat Obereschach begrüßt den Wegfall der ursprünglich vorgesehenen Zu- und Abfahrt.	-
B13	Variante A oder B, Nein zu C	Befürworte die Variante A sowie B, da diese es ermöglichen den Straßenverlauf unterhalb der Anhöhe (Feld oberhalb Haslach /Wöschhalde) zu bringen. Hier wird es interessant, ob eine Überfahrt und Unterführung zur Obereschacher Str. geplant wird.	Aktuell liegen für den Bereich südlich von Obereschach noch drei grundsätzlich verschiedenen Varianten vor (Varianten A, B und C). Die Frage welcher Varianten dabei der Vorzug gegeben wird ist Teil der späteren Gesamtabwägung. Die genaue Planung der Trassenführung in Lage und Höhe wird vertieft mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auf Basis der dann weiterzuverfolgenden Varianten ausgearbeitet. Im Zuge dessen werden wir auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen. Aktuell ist es dabei angedacht, dass die B 523 die L 178 (Obereschacher Straße) unterfährt.
B33	C ist in diesem Bereich die schlechteste Variante	Da am nächsten am Wohngebiet Haslach. B oder A sind nicht viel besser. Der Straßenverlauf sollte über die ganze Länge, im Bereich Haslach, aus	Aktuell liegen für den Bereich südlich von Obereschach noch drei grundsätzlich verschiedenen Varianten vor (Varianten A- nördlich der alten Ziegelei, Variante B – durch die Alte Ziegelei, Varianten C – südlich der alten Ziegelei). Die Frage welcher Varianten dabei der Vorzug gegeben wird ist Teil der späteren Gesamtabwägung. Die genaue Planung der Trassenführung des Lückenschlusses in Lage und Höhe wird vertieft mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auf Basis der dann weiterzuverfolgenden Varianten ausgearbeitet.



<p>Lärmschutzgründen tiefer gelegt werden.</p>	<p>Im Zuge dessen werden wir auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden zudem Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Auch hier können mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, positive Effekte bringen. Eine erste Untersuchung zum Thema Schall ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
--	---

Anschluss Industriegebiet		
Nummer	Titel	Inhalt
B5	Anbindung Contintenal/Industriegebiet Vockenhausen	<p>Bitte um Prüfung der Anbindung des Industriegebiets Vockenhausens. Durch die starken Arbeitgeber (bspw. Conti) könnte eine Ausfahrt/Auffahrt hier sinnvoll sein.</p> <p>Nachfolgend wird für alle linksstehenden Fragen zum Anschluss des Industriegebietes Vockenhausen gesamthaft Stellung genommen:</p> <p>Die B 523 stellt in Verbindung mit der B 33 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.</p>
B7	unglückliche Planung	<p>Da hat man mit Mühe diese Industriebrache verwertet und die Firma Strabag hier angesiedelt. Und nun ist man in der Streckenführung eingeschränkt und hat auch keinen Platz für eine Abfahrt ins Industriegebiet ohne Wohngebiete lärmäßig zu beeinträchtigen.</p> <p>Mit dem Lückenschluss soll daher eine durchgängige und schnelle Verbindung zwischen der B 33 und der A 81 für den regionalen und großräumigen Verkehr, abseits des städtischen Verkehrsnetzes geschaffen werden.</p> <p>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.</p>



<p>B18</p> <p>Anbindung Industriegebiet Vockenhausen</p>	<p>Wie sollen LKWs die von der A81 kommen in eines der größten Industriegebiete Villingen kommen. Über die Kreuzung am Berliner Platz ???</p>	<p>Ein direkter Anschluss des Industriegebiet Vockenhausen an die B 523 ist in den aktuellen Planungen nicht vorgesehen. Das Gewerbegebiet soll, wie bisher, über den Anschluss B 33 / Berliner Straße an das Bundesnetz angebinden werden und kann von dort aus weiter Richtung B 523 gelangen. Die bestehende Situation am Anschluss B 33 / Berliner Straße wird dabei aktuell von vielen als nicht zufriedenstellend angesehen. Gemeinsam mit der Stadt Villingen-Schwenningen werden wir den bestehenden Anschluss daher, losgelöst vom Lückenschluss, bereits vorab näher untersuchen.</p>
<p>B22</p> <p>Anschluss nötig</p>	<p>Dieser Anschluss ist zwingend nötig als Anschluss ins Industriegebiet.</p>	
<p>B39</p> <p>Anschluss benötigt</p>	<p>Industriegebiet und Wohngebiet bitte weiterhin an B523 anschließen. Wo ist die Logik, gerade ein Industriegebiet nicht anzuschließen? Auch werden alle Straßen in VS Richtung Autobahn massiv entlastet. Z.B. der morgendliche/ abendliche Stau auf B33 und der Richtung aktueller B523</p>	
<p>B40</p> <p>Industriegebiet</p>	<p>Bisher war immer hier eine Abfahrt geplant. Jetzt bekommen wir einfach & „wird nicht weiter verfolgt“ vorgelegt. Hat jemand mal die Industrie gefragt was hier an Infrastruktur notwendig ist ? Kommen mir langsam vor wie</p>	



	<p>"Schaffe und erhalte Arbeitsplätze & zahle Steuern" Welche Voraussetzungen dafür benötigt werden wird nicht mal abgefragt!</p>
--	---

Fragen			
Nummer	Titel	Inhalt	Antwort
B14	Lärmgutachten	<p>Warum wurde bei der Vorstellung des Projektes im Dezember kein aktuelles Lärmgutachten vorgestellt? Vor ich eine Trasse vorschlage, sollten doch erst die notwendigen Grundlagen erstellt worden sein, oder?</p>	<p>Ein Lärmschutzgutachten ist Teil der aktuellen Vorplanungen. Als Grundlage hierfür bedarf es jedoch zunächst der zu untersuchenden Trassen sowie insbesondere der entsprechenden Verkehrszahlen.</p> <p>Aus Grund der vielen Thematiken vor Ort, haben wir es bereits Ende 2022 als erforderlich angesehen bereits zum damaligen Stand frühzeitig öffentlich über die Planungen zu informieren und die Hinweise der Bevölkerung aufzunehmen.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden nun noch Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p> <p>Die Ergebnisse sind Grundlage für die Gesamtabwägung von Varianten (z.B. Varianten A, B, C im Bereich der Alten Ziegelei). Die Ergebnisse werden im Rahmen der nächsten Öffentlichkeitsveranstaltung, zum Ende der Vorplanung, vorgestellt.</p>



<p>B15</p>	<p>Lärmschutz</p>	<p>Warum wurden frühere Planungen dieser Straße in Richtung Obereschach und Sommertshausen nicht weiterverfolgt. Wurde hier schon von seitens Obereschach dafür gesorgt, dass diese Trassen wegen dem zu erwartenden Lärm geändert werden?</p>	<p>Im Verlauf der Planungsgeschichte wurden zahlreiche Trassenvarianten mit unterschiedlicher Führung ausgearbeitet und der Öffentlichkeit vorgestellt. Zur Entscheidungsvorbereitung wurden aus den planungshistorischen Varianten diejenigen ausgewählt, die das Gesamtspektrum möglichst umfassend abbilden und aus technischer sowie umweltfachlicher Sicht diskussionswürdig und zulassungsfähig sind.</p>
<p>B19</p>	<p>Westwindzone...</p>	<p>Der Wind im Haslach kommt überwiegend aus der nordwestlichen Richtung, zumindest wenn ich die Schlagwetterseite meines Hauses betrachte. Das heißt leider auch, dass der ganze Lärm und Dreck dieser Straße ins Haslach geweht wird. Was machen Sie dagegen?</p>	<p>Im Zuge der Planungen werde Schall- und Luftschadstoffuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Eine erste Untersuchung zum Thema Schall ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schall- und Luftimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p> <p>Die Berechnungen erfolgen dabei nach den neuesten Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19). Wind sowie Temperaturinversionen werden entsprechend berücksichtigt.</p>
<p>B30</p>	<p>Lärmschutz</p>	<p>Wie wollen Sie hier einen Lärmschutz realisieren? Die Querung liegt in Windrichtung und zudem nur ca. 180m von den ersten Häusern vom OT Haslach entfernt-eine Frechheit!</p>	<p>Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä.). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p> <p>Die Berechnungen erfolgen dabei nach den neuesten Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19). Wind sowie Temperaturinversionen werden entsprechend berücksichtigt.</p>



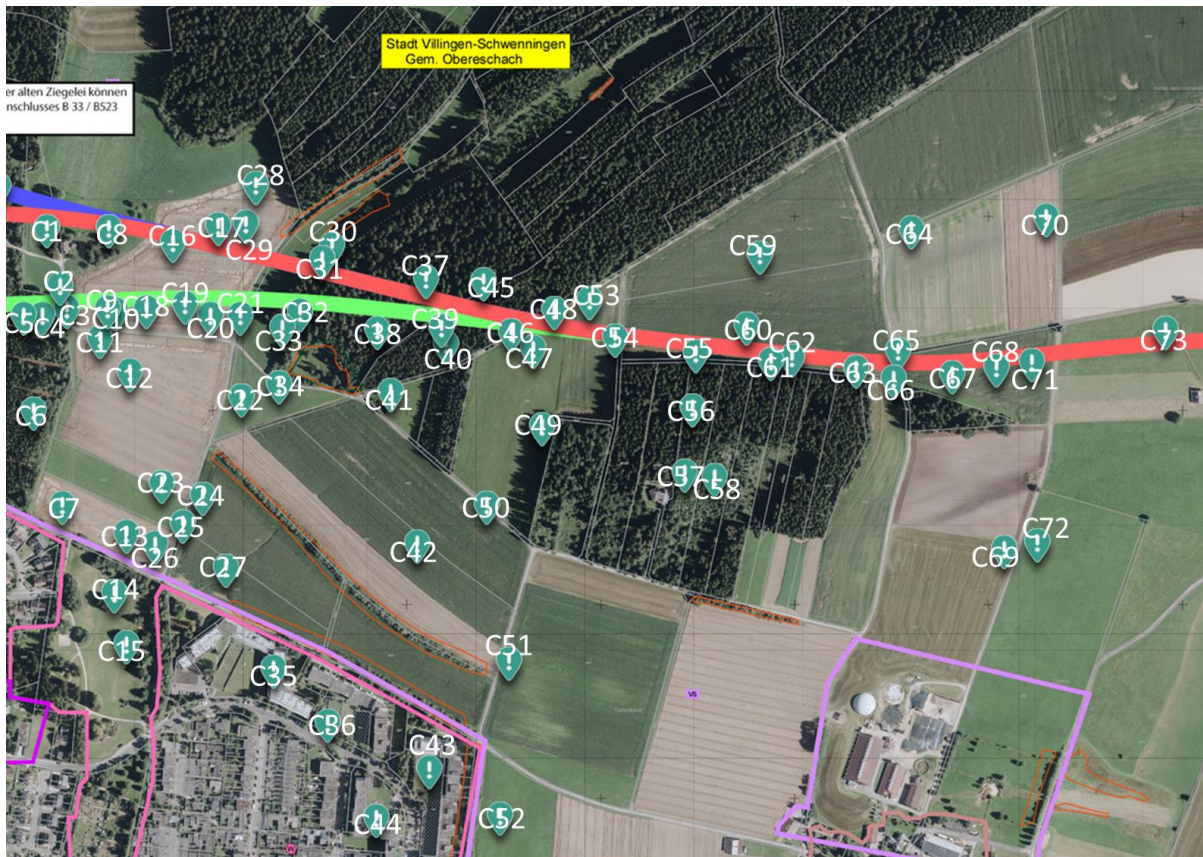
B32	Villingen	Wie wird Villingen an die B523 angeschlossen?	Der Verkehr von Villingen wird nach aktuellem Stand über zwei Anschlüssen mit der B 523 verknüpft. Einerseits im Westen (Bereich des Mönchsees) mit einem Anschluss der B 33, die als Bündelungsachse für den Verkehr aus Villingen dient sowie mit einem weiteren Anschluss der Querspange im Osten des Lückenschlusses. Hier wird der Verkehr gebündelt über den Nordring zu B 523 geführt.
B37	Wieso entfällt dieser Anschluss	Völlig unverständlich, dass dieser Anschluss nicht weiterverfolgt wird, der bereits mit den beiden Kreiseln alle Voraussetzungen als Zufahrt nach Villingen und ins Industriegebiet erfüllt. Nach aktueller Planung würde in Weilersbach doch genau das geschehen, was der Obereschacher Ortsvorsteher für seinen Ort befürchtet, aller Verkehr durch einen Ort. Mit diesem Anschluss würde sich die Verkehrslast durch das Hinterland deutlich besser auf alle 3 Anschlüsse verteilen.	<p>Für die Abwägung von Anschlüssen gilt es immer eine Vielzahl von Aspekte zu betrachten.</p> <p>Von maßgeblicher Bedeutung für die Abwägung ist dabei die Charakteristik der B 523 als 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. Mit dieser Bedeutung sind auch eine Reihe an planerischen Vorgaben und Randbedingungen verbundenen. So gilt es unter anderem einen Knotenpunktabstand 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.</p> <p>Ein verkehrlicher Mehrwert, der die beiden Anschlüsse bei diesen Gegebenheiten rechtfertigen würde, konnte mit der Verkehrsuntersuchung nicht nachgewiesen werden.</p> <p>Weilersbach erfährt dabei eine deutliche verkehrliche Entlastung. Der Prognose-Nullfall (ohne die Maßnahme) sagt für 2040 eine Belastung von 9.800 Kfz/24h in der Ortsdurchfahrt von Weilersbach voraus. Im Planfall J (mit der Maßnahme) reduziert sich die Belastung auf 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 vom Durchgangsverkehr entlastet. Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer Projekthomepage veröffentlicht.</p>



<p>B38</p> <p>Warum wird dieser Anschluss nicht weiter verfolgt - ein schwerer Fehler!</p> <p>Wie soll der Verkehr des Industriegebietes Vockenhausen eingebunden bzw. wohin sollen die LKWs geleitet werden!? Statt den Verkehr aus der Stadt hinauszuleiten, wird Villingen stärker belastet, damit steht der Sinn der Trasse ohne diesen Anschluss, absolut zur Disposition. Chancen werden vergeben, das ist mehr als schade!!!</p>	<p>Die B 523 stellt in Verbindung mit der B 33 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.</p> <p>Mit dem Lückenschluss soll daher eine durchgängige und schnelle Verbindung zwischen der B 33 und der A 81 für den regionalen und großräumigen Verkehr, abseits des städtischen Verkehrsnetzes geschaffen werden.</p> <p>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.</p> <p>Ein direkter Anschluss des Industriegebiet Vockenhausen an die B 523 ist in den aktuellen Planungen nicht vorgesehen. Das Gewerbegebiet soll, wie bisher, über den Anschluss B 33 / Berliner Straße an das Bundesnetz angebunden werden und kann von dort aus weiter Richtung B 523 gelangen. Die bestehende Situation am Anschluss B 33 / Berliner Straße wird dabei aktuell von vielen als nicht zufriedenstellend angesehen. Gemeinsam mit der Stadt Villingen-Schwenningen werden wir den bestehenden Anschluss daher, losgelöst vom Lückenschluss, bereits vorab näher untersuchen.</p>
--	---



Cluster C – Haslach / Wöschhalde



Umwelteinflüsse, Lärm

Nummer	Titel	Inhalt
C1	Nur mit Tempolimit!	<p>Der Lärm der Reifen übertrifft bei höheren Geschwindigkeiten schnell den Motorenlärm. E-Autos sind deutlich schwerer, also wahrscheinlich bei höherer Geschwindigkeit noch lauter. Daten? Wenn schon Straße, dann nur mit gutem Lärmschutz! Bestehende Straßen mit Lärmschutz und anderer Verkehrsfüh-</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Das Bestandsnetz entspricht dabei nicht den Anforderungen an eine Straße mit hoher Verbindungsfunktion, wie beim Lückenschluss. Ein Umbau des Bestandsnetzes</p>



	<p>rung, z.B. Kreisverkehren wären womöglich deutlich billiger und auf jeden Fall besser für Menschen in Haslach und Wöschhalde sowie die Natur.</p>	<p>stellt daher keine gleichwertige Alternative zum Lückenschluss dar.</p> <p>Bezüglich des Themas Lärm, 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). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
<p>C3</p> <p>Umweltverträglichkeitsstudie</p>	<p>Die Trasse verläuft westlich bis südwestlich von Obereschach – Hauptwindrichtung. Unser Dorf Obereschach liegt damit in einer "abzugsträgen Mulde" in eindeutiger Smoglage und Emissionen können damit nicht abfließen. Deshalb bitten wir dringend bei der Umweltverträglichkeitsstudie im Abschnitt Fläche (dort besonders Aspekt Lärm) und Klima und Luft diesen Aspekt besonders zu berücksichtigen und zu untersuchen.</p>	<p>Im Zuge der Planungen werden Schall- und Luftschadstoffuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Eine erste Untersuchung zum Thema Schall ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schall- und Luftimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
<p>C7</p> <p>Lärmbeeinträchtigung der Anwohnerschaft</p>	<p>Lärm macht krank! Für die dauerhafte Lärmbeeinträchtigung der B523 werden auch Schallschutzmauern/Maßnahmen zur Lärmreduktion nicht ausreichen!</p>	<p>Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>



C10	Schalltechnische Voruntersuchung	Bei der schalltechnischen Voruntersuchung wird Obereschach bisher nicht berücksichtigt. Der Ortschaftsrat Obereschach bittet dringend, unser Dorf in diese Untersuchung einzubeziehen.	Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Dabei wird auch Obereschach in den Untersuchungen berücksichtigt. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.
C13	Lebensraum Fledermaus	Hier leben Fledermäuse. Beobachtet bei Morgen- und Abendspaziergängen zur Wöschhalde. Die Art konnte ich leider nicht bestimmen.	In den Jahren 2019 und 2020 wurden umfassende faunistische Erhebungen durchgeführt. Der Kartierbericht ist auf unserer Projekthomepage unter „Informieren Sie sich / Weitere Infos und Planungsunterlagen / Planungsunterlagen“ oder unter nachstehenden Link abrufbar. Cloud-Link: Ergebnisse der umweltfachlichen Kartierungen Die im Untersuchungsraum vorkommenden Fledermausarten sind damit bekannt. Sie werden in der Planung entsprechend berücksichtigt.
C14	Ausgewiesenes Feuchtbiotop	Bei der Stadt ist diese Wiese als Feuchtbiotop ausgewiesen und unterliegt den dafür geltenden Richtlinien. Straßenbau/ Verdichtung bringen dieses Gleichgewicht durcheinander.	Die von der Straße in Anspruch genommenen Biotoptypen werden gemäß gesetzlicher Grundlage ausgeglichen. Besonders hochwertige Biotope sollen – sofern technisch möglich – nicht überplant werden. Eine entsprechende Biotoptypenkartierung als Planungsgrundlage wurde bereits durchgeführt.
C17	Naherholungsbiet Wald	Wie kommen die Familien und Spaziergänger und Sportler in den Wald? Vor allem die Kinder brauchen eine Über/ Unterführung. Sie können die gebauten Indianerhütchen im Wald ansehen - es gibt Kinder dort.	Die Bedürfnisse und Interessen aller Verkehrsteilnehmenden werden in die Planungen mit einbezogen. Das nachgeordnete Wegenetz wird in der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) näher betrachtet. Das Wirtschaftswegenetz, welches auch Fußgängerinnen und Fußgängern sowie dem Radverkehr dient, wird dabei angepasst. Die landwirtschaftlichen Wege werden wieder miteinander verknüpft, Über- und Unterführung neu geschaffen.



<p>C20</p> <p>Lärm- schutz / Umwelt- verträglichkeit</p>	<p>Soll die Variante C weiterverfolgt werden, erwarte ich effektive und sinnvolle Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der Bewohner der Stadtteile Haslach/Wöschhalde. Im Übrigen dürfen diese Maßnahmen auch bei allen anderen Varianten nicht vernachlässigt werden. Insb. der LKW-Verkehr, der über diese Route in die Gewerbegebiete Vockenhäuser/Ifänge gelangen wird, ist hier zu berücksichtigen.</p> <p>Warum heute in Zeiten des Klimawandels eine vollkommen intakte Landschaft (Grünflächen, Wälder, landwirtschaftlich genutzte Flächen) zerschnitten werden soll, nur weil man vor bald 40 Jahren (!!) nicht mit dem vollen Straßenausbau die Gänge kam, ist und bleibt mir vollkommen schleierhaft. Man sollte nie vergessen, dass die ursprüngliche Planung der B523 startete, als</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Im Zuge der weiteren Planung gilt es nun, die Belange des Arten- und Naturschutzes zu berücksichtigen und nachteilige Auswirkungen so gut es geht zu vermeiden und zu minimieren. Für unvermeidbare Auswirkungen wird entsprechend der rechtlichen Vorgaben ein Ausgleichskonzept bestehend aus verschiedenen Maßnahmen erarbeitet und fachlich mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Mit Planfeststellung ist die Umsetzung dieses Konzepts rechtlich verpflichtend.</p> <p>Bezüglich des Themas Lärm, 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 Verkehrszusammensetzung (Pkw/Lkw) wird bei den Berechnungen berücksichtigt. Eine erste Untersuchung ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
---	--	---



	<p>die Gebiete Wöschhalde und Haslach selbst noch weitestgehend Grünflächen waren und heutige Beeinträchtigungen kaum zu erwarten waren. Umweltverträglichkeit sieht definitiv anders aus!</p>	
C27	<p>Emissionen</p> <p>Auch wenn Haslach und Wöschhalde "nur" Stadtteile von Villingen-Schwenningen sind, ohne offiziellen Vertreter bzw. Lobby, bitte ich darum, die Interessen der Bewohnerinnen und Bewohner bezüglich Lärmbelastung und Emissionen bei der Planung zu berücksichtigen.</p>	<p>Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
C38	<p>Lärm-schutz dringend erforderlich</p> <p>Unterhalb dieser Trasse befindet sich das Wohngebiet Wöschhalde mit ca.8000 Einwohnern. Da die Trasse auf dem Bergkamm liegt, breitet sich in dieses Wohngebiet extrem aus. Inakzeptabel</p>	<p>Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p> <p>Hinsichtlich der Topographie, besteht bei einer Führung über den Bergkamm gegebenenfalls auch die Möglichkeit die Trasse teilweise im Einschnitt zu führen. Die genaue Planung der Trassenführung des Lückenschlusses in Lage und Höhe wird dabei vertieft mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auf Basis der dann weiterzuverfolgenden Varianten ausgearbeitet. Im Zuge</p>



		dessen werden wir auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.
C39	Nah Erholung und Wildtiere	<p>Dieses Gebiet gehört zur Erholung der Anwohnenden Bürger und Bürgerinnen. Es sollten Wege bzw. Brücken für Mensch und Tier mitgebaut werden damit man weiterhin das Gebiet zur Naherholung nutzen kann! Danke!</p>
C45	Trasse durch intaktes Waldgebiet	<p>Im Zuge der Planungen gilt es, die Belange des Arten- und Naturschutzes zu berücksichtigen und nachteilige Auswirkungen so gut es geht zu vermeiden und zu minimieren. Für unvermeidbare Auswirkungen wird entsprechend der rechtlichen Vorgaben ein Ausgleichskonzept bestehend aus verschiedenen Maßnahmen erarbeitet und fachlich mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Mit Planfeststellung ist die Umsetzung dieses Konzepts rechtlich verpflichtend.</p> <p>Unabhängig dessen gilt grundsätzlich, dass Eingriffe in Waldflächen entsprechend ausgeglichen werden müssen.</p>
C48	Waldameisen	<p>Sollten durch das Projekt Ameisenkolonien direkt betroffen sein, können diese gegebenenfalls umgesiedelt werden.</p> <p>Zudem können Ameisen von weiteren Ausgleichsmaßnahmen im Zuge des Projekts profitieren (z.B. Waldrandgestaltung).</p>



	dieser Planet nicht mehr bewohnbar ist, hilft die Industrie auch nichts mehr.	
C54	Lärm-schutz für die Bewohner Es sollten in den Bereichen Haslach, Wöschhalde, Nordstetten, Weilersbach auch Lärmschutz Maßnahmen eingeplant und umgesetzt werden!!	Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.
C61	Lebensraum von Wildtieren Der Lebensraum von wild lebenden Tieren wird durch die Straße zerschnitten und macht eine Überquerung für Sie nahezu unmöglich. (Wildunfälle sind unvermeidlich)	Im Untersuchungsraum wurden umfassende Kartierungen von Flora und Fauna durchgeführt, um einen Überblick über die vorkommenden Arten zu erhalten. Basierend darauf können geeignete Maßnahmen vorgesehen werden, um die Zerschneidungswirkung durch die Straße so weit wie möglich zu reduzieren. Das können beispielsweise Durchlässe unter der Straße sein, zu denen die Tiere mit Hilfe entsprechender Leiteinrichtungen automatisch geführt werden. Diese Maßnahmen werden in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden konzipiert.
C62	Ausgleichsmaßnahmen Ausgleichsmaßnahmen anzubieten ist ein scheinheiliges Argument - was nützt uns das, wenn irgendwo was ausgeglichen wird, denn unser intaktes Naherholungsgebiet wird zerstört.	Im Zuge der weiteren Planung gilt es die Belange des Arten- und Naturschutzes zu berücksichtigen und nachteilige Auswirkungen so gut es geht zu vermeiden und zu minimieren. Für unvermeidbare Auswirkungen wird entsprechend der rechtlichen Vorgaben ein Ausgleichskonzept bestehend aus verschiedenen Maßnahmen erarbeitet und fachlich mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Mit Planfeststellung ist die Umsetzung dieses Konzepts rechtlich verpflichtend. Da bei allen Varianten der nördlich von Haslach/Wöschhalde gelegenen Bereich Guggenbühl betroffen sein wird, wird sich ein Eingriff in das Naherholungsgebiet im vorliegenden Fall nicht vermeiden lassen. Dabei wird das Naherholungsgebiet in seiner Funktion beeinträchtigt, ist jedoch grundsätzlich weiterhin nutzbar. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen. Eine mögliche Trenn- und Isolationswirkung durch die Neubautrasse wird durch eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes mit neuen Über- und Unterführungen kompensiert. Die genaue Umsetzung wird mit der



	<p>nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, näher betrachtet. Im Zuge dieser werden wir zudem mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p>
<p>C66</p> <p>Trassenführung B523 tiefer legen! Lärm-schutz!</p> <p>1. Aus Schalltechn. und Lärmschutzgründen sollte die B523 Trassenführung möglichst tief verlegt werden. 2. Zusätzlich sind auch sichere und bedarfsgerechte Überführungen für landw. Fahrzeuge und Radfahrer sowie Fußgänger einzuplanen.</p>	<p>1. Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p> <p>Dabei kann es sich bei der Topographie anbieten die Trasse teilweise auch im Einschnitt zu führen. Die genaue Planung der Trassenführung des Lückenschlusses in Lage und Höhe wird vertieft mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auf Basis der dann weiterzufolgenden Varianten ausgearbeitet. Im Zuge dessen werden wir auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p> <p>2. Die Bedürfnisse und Interessen aller Verkehrsteilnehmenden werden in die Planungen mit einbezogen. Das nachgeordnete Wegenetz wird in der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) näher betrachtet. Das Wirtschaftswegenetz, welches auch Fußgängerinnen und Fußgängern sowie dem Radverkehr dient, wird dabei angepasst. Die landwirtschaftlichen Wege werden wieder miteinander verknüpft, Über- und Unterführung neu geschaffen.</p>



Trassen- & Verkehrsführung

Nummer	Titel	Inhalt	
C4	Trassenführung	<p>Tieferlegung der Straße im Naherholungsgebiet zwischen Nordstetten und Mönchweiler. Der Ortschaftsrat Obereschach nimmt Bezug auf die Ausführungen zum Abschnitt Klima und Luft.</p>	<p>Die genaue Planung der Trassenführung des Lückenschlusses in Lage und Höhe wird dabei vertieft mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auf Basis der dann weiterzuverfolgenden Varianten ausgearbeitet. Im Zuge dessen werden wir auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p>
C6	Anschlussstelle	<p>Die Anschlussstelle / Auffahrt direkt neben dem Wohngebiet Haslach macht keinen Sinn. Besser ist eine Abfahrt direkt hinter Conti, damit ist die Abfahrt direkt im Industriegebiet und damit ist eine Verkehrsentschärfung im Wohngebiet Haslach.</p>	<p>Ein Anschluss der L 178 (Obereschacher Straße) ist in den Planungen nicht vorgesehen.</p>
C11	Trassenführung	<p>Der Ortschaftsrat Obereschach ist mehrheitlich für den Bau der B 523. Er will Eingriffe in die Natur vermeiden, verlorengegangene Ackerflächen ersetzen, den Bau der Straße keine 150 m vom Haslach, 1,5 km von den ersten Häusern in Obereschach.</p>	<p>Wir wissen um die Bedeutung der Maßnahme für die die Wohngebiete Haslach und Wöschhalde. Wir binden daher die Bürgerinitiative „B 523 Nein Danke“, welche mehrheitlich aus Mitgliedern der beiden Wohngebiete Haslach und Wöschhalde besetzt ist, als ein ständiges Mitglied in unsere Runden Tische mit ein.</p> <p>Neben der Dialogveranstaltung der 15. Dezember 2022, haben wir zudem allen Bürgerinnen und Bürgern über unsere Online-Beteiligung die Möglichkeit gegeben Anmerkungen und Hinweise zum Projekt an uns zu richten.</p>



Sonst leiden die Bewohner durch die Wunschstraße des Rates. Wir im Haslach Wöschhalde haben keinen Ortschaftsrat, wir wollen auch kein St. Floriansprinzip. So ein Projekt in der heutigen Zeit ist Wahnsinn. Der OB würde sich gern von uns einladen lassen, die Obereschacher werden von der Stadtverwaltung in ihre Festhalle eingeladen und informiert. Sollen wir das in unseren Wohnzimmern veranstalten oder werden wir vielleicht auch mal eingeladen., wenn man unseren Diskussionsbedarf bei der Veranstaltung am 15.12.22 schon niederbügelt. Wir werden uns weiter gegen diesen Unsinn wehren. Gruß an die Ortschaftsräte



C15	Schlittenberg / Spielplatz	<p>Dieser Park dient im Winter als Rodelberg, ohne Schnee werden die Spielanlagen täglich von vielen Kindern genutzt. Wird das nur noch mit Straßenlärm möglich sein? Wer spielt schon gerne neben einer Bundesstraße.</p>	<p>Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
C16	Topografie	<p>Der Trassenverlauf muss so geplant werden, dass die Trasse hinter dem oberen Guggenbühl, also in Richtung Obereschach gesehen, verläuft. Die Straße würde dann von Haslach und Wöschhalde nicht zu sehen sein und die Lärmschleppe kann sich dann nicht so leicht über das tiefer gelegene Haslach ausbreiten.</p>	<p>Im Verlauf der Planungsgeschichte wurden zahlreiche Trassenvarianten mit unterschiedlicher Führung ausgearbeitet und der Öffentlichkeit vorgestellt. Zur Entscheidungsvorbereitung wurden aus den planungshistorischen Varianten diejenigen ausgewählt, die das Gesamtspektrum möglichst umfassend abbilden und aus technischer sowie umweltfachlicher Sicht diskussionswürdig und zulassungsfähig sind.</p> <p>Aktuell liegen für den Bereich der alten Ziegelei noch drei grundsätzlich verschiedene Varianten vor (A, B und C).</p> <p>Die Frage welcher Varianten dabei der Vorzug gegeben wird ist Teil der späteren Gesamtabwägung. Die genaue Planung der Trassenführung des Lückenschlusses in Lage und Höhe wird vertieft mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auf Basis der dann weiterzuerfolgenden Varianten ausgearbeitet.</p> <p>Im Zuge dessen werden wir auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p>
C19	Trassenführung II	<p>Der Ortschaftsrat Obereschach bittet dringend, die vorgesehene Trasse im Bereich Obereschach abstecken.</p>	<p>Das Regierungspräsidium Freiburg hat es nicht vorgesehen den entsprechenden Bereich abzustecken.</p> <p>Aktuell liegen für den Bereich südlich von Obereschach noch drei grundsätzlich verschiedenen Varianten vor (Varianten A, B und C).</p> <p>Die Frage welcher Varianten dabei der Vorzug gegeben wird ist Teil der späteren Gesamtabwägung.</p>



		<p>Die genaue Planung der Trassenführung des Lückenschlusses in Lage und Höhe wird vertieft mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auf Basis der dann weiterzuverfolgenden Varianten ausgearbeitet. Im Zuge dessen werden wir auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen. Das Abstecken der Trasse würde dabei auch gerade zur Höhenlage der Trasse (Dammlage oder im Einschnitt) keinen entsprechenden Eindruck vermitteln können.</p> <p>Eine Absteckung der Trasse halten wir aus den genannten Gründen daher für nicht zielführend.</p>
C21	Verkehrszahlen	<p>Die genauen Zahlen der Verkehrsuntersuchung haben wir auch auf unserer Projekthomepage veröffentlicht.</p>
C22	Hauptspazierwege	<p>Da bei allen Varianten der nördlich von Haslach/Wöschhalde gelegen Bereich Guggenbühl betroffen sein wird, wird sich ein Eingriff in das Naherholungsgebiet im vorliegenden Fall nicht vermeiden lassen. Dabei wird das Naherholungsgebiet in seiner Funktion beeinträchtigt, ist jedoch grundsätzlich weiterhin nutzbar. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen.</p> <p>Hier finden quasi täglich Völkerwanderungen von Haslachern und Wöschhaldebewohnern statt. Eine Straße macht diese lärmarmen, erholsamen Spazierwege zunichte.</p> <p>Eine mögliche Trenn- und Isolationswirkung durch die Neubautrasse wird durch eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes mit neuen Über- und Unterführungen kompensiert. Die genaue Umsetzung wird mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, näher betrachtet. Im Zuge dieser werden wir zudem mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden zudem Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä.). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>



<p>C23</p> <p>Lärm- und Verkehrsverteilung</p>	<p>Es ist schon interessant, wenn gewisse Leute voraussagen, dass durch die neue Straße die Belastungen ansteigen werden. Es erfolgt lediglich eine Umverteilung, die Belastungen werden zum Teil von der Wieselsberg/Milanstraße abgezogen. Denn keiner kauft zusätzlich ein Auto oder fährt extra hin und her, nur weil es eine neue Straße gibt. Aber bis dahin belasten die Sachsens und Co. die anderen Wohngebiete, wenn sie z.B. zur A81 wollen.</p>
<p>C24</p> <p>Lärm- und Verkehrsverteilung</p>	<p>Es ist nun einmal so, mehr Straßen erzeugen mehr Verkehr. Wir sollten das Gegenteil versuchen. Die Angst, dass Sachse die Straße am Schwalbenhaag Richtung A 81 benützt ist unbegründet. Ich leiste mir den Luxus Bahn zu fahren, bin deshalb die letzten 12 Monate nicht</p>



	einmal mit dem PKW in Richtung A 81 gefahren.	
C26	Naherholungsgebiet Haslach und Wöschhlade sind große Wohngebiete mit mehreren tausend Bewohnern. Für diese ist diese Fläche ein Naherholungsgebiet.	<p>Da bei allen Varianten der nördlich von Haslach/Wöschhlade gelegen Bereich Guggenbühl betroffen sein wird, wird sich ein Eingriff in das Naherholungsgebiet im vorliegenden Fall nicht vermeiden lassen. Dabei wird das Naherholungsgebiet in seiner Funktion beeinträchtigt, ist jedoch grundsätzlich weiterhin nutzbar. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen.</p> <p>Eine mögliche Trenn- und Isolationswirkung durch die Neubautrassen wird durch eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes mit neuen Über- und Unterführungen kompensiert. Die genaue Umsetzung wird mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, näher betrachtet. Im Zuge dieser werden wir zudem mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p>
C30	Vertiefte Straße Beim Verlauf der B523 zwischen Obereschacher Str. und Nordstetten würde ich ein vertiefen der Straße (um somit einen natürlichen Lärmschutz zu erhalten), sowie eine Bepflanzung (Wald, etc.) entlang der Straße (beidseitig zusätzlicher Lärmschutz) befürworten. Wichtig sind auch Fußgänger Übergänge der Wege in diesem Bereich.	<p>Aus topographischen und weiteren Gründen (z.B. Lärm) kann es sich anbieten, die Trasse teilweise auch im Einschnitt zu führen.</p> <p>Die genaue Planung der Trassenführung des Lückenschlusses in Lage und Höhe wird vertieft mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auf Basis der dann weiterzuverfolgenden Varianten ausgearbeitet. Im Zuge dessen werden wir auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p> <p>Im Zuge der Entwurfsplanung wird zudem das Wirtschaftswegenetz, welches auch Fußgängerinnen und Fußgängern sowie dem Radverkehr dient, angepasst. Die landwirtschaftlichen Wege werden wieder miteinander verknüpft, Über- und Unterführung neu geschaffen.</p>



<p>C31</p> <p>Höchste Topografie</p> <p>warum baut man Straßentrassen am höchsten topografischen Punkt!!! Unsinnig macht doch Lärm für alle. Lieber tiefer/nördlich bauen und dann vertieft in der Erde.</p>	<p>Die Trassenführung des Lücken-schlusses ist von vielen Randbedingungen beeinflusst. Bei der Führung über die Anhöhe besteht hinsichtlich des Lärm auch die Möglichkeit die Trasse gegebenenfalls im Einschnitt zu führen. Die genaue Trassenführung in Lage und Höhe wird dabei vertieft mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, ausgearbeitet. Im Zuge dessen werden wir auch mögliche Optimierungsmaß-nahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden zudem Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Auch hier können mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, positive Effekte bringen. Eine erste Untersuchung zum Thema Schall ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
<p>C33</p> <p>Naherholungsgebiet wird zerschnitten</p> <p>In diesem Bereich verläuft ein Fußweg nach Obereschach, der von der geplanten Trasse zerschnitten wird. Ein wunderschönes Naherholungsgebiet, dass von sehr vielen Anwohner genutzt wird, wird zerstört.</p>	<p>Da bei allen Varianten der nördlich von Haslach/Wöschhalde gelegen Bereich Guggenbühl betroffen sein wird, wird sich ein Eingriff in das Naherholungsgebiet im vorliegenden Fall nicht vermeiden lassen. Dabei wird das Naherholungsgebiet in seiner Funktion beeinträchtigt, ist jedoch grundsätzlich weiterhin nutzbar. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen.</p> <p>Eine mögliche Trenn- und Isolationswirkung durch die Neubautrassen wird durch eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes mit neuen Über- und Unterführungen kompensiert. Die genaue Umsetzung wird mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, näher betrachtet. Im Zuge dieser werden wir zudem mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p>



C34

**Wunder-
schöner
Höhenweg**

Bitte Überdenken Sie dieses Straßenbauprojekt noch einmal grundsätzlich. Hier wird einmaliges zerstört. Naherholung pur. Wo sollen denn die Leute aus Wöschhalde und Haslach hin? Ins Auto steigen, um irgendwo Ruhe finden zu können? Lärm macht krank, Waldluft fördert das Immunsystem (vor allem T-Zellen gegen Krebs). Was ist wirklich wichtig?

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.

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.

Im Zuge der weiteren Planung gilt es nun, die Belange des Arten- und Naturschutzes zu berücksichtigen und nachteilige Auswirkungen so gut es geht zu vermeiden und zu minimieren. Für unvermeidbare Auswirkungen wird entsprechend der rechtlichen Vorgaben ein Ausgleichskonzept bestehend aus verschiedenen Maßnahmen erarbeitet und fachlich mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Mit Planfeststellung ist die Umsetzung dieses Konzepts rechtlich verpflichtend. Für etwaige Eingriffe in Naherholungsbereiche gibt es grundsätzlich nur begrenzten Spielraum, da mit jedem Neubauprojekt unumgänglich auch ein Eingriff in die Landschaft erforderlich wird. Wenn möglich, können hier aber eine angepasste Trassenplanung und mögliche Optimierungsmaßnahmen im gewissen Maße Abhilfe schaffen.

Da bei allen Varianten der nördlich von Haslach/Wöschhalde gelegen Bereich Guggenbühl betroffen sein wird, wird sich ein Eingriff in das Naherholungsgebiet im vorliegenden Fall nicht vermeiden lassen. Dabei wird das Naherholungsgebiet in seiner Funktion beeinträchtigt, ist jedoch grundsätzlich weiterhin nutzbar. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen.

Eine mögliche Trenn- und Isolationswirkung durch die Neubautrasse wird durch eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes mit neuen Über- und Unterführungen kompensiert. Die genaue Umsetzung wird mit der



		nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, näher betrachtet. Im Zuge dieser werden wir zudem mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.
C41	Naherholungsgebiet Haslach/Wöschhalde Die Trasse führt direkt durch das Herz des Naherholungsgebietes Haslach/Wöschhalde/ Obereschach/Nordstetten. Viele der Anwohner, gerade im Bereich Wöschhalde, haben keinen eigenen Garten und nutzen die Felder und Wälder auf dem Guggenbühl um sich zu erholen und in der Natur zu sein. Dort trifft man an jedem Tag und zu jeder Jahreszeit viele Spaziergänger, Sportler, Jogger, Radfahrer, Hundebesitzer, Familien die Drachen steigen lassen, Kinder die Schlittenfahren, gelegentlich Reiter. Die Wege im Naherholungsgebiet sind größtenteils barrierefrei und werden von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen	Da bei allen Varianten der nördlich von Haslach/Wöschhalde gelegen Bereich Guggenbühl betroffen sein wird, wird sich ein Eingriff in das Naherholungsgebiet im vorliegenden Fall nicht vermeiden lassen. Dabei wird das Naherholungsgebiet in seiner Funktion beeinträchtigt, ist jedoch grundsätzlich weiterhin nutzbar. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen. Eine mögliche Trenn- und Isolationswirkung durch die Neubautrasse wird durch eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes mit neuen Über- und Unterführungen kompensiert. Die genaue Umsetzung wird mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, näher betrachtet. Im Zuge dieser werden wir zudem mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.



	(Rollstuhl), Familien mit Kinderwägen genutzt. Wo sollen alle diese Menschen in Zukunft hin?	
C46	<p>Naherholungsgebiet Nummer 1</p> <p>Durch diese Straße wird das Naherholungsgebiet für über 8000 (!) Leute zerstört. Ist das bei Straßenplanungen egal, ob die Lebensqualität für VIELE MENSCHEN ERHEBLICH REDUZIERT wird? Mal ganz zu schweigen von den wesentlichen Schäden an der Natur.</p>	<p>Da bei allen Varianten der nördlich von Haslach/Wöschhalde gelegenen Bereich Guggenbühl betroffen sein wird, wird sich ein Eingriff in das Naherholungsgebiet im vorliegenden Fall nicht vermeiden lassen. Dabei wird das Naherholungsgebiet in seiner Funktion beeinträchtigt, ist jedoch grundsätzlich weiterhin nutzbar. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen.</p> <p>Eine mögliche Trenn- und Isolationswirkung durch die Neubautrasse wird durch eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes mit neuen Über- und Unterführungen kompensiert. Die genaue Umsetzung wird mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, näher betrachtet. Im Zuge dieser werden wir zudem mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p>
C50	<p>Kindergartenkinder</p> <p>Hier ist der einzige Ort, wo man mit den Kindergartenkindern aus der Wöschhalde und dem Haslach ohne Straßenlärm und Gefahr durch Autos problemlos hin spazieren kann, um Natur und Wald zu erleben. Eine Straße hier wäre ein großer Verlust für Natur und Kinder.</p>	<p>Da bei allen Varianten der nördlich von Haslach/Wöschhalde gelegenen Bereich Guggenbühl betroffen sein wird, wird sich ein Eingriff in das Naherholungsgebiet im vorliegenden Fall nicht vermeiden lassen. Dabei wird das Naherholungsgebiet in seiner Funktion beeinträchtigt, ist jedoch grundsätzlich weiterhin nutzbar. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen.</p> <p>Eine mögliche Trenn- und Isolationswirkung durch die Neubautrasse wird durch eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes mit neuen Über- und Unterführungen kompensiert. Die genaue Umsetzung wird mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, näher betrachtet. Im Zuge dieser werden wir zudem mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p>



<p>C52</p> <p>Lärm- belastung ist zu hoch da der Zubringer zu nah am Wohn- gebiet geplant ist</p>	<p>Die Wöschhalde ist mit ca. 6.000 Einwohnern eines der größten und am dichtesten besiedelten Wohngebiete von ganz VS mit Kindergärten und Schulen, daher bitten wir darum, die Interessen der Bewohnerinnen und Bewohner bezüglich Lärmbelastung und Emissionen bei der Planung zu berücksichtigen. Die Trasse sollte daher so weit wie möglich von dem Wohngebiet entfernt verlaufen und zusätzliche Schallschutzwände sind zu berücksichtigen, denn Lärm macht krank und schwächt die Arbeitsfähigkeit und die Gesundheit</p>	<p>Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
<p>C55</p> <p>Höchste Erhebung</p>	<p>Wie sollen da LKWs bei Schnee und/oder Glatt-eis diese Steigung ohne Probleme bewältigen können?</p>	<p>Die Planungen für den Lückenschluss werden auf Grundlage aktueller Richtlinien für die Straßenplanung erstellt. Hierbei wird u.a. auch eine maximale (Längs)Neigung der Straße vorgeschrieben. Die Bundesstraße wird später zudem von der örtlichen Straßenmeisterei unterhalten. Einschränkungen bezüglich der Nutzung werden nicht gegeben sein.</p>



<p>C56</p> <p>Anmerkung zur Einreichung "Höchste Erhebung" (C55)</p>	<p>Das mag hier auf der B523 die aktuell höchste Erhebung sein. Aktuell fahren die LKWs aber den Wieselsberg hoch, der eine viel stärkere Steigung hat und bei Glatteise etc. wirklich zu einem Engpass wird. Die neue Streckenführung über die B523 würde die Situation hier sicher verbessern.</p>	<p>-</p>
<p>C57</p> <p>800 m ü. M. höchster Punkt von Villingen, gekrönt mit Mobilfunkturn, deswegen</p>	<p>Von der Trossinger Kreiseln sind gut 150 Höhenmeter zu überwinden, vom Mönchsee (Bisswurmweiher) 70 m .Beladene ,und das ist ja der eigentliche Zweck , LKWs haben schon jetzt auf der B 523 größte Mühe auf 50 bis 60 km/h zukommen, wobei für einen LKW über 7,5 t auf einspurigen L- und Bundesstraßen die erlaubte Höchstgeschwindigkeit 60 km/h ist. Ab 3,5 t sind max. 80 km/h erlaubt. wer dann die erlaubten 100km/h erreichen will,</p>	<p>Die genannten 100 km/h handelt es sich um die spätere zulässige Höchstgeschwindigkeit. Es ist dabei üblich, dass diese nicht zu jeder Zeit erreicht werden kann. Dieser Sachverhalt geht auch das Modell unsere Verkehrsuntersuchung ein. Hierbei wird von der sogenannten „durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit“ der Strecke gesprochen, bei der auch die Einflüsse von Schwerverkehr oder Anschlüssen berücksichtigt werden. Auch unter Berücksichtigung dieser Effekte bietet die Strecke eine attraktive Verbindung, sodass mit täglich 12.000 Kfz/24h gerechnet wird (Planfall J). Von einer grundsätzlich erhöhten Unfallgeschehen auf Grund des LKW-Aufkommens ist dabei nicht auszugehen.</p>



	<p>muss auf die Gegenspur. Die Effekte können schmerzhaft, tragisch sein, aber fürs BIP oder BSP positiv.</p>
<p>C60</p> <p>Trasse in Dammlage = Unfug, Trasse im Einschnitt minimiert Auswirkungen</p>	<p>Die geplante Trasse, überwiegend in Dammlage, ist sowohl optisch (Landschaftsbild, Freizeit- Erholungswert) als auch im Hinblick auf die Schallemissionen kompletter Unfug. Wenn dieser anachronistische Schwachsinn wirklich durch das Genehmigungsverfahren kommt, was zu befürchten ist, dann sollte die Trasse tief, also im Geländeeinschnitt verlaufen, was die Schallemissionen räumlich begrenzt. Zudem müssen zusätzliche Brücken für den Fußgänger-, Fahrradverkehr vorgesehen werden um die bisherige Freizeit- und Erholungsfunktion des dann zer-</p> <p>Dass die Trasse aktuell überwiegend in Dammlage vorgesehen ist können wir nicht bestätigen.</p> <p>Die genaue Trassenführung des Lückenschlusses in Lage und Höhe wird vertieft mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, ausgearbeitet. Im Zuge dessen werden wir auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p> <p>Eine teilweise Führung im Einschnitt erachten wir dabei grundsätzlich als sinnvoll, um Schallemissionen entgegenzuwirken. Hierzu werden im Zuge der Planungen auch das Schalluntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen. Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p> <p>Auch das nachgeordnete Wegenetz wird in der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) näher betrachtet. Das Wirtschaftswegenetz, welches auch Fußgängerinnen und Fußgängern sowie dem Radverkehr dient, wird dabei angepasst. Die landwirtschaftlichen Wege werden wieder miteinander verknüpft, Über- und Unterführung neu geschaffen.</p>



	schnittenen Gebietes auch nur annähernd zu erhalten.	
C63	Zerstörung Naherholungsgebiet Hier wird ein völlig intaktes Naherholungsgebiet, welches täglich von einer Vielzahl an Menschen genutzt wird, zerstört.	Da bei allen Varianten der nördlich von Haslach/Wöschhalde gelegen Bereich Guggenbühl betroffen sein wird, wird sich ein Eingriff in das Naherholungsgebiet im vorliegenden Fall nicht vermeiden lassen. Dabei wird das Naherholungsgebiet in seiner Funktion beeinträchtigt, ist jedoch grundsätzlich weiterhin nutzbar. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen. Eine mögliche Trenn- und Isolationswirkung durch die Neubautrasse wird durch eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes mit neuen Über- und Unterführungen kompensiert. Die genaue Umsetzung wird mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, näher betrachtet. Im Zuge dieser werden wir zudem mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.

Landwirtschaft		
Nummer	Titel	Inhalt
C69	Produktionsgrundlage der Landwirtschaft geht verloren	Nachfolgend wird für alle linksstehenden Fragen zum Thema Landwirtschaft gesamthaft Stellung genommen: Mit dem vorliegenden Projekt ist es unumgänglich, dass beim den Eingriffen in Natur und Landschaft auch aktuelle landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen werden. Dies ist nicht nur durch den Straßenbau als solche verursacht, sondern betrifft gegebenenfalls auch dazugehörige Ausgleichsmaßnahmen. Hierbei darf jedoch nicht nur von der Neuanlage von Biotopen zum Ausgleich ausgegangen werden, auch eine andere Nutzung landwirtschaftlicher Flächen ist zum Beispiel in manchen Fällen möglich.
C71	Bitte nicht!	Wir sind auf jeden Quadratmeter Acker und Wiesenfläche angewiesen. Es ist Anbaufläche und unser Naherholungsgebiet!



<p>C73</p> <p style="text-align: center;">Versiegelung von wertvollen Böden</p>	<p>Wertvolle Ackerflächen werden hier versiegelt</p>	<p>Die Thematik der landwirtschaftlichen Flächen wird in allen unseren Planungsphasen sowie einem späteren Planfeststellungsverfahren berücksichtigt. Dabei versuchen wir grundsätzlich unter Beachtung aller Randbedingungen so flächensparend wie möglich zu planen.</p> <p>Mit den betroffenen Landwirten wird zu gegebener Zeit auch noch das Gespräch gesucht. Hierfür bedarf es allerdings zunächst der Ausführungsplanung (Planungsphase 5) mit genauen Angaben zu den Straßen- und Ausgleichsflächen. Das Regierungspräsidium Freiburg bemüht sich grundsätzlich hinsichtlich der Ermöglichung eines Flächentausches oder von Ersatzflächen für Vollerwerbslandwirte, um den wirtschaftlichen Betrieb weiter sicherzustellen.</p>
--	--	---

Meinungen zur Straße		
Nummer	Titel	Inhalt
C2	Keiner will...	<p>... diese Straße auf "seiner" Seite des Hügels haben. Das dürften insgesamt um die 10000 betroffene Menschen sein. Der Bau dieser Straße wurde schon vor 40 Jahren geplant. Aber auch ohne diese Straße kam es nicht zum Niedergang der Villinger oder St. Georgener Industrie. Die Lebensqualität hingegen war gut.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
C8	Kosten	<p>die Straße soll insgesamt ca. 100 Mio. kosten - für insgesamt 5 Kilometer. Da sind 10 Mio. pro</p> <p>Das Projekt des 2. Bauabschnittes der B 523 OU Villingen-Schwenningen (Lückenschluss) ist in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 aufgenommen worden und dort dem Vordringlichen Bedarf zugeordnet. Der volkswirtschaftliche Nutzen der Maßnahme wurde in diesem Rahmen anhand des sogenannten Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) geprüft.</p>



	<p>Kilometer - unverantwortlich, wir haben wirklich ganz andere Probleme in unserem Land</p> <p>Auch im Rahmen der weiteren Planungen spielen die Investitionskosten sowie das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) eine bedeutende Rolle.</p> <p>Das NKV wird auch im Rahmen der aktuellen Vorplanung auf Basis einer weiterzuerfolgenden Varianten nochmals aktualisiert und geprüft. Um weiterhin einen volkswirtschaftlichen Nutzen durch die Maßnahme erzielen zu können, muss das NKV entsprechend über 1,0 liegen.</p>
<p>C25</p> <p>Umverteilung?</p>	<p>Anstatt hier um die 100Mio Euro zu verbraten, könnte man mit dem Geld die jetzigen Straßen mit z.B. teilweise Untertunnelung und besseren Lärmschutz versuchen zu entlasten, dann wäre dem Verkehr und den Anliegern geholfen.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Das Bestandsnetz entspricht dabei nicht den Anforderungen an eine Straße mit hoher Verbindungsfunktion, wie beim Lückenschluss. Ein Umbau des Bestandsnetzes stellt daher keine gleichwertige Alternative zum Lückenschluss dar.</p>
<p>C28</p> <p>Variante A hier her verschieben</p>	<p>Am besten keine neue B 523!!! Wenn schon diese Straße gebaut wird, dann wenigstens erheblich weiter nördlich!!!!</p> <p>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.</p> <p>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</p>



	<p>Bau der Straße. Das Regierungspräsidium ist nun im Zuge der Bundesauftragsverwaltung mit der Planung beauftragt.</p> <p>Aktuell liegen für den Bereich südlich von Obereschach noch drei grundsätzlich verschiedenen Varianten vor (A, B und C).</p> <p>Die Frage welcher Varianten dabei der Vorzug gegeben wird ist Teil der späteren Gesamtabwägung. Die genaue Planung der Trassenführung des Lückenschlusses in Lage und Höhe wird vertieft mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auf Basis der dann weiterzuverfolgenden Varianten ausgearbeitet.</p> <p>Im Zuge dessen werden wir auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p>
<p>C32</p> <p>Verkehrszahlen</p> <p>Aufgrund sich ändernder Verhältnisse (z.B. steigendes Umweltbewusstsein, mehr Home-office) wage ich, die vorausgerechneten Verkehrszahlen zu bezweifeln.</p>	<p>Das erstellte Modell zur Verkehrsuntersuchung berücksichtigt für die Prognosen viele Faktoren wie neben der überregionale Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung auch die allgemeine und lokale Bevölkerungsentwicklung sowie siedlungsstrukturelle Veränderungen. Ziel ist es dabei eine möglichst genaue Prognose zu erhalten.</p> <p>Bei Verkehrsprognosen ist die Eintrittswahrscheinlichkeit auch in Abhängigkeit der zu Grunde gelegten wirtschaftlichen und politischen Entwicklung zu betrachten. Sollten in den nächsten Jahren neue Erkenntnisse z.B. bezüglich Bevölkerungs- oder Mobilitätsentwicklung gewonnen werden, oder sollten sich z.B. politische Rahmenbedingungen ändern, müssen Verkehrsprognosen aktualisiert werden.</p> <p>Zuletzt hat sich jedoch gezeigt, dass nach einer Reduktion der Verkehrszahlen durch die Corona-Pandemie, inzwischen längst wieder die Werte vor der Pandemie erreicht werden. Auch Studien zur langfristigen Entwicklung des Verkehrsaufkommens, wie die „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“ des Bundes, gehen von einer weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens, insbesondere des Schwerverkehrs, aus.</p> <p>Mehr Informationen hierzu erhalten Sie auf der Seite BMDV: BMDV - Wissens: „Verkehr in Deutschland wird zunehmen“ (bund.de)</p>



<p>C35</p> <p>Lückenschluss?</p> <p>Das ist Framing und suggeriert eine Lücke. Für uns als Anwohner in der Wöschhalde wird eine Lücke gerissen, unser Naherholungsgebiet wird zerstört. Und wir werden demnächst mit Lärm und Abgasen belastigt. Nein zum Projekt!</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Da bei allen Varianten der nördlich von Haslach/Wöschhalde gelegen Bereich Guggenbühl betroffen sein wird, wird sich ein Eingriff in das Naherholungsgebiet im vorliegenden Fall nicht vermeiden lassen. Dabei wird das Naherholungsgebiet in seiner Funktion beeinträchtigt, ist jedoch grundsätzlich weiterhin nutzbar. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen.</p> <p>Eine mögliche Trenn- und Isolationswirkung durch die Neubautrasse wird durch eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes mit neuen Über- und Unterführungen kompensiert. Die genaue Umsetzung wird mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, näher betrachtet. Im Zuge dieser werden wir zudem mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden zudem Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Auch hier können mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, positive Effekte bringen. Eine erste Untersuchung zum Thema Schall ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung</p>
---	--



	<p>der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
<p>C36</p> <p>Wir können es nicht glauben:</p> <p>Dass in der heutigen Zeit 50 bis 60 Millionen ausgegeben werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zur Landschaftszerstörung 2. Für den Individualverkehr 3. Zur Schädigung der Gesundheit von 8.000 Anwohnern 	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Im Zuge der weiteren Planung gilt es nun, die Belange des Arten- und Naturschutzes zu berücksichtigen und nachteilige Auswirkungen so gut es geht zu vermeiden und zu minimieren. Für unvermeidbare Auswirkungen wird entsprechend der rechtlichen Vorgaben ein Ausgleichskonzept bestehend aus verschiedenen Maßnahmen erarbeitet und fachlich mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Mit Planfeststellung ist die Umsetzung dieses Konzepts rechtlich verpflichtend.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden zudem Schall- und Luftschadstoffuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Eine erste Untersuchung zum Thema Schall ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schall- und Luftimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
<p>C37</p> <p>Klimawandel egal?</p> <p>Wir sind mitten im Klimawandel, unser größtes Ziel sollte es sein CO2 einzusparen, jedes Waldstück zu schützen oder sogar</p>	<p>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.</p>



	<p>Aufzuforsten, um diese Erde bewohnbar zu erhalten. Aber offenbar ist ein flüssiger Verkehr mit 3 min. Zeiterparnis wichtiger...</p> <p>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.</p> <p>Im Rahmen aller Planungsphasen sind wir an die jeweils gültigen Gesetze und Richtlinien zur Berücksichtigung des Klimaschutzes gebunden.</p> <p>Unabhängig dessen gilt grundsätzlich, dass Eingriffe in Waldflächen entsprechend ausgeglichen werden müssen.</p>
<p>C42</p> <p>Mehr Nach- als Vorteile!</p>	<p>Die momentane allgemeine Situation spricht gegen dieses Projekt und ein Blick in die Zukunft wohl ebenso. Keine Zerstörung eines intakten Naturgebiets!</p> <p>Da bei allen Varianten der nördlich von Haslach/Wöschhalde gelegen Bereich Guggenbühl betroffen sein wird, wird sich ein Eingriff in das Naherholungsgebiet im vorliegenden Fall nicht vermeiden lassen. Dabei wird das Naherholungsgebiet in seiner Funktion beeinträchtigt, ist jedoch grundsätzlich weiterhin nutzbar. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen.</p> <p>Eine mögliche Trenn- und Isolationswirkung durch die Neubautrasse wird durch eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes mit neuen Über- und Unterführungen kompensiert. Die genaue Umsetzung wird mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, näher betrachtet. Im Zuge dieser werden wir zudem mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p>
<p>C43</p> <p>8.000 Einwohner protestieren!</p>	<p>Unser Wohngebiet Wöschhalde ist mit vielen tausend Anwohnern so eng bebaut, dass wir dringend unser Naherholungsgebiet weiterhin benötigen. Außerdem protestieren wir</p> <p>Da bei allen Varianten der nördlich von Haslach/Wöschhalde gelegen Bereich Guggenbühl betroffen sein wird, wird sich ein Eingriff in das Naherholungsgebiet im vorliegenden Fall nicht vermeiden lassen. Dabei wird das Naherholungsgebiet in seiner Funktion beeinträchtigt, ist jedoch grundsätzlich weiterhin nutzbar. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen.</p>



	<p>gegen den geplanten Lärm und die geplanten Abgase!</p> <p>Eine mögliche Trenn- und Isolationswirkung durch die Neubautrasse wird durch eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes mit neuen Über- und Unterführungen kompensiert. Die genaue Umsetzung wird mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, näher betrachtet. Im Zuge dieser werden wir zudem mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden zudem Schall- und Luftschadstoffuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Eine erste Untersuchung zum Thema Schall ist aktuell in der Bearbeitung. Auch hier können mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, positive Effekte bringen Die Beurteilung der Schall- und Luftimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
<p>C44</p> <p>Stoppen Sie den Wahnsinn!</p> <p>Die geplanten Millionen für die Zerstörung unseres Naherholungsgebietes werden sich ganz sicher verdoppeln oder verdreifachen. Wir wollen keine zusätzlichen Abgase und Lärm !</p>	<p>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. Hierbei werden auch die Kosten für gegebenenfalls erforderliche Lärmschutzmaßnahme sowie die umweltfachlichen Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen mit einbezogen.</p> <p>Den Gesamtkosten der Maßnahme (Investitionskosten + Betriebskosten) wird ein monetärer Nutzen der Straße entgegengestellt. Der gesamtwirtschaftliche Nutzen für die Gesellschaft muss dabei die Investition- und Betriebskosten überwiegen; das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) damit größer als 1,0 sein.</p> <p>Da bei allen Varianten der nördlich von Haslach/Wöschhalde gelegen Bereich Guggenbühl betroffen sein wird, wird sich ein Eingriff in das Naherholungsgebiet im vorliegenden Fall nicht vermeiden lassen. Dabei wird das Naherholungsgebiet in seiner Funktion beeinträchtigt, ist jedoch grundsätzlich weiterhin nutzbar. Eine Untersuchung und Bewertung zum</p>



	<p>Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen.</p> <p>Eine mögliche Trenn- und Isolationswirkung durch die Neubautrasse wird durch eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes mit neuen Über- und Unterführungen kompensiert. Die genaue Umsetzung wird mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, näher betrachtet. Im Zuge dieser werden wir zudem mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden zudem Schall- und Luftschadstoffuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Eine erste Untersuchung zum Thema Schall ist aktuell in der Bearbeitung. Auch hier können mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, positive Effekte bringen. Die Beurteilung der Schall- und Luftimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
<p>C49 Kosten</p>	<p>Bis zur Fertigstellung wahrscheinlich mindestens 100 Millionen Euro für 3- 5 Minuten Zeitersparnis? Es scheint ja noch Geld im Überfluss vorhanden zu sein. Komisch, dass dann die Finanzierung eines günstigen Bahntickets nicht richtig funktioniert. Ach ja, stimmt: Bahnfahrer spenden nicht so viel an Parteien wie Automobilhersteller!</p> <p>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).</p> <p>Dabei spielen bei jeder Neubaumaßnahme des Bundes auch die Investitionskosten sowie das sogenannte Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) eine bedeutende Rolle. Die voraussichtlichen Investitionskosten einer Maßnahme werden dazu mit Abschluss der einzelnen Planungsphasen (Vorplanung, Entwurfsplanung) neu ermittelt.</p> <p>Den Gesamtkosten der Maßnahme (Investitionskosten + Betriebskosten) wird ein monetärer Nutzen der Straße entgegengestellt. Der gesamtwirtschaftliche Nutzen für die Gesellschaft muss dabei die Investition-</p>



		und Betriebskosten überwiegen; das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) damit größer als 1,0 sein.
C51	<p>Wir leben hier in der Wöschhalde</p> <p>.....und finden es völlig unzumutbar, dass unser Naherholungsgebiet zerstört wird und unsere Gesundheit durch Lärm und Abgase zerstört wird.</p>	<p>Da bei allen Varianten der nördlich von Haslach/Wöschhalde gelegen Bereich Guggenbühl betroffen sein wird, wird sich ein Eingriff in das Naherholungsgebiet im vorliegenden Fall nicht vermeiden lassen. Dabei wird das Naherholungsgebiet in seiner Funktion beeinträchtigt, ist jedoch grundsätzlich weiterhin nutzbar. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen.</p> <p>Eine mögliche Trenn- und Isolationswirkung durch die Neubautrasse wird durch eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes mit neuen Über- und Unterführungen kompensiert. Die genaue Umsetzung wird mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, näher betrachtet. Im Zuge dieser werden wir zudem mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden zudem Schall- und Luftschadstoffuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Eine erste Untersuchung zum Thema Schall ist aktuell in der Bearbeitung. Auch hier können mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, positive Effekte bringen. Die Beurteilung der Schall- und Luftimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
C58	<p>Schw. Baar Center</p> <p>Endlich ein Kaufland in Sicht. Damit die St. Georger-, Königsfelder-, Mönchweilerinnen mehr Wahlfreiheit haben und ihren neuen, erweiterten Märkten die A-Karte zeigen können. und durch ihre Fahrten die</p>	<p>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.</p> <p>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</p>



	<p>Prognosen erfüllen helfen, deren Werte bisher eigentlich weit unter einer Straßenbaunotwendigkeit liegen !!</p>	<p>C59</p> <p>Vereinbarung Ampelkoalition</p> <p>In der Koalitionsvereinbarung heißt es sinngemäß, Sanierung von Straßen, Vermeidung von Neubau von Straßen. Demnach dürfte die Verlängerung der B523 nicht gebaut werden.</p>	<p>Bau der Straße. Das Regierungspräsidium ist nun im Zuge der Bundesauftragsverwaltung mit der Planung beauftragt.</p> <p>Im Koalitionsvertrag 2021-2025 wurde vereinbart „Bei den Bundesfernstraßen wollen wir einen stärkeren Fokus auf Erhalt und Sanierung legen, mit besonderem Schwerpunkt auf Ingenieurbauwerke.“, nicht jedoch die Vermeidung von Neubau. Ein Neubauprojekt kann notwendig sein, um z.B. die verkehrliche Leistungsfähigkeit und Sicherheit zu verbessern und langfristige Gewährleisten zu können.</p> <p>Auch im Bundesverkehrswegeplan wurde dies bereits vom Bund bei seinen Planungen berücksichtigt. So ist es möglich mit Hilfe des Gesamtvolumens dem deutlich steigenden Bedarf an Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen gerecht zu werden, ohne gleichzeitig auf wichtige Aus- und Neubauprojekte zu verzichten.</p> <p>Mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wurde dazu verkehrsträgerübergreifend – also für Straße, Schiene und Wasser – die für eine leistungsfähige Infrastruktur erforderlichen Maßnahmen ermittelt.</p> <p>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.</p> <p>Weitere Informationen zum Thema erhalten Sie auch auf der Homepage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr: BMDV: Bundesverkehrswegeplan 2030</p>
--	--	--	---



<p>C64</p> <p>Nachhaltig und unabhängig</p> <p>Die derzeitige globale klimatische und politische Situation zeigt, dass wir in der Zukunft eher mehr Wald und landwirtschaftliche Nutzfläche benötigen als heute. Autos erzeugen keinen Sauerstoff und man kann sie auch nicht essen!</p>	<p>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. Dabei ging auch das Thema CO2 in die Überlegungen ein.</p> <p>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.</p> <p>Im Rahmen aller Planungsphasen sind wir an die jeweils gültigen Gesetze und Richtlinien zur Berücksichtigung des Klimaschutzes gebunden.</p> <p>Unabhängig dessen gilt grundsätzlich, dass Eingriffe in Waldflächen entsprechend ausgeglichen werden müssen.</p> <p>LANDWIRTSCHAFT, C70</p>
<p>C65</p> <p>Schwarzwald brausen</p> <p>Statt täglich hier spazieren laufen kann man dann gut in Schwarzwald brausen.</p>	<p>-</p>
<p>C68</p> <p>Nein Danke, keine weitere Straße!</p> <p>Überall wird gefordert auf öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad, Fahrgemeinschaften oder ähnliches umzusteigen, um den Verkehr zu reduzieren. Und im gleichen Atemzug wird in Erwägung gezogen eine solche Straße zu bauen.</p>	<p>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.</p> <p>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</p>



	<p>Die Flächenzerstörung, eines intakten Naherholungsgebiets, für etwa fünf Minuten Zeitersparnis, steht in meinen Augen in keinem Verhältnis. Von den Kosten mal ganz abgesehen. Diese könnten sinnvoller Weise lieber in den Ausbau von Radwegen oder in den öffentlichen Nahverkehr gesteckt werden.</p>	<p>Zuge der Bundesauftragsverwaltung mit der Planung beauftragt.</p>
<p>C70 Landschaftsverbrauch</p>	<p>Diese Straße ist auch nach 40 Jahren Planung völlig unnötig. Zu hoher Landschaftsverbrauch Zerstörung der Natur und Produktionsgrundlage der Landwirtschaft</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Im Zuge der weiteren Planung gilt es nun, die Belange des Arten- und Naturschutzes zu berücksichtigen und nachteilige Auswirkungen so gut es geht zu vermeiden und zu minimieren. Für unvermeidbare Auswirkungen wird entsprechend der rechtlichen Vorgaben ein Ausgleichskonzept bestehend aus verschiedenen Maßnah-</p>



	<p>men erarbeitet und fachlich mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Mit Planfeststellung ist die Umsetzung dieses Konzepts rechtlich verpflichtend.</p> <p>Mit dem vorliegenden Projekt ist es unumgänglich, dass bei den Eingriffen in Natur und Landschaft auch entsprechende landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen werden. Dies ist nicht nur durch den Straßenbau als solche verursacht, sondern betrifft gegebenenfalls auch dazugehörige Ausgleichsmaßnahmen. Hierbei darf jedoch nicht nur von der Neuanlage von Biotopen zum Ausgleich ausgegangen werden, auch eine andere Nutzung landwirtschaftlicher Flächen ist zum Beispiel in manchen Fällen möglich.</p> <p>Die Thematik der landwirtschaftlichen Flächen wird in allen unseren Planungsphasen sowie einem späteren Planfeststellungsverfahren berücksichtigt. Dabei versuchen wird grundsätzlich unter Beachtung aller Randbedingungen so flächensparend wie möglich zu planen.</p> <p>Mit den betroffenen Landwirten wird zu gegebener Zeit auch noch das Gespräch gesucht. Hierfür bedarf es allerdings zunächst der Ausführungsplanung (Planungsphase 5) mit genauen Angaben zu den Straßen- und Ausgleichsflächen. Das Regierungspräsidium Freiburg bemüht sich grundsätzlich hinsichtlich der Ermöglichung eines Flächentausches oder von Ersatzflächen für Vollerwerbslandwirte, um den wirtschaftlichen Betrieb weiter sicherzustellen.</p>
<p>C72</p> <p>Absolut unnötiges Projekt!!</p>	<p>Es sollten Grünflächen wie Wald und Wiesen in der heutigen Zeit erhalten (geschützt) bleiben. Es ist für so viele Menschen die grüne Lunge im Gebiet in der Walking- Gruppen, Spaziergänger, Reiter, Jogger, etc. ihren natürlichen Freiraum genießen. Es ist für uns An-</p> <p>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.</p> <p>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.</p>



<p>wohner in Nordstetten mit Sicherheit eine sehr hohe Lärmbelästigung zu erwarten, einfach nur unverständlich.</p>	<p>Im Zuge der weiteren Planung gilt es nun, die Belange des Arten- und Naturschutzes zu berücksichtigen und nachteilige Auswirkungen so gut es geht zu vermeiden und zu minimieren. Für unvermeidbare Auswirkungen wird entsprechend der rechtlichen Vorgaben ein Ausgleichskonzept bestehend aus verschiedenen Maßnahmen erarbeitet und fachlich mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Mit Planfeststellung ist die Umsetzung dieses Konzepts rechtlich verpflichtend.</p> <p>Da bei allen Varianten der nördlich von Haslach/Wöschhalde sowie Nordstetten gelegen Bereich I betroffen sein wird, wird sich ein Eingriff in das Naherholungsgebiet im vorliegenden Fall nicht vermeiden lassen. Dabei wird das Naherholungsgebiet in seiner Funktion beeinträchtigt, ist jedoch grundsätzlich weiterhin nutzbar. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen.</p> <p>Eine mögliche Trenn- und Isolationswirkung durch die Neubautrasse wird durch eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes mit neuen Über- und Unterführungen kompensiert. Die genaue Umsetzung wird mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, näher betrachtet. Im Zuge dieser werden wir zudem mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden zudem Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Eine erste Untersuchung zum ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p> <p>Bezüglich des Thema Straßenlärm, werden im Zuge der Planungen Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Auch hier können mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, positive Effekte bringen. Eine erste Untersuchung zum Thema Schall ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie</p>
---	--



	möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.
--	--

Cluster – Spezifische Kommentare

Variantenabwägung			
Nummer	Titel	Inhalt	
C5	C ist in dem Bereich die schlechteste Variante	Da am nächsten am Wohngebiet Haslach. B oder A sind nicht viel besser. Der Straßenverlauf sollte über die ganze Länge, im Bereich Haslach, aus Lärmschutzgründen tiefer gelegt werden.	<p>Aktuell liegen für den Bereich drei grundsätzlich verschiedenen Varianten vor (Varianten A, B und C).</p> <p>Die Frage welcher Varianten dabei der Vorzug gegeben wird ist Teil der Gesamtabwägung. Die genaue Umsetzung der weiterzuerfolgenden Variante wird dann mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, näher betrachtet. Im Zuge dieser werden wir auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden zudem Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Auch hier können mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, positive Effekte bringen. Eine erste Untersuchung zum Thema Schall ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>



C9	Variante C ist dem Haslach nicht zumutbar	<p>Am besten keine neue B 523!!!!!! Obereschach muss mit einer Variante A leben, da selbst diese erheblich näher am Wohngebiet Haslach Wöschhalde liegt und wir den Lärm und die Abgase abbekommen. Zur Information: 1600 Obereschacher und mindestens 6000 Menschen im Wohngebiet Haslach Wöschalde!!!! Zudem verlieren wir unser einziges Naherholungsgebiet zum Spaziergehen und zum Joggen!!!!</p>	<p>Aktuell liegen für den Bereich drei grundsätzlich verschiedenen Varianten vor (Varianten A, B und C). Die Frage welcher Varianten dabei der Vorzug gegeben wird ist Teil der Gesamtabwägung.</p> <p>Da bei allen Varianten der nördlich von Haslach/Wöschhalde gelegen Bereich Guggenbühl betroffen sein wird, wird sich ein Eingriff in das Naherholungsgebiet im vorliegenden Fall nicht vermeiden lassen. Dabei wird das Naherholungsgebiet in seiner Funktion beeinträchtigt, ist jedoch grundsätzlich weiterhin nutzbar. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen.</p> <p>Eine mögliche Trenn- und Isolationswirkung durch die Neubautrasse wird durch eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes mit neuen Über- und Unterführungen kompensiert. Die genaue Umsetzung wird mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, näher betrachtet. Im Zuge dieser werden wir zudem mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden zudem Schall- und Luftschadstoffuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Auch hier können mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, positive Effekte bringen. Eine erste Untersuchung zum Thema Schall ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schall- und Luftimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
C12	Distanz Erweiterung und Tieferlegung	<p>erweitern Sie die Variante Rot an dieser Stelle mindestens auf Blau, 700 m. Minimum ohne Lärmschutz</p>	<p>Die genaue Planung der Trassenführung des Lückenschlusses in Lage und Höhe wird vertieft mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auf Basis der dann weiterzuverfolgenden Varianten ausgearbeitet. Eine teilweise Anpassung der Linie ist dabei noch möglich. Die Trassenführung richtet sich dabei auch nach der Vorzugsvarianten im Bereich der alten Ziegelei. Im Zuge dessen werden wir auch mögliche Optimierungsmaßnahmen prüfen.</p> <p>Zum Thema Lärmschutz werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu</p>



		prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Auch hier können mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie z.B. über die Höhenlage der Neubautrassen, positive Effekte bringen Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.	
C18	Trassenführung III	Der Ortschaftsrat Obereschach spricht sich für die Variante C aus.	-



Fragen

Nummer	Titel	Inhalt	Antwort
C29	Nutzen und Kosten stehen in keinem Verhältnis	<p>Das vergleichsweise hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis aus dem Modul A des Bundesverkehrswegeplans 2030 betrug 3,1 und war somit ein Hauptgrund für die Argumentation zur Einstufung des Projekts in den vordringlichen Bedarf. Zu diesem Zeitpunkt ging man von Kosten von 25,9 Millionen Euro aus. Bei einem Barwert der bewertungsrelevanten Investitionskosten von 21,595 Millionen Euro.</p> <p>Welche Auswirkungen haben die jetzt favorisierten Planungsalternativen auf die bewertungsrelevanten Investitionskosten und somit auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis?</p> <p>Es ist schon jetzt erkennbar, dass die Gesamtprojektkosten überproportional im Verhältnis zum Nutzen steigen werden, wenn für Baukilometer 0,0 – 2 Kosten in Höhe von ca. 46 Millionen Euro geschätzt werden. Diese beinhalten weder Lärmschutzmaßnahmen noch die restlichen Baukilometer der Strecke.</p>	<p>Das Projekt des 2. Bauabschnittes der B 523 OU Villingen-Schwenningen (Lückenschluss) ist in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 aufgenommen worden und dort dem Vordringlichen Bedarf zugeordnet. Der volkswirtschaftliche Nutzen der Maßnahme wurde in diesem Rahmen anhand des sogenannten Nutzen-Kosten-Verhältnisses geprüft.</p> <p>Auch im Rahmen der weiteren Planungen spielen die Investitionskosten sowie das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) eine bedeutende Rolle.</p> <p>Das NKV wird auch im Rahmen der aktuellen Vorplanung auf Basis einer weiterzuerfolgenden Varianten nochmals aktualisiert und geprüft. Um weiterhin einen volkswirtschaftlichen Nutzen durch die Maßnahme erzielen zu können, muss das NKV entsprechend über 1,0 liegen.</p> <p>Die Kostensteigerungen der Maßnahme im Vergleich zum BVWP 2030 ergeben sich dabei auf Grund neuer Planungen, wie z.B. am Anschluss B 33 / B 523, sowie auch durch die allgemeinen Baupreisentwicklungen seit Aufstellung des BVWP 2030. Analog zu den Baupreisen haben seither auch die Kostensätze auf der Nutzenseite eine entsprechende Preissteigerung erfahren, die es mit der neuen Nutzen-Kosten-Berechnung ebenso zu berücksichtigen gilt.</p>



	<p>Die Umweltbetroffenheit im Modul B wurde mit „hoch“ eingeschätzt und wird sich auch nicht durch Planungsalternativen verändern. In Abwägung zum Modul A ergibt sich so ein nicht mehr verhältnismäßiges Bild der projektierten Maßnahme.</p> <p>Muss ein Projekt umgesetzt werden, nur weil seit Jahren darüber gesprochen wird? Gerade wenn so viele Punkte dagegensprechen? Wir sagen: nein.</p>
<p>C40</p> <p>Kinder- gärten und Schule</p>	<p>Die Kindergärten aus den Gebieten Haslach/Wöschhalde und die Haslachscheule nutzen dieses Waldstück im Rahmen ihres Bildungsauftrags (Bildung für nachhaltige Entwicklung, Sachunterricht). Wo sollen die Kinder in Zukunft "Wald erleben"?</p> <p>Da bei allen Varianten der nördlich von Haslach/Wöschhalde gelegen Bereich Guggenbühl betroffen sein wird, wird sich ein Eingriff in das Naherholungsgebiet inkl. einige Waldbereiche im vorliegenden Fall nicht vermeiden lassen. Dabei wird das Naherholungsgebiet in seiner Funktion beeinträchtigt, ist jedoch grundsätzlich weiterhin nutzbar. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen.</p> <p>Eine mögliche Trenn- und Isolationswirkung durch die Neubautrasse wird durch eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes mit neuen Über- und Unterführungen kompensiert. Die genaue Umsetzung wird mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, näher betrachtet. Im Zuge dieser werden wir zudem mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p>



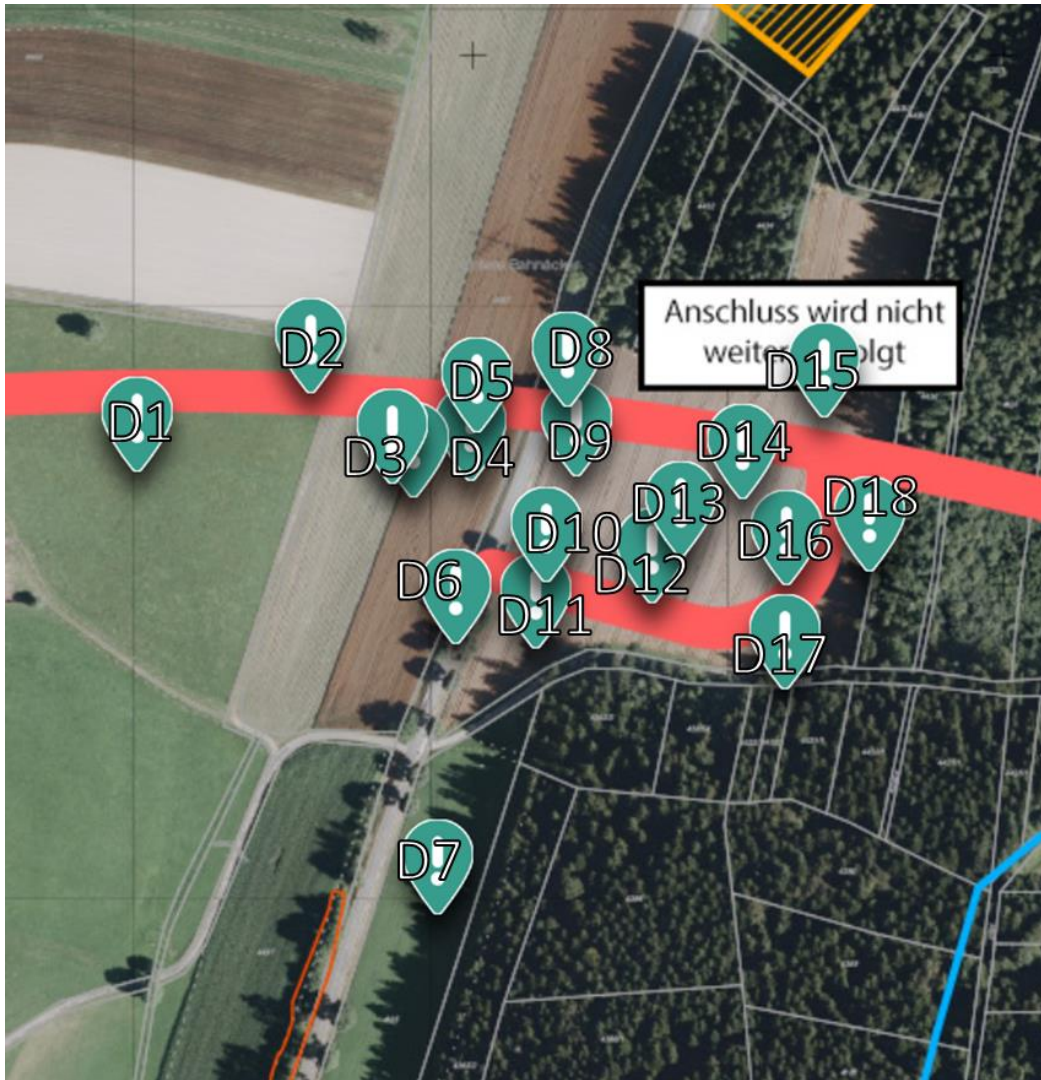
<p>C47</p> <p>Weshalb so nah an dem riesigen Wohngebiet?</p> <p>In der Wöschhalde leben (auf engstem Raum) fast 10.000 Einwohner. Was tun Sie gegen Lärm, Abgase und Verlust des Naherholungsgebietes?</p>	<p>Die Trassenführung des Lücken-schlusses ist grundsätzlich von vielen Randbedingungen beeinflusst.</p> <p>Da bei allen Varianten der nördlich von Haslach/Wöschhalde gelegen Bereich Guggenbühl betroffen sein wird, wird sich ein Eingriff in das Naherholungsgebiet im vorliegenden Fall nicht vermeiden lassen. Dabei wird das Naherholungsgebiet in seiner Funktion beeinträchtigt, ist jedoch grundsätzlich weiterhin nutzbar. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen.</p> <p>Eine mögliche Trenn- und Isolationswirkung durch die Neubautrasse wird durch eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes mit neuen Über- und Unterführungen kompensiert. Die genaue Umsetzung wird mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, näher betrachtet. Im Zuge dieser werden wir zudem mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden zudem Schall- und Luftschadstoffuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Auch hier können mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, positive Effekte bringen. Eine erste Untersuchung zum Thema Schall ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schall- und Luftimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
<p>C53</p> <p>Naturschutz</p> <p>Der Ortschaftsrat Obereschach interessiert sich dafür, wie der Eingriff in die Natur Naturschutzrechtlich ausgeglichen werden soll.</p>	<p>Der Eingriff soll zunächst so gut wie möglich minimiert werden. Nicht zu vermeidende Beeinträchtigungen sind gemäß BNatSchG auszugleichen (gleichartige Wiederherstellung) oder zu ersetzen (gleichwertige Wiederherstellung).</p> <p>Dazu wird in der weiteren Planung, nach Vorliegen einer detaillierten Entwurfsplanung, zunächst der Eingriff bewertet. Darauf aufbauend wird ein Aus-</p>



	<p>gleichskonzept als Teil des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) erarbeitet. Dabei handelt es sich um einen iterativen Prozess zwischen Straßen- und Landschaftsplanung.</p> <p>Die so erarbeiteten Maßnahmen werden mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Im Zuge der Planfeststellung wird der LBP mitsamt den Maßnahmen ebenfalls planfestgestellt, sodass die Maßnahmen verbindlich umzusetzen sind.</p>
<p>C67</p> <p>Lärmschutz für die Bewohner</p> <p>Warum verläuft die Straße am höchsten Punkt im Gelände ? Es muss auch an den Lärmschutz für Nordstetten gedacht werden.</p>	<p>Die Trassenführung des Lückenschlusses ist von vielen Randbedingungen beeinflusst. Bei der Führung über die Anhöhe besteht hinsichtlich des Lärm auch die Möglichkeit die Trasse gegebenenfalls im Einschnitt zu führen. Die genaue Trassenführung in Lage und Höhe wird dabei vertieft mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, ausgearbeitet.</p> <p>Im Zuge dessen werden wir auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden zudem Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Auch hier können mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, positive Effekte bringen. Eine erste Untersuchung zum Thema Schall ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>



Cluster D – K 5709



Umwelteinflüsse, Lärm			
Nummer	Titel	Inhalt	
D3	Wichtig! Schalltechn. Voruntersuchung für Nordstetten!	Beim Brückenbau über die K5709 und der dadurch erhöhten Trassenführung sind unbedingt zusätzlich wirksame Schall- und Lärmschutzmaßnahmen für die Bewohner von Nordstetten (Sträßler & Dörfler) einplanen!	<p>Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p> <p>Die Untersuchungen finden für den gesamten Trassenverlauf statt.</p>



Meinungen zur Straße

Nummer	Titel	Inhalt
D1	Absolut Unnötige Straße	<p>Ziel sollte es sein den Landfraß zu stoppen und nicht völlig Rücksichtslos eine Straße durch wertvolle Landwirtschaftliche Flächen und wertvolles Naherholungsgebiet bauen zu wollen. Der Güterverkehr gehört auf die Schiene und nicht auf die Straße !</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Dabei gilt auch die Maßgabe das Schutzgut Boden zu schonen und den Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten. Das Schutzgut ist dabei auch Teil der Umweltverträglichkeitsstudie zur Variantenabwägung. In der Entwurfsplanung wird darüber hinaus ein Bodenschutzkonzept erstellt.</p> <p>Dabei ist es aus ökologischen Gründen wichtig und richtig, den Güterverkehr mit möglichst umweltverträglichen Verkehrsträgern abzuwickeln.</p> <p>Der Bund fokussiert daher eine Verlagerung von Transporten auf die klimafreundlichen Optionen Schiene und Binnenschifffahrt. U.a. werden dazu die Mittel für das Schienennetz unter Verwendung der Einnahmen aus der CO2-abhängigen Lkw-Maut massiv erhöht.</p> <p>BMDV - Artikel: Überblick: Klimaschutz im Verkehr (bund.de)</p> <p>Auch das Land Baden-Württemberg arbeitet an Konzepten, wie Waren möglichst umwelt- und klimafreundlich zu ihren Bestimmungsorten gelangen. Dabei soll auch hier der Gütertransport in größtmöglichem Umfang auf der Schiene oder mit dem Binnenschiff stattfinden.</p>



		<p>Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Nachhaltiger Güterverkehr (baden-wuerttemberg.de)</p> <p>Zugleich wird das Gesamtgüteraufkommen, sowohl auf der Schiene, als auch auf der Straße weiter steigen. Dabei bleibt nach aktuellen Studien des Bundes der LKW das dominierende Verkehrsmittel und nimmt an Bedeutung weiter zu (+54 % Zuwachs auf der Straße bis 2050). Der Güterverkehr auf der Schiene legt im gleichen Zeitraum um ein Drittel zu. BMDV - Wissing: „Verkehr in Deutschland wird zunehmen“ (bund.de)</p>
D4	<p>Abfahrt Villingen</p> <p>Es wird Zeit, dass sich Weilersbach auch wehrt. Der König von Nordstetten und der Ortsvorsteher von Obereschach verhindern eine Abfahrt nach Villingen. Wir haben es mit der 523 nur noch mit einem überregionalem Projekt zu tun. Der Stadtteil Villingen bleibt außen vor !</p>	<p>Für die Abwägung von Anschlüssen gilt es immer eine Vielzahl von Aspekte zu betrachten. Von maßgeblicher Bedeutung für die Abwägung ist dabei die Charakteristik der B 523 als überregionale Verbindungsachse und die damit verbundenen Planungsrandbedingungen. So soll im vorliegenden Fall ein Knotenpunktstand von 3 km eingehalten werden. 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.</p>
D7	<p>Bauer</p> <p>Der durch Verkauf von Land reich gewordene, möchte seinen Wohlstand doch bitteschön in RUHE genießen. Ein Autobahnzubringer-zubringer vor dem Balkon ist da schon eine veritable Zumutung. Gegen B 523 neu ist man aber nicht. Man kann ja vielleicht nochmal Kasse machen !?!</p>	-



<p>D10</p> <p>An die Weilersbacher von einem Nordstetter an der Straße</p>	<p>Erstmal, einen König haben wir nicht aber eine Ortsgemeinschaft die auf Zack ist, Ihr auch? zu den Überschriften mit dem Titel „Sinnvollster Anschluss“ oder ähnlich kann ich nur den Kopf schütteln, Verkehr ist wie Wasser, er nimmt den leichten und schnellen weg, auch wenn er mal etwas länger ist, in diesen Fall: von der Wieselsbergstrasse kommend zur Autobahn, an der Ampel muss sich der Fahrer entscheiden: geradeaus ca.: 3 Km über Herdenen mit einer Ampel, drei stark belasteten Kreisverkehren auf die B 523, oder Links ca.: 3,7 Km über Nordstetten, mal kurz 50 Km/h (wenn überhaupt) Fahren und dann auf die B 523 bis zum Anschluss der von Herdenen kommt, ca.: 700 Meter längerer Weg aber allemal schneller und Gemütlicher, und hier wird von den Weilersbachern Geschrieben, die Nordstetter haben dadurch keine</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden dabei Verkehrsuntersuchung durchgeführt, um die heutigen und zukünftigen Verkehrsverhältnisse darzustellen sowie zu bewerten.</p> <p>Sowohl Nordstetten als auch Weilerbach erfahren dabei mit dem Lückenschluss und ohne die Anschlüsse der L 178 und K 5709 (Planfall J) eine deutliche Entlastung.</p> <p>Für Nordstetten reduziert sich der Verkehr von 10.100 Kfz/24h im Prognose-Nullfall 2040 auf dann noch 6.850 Kfz/24h im o.g. Planfall J.</p> <p>Für Weilersbach reduziert sich der Verkehr von 9.800 Kfz/24h im Prognose-Nullfall 2040 auf dann noch 5.050 Kfz/24h.</p> <p>Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer Projekthomepage veröffentlicht.</p>
---	---



	Nachteile, die Sinnvollste Variante ist KEINE Straße.	
D14	<p>Hervorragende Entscheidung</p> <p>Die Unattraktivität von Obereschach und Nordstetten wird mit der Einstellung der Planung einer Auf- und Abfahrt in diesem Bereich weiter gesteigert. Gratulation.</p>	<p>Für die Abwägung von Anschlüssen gilt es immer eine Vielzahl von Aspekte zu betrachten. Von maßgeblicher Bedeutung für die Abwägung ist dabei die Charakteristik der B 523 als überregionale Verbindungsachse und die damit verbundenen Planungsrandbedingungen. So soll im vorliegenden Fall ein Knotenpunkt Abstand von 3 km eingehalten werden. 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.</p>

Anschluss		
Nummer	Titel	Inhalt
D2	Keine Abfahrten - richtig so!	Das Projekt Lückenschluss wird mit seiner überregionalen Bedeutung begründet, deshalb haben Abfahrten auf Höhe von Obereschach und Weilersbach hier auch nichts zu suchen. Ansonsten wäre die Planbegründung auch hinfällig => Normenkontrollklage
D5	Einzigster sinnvoller Anschluss	Dieser Anschluss hier ist der einzig sinnvolle: Es wird dadurch keine zusätzliche Ortsdurchfahrt erzeugt.



		ein Knotenpunktabstand von 3 km eingehalten werden. 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.
D6	Anschluss Der einzige Richtige Anschluss ist hier, wenn der nicht kommt, ist die 523 ein reine Geldverschwendung und unnötig. Nordstetten hat den Verkehr mit oder ohne Anbindung.	Für die Abwägung von Anschlüssen gilt es immer eine Vielzahl von Aspekte zu betrachten. Von maßgeblicher Bedeutung für die Abwägung ist dabei die Charakteristik der B 523 als überregionale Verbindungsachse und die damit verbundenen Planungsrandbedingungen. So soll im vorliegenden Fall ein Knotenpunktabstand von 3 km eingehalten werden. 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.
D8	Sinnvollste Anschlussvariante! Dieser Anschluss wäre die beste Anschlussvariante! Der Verkehr aus den Hinterland (Niedereschach mit seinen Ortsteilen, Neuhausen und auch Obereschach) müssten hier nicht erst durch die beengte Ortsdurchfahrt in Weilersbach geführt werden. 2 LKW kommen hier nicht ohne den Gehweg zu benutzen aneinander vorbei. Der Villingener Verkehr kann über das Industriegebiet Herden angeschlossen werden und ist dadurch keine Belastung für die An-	Für die Abwägung von Anschlüssen gilt es immer eine Vielzahl von Aspekte zu betrachten. Von maßgeblicher Bedeutung für die Abwägung ist dabei die Charakteristik der B 523 als überregionale Verbindungsachse und die damit verbundenen Planungsrandbedingungen. So soll im vorliegenden Fall ein Knotenpunktabstand von 3 km eingehalten werden. 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.



		<p>wohner in Nordstetten. Außerdem wäre hier der Landschaftsverbrauch am geringsten!</p>	
D13	Sinnvoller Anschluss	<p>Beste bzw. einzig sinnvolle Anbindung für den Schwerlastverkehr aus dem Hintervillinger-Raum. Stattdessen soll der Verkehr durch Weilersbach geleitet werden - wer plant so einen Unsinn!?</p>	<p>Für die Abwägung von Anschlüssen gilt es immer eine Vielzahl von Aspekte zu betrachten. Von maßgeblicher Bedeutung für die Abwägung ist dabei die Charakteristik der B 523 als überregionale Verbindungsachse und die damit verbundenen Planungsrandbedingungen. So soll im vorliegenden Fall ein Knotenpunktstand von 3 km eingehalten werden. 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.</p> <p>Die verkehrlichen Wirkungen des Lückenschlusses inkl. der entsprechenden Anschlusssituation zur Querspange (Neuer Markt) und der K 5707 bei Weilersbach wurden in der Verkehrsuntersuchung betrachtet.</p> <p>Weilersbach erfährt dabei eine deutliche verkehrliche Entlastung. Der Prognose-Nullfall (ohne die Maßnahme) sagt für 2040 eine Belastung von 9.800 Kfz/24h in der Ortsdurchfahrt von Weilersbach voraus. Im Planfall J (mit der Maßnahme) reduziert sich die Belastung auf 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 vom Durchgangsverkehr entlastet. Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer Projekthomepage veröffentlicht.</p>
D15	Sehr gut	<p>Dass die zusätzlichen Anschlüsse nicht mehr verfolgt werden finde ich sehr gut! Diese werden nicht benötigt, belasten die Bewohner*innen und die Umwelt. Außerdem</p>	-



		wird der Verkehrsfluss massiv gestört und die Kosten steigen weiter.	
D16	Dringend notwendig	<p>Dieser Anschluss ist dringend notwendig für Nordstetten, Weilersbach und Oberschach. Dieser Anschluss ist für Weilersbach auch zur Entlastung notwendig um noch mehr Verkehr vor allem Schwerlastverkehr aus dem Ort raus zu halten. Die Straßen in Weilersbach sind viel zu schmal und zu steil für solches Verkehrsaufkommen.</p> <p>Dieser Anschluss ist auch deshalb am sinnvollsten, weil der Landschaftsverbrauch am geringsten ist.</p>	<p>Für die Abwägung von Anschlüssen gilt es immer eine Vielzahl von Aspekte zu betrachten. Von maßgeblicher Bedeutung für die Abwägung ist dabei die Charakteristik der B 523 als überregionale Verbindungsachse und die damit verbundenen Planungsrandbedingungen. So soll im vorliegenden Fall ein Knotenpunkt Abstand von 3 km eingehalten werden. 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.</p> <p>Die verkehrlichen Wirkungen des Lückenschlusses inkl. der entsprechenden Anschlusssituation zur Querspange (Neuer Markt) und der K 5707 bei Weilersbach wurden in der Verkehrsuntersuchung betrachtet.</p> <p>Weilersbach erfährt dabei eine deutliche verkehrliche Entlastung. Der Prognose-Nullfall (ohne die Maßnahme) sagt für 2040 eine Belastung von 9.800 Kfz/24h in der Ortsdurchfahrt von Weilersbach voraus. Im Planfall J (mit der Maßnahme) reduziert sich die Belastung auf 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 vom Durchgangsverkehr entlastet. Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer Projekthomepage veröffentlicht.</p>
D17	Absolut die beste Lösung	Diese Lösung ist für mich die sinnvollste, umweltverträglichste und sicherlich auch die kostengünstigste Variante.	<p>Für die Abwägung von Anschlüssen gilt es immer eine Vielzahl von Aspekte zu betrachten. Von maßgeblicher Bedeutung für die Abwägung ist dabei die Charakteristik der B 523 als überregionale Verbindungsachse und die damit verbundenen Planungsrandbedingungen. So soll im vorliegenden Fall ein Knotenpunkt Abstand von 3 km eingehalten werden. Mehr Anschlüsse an die Bundesstraße mindern die verkehrliche Leistungsfähigkeit. Zudem schränken die zu geringen Abstände der Knotenpunkte die Si-</p>

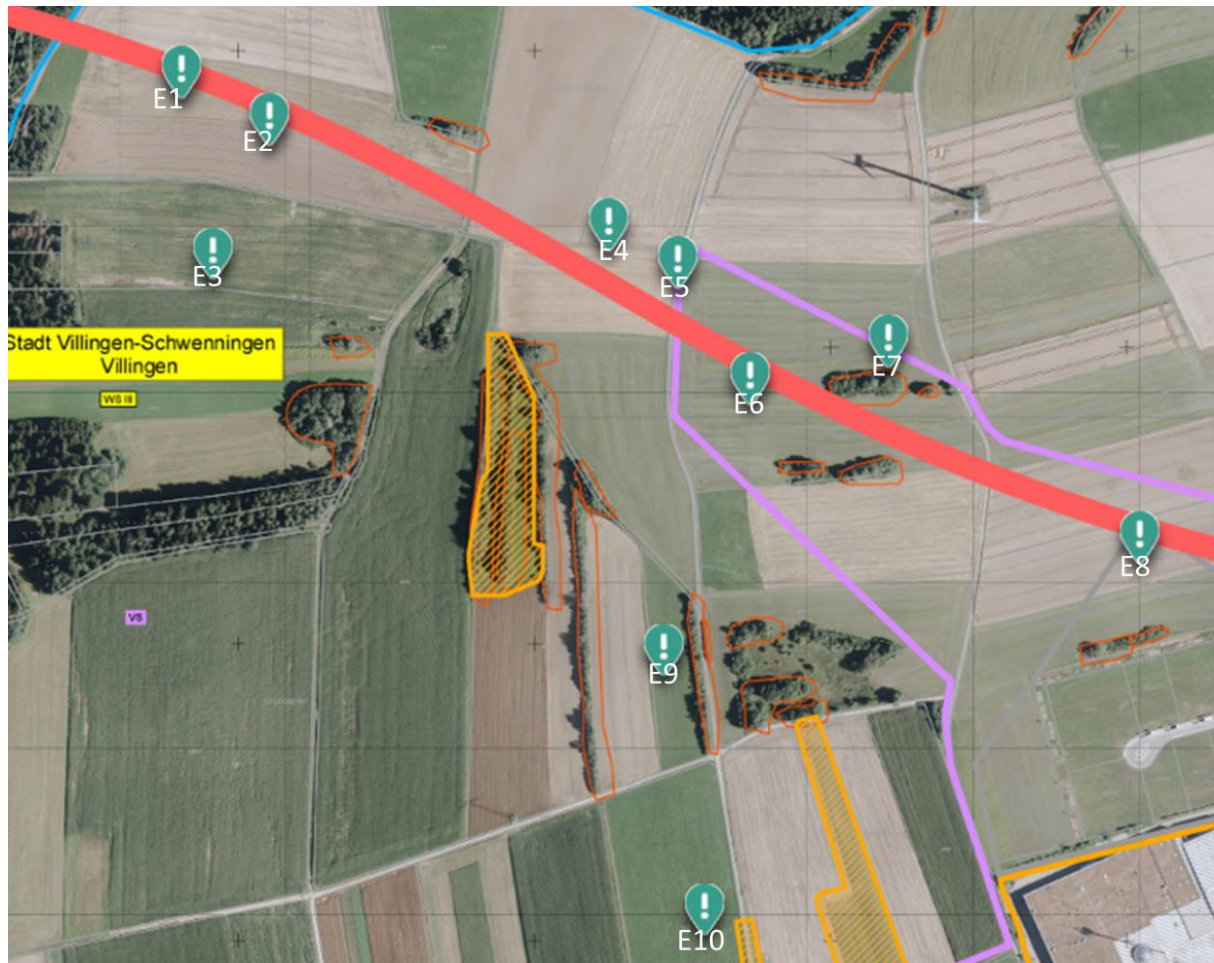


		cherheit des Verkehrs ein. Ein verkehrlicher Mehrwert, der die beiden Anschlüsse bei diesen Gegebenheiten rechtfertigen würde, konnte mit der Verkehrsuntersuchung nicht nachgewiesen werden.
D18	Anschluss erforderlich	<p>Um den Verkehr in Weilersbach erträglicher zu machen, ist diese Auffahrt zwingend notwendig.</p> <p>Weilersbach erfährt dabei eine deutliche verkehrliche Entlastung. Der Prognose-Nullfall (ohne die Maßnahme) sagt für 2040 eine Belastung von 9.800 Kfz/24h in der Ortsdurchfahrt von Weilersbach voraus. Im Planfall J (mit der Maßnahme) reduziert sich die Belastung auf 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 vom Durchgangsverkehr entlastet. Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer Projekthomepage veröffentlicht.</p>

Fragen			
Nummer	Titel	Inhalt	Antwort
D9	Zu dichte Anschlussfolge	Auf der B 33 gibt es vom Mönchsee bis zur Gaskugel auf wenigen Kilometern 6 Auffahrten, auf der B 27 bei Bad Dürkheim auf kurzer Strecke 4 Auffahrten. Müssen die jetzt auch für den zügigen Durchgangsverkehr zurückgebaut werden? Was werden wohl die Benutzer dieser Auffahrten dann sagen?	<p>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.</p> <p>Die B 33 südlich der vorgesehenen Anschlusses B 33 / B 523 hat damit eine geringere Verkehrsbedeutung für das Bundesnetz, sodass ihr andere Vorgaben zu Grunde zu legen sind. Ein Rückbau von Anschlüssen im Zuge der B 33 ist nicht vorgesehen.</p>
D11	Warum keine Weiterverfolgung?	Dieser Anschluss ist die einzige Möglichkeit die umliegenden Orte zu entlasten für Obereschach wäre es eine Bereicherung da sie nicht mehr durch Weilersbach gurken müssen und für Weilersbach ist es genauso eine Entlastung, weil der LKW Verkehr dann nicht mehr durch die engen Straßen fließt. Für Nordstetten entsteht kein Nachteil, die Straße ist weit entfernt vom Ort und die Auffahrt würde größtenteils nur aus Richtung Niedereschach benutzt werden dafür Villingen die Auffahrt Herden besser erreichbar ist.	<p>Für die Abwägung von Anschlüssen gilt es immer eine Vielzahl von Aspekte zu betrachten. Von maßgeblicher Bedeutung für die Abwägung ist dabei die Charakteristik der B 523 als überregionale Verbindungsachse und die damit verbundenen Planungsrandbedingungen. So soll im vorliegenden Fall ein Knotenpunkt-Abstand von 3 km eingehalten werden. 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.</p> <p>Die verkehrlichen Wirkungen des Lückenschlusses inkl. der entsprechenden Anschlusssituationen wurden in der Verkehrsuntersuchung betrachtet. Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer Projekthomepage veröffentlicht.</p>
D12	Anschluss	Wieso?	-



Cluster E – Ost



Umwelteinflüsse, Lärm

Nummer	Titel	Inhalt	
E6	Entlastung	Der Lückenschluss schafft eine erhebliche Entlastung der anderen Straßen, geringere Standzeiten an Ampeln = geringere Luftverschmutzung. Insofern wäre der Lückenschluss schon erheblich früher notwendig gewesen.	-
E7	Lärm-, Geruchs-, Feinstaub- und Abgasbelästigung	Der Verlauf der geplanten Verlängerung ist wunderbar zwischen den rot umrandeten gesetzlich geschützten Biotopen geplant!! Es wird aber auf die Anwohner der Wöschhalde und Haslach keine Rücksicht genommen, wenn die Straße nah ans Wohngebiete rückt und das Naherholungsgebiet durchschnitten und zerstört wird.	Da bei allen Varianten der nördlich von Haslach/Wöschhalde gelegen Bereich Guggenbühl betroffen sein wird, wird sich ein Eingriff in das Naherholungsgebiet im vorliegenden Fall nicht vermeiden lassen. Dabei wird das Naherholungsgebiet in seiner Funktion beeinträchtigt, ist jedoch grundsätzlich weiterhin nutz-



bar. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen.

Eine mögliche Trenn- und Isolationswirkung durch die Neubautrasse wird durch eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes mit neuen Über- und Unterführungen kompensiert. Die genaue Umsetzung wird mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, näher betrachtet. Im Zuge dieser werden wir zudem mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen.



Trassen- & Verkehrsführung

Nummer	Titel	Inhalt	
E1	Eine Straße ohne Anbindung?	<p>Was soll eine Straße ohne Anbindung einer Stadt wie Villingen bringen und weiter über Industriegebiet Herdenen auf die 523 anbinden, was weiterhin keine Entlastung für die Wieselsbergstr. wäre. Man will entlasten und unsere Planer haben nur weltfremde Ideen.</p>	<p>Für die Abwägung von Anschlüssen gilt es immer eine Vielzahl von Aspekte zu betrachten. Von maßgeblicher Bedeutung für die Abwägung ist dabei die Charakteristik der B 523 als überregionale Verbindungsachse und die damit verbundenen Planungsrandbedingungen. So soll im vorliegenden Fall ein Knotenpunkt Abstand von 3 km eingehalten werden. 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.</p> <p>Auch ohne die beiden Anschlüsse der L 178 und K 5709 ist auf der Wieselsbergstraße eine Entlastung zu verzeichnen. Die Entlastung beträgt, je nach Abschnitt 1.400 - 1.950 Kfz/24h. Auf dem östlich anschließenden Nordring gibt es eine Entlastung von 2.700 Kfz/24h. Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer Projekthomepage veröffentlicht.</p>
E2	Neue Straßen unnötig	<p>Neue Straßen sind in der heutigen Zeit ein Anachronismus. Man sollte das Geld in den Ausbau des Schienenverkehrs stecken, um vor allem den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu bekommen. Alternativ gibt es viele bestehende Straßen und Brücken, die sanierungsbedürftig sind. Im Zweifel wäre hier das Geld besser angelegt.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>



E3	Die Umgebung ist notwendig.	<p>Der Verkehr fließt momentan über die Wieselsbergstraße bzw. den Nordring. D.h. die gesamte Belastung tragen die Wohngebiete entlang der Wieselsbergstraße, Milanstraße usw. Ist klar, dass Haslach und Wöschhalde nichts davon abhaben wollen. Und fällt z.B. die Schwenninger Steig aus, ist das Chaos perfekt.</p>	-
E4	Längst überfällig	<p>Der Nordring ist zeitweise völlig überlastet und die Anbindung an die A81 für Verkehrsteilnehmer aus Richtung St. Georgen deutlich besser.</p>	-
E5	Nordring	<p>Warum versucht man dann nicht, den Nordring effektiver zu gestalten, auszubauen, mehr Lärmschutz etc. für dieses viele Geld, sollte da doch einiges machbar sein, anstatt wegen ca. 2-3km ein ganzes Naherholungsgebiet, Waldflächen, Ackerland und Naturschutzgebiete zu zerstören.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Das Bestandsnetz entspricht dabei nicht den Anforderungen an eine Straße mit hoher Verbindungsfunktion, wie beim Lückenschluss. Ein Umbau des Bestandsnetzes stellt daher keine gleichwertige Alternative zum Lückenschluss dar.</p>



<p>E9</p> <p>Anbin- dung an das In- dustriege- biet Salz- grube</p>	<p>In diese Planung ver- misse ich die Anbin- dung an das Ge- werbe und Industrie- gebiet Salzgrube, wenn dann die Er- weiterung kommt.</p> <p>Die B 523 stellt in Verbindung mit der B 33 im Bun- desnetz eine wichtige überregionale / großräumige Verbindungsachse zwischen der Autobahnen A 5 im Westen und A 81 im Osten dar. Sie ist eine der weni- gen Ost-West-Achsen über den Schwarzwald.</p> <p>Mit dem Lückenschluss soll daher eine durchgängige und schnelle Verbindung zwischen der B 33 und der A 81 für den regionalen und großräumigen Verkehr, ab- seits des städtischen Verkehrsnetzes geschaffen wer- den.</p> <p>Mit dieser Bedeutung als überregionale Verbindungs- achse 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.</p> <p>Die Anbindung des Industriegebiets Salzgrube an die B 523 erfolgt daher über den Nordring und die Quer- spange.</p>
<p>E10</p> <p>Anbin- dung Lämmli- grund</p>	<p>Für das neu geplante Wohnviertel Lämmli Grund und die ca. 3000 -4000 Bewohner wäre eine direkte Auffahrt auf die B523 wünschens- wert.</p> <p>Die B 523 stellt in Verbindung mit der B 33 im Bun- desnetz eine wichtige überregionale / großräumige Verbindungsachse zwischen der Autobahnen A 5 im Westen und A 81 im Osten dar. Sie ist eine der weni- gen Ost-West-Achsen über den Schwarzwald.</p> <p>Mit dem Lückenschluss soll daher eine durchgängige und schnelle Verbindung zwischen der B 33 und der A 81 für den regionalen und großräumigen Verkehr, ab- seits des städtischen Verkehrsnetzes geschaffen wer- den.</p> <p>Mit dieser Bedeutung als überregionale Verbindungs- achse 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.</p>



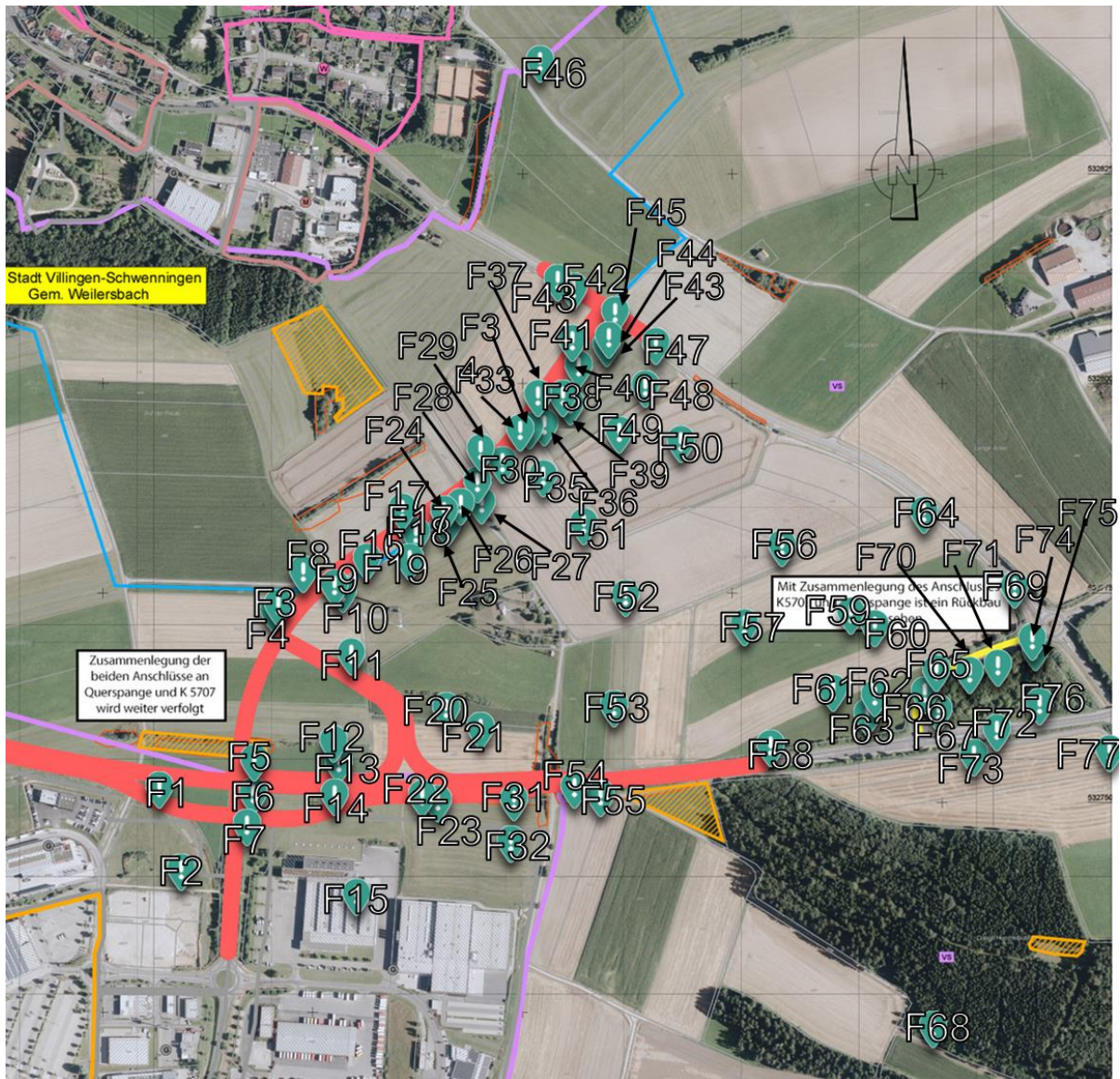
Die Anbindung des zukünftigen Wohngebietes Lämmligrund an die B 523 erfolgt daher über den Nordring und die Querspange.

Meinungen zur Straße

Nummer	Titel	Inhalt
E8	Mit Vollgas in die Klimakatastrophe	<p>Hauptsache wir können mit Vollgas und mit noch mehr Straßen und Flächenversiegelung in die Klimakatastrophe fahren.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Im Rahmen aller Planungsphasen sind wir an die jeweils gültigen Gesetze und Richtlinien zur Berücksichtigung des Klimaschutzes gebunden.</p>



Cluster F – K 5707



Umwelteinflüsse, Lärm

Nummer	Titel	Inhalt
F34	Lärmschutz	<p>Lärmschutzmaßnahmen für diesen erhöhten Bereich vorgesehen?</p> <p>Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä.). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>



F39	Lärm	Eine Zufahrtsstraße über einen Höhenrücken zu planen kommt einem Schildbürgerstreich gleich der Lärm in Weilersbach würde erheblich zunehmen	Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle, o.ä.). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.
F46	Geplantes Neubaugebiet	Hier wird ein Neubaugebiet geplant! Würde mit der Neuanbindung extremen Verkehrslärm ausgesetzt werden!	Im Zuge der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle, o.ä.). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.
F49	Unsinnige Planung	Welch unsinnige Planung Naherholungsflächen zu zerstören in direkter Nachbarschaft zu Weilersbach, zudem würde die Lärm- und Abgasbelastung immens steigen. Welche junge Familie würde in dem zukünftigen neuen Baugebiet gegenüber einer großen vielbefahrenen Straße noch wohnen wollen? Zudem ja wenige Hundert Meter eine Anbindung an die B523 besteht.	Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten. 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. 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 genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Inwieweit wir den örtlichen Nacherholungsbereich bei Weilersbach im vorliegenden Fall mit einer angepassten Trasse schonen können, ist Teil der Planungen. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.



	<p>Eine zweite Auffahrt und die Anbindung wäre kreuzungsfrei. Der Straßenbau der Zukunft sollte ressourcenschonend und nachhaltig sein.</p>	<p>Soweit angebracht, werden wir mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie bspw. die Anpassung der Höhenlage der Trassen, prüfen.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden zudem Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Auch hier können mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, positive Effekte bringen. Eine erste Untersuchung zum Thema Schall ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
<p>F53</p> <p>Hände weg vom Hagen</p>	<p>Was mit dieser Variante über den Hagen der Weilersbacher Bevölkerung zugemutet wird: Zerstörung eines Spaziergänger- und Fahrrad Naherholungs-Paradieses, dafür zusätzliche Luft-Ver- schmutzung, anhaltender Verkehrs-Lärm inclusive, Lärm-Belastung zusätzlich zum Rettungshubschrauber und Fluglärm vom Züricher Flughafen, Zunahme der PKW-LKW- Ortsdurchfahrten durch Weilersbach. Für diese Folgen</p>	<p>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 genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Inwieweit wir den örtlichen Nacherholungsbereich bei Weilersbach im vorliegenden Fall mit einer angepassten Trasse schonen können, ist Teil der Planungen. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein. Soweit angebracht, werden wir mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie bspw. die Anpassung der Höhenlage der Trassen, prüfen.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden Schall- und Luftschadstoffuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Eine erste Untersuchung zum Thema Schall ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schall- und Luftimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p> <p>In verkehrlicher Hinsicht lässt sich mit der Verkehrsuntersuchung feststellen, dass Weilersbach eine deutliche verkehrliche Entlastung erfährt. Der Prognose-Nullfall (ohne die Maßnahme) sagt für 2040 eine Belastung von 9.800 Kfz/24h in der Ortsdurchfahrt von Weilersbach voraus. Im Planfall J (mit der Maßnahme, ohne die Anschlüsse L 178</p>



	<p>sollen den Weilersbachern/Schwenningern/Villingern auch noch das Naherholungs-Paradies um den Hagen zerstört werden? Nein, Hände weg vom Hagen!!</p>	<p>und K 5709) reduziert sich die Belastung auf 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 vom Durchgangsverkehr entlastet. Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer Projekthomepage veröffentlicht.</p>
<p>F54</p> <p>Fuchsloch- Brücke: Lärmschutz fehlt seit Jahren</p>	<p>Die Fuchslochbrücke verfügt trotz ihrer erhöhten Lage über keinen Lärmschutz trotz der schleichenden Verkehrszunahme. Durch die Spange wird der Verkehr und damit der Lärm noch einmal zunehmen.</p>	<p>Die schalltechnischen Untersuchungen im Zuge der aktuellen Planung beziehen sich zunächst auf die neue Stecke als solche sowie die damit verbundenen Lärmemissionen, um damit verbundene mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle, o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p> <p>Die bestehenden B 523 inkl. des Bereiches am Fuchsloch bleibt jedoch nicht unberücksichtigt, sondern wird im Sinne einer Fernwirkung beurteilt, bei der mögliche Verlagerungseffekte auf bestehende Straßen untersucht werden. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich auch hier nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>



Trassen- & Verkehrsführung

Nummer	Titel	Inhalt
F5	GRÜNDE GEGEN die neue Planungsvariante des neuen Weilersbacher Anschluss Auf dem Hagen:	<p>GRÜNDE GEGEN die neue Planungsvariante des neuen Weilersbacher Anschluss Auf dem Hagen:</p> <p>1. Die neue Variante des Weilersbacher Anschlussknoten auf dem Hagen widerspricht dem Bundesverkehrswegeplan und der ursprünglichen Planung des Reg.-Präs. Freiburg! Denn, die Intention des Lückenschlusses zwischen B33 und A81 sind originär die Entlastung der hochbelasteten Verkehrsachse B33 im Großraum VS und eine schnelle Verbindung aus dem Schwarzwald von der B33 / Anschlusspunkt Mönchweiler zur Autobahnanschlussstelle Villingen-Schwenningen. Der Lückenschluss mit überwiegendem Durchgangs- u. Schwerlastverkehr zwischen der B33 und der A81 soll vordergründig eine Verkehrsentslastung der Stadt VS und der Umlandgemeinden / Teilorte und damit auch eine Verkehrsentslastung von VS-Weilersbach bewirken. Nicht aber noch mehr Durchgangs- u. Schwerlastverkehr für VS, für die Umlandgemeinden, in diesem Fall explizit VS-Weilersbach. Nicht aber noch weitere Verkehrsbelastungen für die Bürger/innen durch den B523 Lückenschluss.</p> <p>2. Weitere Zunahme des jetzt schon starken Durchgangs-</p> <p>1. 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 die Maßnahme) sagt für 2040 eine Belastung von 9.800 Kfz/24h in der Ortsdurchfahrt von Weilersbach voraus. Im Planfall J (mit der Maßnahme) reduziert sich die Belastung auf 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 vom Durchgangsverkehr entlastet. Dabei erfährt auch die K 5707 am südlichen Ortsausgang von Weilersbach, und damit auf Höhe des neuen Wohngebietes, eine entsprechende Entlastung.</p> <p>Ergänzend sei zudem darauf verwiesen, dass die Verkehrsbeziehungen des Lückenschlusses und der Ortsdurchfahrt von Weilersbach gering sind. Gemäß Belastungsspinne, die die Verteilung des Verkehrs auf dem Lückenschluss im nachgeordneten Netz abbildet, beträgt diese Beziehung nur ca. 90 Kfz/24h. Die Daten können auf der Projekthomepage mit der PDF "Belastungsspinne B523neu" eingesehen werden.</p> <p>2. Zur Thematik wurde unter Punkt 1 Stellung genommen.</p> <p>3. Zur Thematik wurde unter Punkt 1 Stellung genommen</p> <p>4. Bereits die bestehende B 523, K 5707 sowie das Gewerbegebiet als solches liegen in der angesprochenen Wasserschutzzone III. Mit</p>



und Schwerlastverkehr insbes. aus dem Hintervillinger Raum und aus Ri. RW / Eschachtal in der topographischen Talenge und in der engen Ortsdurchfahrt von VS-Weilersbach.

In der engen Ortsdurchfahrt von VS-Weilersbach befinden sich Schulwege, welche die durchführende K 5707 kreuzen. Eine weitere zusätzliche ortsinterne Verkehrsbelastung wäre behördlich unverantwortlich!

3. Weitere zusätzliche Verkehrsbelastung der Weilersbacher Ortsdurchfahrt durch den dadurch zunehmenden rückfließenden Ziel- und Quellverkehr aus dem Industriegebiet Auf Herdenen.

4. Wasserschutzgebiet Zone 3 Starke Belastung des Wasserschutzgebietes durch den starken rückfließenden Ziel- und Quellverkehr / Schwerlastverkehr / Gefahrgutverkehr des Industriegebietes Auf Herdenen und der dortigen zahlreichen ansässigen Speditionen. Hier werden auch Chemikalien auf der Straße transportiert.

5. Weiterer starker Flächenverbrauch zu Lasten von VS-Weilersbach. Durch den immensen Flächenverbrauch für das Industriegebiet Auf Herdenen ist VS-Weilersbach schon genug strapaziert.

6. Das Naherholungsgebiet „Auf dem Hagen“ von VS-Weilersbach und landwirtschaftliche

der bisher skizzierten Variante der verlängerten Querspange haben wir uns zunächst soweit wie möglich an der Außengrenze des Wasserschutzgebietes orientiert. Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist jedoch Teil der weiteren Planung. Hierzu werden aktuell noch verschiedene Varianten ausgearbeitet und miteinander verglichen.

Sollte diese im Wasserschutzgebiet der Zone III liegen, sind die entsprechenden Gesetze und Richtlinien einzuhalten.

5. Im Zuge der Planungen gilt grundsätzlich die Maßgabe das Schutzgut Boden zu schonen und den Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten. Das Schutzgut ist dabei auch Teil der Umweltverträglichkeitsstudie zur Variantenabwägung. In der Entwurfsplanung wird darüber hinaus ein Bodenschutzkonzept erstellt.

6. Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.

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.



<p>Nutzflächen würden sinnlos zerstört, zerschnitten. Ein Ausgleichsgebiet bzw. einen Flächenausgleich gibt es nicht.</p> <p>7. FFH-Gebiet.</p> <p>8. Weitere zunehmende Lärm- belästigung durch die expo- nierte Höhenlage „Auf dem Hagen“. Schon jetzt ist die Lärmbeläs- tigung durch die bisherige B523 auf der Gemarkung VS- Weilersbach sehr stark. Je nach Wetter- und Windver- hältnissen (in der Regel Westwind) sind die lauten Abroll- und Motorengeräu- sche insbes. des Schwerlast- verkehrs in und auf der Ge- markung VS-Weilersbach zu hören. Politische Versprechungen in den 90 er Jahren auf Lärm- schutzmaßnahmen wurde bis heute nicht eingehalten und nicht umgesetzt. Notwendige Schallschutzwände entlang der B523 wurden bis heute nicht errichtet. Wer hätte das auch gedacht?!</p> <p>9. Das Weilersbacher Neubau- gebiet Schlegelberg liegt un- mittelbar an dem neuen An- schluss. Lärmschutzmaßnah- men?! Wer will da noch bauen?!</p> <p>10. Der bisherige Weilersbacher Anschluss / dortige Verkehrs- kreisel-Zusammenführung der K 5707 = Verkehr aus VS- Schwenningen K 5707 = Verkehr aus VS-</p>	<p>In den aktuellen Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zu- nächst eine schematische Planung mit Füh- rung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Aus- gestaltung des Anschlusses ist Teil der wei- teren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufge- nommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Inte- ressengemeinschaft Weilersbach mit ein. Soweit angebracht, werden wir mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie bspw. die Anpassung der Höhenlage der Trassen, prüfen.</p> <p>7. In dem angesprochenen Bereich befindet sich kein FFH-Gebiet. In der interaktiven Karte waren die FFH-Mähwiesen nördlich von Villingen-Schwenningen fälschlicher- weise als FFH-Gebiet gekennzeichnet. Es handelt sich jedoch um FFH-Mähwiesen außerhalb von FFH-Gebieten.</p> <p>Nichtsdestotrotz zeichnen sich diese Wiesen durch ihre Artenvielfalt aus und sind grund- sätzlich schützenswert.</p> <p>Aus diesem Grund wurden FFH-Mähwiesen zum 01.03.2022 in den Katalog der gesetz- lich geschützten Biotope nach § 30 BNatSchG aufgenommen. Als solche sind sie bei Inanspruchnahme art- und flächengleich an anderer Stelle herzustellen und dadurch auszugleichen.</p> <p>Nach aktuellem Kenntnisstand wäre durch den Umbau des Anschlusses eine FFH-Mäh- wiese unmittelbar betroffen, eine weitere befindet sich in einigem Abstand zu den bis- her diskutierten Varianten.</p> <p>8. Im Zuge der Planungen werden Schallschut- zuntersuchungen durchgeführt, um mögli-</p>
--	--



<p>Weilersbach / Villinger Hinterland K 5706 = Verkehr aus Dauchingen mit der dortigen Auffahrt zur B523 hat sich jahrelang bestens bewährt. Bei einem kostenintensiven Rückbau des dortigen über 30 Jahre alten Anschlusses zur B523 würde der Verkehr aus VS-Schwenningen und Dauchingen völlig gekappt. Erst vor ein paar Jahren wurde der dortige Verkehrskreisel zur Verkehrssicherheit mit öffentlichen Steuermitteln finanziert und gebaut. Sorgsamer Umgang der Behörden mit öffentlichen Geldern ist das Gebot der Zeit! Also Hände weg von einem Rückbau! Das wäre ein Schildbürgerstreich par excellence! Behördliche Verschwendung von Steuergeldern!</p> <p>11. Mit kreuzungsfreien Zu- und Abfahrten, Ein- und Ausfädungsspuren an der B523 und Unterführungen an der B523 im Bereich der „Nahtstelle“ (quasi am jetzigen Ausbauende) des Lückenschluss könnte der rückfließende Ziel- und Quellverkehr / Schwerlastverkehr von der B523 zum Industriegebiet Herden bzw. umgekehrt ohne Probleme gelangen. Vorteile und Fazit: Wenig Landschaftsverbrauch. Relativ kostengünstige Straßenbaumaßnahmen. Die neue Planungsvariante des neuen Anschlusses von</p>	<p>che Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä.). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p> <p>9. Zur Thematik wurde unter Punkt 8 sowie Punkt 1 Stellung genommen.</p> <p>10. Die Hintergründe zum angedachten Anschluss der Querspange und bestehenden Anschluss der K 5707 an die B 523 wurde bereits unter Punkt 6 erläutert. Unabhängig einer später weiterzuerfolgend Variante ist dabei kein Rückbau des Kreisverkehrs sowie eine Kappung der bisherigen Verbindung zwischen K 5706 (Villinger Straße) nach Dauchingen und der K 5709 vorgesehen. Mit dem bestehenden Anschluss der L 423 (Dauchinger Straße) besteht zudem eine zweite Zufahrt für Dauchingen zur B 523.</p> <p>11. Die Hintergründe zum angedachten Anschluss der Querspange und bestehenden Anschluss der K 5707 an die B 523 wurde bereits unter Punkt 6 erläutert.</p> <p>12. Es wurde bereits mit den obenstehenden Punkten entsprechen Stellung genommen.</p>
--	--



	<p>VS-Weilersbach Auf dem Hagen ist also absolut nicht notwendig und undurchdacht! Der Verkehrsfluss auf der B523 ist durch die Ein- und Ausfädelungsspuren nicht beeinträchtigt. Kein konfliktreicher Kreuzungsverkehr. 12. Abschließendes Gesamt-Fazit: Schluss mit der sinnlosen Landschafts- und Naturzerstörung durch sinnlose und behördlich fehlgeplante Straßenbauprojekte. Sorgsamer Umgang mit öffentlichen Geldern, sprich Steuergeldern! Keine weiteren zusätzlichen Verkehrsbelastungen für VS-Weilersbach durch den B523 Lückenschluss. Kein weiterer zusätzlicher Landschaftsverbrauch in VS-Weilersbach durch den B523 Lückenschluss. Hände weg von der neuen Variante Anschluss „Hagen“!</p>	
<p>F10</p> <p>Nah- erholung</p>	<p>Für was soll so ein schönes Gebiet in dem man wunderbar spazieren gehen kann durch so eine Riesenstraße verschandelt werden. Ich bin noch jung und möchte hier auch noch in 30 Jahren ungestört spazieren gehen. Durch den Bau der Straße über den Höhenrücken wird Weilersbach und auch andere Gemeinden dahinter deutlich mehr Autolärm bekommen.</p>	<p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein. Soweit angebracht, werden wir mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie bspw. die Anpassung der Höhenlage der Trassen, prüfen.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden zudem Schallschutzuntersuchungen durchgeführt,</p>



	<p>um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Auch hier können mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, positive Effekte bringen. Eine erste Untersuchung zum Thema Schall ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
<p>F14</p> <p>Ausfahrt Weilersbach</p> <p>Ausleitung in jeweiliger Fahrtrichtung mit Unterquerung der B523 nach Herdennen wäre Kostengünstiger und würde die bisherige Ausfahrt Dauchingen/Weilersbach beibehalten</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktabstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p>



<p>F15</p> <p>Durchgangsverkehr anstatt hier dann auf der neuen B 523</p>	<p>2007 wurden genau hier, an dem Punkt, an dem der gesamte Durchgangsverkehr Richtung alter B 523 fährt, 600 Fahrzeuge pro Tag als Durchgangsverkehr von außerhalb VS nach außerhalb VS gezählt. Fast ausschließlich nur dieser Verkehr von Mönchweiler und weiter westlich, nach Dauchingen und A 81, würde ja ohne zusätzliche Auffahrten profitieren. 600 Fahrzeuge / Tag im Jahr 2007, jetzt prognostiziert von Ihnen 12.000 Fahrzeuge / Tag. Das ist das 20 fache. Ja wenn der Verkehr durch Ihre Mithilfe so zunehmen wird, Gute Nacht Klima</p>	<p>Die beiden genannten Zahlen lassen sich nicht miteinander vergleichen. Bei den zitierten 12.000 Kfz/24h auf dem Lückenschluss (gemäß Planfall J) handelt es sich um die Prognosen des Gesamtverkehrs auf dem Lückenschluss. Die separate Darstellung zur Verkehrsaufteilung der B523neu ("Belastungsspinne"), die wir zwischenzeitlich auf unserer Homepage hochgeladen haben, stellt dazu 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.</p> <p>Die Daten können auf der Projekthomepage unter „Informieren Sie sich / Weite-e Infos und Planungsunterlagen“ mit der PDF “Belastungsspinne B523neu“ eingesehen werden.</p>
<p>F16</p> <p>Neue Anbindung</p>	<p>Naherholungsgebiet</p>	<p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein. Soweit angebracht, werden wir mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie bspw. die Anpassung der Höhenlage der Trassen, prüfen.</p> <p>Die Naherholung wird in der Umweltverträglichkeitsstudie im Schutzgut Mensch behandelt. Inwieweit wir der örtlichen Naherholungsbereich bei Weilersbach im vorliegenden Fall mit einer angepassten Trasse schonen können, ist Teil der aktuellen Planung. Dabei beziehen wir auch einen Vorschlag der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p>



F18

**Anbindung
Weilers-
bach an
523**

Durch die neue Planung der Anbindung auf die 523 in Weilersbach muss ich feststellen, dass die Planer ohne jede Rücksicht auf Natur, Ökosysteme, Tiere, Pflanzen und Lebensgrundlagen der Menschheit nehmen.

Eine bestehende Auffahrt aufzugeben und auf ein Naherholungsgebiet auszuweichen und an den Ortsrand von Weilersbach heranzuführen zu wollen.

Weilersbach ist wieder leidtragender und soll wieder Landwirtschaftliche Fläche unnötig Opfern.

Deshalb keine neue Querspange am Ortsrand von Weilersbach.

Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.

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.

In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein. Soweit angebracht, werden wir mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie bspw. die Anpassung der Höhenlage der Trassen, prüfen.

Dabei gilt es im Zuge der Planung, die Belange des Arten- und Naturschutzes zu berücksichtigen und nachteilige Auswirkungen so gut es geht zu vermeiden und zu minimieren. Für unvermeidbare Auswirkungen



			<p>wird entsprechend der rechtlichen Vorgaben ein Ausgleichskonzept bestehend aus verschiedenen Maßnahmen erarbeitet und fachlich mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Mit Planfeststellung ist die Umsetzung dieses Konzepts rechtlich verpflichtend.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden zudem Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä.). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten</p>
F21	<p>GRÜNDE GEGEN die neue Planungsvariante des neuen Weilersbacher Anschluss Auf dem Hagen :</p> <p>Siehe F5</p>		siehe F5
F22	<p>Ausfahrt</p> <p>-</p>		-
F26	<p>Naherholungsgebiet für Schwenningen u. Weilersbach</p> <p>Man sollte im Sommer eine Zählung der Spaziergänger und Radfahrer durchführen, die diese Strecke zur Erholung nutzen. Auch der Aussichtspunkt Hagen war schon immer ein Ziel für die Schwenninger Bevölkerung. Als Natur- und Umweltschützer ein absolutes NEIN zu dieser Planung!!</p>		<p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein. Soweit angebracht, werden wir mit der nächsten Pla-</p>



	<p>nungsphase (Entwurfsplanung) auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie bspw. die Anpassung der Höhenlage der Trassen, prüfen.</p>
<p>F27</p> <p>Total überflüssig</p> <p>Man würde lieber im Bärenental eine Auffahrt Richtung Trossingen schaffen und Herdenen wie geplant anbinden ohne die sinnlose Straße über den Hagen</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein. Soweit angebracht, werden wir mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie bspw. die Anpassung der Höhenlage der Trassen, prüfen.</p>



F30

**Neue
Anbindung**

Hohe Lärmbelästigung für die Weilersbacher Bevölkerung, Verkehrsbelastung, großer Landschaftsverbrauch, direkt am Wasserschutzgebiet. Diese Anbindung muss unbedingt überprüft werden und die bisherige Anbindung sollte weiter geplant und als einzige Anbindung belassen werden.

Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.

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.

In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein. Soweit angebracht, werden wir mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie bspw. die Anpassung der Höhenlage der Trassen, prüfen.

Dabei erfährt Weilersbach durch den Lückenschluss eine deutliche verkehrliche Entlastung gegenüber dem Prognose-Nullfall 2040 erfahren. Gemäß Verkehrsuntersuchung liegt die entsprechende verkehrliche Belastung für Weilerbach im Prognosejahr 2040 ohne den Lückenschluss bei 9.800 Kfz/24h. Im Prognose-Planfall J (mit Lückenschluss) reduziert sich die Belastung auf



	<p>5.050 Kfz/24h. Die Verkehrsbelastung in 2018 lag gemäß Analysefall 2018 bei 5.700 Kfz/24h, womit auch gegenüber dessen eine Entlastung zu verzeichnen ist.</p> <p>Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer Projekthomepage veröffentlicht.</p> <p>Alle genannten Aspekte sowie auch die Themen Landschaftsverbrauch und Wasserschutzgebiet werden in unsere Variantenabwägung einbezogen und berücksichtigt.</p>
<p>F37</p> <p>Zusätzliche Belastung und unnötiger Landverbrauch</p> <p>Durch die Nicht-Weiterverfolgung der beiden Anschlüsse bei Nordstetten und Obereschach wird Weilersbach ohnehin bereits zusätzlicher Umweltbelastung und Verkehrslärm durch die Verkehrsteilnehmer aus dem Nördlichen Hinterland ausgesetzt. Es ist deshalb nicht verständlich, warum diese Belastung durch die Verlegung der Zufahrt an den Ortsrand von Weilersbach noch zusätzlich verstärkt werden soll. Außerdem wird hier völlig unnötig Fläche verbraucht, nur um einen bestehenden und funktionierenden Anschluss zu ersetzen. Dies und die damit verbundenen Kosten können und müssen vermieden werden!</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein. Soweit angebracht, werden wir mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung)</p>



	<p>auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie bspw. die Anpassung der Höhenlage der Trassen, prüfen.</p> <p>Dabei erfährt Weilersbach durch den Lückenschluss eine deutliche verkehrliche Entlastung gegenüber dem Prognose-Nullfall 2040 erfahren. Gemäß Verkehrsuntersuchung liegt die entsprechende verkehrliche Belastung für Weilersbach im Prognosejahr 2040 ohne den Lückenschluss bei 9.800 Kfz/24h. Im Prognose-Planfall J (mit Lückenschluss) reduziert sich die Belastung auf 5.050 Kfz/24h. Die Verkehrsbelastung in 2018 lag gemäß Analysefall 2018 bei 5.700 Kfz/24h, womit auch gegenüber dessen eine Entlastung zu verzeichnen ist.</p> <p>Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer Projekthomepage veröffentlicht.</p>
<p>F38</p> <p>Unsinnige Stichstraße nach Weilersbach</p> <p>Es geht doch um die Anbindung der Autobahn und nicht von Weilersbach an die B33. Ziehen Sie bitte die Straße durch Industrie-Gebiete und industriell bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen. Erweitern Sie gegebenenfalls bereits vorhandene Straßen. Nur so macht das Sinn.</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich</p>



		"Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.
F41	<p>Was ist mit den Radfahrern ???</p> <p>Hier führt ein Radweg u.a. nach Villingen, der nicht nur von vielen Weilersbacher Schülern, sondern auch von berufstätigen "Fahrrad-Pendlern" und Freizeitradlern regen genutzt wird!! Sie haben nicht dieselbe Lobby wie Autofahrer und würden schon allein während der Bauphase auf unbestimmte Zeit auf völlig indiskutable/nicht vorhandene Alternativstrecken umgeleitet.</p>	Die Bedürfnisse und Interessen aller Verkehrsteilnehmenden werden in die Planungen mit einbezogen. Das nachgeordnete Wegenetz wird in der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) näher betrachtet. Das Wirtschaftswegenetz, welches auch Fußgängerinnen und Fußgängern sowie dem Radverkehr dient, wird dabei angepasst. Die landwirtschaftlichen Wege werden wieder miteinander verknüpft, Über- und Unterführung neu geschaffen.
F42	<p>Gesamter Verkehr durch die Ortschaft!</p> <p>Wohin soll der Verkehr fließen? Durch die viel zu enge und steile Ortsdurchfahrt? Doch in Richtung Dauchingen? - Umweg gegenüber jetzigem Anschluss!</p>	<p>Die Ortsdurchfahrt von Weilersbach wird durch den Lückenschluss eine deutliche verkehrliche Entlastung gegenüber dem Prognose-Nullfall 2040 erfahren. Gemäß Verkehrsuntersuchung liegt die entsprechende verkehrliche Belastung für Weilerbach im Prognosejahr 2040 ohne den Lückenschluss bei 9.800 Kfz/24h. Im Prognose-Planfall J (mit Lückenschluss) reduziert sich die Belastung auf 5.050 Kfz/24h. Die Verkehrsbelastung in 2018 lag gemäß Analysefall 2018 bei 5.700 Kfz/24h, womit auch gegenüber dessen eine Entlastung zu verzeichnen ist.</p> <p>Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer Projekthomepage veröffentlicht.</p>
F43	<p>Schwerlastverkehr für Weilersbach</p> <p>Der Schwerlastverkehr, der hier auf die B523 auf- und abfährt kann nur durch Weilersbach und die Weilersbacher-Str. in Schweningen fließen. Wo bleibt hier eine Entlastung für diese Anwohner? Das Ganze bringt nur Lärm</p>	<p>Die B 523 wird mit dem neuen Anschluss an die Querspange (Neuer Markt) und weiter Richtung Nordring direkt an die dortigen Gewerbegebiete angeschlossen.</p> <p>Die Ortsdurchfahrt von Weilersbach wird durch den Lückenschluss eine deutliche verkehrliche Entlastung gegenüber dem Prognose-Nullfall 2040 erfahren. Gemäß Verkehrsuntersuchung liegt die entsprechende</p>



	eine Zerstörung unseres Naherholungsgebiets.	<p>verkehrliche Belastung für Weilerbach im Prognosejahr 2040 ohne den Lückenschluss bei 9.800 Kfz/24h. Im Prognose-Planfall J (mit Lückenschluss) reduziert sich die Belastung auf 5.050 Kfz/24h. Die Verkehrsbelastung in 2018 lag gemäß Analysefall 2018 bei 5.700 Kfz/24h, womit auch gegenüber dessen eine Entlastung zu verzeichnen ist.</p> <p>Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer Projekthomepage veröffentlicht.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden zudem Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
F45	<p>Neue Anbindung Weilersbach</p> <p>Die nächste Anbindung ist erst wieder in Mönchweiler, Auffahrt für den Hintervillinger Raum mit großer Mehrbelastung für die Durchfahrt Weilersbach, ebenso Auffahrt für Villinger Gebiete, die den Nordring, der stark belastet ist, meiden.</p>	<p>Die Ortsdurchfahrt von Weilersbach wird durch den Lückenschluss eine deutliche verkehrliche Entlastung gegenüber dem Prognose-Nullfall 2040 erfahren. Gemäß Verkehrsuntersuchung liegt die entsprechende verkehrliche Belastung für Weilerbach im Prognosejahr 2040 ohne den Lückenschluss bei 9.800 Kfz/24h. Im Prognose-Planfall J (mit Lückenschluss) reduziert sich die Belastung auf 5.050 Kfz/24h. Die Verkehrsbelastung in 2018 lag gemäß Analysefall 2018 bei 5.700 Kfz/24h, womit auch gegenüber dessen eine Entlastung zu verzeichnen ist.</p> <p>Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer Projekthomepage veröffentlicht.</p>
F47	<p>Fahrradfahrer/Fußgänger nicht vergessen</p> <p>Eine für Fahrradfahrer und Fußgänger sichere Über- oder Unterführung der K5707 wäre bei einer Zusammenlegung unbedingt notwendig.</p>	<p>Die Bedürfnisse und Interessen aller Verkehrsteilnehmenden werden in die Planungen mit einbezogen. Das nachgeordnete Wegenetz wird in der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) näher betrachtet. Das Wirtschaftswegenetz, welches auch Fußgängerinnen und Fußgängern sowie</p>



	<p>dem Radverkehr dient, wird dabei angepasst. Die landwirtschaftlichen Wege werden wieder miteinander verknüpft, Über- und Unterführung neu geschaffen.</p>
<p>F51</p> <p>Neue Planung B523</p> <p>Dass hier eine Verbesserung geschaffen werden muss ist sicher schon lange notwendig. Aber was haben sich die Planer hier eigentlich gedacht? Einfach quer durch ein Naherholungsgebiet eine neue Zufahrt zu planen in der Nähe von Wohngebieten ohne Rücksicht auf Natur und Menschen. Die bisher vorhandenen Strukturen nutzen und weiter ausbauen.</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein. Soweit angebracht, werden wir mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie bspw. die Anpassung der Höhenlage der Trassen, prüfen.</p>



<p>F52</p> <p>Alternativ: zur Auto- bahn über die B33/B27</p>	<p>Es wäre doch besser, statt des Neubaus der Verlängerung der B523 die B33 entsprechend auszubauen. Mit einem Teil des Geldes lässt sich der Lärmschutz an der B33 einrichten/ausbauen (heute gibt es keinen Lärmschutz in vielen Bereichen von Villingen), die Straßenkreuzung B33/B27 bei Bad Dür rheim leistungsmäßig verbessern (ein Ausbau ist anscheinend geplant), den Anschluss nach Marbach verbessern (anscheinend auch in der Planung), den weiteren Verlauf der B27 Richtung Autobahn mit Lärmschutz ausbauen. Somit verläuft der Verkehr von der Autobahn über die B27/B33 in den Schwarzwald und umgekehrt. Der tägliche Stau in Herdenen und Wieselsbergstraße wird reduziert.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>F58</p> <p>Argumente nur alle 3Km. eine Auffahrt</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktabstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>Wer die Strecke der 523 kennt, weiß das vom Kreisel Autobahn Richtung neuer Markt. Ein schnelles Fahren ist nicht möglich, da viel LKW-Verkehr vorhanden ist. Deshalb ist es unverantwortlich bei Weilerbach eine neue Ausfahrt zu planen. Die alte reicht völlig aus, hier planen Leute am Grünen Tisch, wo mit Natur und Umwelt wenig am Hut haben.</p>



	<p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein. Soweit angebracht, werden wir mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie bspw. die Anpassung der Höhenlage der Trassen, prüfen.</p>
<p>F72</p> <p>GRÜNDE GEGEN die neue Planungsvariante des neuen Weilersbacher Anschluss Auf dem Hagen und Gründe gegen einen Rückbau</p>	<p>Der bisherige Weilersbacher Anschluss / dortige Verkehrskreisel-Zusammenführung der K 5707 = Verkehr aus VS-Schwenningen K 5707 = Verkehr aus VS-Weilersbach / Villingen Hinterland K 5706 = Verkehr aus Dauchingen mit der dortigen Auffahrt zur B523 hat sich jahrelang bestens bewährt. Bei einem kostenintensiven Rückbau des dortigen über 30 Jahre alten Anschlusses zur B523 würde der Verkehr aus VS-Schwenningen und Dauchingen völlig gekappt. Erst vor ein paar Jahren wurde der dortige Verkehrskreisel mit öffentlichen Steuermitteln finanziert und gebaut. Sorgsamer Umgang mit öffentlichen Geldern ist nicht nur heute das Gebot der Zeit! Alternative zum Rückbau: Mit kreuzungsfreien Zu- und Abfahrten, Ein- und Ausfädungsspuren an der B523 und</p> <p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch</p>



<p>Unterführungen an der B523 im Bereich der „Nahtstelle“ (quasi am jetzigen Ausbauende) des Lückenschluss könnte der rückfließende Ziel- und Quellverkehr / Schwerlastverkehr von der B523 zum Industriegebiet Herden bzw. umgekehrt ohne Probleme gelangen. Vorteile und Fazit: Wenig Landschaftsverbrauch. Relativ kostengünstige Straßenbaumaßnahmen. Die neue Planungsvariante des neuen Anschlusses von VS-Weilersbach Auf dem Hagen ist also absolut nicht notwendig und undurchdacht! Der Verkehrsfluss auf der B523 ist durch die Ein- und Ausfädelungsspuren nicht beeinträchtigt. Kein konfliktreicher Kreuzungsverkehr. Abschließendes Gesamt-Fazit: Schluss mit der sinnlosen Landschafts- und Naturzerstörung durch sinnlose und behördlich fehlgeplante Straßenbauprojekte. Sorgsamer Umgang mit öffentlichen Geldern, sprich Steuergeldern! Keine weiteren zusätzlichen Verkehrsbelastungen für VS-Weilersbach durch den B523 Lückenschluss. Kein weiterer zusätzlicher Landschaftsverbrauch in VS-Weilersbach durch den B523 Lückenschluss. Hände weg von der neuen Variante Anschluss „Hagen“!</p>	<p>eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein. Soweit angebracht, werden wir mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie bspw. die Anpassung der Höhenlage der Trassen, prüfen</p> <p>Unabhängig einer später weiterzuerfolgend Variante ist dabei kein Rückbau des Kreisverkehrs sowie eine Kappung der bisherigen Verbindung zwischen K 5706 (Villinger Straße) nach Dauchingen und der K 5709 vorgesehen. Mit dem bestehenden Anschluss der L 423 (Dauchinger Straße) besteht zudem eine zweite Zufahrt für Dauchingen zur B 523.</p> <p>In verkehrlicher Hinsicht sein auch darauf hingewiesen, dass Weilersbach mit der Maßnahme eine deutliche verkehrliche Entlastung erfährt. Der Prognose-Nullfall (ohne die Maßnahme) sagt für 2040 eine Belastung von 9.800 Kfz/24h für die Ortsdurchfahrt voraus. Im Planfall J (mit der Maßnahme) 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.</p> <p>Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer Projekthomepage veröffentlicht.</p>
--	--



Landwirtschaft

Nummer	Titel	Inhalt
F56	Landwirtschaftliche Flächen	<p>Über den Feldweg Hagen kommen die Landwirte an ihre Felder. Zukünftig müssten diese größeren Wegstrecken auch durch die Ortschaft zurücklegen.</p>

Die Bedürfnisse und Interessen aller Verkehrsteilnehmenden werden in die Planungen mit einbezogen. Das nachgeordnete Wegenetz wird in der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) näher betrachtet.

Das Wirtschaftswegenetz, welches auch Fußgängerinnen und Fußgängern sowie dem Radverkehr dient, wird dabei angepasst. Die landwirtschaftlichen Wege werden wieder miteinander verknüpft, Über- und Unterführung neu geschaffen.

Meinungen zur Straße

Nummer	Titel	Inhalt
F2	Bestehendes nutzen statt Neubau	<p>Vernünftiger Ausbau der vorhandenen Straßen wäre deutlich günstiger als ein Neubau - selbst mit optimalstem Lärmschutz für die Anwohner.</p>

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.

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.

Das Bestandsnetz entspricht dabei nicht den Anforderungen an eine Straße mit hoher Verbindungsfunktion, wie beim Lückenschluss. Ein Umbau des Bestandsnetzes stellt daher keine gleichwertige Alternative zum Lückenschluss dar.



<p>F4</p> <p>Nicht über den Hagen</p> <p>Keine Anbindung über den Hagen!!! Lärm und Verkehr zu viel für Weilersbach</p>	<p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein. Soweit angebracht, werden wir mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie bspw. die Anpassung der Höhenlage der Trassen, prüfen.</p> <p>Bezüglich des Themas Straßenlärm, werden im Zuge der Planungen werden zudem Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Auch hier können mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie über die Höhenlage der Neubautrassen, positive Effekte bringen. Eine erste Untersuchung zum Thema Schall ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p> <p>In verkehrlicher Hinsicht sei auch darauf hingewiesen, dass Weilersbach mit der Maßnahme eine deutliche verkehrliche Entlastung erfährt. Der Prognose-Nullfall (ohne die Maßnahme) sagt für 2040 eine Belastung von 9.800 Kfz/24h für die Ortsdurchfahrt voraus. Im Planfall J (mit der Maßnahme) reduziert sich die Belastung auf 5.050 Kfz/24h. Die Verkehrsbelastung 2018 (Analysefall 2018) lag bei 5.700 Kfz/24h, womit auch hierzu eine Entlastung zu verzeichnen ist.</p> <p>Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer Projekthomepage veröffentlicht.</p>
--	--



<p>F11 Neue An- bindung Nein, so'n Quatsch.</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p>
<p>F17 Natur- erhalt Warum immer was Neues, wenn bei alt we- tergemacht werden kann?</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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</p>



		<p>verkehrlich stark belasteten Nordring an die B 523 angeschlossen werden soll.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p>
F19	Unnützlich	<p>Den Aussagen, die bisher getätigt wurden, kann ich mich nur anschließen.</p>
F23	B523-Weiterbau ist erforderliche Entlastung für Anwohner am Wieselsberg	<p>Der Weiterbau der B523 wurde seit vielen Jahren versprochen und sollte zur Entlastung der Anwohner rund um den Villingener Wieselsberg unbedingt erfolgen. Beim Bau des Möbelhauses Lutz wurde den Anwohnern immer wieder signalisiert, dass für den zunehmenden Verkehr im Gewerbegebiet Vorderer Eckweg durch die Ansiedlung von Möbel Lutz ja auch die Entlastung vom Durchgangsverkehr mit dem Weiterbau der B523 erfolgt. Die Staus, gerade in der Rush-Hour am Wieselsberg und auch weiter Richtung Gewerbegebiet Herdenen zeigen, dass diese Verkehrsachse heute schon überlastet ist. Ein Weiterbau der B523 bringt eine gerechtere Verteilung der Verkehrsströme, weniger Stau,</p>



		kürzere Wege und weniger Sprit- bzw. Energieverbrauch.	
F24	Sinnlose Ressourcen Verschwendung	Es gibt schon eine bestehende Anbindung die genutzt werden kann. Das Naturbelassene Gebiet auf dem „Hagen“ für eine Auffahrt zu verunstalten, steht in keinem Verhältnis.	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p>
F30	Endlich	Endlich passiert etwas. Das Gemecker vieler ist unerträglich.	-
F31	...Endlich?	Für die Strecke von Mönchweiler bis zum Anschluss am neuen Markt braucht man laut Google Maps ca.. 7,31min.! Wieviel Zeiterparnis erwartet man denn von dieser Straße realistischerweise? Das können maximal 3 min. sein. Dafür werden über	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). Der volkswirtschaftliche Nutzen der Maßnahme wurde in diesem Rahmen anhand des sogenannten Nutzen-



66 Mio. Euro Steuergelder ausgegeben. Klingt für mich nach Gewinnmaximierung für einige wenige Industrielle, aber sehr viel Lärm, unverhältnismäßig viel CO₂ durch den Straßenbau selbst, Flächenversiegelung mit weniger Speicher für Grundwasser etc....

Kosten-Verhältnisses geprüft. Auch das Thema CO₂ ging in die damaligen Überlegungen mit ein.

Auch im Rahmen der weiteren Planungen spielen die Investitionskosten sowie das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) eine bedeutende Rolle. 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 (Kostensparnis 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.

Die weiteren von Ihnen angesprochenen Themen werden im Zuge der Planungen gehandelt. Teilweise fließen sie bereits in die aktuelle Vorplanung ein, teilweise werden sie in der darauffolgenden Entwurfsplanung nochmals näher betrachtet.

So werden beispielsweise bezüglich des Klimaschutzes in der aktuellen Planung 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



	<p>Nutzungsänderung der Flächen wird berücksichtigt.</p> <p>Im Rahmen aller Planungsphasen sind wir an die jeweils gültigen Gesetze und Richtlinien zur Berücksichtigung des Klimaschutzes gebunden.</p> <p>Im Zuge der weiteren Planungen werden zudem sowohl ein Gutachten zum Thema Schallschutz als auch zum Thema der Lufthygiene durchgeführt. Auf dieser Basis können eventuelle erforderlich Schutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzwände) geplant werden.</p>
<p>F40 Unnötig</p> <p>Diese Variante ist vollkommen unnötig. Investieren Sie lieber in eine Auffahrt nahe Nordstetten, wie es vorgesehen war, was den Verkehr in Weilersbach beruhigen würde.</p>	<p>Für die Abwägung von Anschlüssen gilt es immer eine Vielzahl von Aspekte zu betrachten.</p> <p>Von maßgeblicher Bedeutung für die Abwägung ist dabei die Charakteristik der B 523 als wichtige überregionale / großräumige Verbindungsachse zwischen der Autobahnen A 5 im Westen und A 81 im Osten dar. Mit dieser Bedeutung sind auch eine Reihe an planerischen Vorgaben und Randbedingungen verbundenen. Mehr Anschlüsse an der Bundesstraße mindern die verkehrliche Leistungsfähigkeit. Zudem schränken zu geringe Abstände der Knotenpunkte untereinander die Sicherheit des Verkehrs ein.</p> <p>Ein verkehrlicher Mehrwert, der einen Anschluss der K 5709 bei Nordstetten bei diesen Gegebenheiten rechtfertigen würde, konnte mit der Verkehrsuntersuchung nicht nachgewiesen werden.</p> <p>Dabei erfährt Weilersbach durch den Lückenschluss eine deutliche verkehrliche Entlastung gegenüber dem Prognose-Nullfall 2040 erfahren – auch ohne die Anschlüsse der L 178 und K 5709. Gemäß Verkehrsuntersuchung liegt die entsprechende verkehrliche Belastung für Weilerbach im Prognosejahr 2040 ohne den Lückenschluss bei 9.800 Kfz/24h. Im Prognose-Planfall J (mit Lückenschluss) reduziert sich die Belastung auf 5.050 Kfz/24h. Die Verkehrsbelastung in 2018 lag gemäß Analysefall 2018 bei 5.700 Kfz/24h, womit auch gegenüber dessen eine Entlastung zu verzeichnen ist.</p>



			Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer Projekthomepage veröffentlicht.
F43	Schwach-sinn	Weshalb so ein unnötiger Aufwand	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p>
F48	Sinnlose Ressourcen Verschwendung	Macht doch keinen Sinn und kostet unnötig wieder zusätzliches Geld	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>Ein reiner Ausbau des bestehenden Anschlusses der K 5707 genügt daher nicht, da aus verkehrli-</p>



		<p>chen Gründen auch die Querspange mit den dortigen Gewerbegebieten sowie der Verbindung zum verkehrlich stark belasteten Nordring an die B 523 angeschlossen werden soll.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p>
F54	<p>Kosten-Nutzen-Verhältnis</p> <p>Wie kann man so einen enormen Kostenaufwand mit ein paar Minuten Zeitersparnis rechtfertigen - Zeit die man entweder zwischen Mönchweiler-Peterzell-St. Gerorgen und Triberg oder in der anderen Richtung im Stau auf der Autobahn wieder einbüßt. Besser wäre das Geld in Schiene und ÖPNV investiert.</p>	<p>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). Der volkswirtschaftliche Nutzen der Maßnahme wurde in diesem Rahmen anhand des sogenannten Nutzen-Kosten-Verhältnisses geprüft.</p> <p>Auch im Rahmen der weiteren Planungen spielen die Investitionskosten sowie das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) eine bedeutende Rolle. Die voraussichtlichen Investitionskosten einer Maßnahme werden dazu mit Abschluss der einzelnen Planungsphasen (Vorplanung, Entwurfsplanung) neu ermittelt.</p> <p>Den Gesamtkosten der Maßnahme (Investitionskosten + Betriebskosten) wird ein monetärer Nutzen der Straße entgegengestellt. Der gesamtwirtschaftliche Nutzen für die Gesellschaft muss dabei die Investition- und Betriebskosten überwiegen; das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) damit größer als 1,0 sein.</p>
F65	<p>Unnötige Kosten</p> <p>Wichtige bestehende Verkehrsanbindung, die sich bislang bewährt hat. Durch einen Rückbau</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher</p>



	<p>entstehen unnötige Kosten!</p> <p>Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktabstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p>
<p>F74</p> <p>Unüberlegt</p> <p>Wenn ich von Dauchingen zur B 523 fahre (ca.80 m) muss ich nach neuer Trassenführung ja ca. 2 km. ins Schwimmbad Baar Zentrum fahren!!</p>	<p>Wir nehmen an, dass das Schwarzwald-Baar-Center gemeint ist.</p> <p>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. Daher ist es für die Anschlusssituation bei Weilersbach 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.</p> <p>Für einzelne örtliche Verkehrsbeziehungen kann es daher zu geringen Mehrlängen kommen.</p>



<p>F75</p> <p>Welcher Unsinn</p> <p>Hier wiehert der Amtschimmel aber kräftig. Es wird ja nur Steuergeld verpulvert. Würden die Planer diese Variante auch wollen, wenn sie dafür zahlen müssten. Ganz im Ernst, diese Variante braucht niemand.</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p>
<p>F76</p> <p>Unnötiger Rückbau</p> <p>Der Amtschimmel lässt grüßen! Der Anschluß könnte sinnvoll erweitert werden. Ein Rückbau ist unsinnig und führt nur zu neuen Flächenverbrauch ein paar Meter weiter.</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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</p>



	<p>verkehrlich stark belasteten Nordring an die B 523 angeschlossen werden soll.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p>
--	---

Cluster – Spezifische Kommentare

Anschluss Industriegebiet		
Nummer	Titel	Inhalt
F1	Weitere Abfahrt	<p>Der Lückenschluss ist überfällig! Eine sehr unübersichtliche Verkehrsführung bei der Abfahrt Herdenen. Eine 2. Abfahrt zum Industriegebiet Salzgrube ist dringend notwendig für die Weiterentwicklung des Industriestandortes.</p>
F12	Anbindung Neuer Markt	<p>Gut, dass der Standort Neuer Markt eingebunden wird. Für die Speditionen und die dortigen Arbeitgeber samt Pendler ein gutes Zeichen um weiter zu investieren.</p>



Rückbau und Ausbau des Anschlusses

Nummer	Titel	Inhalt	
F8	Vorläufig kein Bau des direkten Anschlusses nach Weilersbach	<p>Ich befürchte, dass wegen eines langwierigen Verfahrens, Einsprüche, lange Klageverfahren über mehrere Instanzen und Grundstücksenteignungsverfahren der Bau des dringend notwendigen Lückenschlusses um weitere 15 Jahre oder länger nicht realisiert werden kann. Um eine schnelle Realisierung zu erreichen, sollte auf diese Anbindung vorläufig verzichtet werden. Die derzeitige Anbindung an die K 5707 sollte nicht zurückgebaut werden, auch aus Kostengründen.</p>	<p>Die vorübergehende Aufgabe der geplanten Anbindung ist nicht möglich, da die Zusammenlegung der Knotenpunkte vor Weilersbach – der bestehende im Zuge der K5707 und die zwangsläufig entstehende Auffahrt zur Anbindung der Querspange - verkehrlich notwendig ist. Hintergrund ist der einzuhalten Knotenpunkt Abstand zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit.</p> <p>Die aktuellen Darstellungen dieser Anbindung stellen eine erste schematische Planung dar. Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p>
F9	Diese Notlösung ist absolut inakzeptabel	<p>Nicht zuletzt führt die Ausfahrt direkt in ein aufkommendes Neubaugebiet und die Lärmbelastigung und Unfallgefahr ist nicht hinnehmbar. Außerdem soll die Straße durch ein Erholungsgebiet führen, was die Natur übermäßig zerstören und den schönsten Aussichtspunkt vernichten würde. Die Wahl von Nordstetten war auch Ihre optimale Lösung, die sicherlich die beste ist, da sie den geringsten Eingriff in die Natur bedeutet und die Anbindung an andere Orte verkehrstechnisch viel optimaler und kostengünstiger ist. Streichen Sie also bitte die Variante Weilersbach.</p> <p>Vielen Dank</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunkt Abstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine</p>



	<p>schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p>
<p>F13</p> <p>Anbindung Herdenen an B 523</p> <p>Auf Herdenen und der Salzgrube wird die größte Verkehrsbelastung entstehen. Ich bin der Ansicht, dass die geplante Anschlussvariante die Verkehrsbelastung nicht aufnehmen kann. Es muss nach einer leistungsfähigeren Anbindung gesucht werden. Aus meiner Sicht wäre ein großer Kreisverkehr sinnvoll. (vergl. Kreisverkehr in Tuttlingen.)</p>	<p>Die voraussichtlichen verkehrlichen Verhältnisse werden mit der Verkehrsuntersuchung prognostiziert.</p> <p>Auf Basis dieser Zahlen wird die Leistungsfähigkeit aller Anschlüsse im Rahmen der Planungen untersucht.</p>
<p>F20</p> <p>Unnötiger Neubau</p> <p>Nur ein paar hundert Meter weiter gibt es bereits eine Anbindung! Warum muss man hier für viel Geld neu bauen, die Landschaft zubetonieren und nochmal viel Geld ausgeben um ein paar hundert Meter weiter eine Straße wieder zurückzubauen. Geldverschwendung!</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus</p>



	<p>der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p>
<p>F25</p> <p>Neue Anbindung an K5707</p> <p>Eine unsinnigere Planung kann ich mir kaum vorstellen. Eine intakte Landschaft am Ortsrand von Weilersbach zu zerschneiden mit riesigem Flächenverbrauch, von den Kosten gar nicht zu reden, nur um eine wenige 100 m entfernte vorhandene Anbindung zurück zu bauen, was wiederum Kosten verursacht. Ein Erfordernis die Querspange an die K5707 anzuschließen kann ich auch nicht erkennen. Eine zusätzliche Zunahme des (Schwer)Verkehrs) durch die kurvenreich und steile Ortsdurchfahrt von Weilersbach ist dem Ort nicht zuzumuten.</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p> <p>Dabei erfährt Weilersbach durch den Lückenschluss eine deutliche verkehrliche Entlastung gegenüber dem Prognose-Nullfall 2040 erfahren. Gemäß Verkehrsuntersuchung liegt die entsprechende verkehrliche Belastung für Weilerbach im Prognosejahr 2040 ohne den Lückenschluss bei 9.800 Kfz/24h. Im Prognose-Planfall J (mit Lückenschluss) reduziert sich die Belastung auf 5.050 Kfz/24h. Die Verkehrsbelastung in 2018 lag gemäß Analyse-fall 2018 bei 5.700 Kfz/24h, womit auch gegenüber dessen eine Entlastung zu verzeichnen ist.</p>



	<p>Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer Projekthomepage veröffentlicht.</p>
<p>F29 Unsinnige Anbindung</p> <p>Warum muss dieses Naherholungsgebiet zerschnitten werden? Den Radfahrern und Fußgängern den Weg genommen? Durch die einzige Anbindung wird die Verkehrsbelastung für Weilersbach massiv zunehmen, ganz zu schweigen von dem zunehmenden Lärm. Ein kreuzungsfreier Ausbau der bestehenden Auffahrt wäre möglich.</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p> <p>Dabei erfährt Weilersbach durch den Lückenschluss eine deutliche verkehrliche Entlastung gegenüber dem Prognose-Nullfall 2040 erfahren. Gemäß Verkehrsuntersuchung liegt die entsprechende verkehrliche Belastung für Weilerbach im Prognosejahr 2040 ohne den Lückenschluss bei 9.800</p>



	<p>Kfz/24h. Im Prognose-Planfall J (mit Lückenschluss) reduziert sich die Belastung auf 5.050 Kfz/24h. Die Verkehrsbelastung in 2018 lag gemäß Analyse-fall 2018 bei 5.700 Kfz/24h, womit auch gegenüber dessen eine Entlastung zu verzeichnen ist.</p> <p>Bezüglich des Verkehrslärms werden im Zuge der der Planungen werden Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p> <p>Das nachgeordnete Wegenetz wird in der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) näher betrachtet.</p> <p>Das Wirtschaftswegenetz, welches auch den Radfahrenden und Zufußgehenden dient wird dabei angepasst. Die landwirtschaftlichen Wege werden wieder miteinander verknüpft, Über- und Unterführung neu geschaffen.</p>
<p>F36</p> <p>Neue Anbindung Weilersbach</p> <p>Völlig unnötig hier eine neue Anbindung durch unberührte Landschaften direkt angrenzend an eine Ortschaft zu planen, anstatt die bestehende Anbindung mit einer zweiten Aufschleifung auszubauen! Verkehrslärm wäre weg von WB und dem direkt gegenüber geplante Wohngebiet!</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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</p>



belasteten Nordring an die B 523 angeschlossen werden soll.

In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft

Insgesamt erfährt Weilersbach eine deutliche verkehrliche Entlastung. Der Prognose-Nullfall (ohne die Maßnahme) sagt für 2040 eine Belastung von 9.800 Kfz/24h in der Ortsdurchfahrt von Weilersbach voraus. Im Planfall J (mit der Maßnahme) 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 vom Durchgangsverkehr entlastet. Dabei erfährt auch die K 5707 am südlichen Ortsausgang von Weilersbach, und damit auf Höhe des neuen Wohngebietes, eine entsprechende Entlastung. Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer [Projekthomepage](#) veröffentlicht.

Im Zuge der Planungen werden dazu ergänzend auch Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben



		sowie den damit verbundenen Grenzwerten.
F44	Schwach-sinn <p>Ein neuer Anschluss ist hier kompletter Schwachsinn, der alte Anschluss müsste nur durch eine Auffahrt Richtung Trossingen ergänzt werden, diese Variante sorgt nur für unnötigen lärm in Weilersbach und den umliegenden Gemeinden. Was ist mit dem neuen Wohngebiet in Weilersbach dies sollte direkt gegenüber von der neuen Anbindung gebaut werden, wer will dann in so einem Lärm noch bauen.</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p> <p>Weilersbach erfährt dabei eine deutliche verkehrliche Entlastung. Der Prognose-Nullfall (ohne die Maßnahme) sagt für 2040 eine Belastung von 9.800 Kfz/24h in der Ortsdurchfahrt von Weilersbach voraus. Im Planfall J (mit der Maßnahme) liegt die Belastung bei 5.050 Kfz/24h. Die Verkehrsbelastung 2018 (Analysefall 2018) lag bei</p>



	<p>5.700 Kfz/24h, womit auch hierzu eine Entlastung zu verzeichnen ist. Weilersbach wird damit vom Durchgangsverkehr entlastet. Dabei erfährt auch die K 5707 am südlichen Ortsausgang von Weilersbach, und damit auf Höhe des neuen Wohngebietes, eine entsprechende Entlastung. Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer Projekthomepage veröffentlicht.</p> <p>Im Zuge der der Planungen werden noch Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
<p>F50</p> <p>Neue Anbindung Weilersbach / Rückbau bisherige Auffahrt</p> <p>Absolut unnötiger Landschaftsverbrauch, Naherholungsgebiet, Fußgänger, Radfahrer etc., enorme Lärmbelastung für Weilerbach, Zufahrt liegt über Weilersbach und direkt an neu geplanten Wohngebiet, Rückbau der bisherigen Auffahrt einschließlich Kreisel ist nicht notwendig, sinnvoll wäre vermutlich der Ausbau der bestehenden Auffahrt, zusätzliche Auf- und Abfahrt zur Bundesstraße auf südlicher Seite</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich</p>



	<p>"Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden dabei auch Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
<p>F57</p> <p>GRÜNDE GEGEN die neue Planungsvariante des neuen Weilersbacher Anschluss Auf dem Hagen und Gründe gegen einen Rückbau</p>	<p>Der bisherige Weilersbacher Anschluss / dortige Verkehrskreisel-Zusammenführung der K 5707 = Verkehr aus VS-Schwenningen K 5707 = Verkehr aus VS-Weilersbach / Villinger Hinterland K 5706 = Verkehr aus Dauchingen mit der dortigen Auffahrt zur B523 hat sich jahrelang bestens bewährt. Bei einem kostenintensiven Rückbau des dortigen über 30 Jahre alten Anschlusses zur B523 würde der Verkehr aus VS-Schwenningen und Dauchingen völlig gekappt. Erst vor ein paar Jahren wurde der dortige Verkehrskreisel mit öffentlichen Steuermitteln finanziert und gebaut. Sorgsamer Umgang mit öffentlichen Geldern ist nicht nur heute das Gebot der</p> <p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren</p>



Zeit!

Alternative zum Rückbau:

Mit kreuzungsfreien Zu- und Abfahrten, Ein- und Ausfädungsspuren an der B523 und Unterführungen an der B523 im Bereich der „Nahtstelle“ (quasi am jetzigen Ausbaue) des Lückenschluss könnte der rückfließende Ziel- und Quellverkehr / Schwerlastverkehr von der B523 zum Industriegebiet Herden bzw. umgekehrt ohne Probleme gelangen. Vorteile und Fazit:

Wenig Landschaftsverbrauch.

Relativ kostengünstige Straßenbaumaßnahmen.

Die neue Planungsvariante des neuen Anschlusses von VS-Weilersbach Auf dem Hagen ist also absolut nicht notwendig und undurchdacht!

Der Verkehrsfluss auf der B523 ist durch die Ein- und Ausfädungsspuren nicht beeinträchtigt.

Kein konfliktreicher Kreuzungsverkehr.

Abschließendes Gesamt-Fazit:

Schluss mit der sinnlosen Landschafts- und Naturzerstörung durch sinnlose und behördlich fehlgeplante Straßenbauprojekte. Sorgsamer Umgang mit öffentlichen Geldern, sprich Steuergeldern! Keine weiteren zusätzlichen Verkehrsbelastungen für VS-Weilersbach durch den B523 Lückenschluss. Kein weiterer zusätzlicher Landschaftsverbrauch in VS-Weilersbach durch den B523

Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein. Soweit angebracht, werden wir mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie bspw. die Anpassung der Höhenlage der Trassen, prüfen.

Unabhängig einer später weiterzuerfolgend Variante ist dabei kein Rückbau des Kreisverkehrs sowie eine Kappung der bisherigen Verbindung zwischen K 5706 (Villinger Straße) nach Dauchingen und der K 5709 vorgesehen. Mit dem bestehenden Anschluss der L 423 (Dauchinger Straße) besteht zudem eine zweite Zufahrt für Dauchingen zur B 523.

In verkehrlicher Hinsicht sein auch darauf hingewiesen, dass Weilersbach mit der Maßnahme eine deutliche verkehrliche Entlastung erfährt. Der Prognose-Nullfall (ohne die Maßnahme) sagt für 2040 eine Belastung von 9.800 Kfz/24h für die Ortsdurchfahrt voraus. Im Planfall J (mit der Maßnahme) 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.

Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer [Projekthomepage](#) veröffentlicht.



	<p>Lückenschluss. Hände weg von der neuen Variante Anschluss „Hagen“!</p>
<p>F60</p> <p>Bewährte Verbindung</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p>
<p>F61</p> <p>Kostspieliger Rückbau von funktionsfähiger Infrastruktur</p>	<p>Meines Erachtens macht es keinen Sinn, Gelder für einen Rückbau zu verschwenden, nur um 300m weiter einen kompletten Neubau mit vielen gesellschaftlichen Nachteilen zu tätigen. Viel effektiver wäre ein entsprechender Umbau an dieser Stelle, ohne Überlastung der anliegenden Gemeinden.</p> <p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus</p>



	<p>Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p>
<p>F62</p> <p>Anschluss über das Gebiet "Auf dem Hagen" - Weilersbach</p>	<p>Die bestehende Abfahrt soll zwingend erhalten bleiben. In unmittelbarer Nähe der geplanten Straße "Auf dem Hagen" sollte ein langersehntes Neubaugebiet für Weilersbach entstehen, dass man somit vergessen kann. Wer will in so einem Lärm mit Abgasen und Dreck bauen. Wir, eine Familie direkt an der Durchgangsstraße K 5707, haben bereits jetzt schon durch den täglichen Durchgangsverkehr, Schwerlastverkehr und Baustellenverkehr enorme Belastungen auszuhalten. Auch die 30 km/h werden uns verwehrt. Wollen Sie, die Planer, tatsächlich unser Naherholungsgebiet zerstören!!! Hier sind Planer am Werk, die null Ahnung haben und</p> <p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktabstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine</p>



sich in die Bürger nicht hineinversetzen können. Suchen Sie bitte nach einer anderen Lösung, damit unser schönes Weilersbach lebenswert bleibt.

schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.

Weilersbach erfährt dabei eine deutliche verkehrliche Entlastung. Der Prognose-Nullfall (ohne die Maßnahme) sagt für 2040 eine Belastung von 9.800 Kfz/24h in der Ortsdurchfahrt von Weilersbach voraus. Im Planfall J (mit der Maßnahme) 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 vom Durchgangsverkehr entlastet. Dabei erfährt auch die K 5707 am südlichen Ortsausgang von Weilersbach, und damit auf Höhe des neuen Wohngebietes, eine entsprechende Entlastung. Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer [Projekthomepage](#) veröffentlicht.

Im Zuge der der Planungen werden noch Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.



<p>F64</p> <p>Alternative Auffahrt / Abfahrt</p> <p>Für die Anschlussstelle Mönchsee gab es mehrere Alternativen. Dies wäre auch hier für Weilersbach wünschenswert!</p>	<p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein. Soweit angebracht, werden wir mit der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) auch mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie bspw. die Anpassung der Höhenlage der Trassen, prüfen.</p>
<p>F66</p> <p>Ergibt keinen Sinn</p> <p>Neuer Abzweig für Weilersbach ist vollkommen unnötig.</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch</p>



			eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.
F68	Anschluss über das Gebiet "Auf dem Hagen" - Weilersbach	Siehe F62	Siehe F62
F69	Absoluter Unsinn	So ein Rückbau mit Neubau 200m weiter, durch ein Naherholungsgebiet, riecht nach modernem Schildbürgerstreich, in Amtsstuben erdacht!	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p>
F70	Zufahrt zurückbauen	Was für eine Idee von Experten, wo Land auf und ab von vielem Landschaftsverbrauch die Rede ist. Eine neue Straße an den Rand von Weilersbach zu bauen, ich	Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammen-



	<p>glaube es wird genug Fläche für die 523 versiegelt. Keine Zufahrt über Naherholungsgebiet.</p> <p>zulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunkt- abstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p>
<p>F71</p> <p>Falscher Anschluss</p> <p>Diesen Anschluss zurückbauen und einen neuen nahe der Ortschaft mit viel Landschaftsverbrauch ist typischer Behördenblödsinn!</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunkt- abstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>Ein reiner Ausbau des bestehenden Anschlusses der K 5707 genügt daher nicht, da</p>



	<p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p>
<p>F73</p> <p>Anbindung Weilersbach-Schwenningen</p> <p>Aus welchen Gründen sollte man eine neue Auf- und Abfahrt in Ortschaftsnähe auf dem Gewann „Hagen“ entstehen lassen? Lärmschutz, Flächenverbrauch, Baukosten oder geographische Lage werden wohl wenig dafür sprechen.</p> <p>Es macht keinen Sinn, die alte intakte Anbindung zurückzubauen und eine überdimensional Neue zu bauen, wenn diese doch mit verhältnismäßig einfachen Mitteln weitergenutzt werden kann! Wenn es nötig ist dem Kreuzungsverkehr in Richtung Trossingen aus dem Weg zu gehen, ist es doch relativ logisch, hier eine gegenüberliegende Anbindung auf die Weilersbacher Straße (K5707) Schwenningen zu schaffen, da diese ja ohnehin schon mit der B523 kreuzt.</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch</p>



	<p>eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p>
<p>F77 Vorschlag Anbindung Richtung Trossingen anstatt über den Hagen</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktabstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p>



Fragen			
Nummer	Titel	Inhalt	Antwort
F3	Abbiegespur	Wenn man von Weilersbach kommt und auf die B523 will, ist dann wegen dem Rückstau für die Linksabbieger eine Abbiegespur oder ein Kreisverkehr geplant?	<p>Für den Anschluss ist ein sogenannter teilplanfreier Knotenpunkt vorgesehen. Das bedeutet, dass im Zuge der B 523 Ein- und Ausfädelungstreifen zu Verfügung stehen werden. Die Anschlussknotenpunkte im nachgeordneten Netz (von denen Sie einen Markiert haben) sind aktuell als Kreisverkehre angedacht.</p> <p>Alle Knotenpunkte werden im Rahmen der Planungen auch auf ihre verkehrliche Leistungsfähigkeit hin geprüft. Grundlage sind hier die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung.</p>
F6	Salamitaktik	Warum gibt es für diesen immens wichtigen Knotenpunkt bislang nur sehr rudimentäre Darstellungen? Mit Darstellung der notwendigen Geländeeinschnitte, Aufschüttungen, Brücken und Beschleunigungstreifen sieht der Knoten vermutlich doppelt so gravierend aus. Vermutlich möchte man das gesamte, höchst sensible Straßenbauprojekt in möglichst viele kleinere Teilprobleme zerlegen und eines nach dem anderen abhaken. Eine Gesamtdarstellung würde wohl zu viele Emotionen wecken.	<p>Die Planungen einer neuen Straße richten sich nach einer Vielzahl von Gesetzen, Richtlinien und Vorschriften. Auch das Verfahren ist dabei klar vorgeschrieben.</p> <p>Bei der aktuellen Planungsphase, der Vorplanung, geht es dabei zunächst darum eine weiterzuerfolgende Variante festzulegen.</p> <p>Die genaue Trassenführung in Lage und Höhe wird mit der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, ausgearbeitet. Im Zuge dessen werden wir zudem mögliche Optimierungsmaßnahmen, wie zum Beispiel über die Höhenlage der Neubautrassen, prüfen. Entsprechende Geländeeinschnitte, Aufschüttungen werden damit erst in der Entwurfsplanung belastbar beplant.</p>
F7	Da kommt dann bestimmt eine Ampel hin...	Diese Kreuzung muss bestimmt durch eine Ampel geregelt werden - welchen Vorteil hat das denn für den Abbiegenden? Die bisherige Auffahrt	Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktabstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt



	<p>von Weilersbach/Dauchingen funktioniert doch auch, also warum nicht einen solchen Typ Anschluss nehmen und die extra-Anbindung Weilersbach streichen?</p> <p>im Bundesnetz eine überregionale Verbindungssachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p> <p>Für den Anschluss ist dabei ein sogenannter teilplanfreier Knotenpunkt vorgesehen. Das bedeutet, dass im Zuge der B 523 Ein- und Ausfädungsstreifen zu Verfügung stehen werden. Die Anschlussknotenpunkte im nachgeordneten Netz (von denen Sie einen Markiert haben) sind aktuell als Kreisverkehre angedacht.</p>
<p>F28</p> <p>Dieser Anschluss ist UNSINN</p>	<p>Der Anschluss hier macht keinen Sinn. Wozu der Aufwand. Wo kommt der Verkehr her, wo soll er hin? Durch die enge, steile unübersichtliche Ortsdurchfahrt Weilersbach? Um</p> <p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktabstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbin-</p>



dann nach einigem Umweg wieder in Kappel auf direktem Weg zu sein? Der einzige vernünftige Anschluss ist bei Nordstetten.

dungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.

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.

In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.

Auch für die Abwägung des Anschlusses der K 5709 bei Nordstetten war die Charakteristik der B 523 als wichtige überregionale / großräumige Verbindungsachse, mit dem damit einhergehenden Knotenpunktabstand, von maßgeblicher Bedeutung.

Ein verkehrlicher Mehrwert, der einen Anschluss der K 5709 hier verkehrlich rechtfertigen würde, konnte mit der Verkehrsuntersuchung nicht nachgewiesen werden.

Dabei erfährt Weilersbach auch ohne diesen Anschluss durch den Lückenschluss eine deutliche verkehrliche Entlastung. Gemäß Verkehrsuntersuchung liegt die entsprechende verkehrliche Belastung für Weilerbach im Prognosejahr 2040 ohne den Lückenschluss bei 9.800 Kfz/24h. Im Prognose-Planfall J (mit Lückenschluss) reduziert sich die Belastung auf 5.050 Kfz/24h. Die Verkehrsbelastung in 2018 lag gemäß Analysefall 2018 bei 5.700 Kfz/24h, womit



	<p>auch gegenüber dessen eine Entlastung zu verzeichnen ist.</p> <p>Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer Projekthomepage veröffentlicht.</p>
<p>F33</p> <p>Nicht notwendige Anbindung, Ressourcenverschwendung</p> <p>Wie sieht es aus mit Lärmschutz und verkehrsbedingter Überlastung der Gemeinde Weilersbach!? Nicht notwendige und nicht gut durchdachte Anbindungsalternative! Das Naherholungsgebiet darf nicht zerstört werden! Viele Menschen nutzen dieses Gebiet für Spaziergänge, es ist immer einiges los. Ressourcenverschwendung durch und durch.</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungssachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Eine Untersuchung und Bewertung zum Thema Naherholung wird auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Schutzgut Mensch erfolgen. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p> <p>Weilersbach erfährt dabei eine deutliche verkehrliche Entlastung. Der Prognose-Nullfall (ohne die Maßnahme) sagt für 2040 eine Belastung von 9.800 Kfz/24h in der Ortsdurchfahrt von Weilersbach voraus. Im Planfall J (mit der Maßnahme) liegt die Belastung bei 5.050</p>



	<p>Kfz/24h. Die Verkehrsbelastung 2018 (Analysefall 2018) lag bei 5.700 Kfz/24h, womit auch hierzu eine Entlastung zu verzeichnen ist. Weilersbach wird damit vom Durchgangsverkehr entlastet.</p> <p>Dabei erfährt auch die K 5707 am südlichen Ortsausgang von Weilersbach, und damit auf Höhe des neuen Wohngebietes, eine entsprechende Entlastung. Die genauen Zahlen hierzu haben wir auch auf unserer Projekthomepage veröffentlicht.</p> <p>Im Zuge der Planungen werden auch Schallschutzuntersuchungen durchgeführt, um mögliche Betroffenheit zu ermitteln und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle o.ä). Eine erste Untersuchung dazu ist aktuell in der Bearbeitung. Die Beurteilung der Schallimmissionen sowie möglicher Schutzmaßnahmen richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben sowie den damit verbundenen Grenzwerten.</p>
<p>F35 Überflüssig</p> <p>Wieso nicht die bestehende Anbindung am Kreisel ausbauen?</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungssachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p>



<p>F63</p> <p>Weitere Variante???</p> <p>Der neue geplante Anschluss ist landschaftlich eine absolute Katastrophe. Warum ist es nicht möglich eine Variante für den bisherigen Anschluss auszuarbeiten ???</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p> <p>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.</p> <p>In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.</p>
<p>F67</p> <p>Abfahrt Weilersbach</p> <p>Warum wollen sie einen Rückbau der bestehenden Abfahrt WB, und dafür eine neue Anbindung direkt angrenzend an die Ortschaft durch unberührte Gebiete führen?</p>	<p>Hintergrund der Überlegungen den neu entstehenden Anschluss der Querspange (Neuer Markt und weiter Richtung Nordring) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 (Weilersbacher Straße) zusammenzulegen, ist der deutlich zu geringe Knotenpunktstand zwischen den beiden Anschlüssen. Die B 523 stellt im Bundesnetz eine überregionale Verbindungsachse mit entsprechend hoher Bedeutung dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind dabei Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten einzuhalten.</p>



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.

In den Übersichtsplänen (Stand Juli 2023) zeigt die dargestellte Linie zunächst eine schematische Planung mit Führung der verlängerten Querspange über den Bereich "Auf dem Hagen". Die genaue Ausgestaltung des Anschlusses ist Teil der weiteren Planung. Die zahlreichen Anregungen aus der Bürgerschaft haben wir dabei aufgenommen und beziehen unter anderem auch eine vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach mit ein.