

# B 523 - Ortsumfahrung Villingen-Schwenningen (2. Bauabschnitt)

## Aktuelles

Aktuell befindet sich die geplante Straße in der Vorplanung. Während dieser Phase wird auf Basis umfangreicher Umwelt-, Verkehrs- und Variantenuntersuchungen eine Vorzugsvariante entwickelt.

Die Vorplanung legt als erster großer Meilenstein im Projekt fest, wie die künftige Straßen- und Verkehrsführung gestaltet werden soll.

Die Planungsvarianten des Anschlusses der B 523 an die B 33 im Bereich des Mönchsees befinden sich aktuell in der Abstimmung mit den Ministerien. Diese wurden der Öffentlichkeit im Rahmen einer Dialogveranstaltung im Dezember 2022 vorgestellt. Im Anschluss fand auch eine Online-Beteiligung statt. Die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses werden aktuell ausgewertet.

[Pressemitteilung \(Dezember 2022\)](#)

[Pressemitteilung \(November 2022\)](#)

## Kontakt

### Fachinformationen

Dennis Müller  
Projektleiter  
0761 208-4728  
[b523-vs@rpf.bwl.de](mailto:b523-vs@rpf.bwl.de)



### Öffentlichkeitsbeteiligung

0761 208-2322  
[oeffentlichkeitsbeteiligung@rpf.bwl.de](mailto:oeffentlichkeitsbeteiligung@rpf.bwl.de)

## Zahlen und Fakten

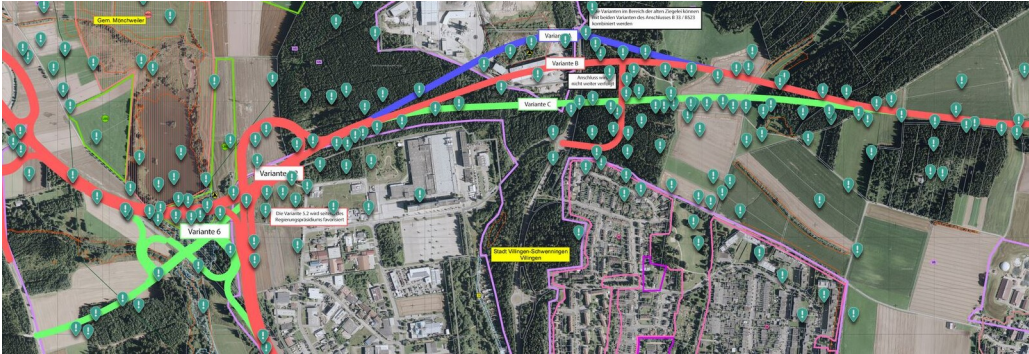
Ortslage: Stadt Villingen-Schwenningen  
Bauherr und Eigentümer: Bundesrepublik Deutschland  
Planung: Regierungspräsidium Freiburg mit Unterstützung von Ingenieurbüros  
Planungsstand: Vorplanung  
Kosten: 25,9 Mio. Euro (Bundesverkehrswegeplan 2030)

[Übersichtskarte \(pdf\)](#)

## Online-Beteiligung abgeschlossen

Nach der Dialogveranstaltung im Dezember 2022 in der Neuen Tonhalle in Villingen hatten Interessierte bis 23. Januar 2023 die Möglichkeit, Fragen und Hinweise online einzubringen.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme! Die Kommentare sind weiterhin über die Online-Karte abrufbar. Die Fragen und Hinweise werden nun durch das Planungsteam ausgewertet.



Übersicht der eingebrachten Kommentare zur Planung der B 523 können auch nach Ende der Beteiligung in der Online-Karte eingesehen werden.

[Erfahren Sie mehr zum Thema](#)

## Informationen zur Anbindung an das bestehende Straßennetz

Das Anbindungskonzept der Umfahrung von Villingen-Schwenningen (B 523) ist Teil der aktuellen Vorplanungen. Ein Anschluss der Trasse am Bauanfang an die B 33 beim Mönchsee sowie ein Anschluss am Bauende zum ersten Bauabschnitt der B 523 ist jedoch unverzichtbar und bereits in die Planungen eingebettet.

Aktuell befinden sich zwei Planungsvarianten (Variante 5.2 und 6) für einen Anschluss der B 523 an die B 33 im Bereich Mönchsee in der Abstimmung mit den Ministerien. Die Varianten sind beide leistungsfähig und verkehrssicher, haben jedoch deutliche Unterschiede hinsichtlich Verkehrskonzeption, umweltfachlicher Wirkungen und Kosten. Den Ministerien vorgeschlagen wurde die so genannte Variante 5.2. Die Varianten werden in der noch für das Jahr 2022 geplanten öffentlichen Informationsveranstaltung näher erläutert.

### Variante 6

Bei Variante 6 entsteht ein einzelner Knotenpunkt im Zuge der Bundesstraßen: Die B 33 wird mit der B 523 mittels eines halben Kleeblattes verknüpft, der bestehende Anschluss der B 33 mit der L 181 wird zurückgebaut und die L 181 nachgeordnet angebunden. Die Variante 6 wird mit Kosten von ca. 18 Mio. Euro geschätzt (ca. Baukilometer 0,0 – 2,0). Eine aktuelle Kostenschätzung der Gesamtmaßnahme wird zum Abschluss der Vorplanung auf Grundlage der dann vorliegenden Planung erstellt.

### Variante 5.2

Bei Variante 5.2 wird der Verkehr der B 33 von St. Georgen/Mönchweiler her kommend direkt auf die B 523 geführt. Dabei entsteht ein neuer Knotenpunkt von der B 33 an die dann bevorrechtigte B 523. Der bestehende Knotenpunkt der L 181 wird verkehrsgerecht ausgebaut. Mit der Variante 5.2 ist ein großes Brückenbauwerk über umweltfachlich wertvollen Bereich südlich des Mönchsees vorgesehen (geschützte Biotopverbund - Feuchtbiotop), was

einen großen Unterschied gegenüber der Variante 6 darstellt. In Verbindung mit dem teilweisen Rückbau der bestehenden B 33 würde so die Wiedervernetzung des Mönchsees und des südlich gelegenen Biotopverbunds ermöglicht. Die Variante 5.2 wird mit Kosten von ca. 46 Mio. Euro geschätzt (ca. Baukilometer 0,0 – 2,0). Eine aktuelle Kostenschätzung der Gesamtmaßnahme wird zum Abschluss der Vorplanung auf Grundlage der dann vorliegenden Planung erstellt.

Übersicht der Variantenpläne (Cloud-Link)

Ergebnisse der umweltfachlichen Kartierung (Cloud-Link)

Hinweis: Der in den Karten der faunistischen Erhebungen dargestellte schematische Trassenverlauf ist ein veralteter Planungsstand. Der aktuelle Stand, auch hinsichtlich Knotenpunktformen, ist über den vorangestellten Link abrufbar.

Im Zuge des Anschlusses an die bestehende B 523 inkl. der Querspange zum Nordring ist darüber hinaus die Integration der bestehenden Anbindung B 523/ K 5707 angedacht, um den Verkehrsfluss im Zuge der Umfahrung zu verbessern.

Die geprüften Anschlüsse der L 178 (Obereschach) und K 5709 (Nordstetten) an die B 523 werden nicht weiter verfolgt.

Von maßgeblicher Bedeutung für die Abwägung ist dabei die Charakteristik der B 523 als überregionale Verbindungsachse. 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.

Die weiteren Planungen konzentrieren sich neben der grundlegenden Gestaltung unter anderem auf den Trassenverlauf im Bereich „Alte Ziegelei“/Haslach/Wöschhalde sowie den Anschluss bei Weilersbach. Für den Anschluss ist vorgesehen die Querspange (Neuer Markt) sowie den bestehenden Anschluss der K 5707 zusammenzulegen. Hierfür ist eine Verlängerung der Querspange angedacht. Die genaue Ausgestaltung ist bisher nicht festgesetzt sondern Teil der weiteren Planung. Hierzu und zu anderen Aspekten der Planung sind auf der Beteiligungskarte zahlreiche Hinweise eingegangen, die es zunächst auszuwerten gilt, um sie in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

## Das Projekt im Überblick

- Ausgangslage
- Ziele der Maßnahme
- Geplante Maßnahmen

### Ausgangslage

Die B 523 wurde erstmals in den 1960er Jahren beplant und dabei in zwei Bauabschnitte eingeteilt. Der östliche, erste Bauabschnitt nördlich von Schwenningen wurde im Jahr 1987 fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben. Seine volle verkehrliche Leistungsfähigkeit wird jedoch erst mit Inbetriebnahme des zweiten Abschnittes erreicht, dessen Verwirklichung damals noch zurückgestellt wurde.

Mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wurde die Maßnahmen im Vordringlichen Bedarf eingestuft, sodass der zweite Bauabschnitt einer Umfahrung von Villingen-Schwenningen nun planerisch verfolgt werden kann. Die Projektplanung wurde daraufhin Anfang 2020 vom Regierungspräsidium Freiburg aufgenommen.

### Ziele der Maßnahme

Die Bundesstraße 523 wird mit Umsetzung der vorliegenden Planungen eine direkte Verbindung von der B 33 Richtung A 5 ins Rheintal und der A 81 als überregionale Verbindung zum Neckarraum sowie in Richtung Schweiz schaffen. Damit soll die B 523 eine langfristig leistungsfähige Verbindung werden. Auch die Ortsdurchfahrten sollen verkehrlich entlastet werden.

## Geplante Maßnahmen

- Lückenschluss zwischen der B 33 und dem ersten Bauabschnitt der B 523
- Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung zwischen der B 33 und der A 81
- Bündelung des Durchgangsverkehrs sowie Teilung des Ziel- und Quellverkehrs von Villingen-Schwenningen im Sinne einer Ortsumfahrung
- Gebündelte Führung des Verkehrs von Villingen-Schwenningen an die Bundesstraße

## Informieren Sie sich

- Öffentlichkeitsbeteiligung
- Informationen und Planunterlagen

## Öffentlichkeitsbeteiligung

Am 15. Dezember 2022 informierte das Regierungspräsidium Freiburg in einer Dialogveranstaltung in Villingen-Schwenningen zum Projekt „B 523 Ortsumfahrung Villingen-Schwenningen“ (Lückenschluss). Neben den Verkehrszahlen wurde auch das Anschlusskonzept für die Bundesstraße vorgestellt. Bei der gut besuchten Veranstaltung in der Neuen Tonhalle in Villingen konnte die Bürgerschaft ihre Fragen, Hinweise und Anregungen einbringen. Hierzu wurde wie angekündigt das Konzept eines Infomarktes angewandt. So konnte – anders als bei Podiumsdiskussionen – gewährleistet werden, dass nach den Begrüßungen und dem Input-Referat im Plenum eine Vielzahl an Fragen und Hinweisen direkt mit den Planerinnen und Planern besprochen werden können. An Stellwänden und Trassenlandkarten konnten die Varianten besprochen und kommentiert werden. Im Anschluss hatten Interessierte die Möglichkeit, ihre Hinweise zur Planung auch mithilfe einer Online-Karte einzubringen.

## Informationen und Planunterlagen

### Unterlagen von der Dialogveranstaltung vom 15. Dezember 2022

[Präsentation \(pdf\)](#)

[Ablauf einer Straßenplanung \(pdf\)](#)

[Themen der Straßenplanung \(pdf\)](#)

[Übersicht Anschluss B 33/B 523 \(pdf\)](#)

[Umweltverträglichkeitsstudie \(pdf\)](#)

[Verkehrszahlen im Überblick \(pdf\)](#)

### Planungsunterlagen:

[Ergebnisse der umweltfachlichen Kartierungen \(Cloud-Link\)](#)

Hinweis: Der in den Karten der faunistischen Erhebungen dargestellte schematische Trassenverlauf ist ein veralteter Planungsstand. Der aktuelle Stand, auch hinsichtlich Knotenpunktformen, ist über diesen Link abrufbar.

## Hintergründe zur Straßenplanung

- Naturschutz
- Lärmschutz
- Nachgeordnetes Wirtschaftswegenetz

## Naturschutz

Bei der Planung der Ortsumfahrung Villingen-Schwenningen wird selbstverständlich auch der Naturschutz mitberücksichtigt.

Zu Beginn der Planung wurde über eine Vegetationsperiode hinweg die örtliche Flora und Fauna erhoben (Kartierungen). Auf diesen Erkenntnissen aufbauend, werden die Varianten der Umfahrung in der sogenannten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) hinsichtlich ihrer umweltfachlichen Eignung beurteilt. Dabei werden unterschiedliche Schutzgüter wie die menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Klima und Luft, Landschaft, Boden und Fläche, Wasser, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie deren Wechselbeziehungen zueinander berücksichtigt. Die Ergebnisse finden Einfluss in den fachübergreifenden Variantenvergleich zur Festlegung einer weiterzuerfolgenden Variante (Vorzugsvariante).

In der auf die Vorplanung folgenden Entwurfsplanung wird für die weiterzuerfolgende Variante der Eingriff in die Umwelt nochmals genau bilanziert, um mit dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) konkreten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen einzuplanen.

## Lärmschutz

Straßenverkehrslärm gehört zu den bedeutsamsten Wirkungen von Straßen auf den Menschen und wird in der Straßenplanung entsprechend berücksichtigt. Im Zuge der Vorplanung wird daher eine sogenannte schalltechnische Voruntersuchung erstellt. Dabei wird ermittelt, wie sich der Schall von der Straße ausgehen auf die Umgebung sowie deren Schutzgüter (z.B. Wohnbebauung) ausbreitet.

Auf Grundlage der Ergebnisse erfolgt eine erste Abschätzung, welche Lärmschutzmaßnahmen voraussichtlich erforderlich werden, um die gesetzlichen Lärmschutzgrenzwerte nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) einzuhalten und wie sich der Schall mit diesen Maßnahmen darlegt. Die Betrachtung erfolgt für den gesamten Lückenschluss. Die Erkenntnisse werden in der Variantenabwägung entsprechend berücksichtigt.

Wenn eine weiterzuerfolgende Variante vorliegt, werden in der Entwurfsplanung die konkreten Immissionswerte ermittelt, um darauf basierend ein Schallschutzkonzept zur Lösung der Schutzfälle auszuarbeiten. Ein Schutzfall ist dabei eine Nutzungseinheit (Wohn- bzw. Büroeinheit), bei der maßnahmenbedingt eine Überschreitung der Immissionsgrenzwert vorliegt.

## Nachgeordnetes Wirtschaftswegenetz

Im Rahmen der Planungen zur Umfahrung von Villingen-Schwenningen wird auch das nachgeordnete Wirtschaftswegenetz für Fußgänger, Radfahrer und die Landwirtschaft neu geordnet. Mit der Vorplanung erfolgen hierzu erste grundsätzliche Überlegungen zu möglichen Anpassungen sowie den erforderlichen Unter- und Überführungen in Verbindung mit der B 523. Eine detaillierte Konzeption erfolgt darauf aufbauend mit der Entwurfsplanung.

## Weitere Informationen