



Durch die Wiesen und Wälder des Erholungsgebiets am Rand von Haslach und Wöschhalde führt die geplante Trassenführung für den Lückenschluss der B 523. Foto: Marc Eich

Widerstand gegen den Lückenschluss

Heftiger Gegenwind gegen den Lückenschluss der B 523 kommt in den Villingener Wohngebieten Haslach und Wöschhalde auf. Jetzt geht die Bürgerinitiative „Nordzubringer Nein Danke“ verstärkt an die Öffentlichkeit.

■ Von Martina Zieglwalner

VILLINGEN-SCHWENNINGEN.

„Unser Wohngebiet wäre vom Nordzubringer komplett eingekesselt“, bringt Melanie Olfert ihren Unmut über den geplanten Lückenschluss der B 523 auf den Punkt. Ihren Ärger teilen unzählige Anwohner in den Villingener Wohngebieten Haslach und Wöschhalde. Liege die geplante Straße doch je nach Trassenverlauf keine 200 Meter hinter den bisher am Waldrand liegenden Häusern.

Sie setzt sich mit den weiteren Mitgliedern der Bürgerinitiative (BI) „Nordzubringer Nein danke“ gegen den Lückenschluss zur Wehr. Manche kämpfen seit Jahrzehnten gegen das umstrittene Bauprojekt, neue sind dazugestoßen. Der Widerstand vereine alle Generationen aus den Wohngebieten mit mehr als 6000 Menschen, betont Toni Karle.

Konsequenzen für Umwelt

Ihnen gemeinsam ist, dass sie nicht nur Lärm vor der Haustüre befürchten, sondern weitreichende Konsequenzen für die Umwelt, und deshalb den Sinn des Projekts in Frage stellen. Als Wohngebiet ohne Ortschaftsrat wie Weilersbach oder Obereschach fühlen sie sich übergangen. Immerhin hätten diese Gremien für sich einiges erreicht. Das Regie-

rungspräsidium favorisiert inzwischen die Variante, bei der es von der B 33 von St. Georgen und Mönchweiler her auf die B 523 geht. Die Kosten alleine für den Knotenpunkt mit Brücke bezifferten die Planer beim Informationsabend im Dezember mit 46 Millionen Euro.

Verkehrswende gefragt

„Zig Millionen Euro“ in solch ein Projekt zu stecken, hält Thomas Schumacher mit Blick auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis für sinnlos. Zumal die Investitionen angesichts der geforderten Verkehrswende in die Bahninfrastruktur fließen müssten. Und laut den Prognosen sollen täglich 12000 Fahrzeuge auf dem Lückenschluss unterwegs sein. „Aber eine neue Straße zieht immer auch weiteren Verkehr an“, erklärt er. Also ebenso das falsche Signal in Zeiten des Klimawandels, in denen andere Formen der Mobilität gefragt seien, unterstreicht Melanie Olfert.

Sie und ihre Mitstreiter sind überzeugt, dass auch mit dem Lückenschluss 20000 Autos durch den Ort fahren und die Entlastung weitaus geringer ausfallen würde als angegeben. Sind die heiß diskutierten Anschlüsse bei Nordstetten und der Alten Ziegelei doch gestrichen – so gebe es keinen Anschluss ans Gewerbegebiet Vockenhausen mit Continental.



Zählen zum festen Kern der Bürgerinitiative (von links): Elisabeth Pflüger, Toni Karle, Thomas Schumacher, Christa Riegger, Max Bammert und Melanie Olfert. Foto: Martina Zieglwalner

Überhaupt bestreitet die BI die Zeitersparnis durch die Umfahrung. Bis zu 15 Minuten hätten die Befürworter ins Feld geführt, während die Gegner nach eigenen Erfahrungen von rund acht Minuten ausgehen. Falls gar ein Lastwagen mit über 7,5 Tonnen die Verbindung nutze, dürfe er nur mit Tempo 60 unterwegs sein und bremse alle anderen aus, sieht Elisabeth Pflüger ein Hindernis.

Unterschriftenaktion

Mit ihren Einwänden geht die BI jetzt an die Öffentlichkeit. Geplant ist, sich mit anderen zu vernetzen, beispielsweise mit der Aktionsgruppe aus Weilersbach. Eine Unterschriftenliste und eine Petition im Internet sind auf den Weg gebracht, ein Flyer ist zusammengestellt und ein Informationsabend in Planung. Locker lassen wollen sie

nicht mit ihrem Widerstand gegen den Lückenschluss, kündigen sie an – notfalls mit einer Klage.

Die Argumente

1 Der zu erwartende Verkehrslärm treibt die BI um. Je nach Trassenführung sei mit einer hohen oder sehr hohen Lärmbelastung zu rechnen, argumentiert Schumacher. Schon jetzt sei für viele Anwohner in Haslach die Geräuschkulisse der Obereschacher Straße allgegenwärtig.

2 Die Wiesen und Wälder zwischen Haslach, Wöschhalde, Nordstetten und Obereschach sind ein Naherholungsgebiet für Menschen aus den Wohngebieten. An schönen Tagen reicht der Blick von den Wegen auf der Höhe bis in die Alpen. „Das wäre unwiederbringlich verloren“, betont Schumacher. Gerade in der Wöschhalde gebe es viele Wohnungen, die höchstens einen Balkon haben, so dass die Bewohner um so mehr auf grüne Flächen angewiesen seien.

3 Die BI geht von immensen Mehrkosten bei den Arbeiten rund um den ehemaligen städtischen Verbrennungspfad Biswurm beim Mönchsee aus. Zu vermuten sei, dass im

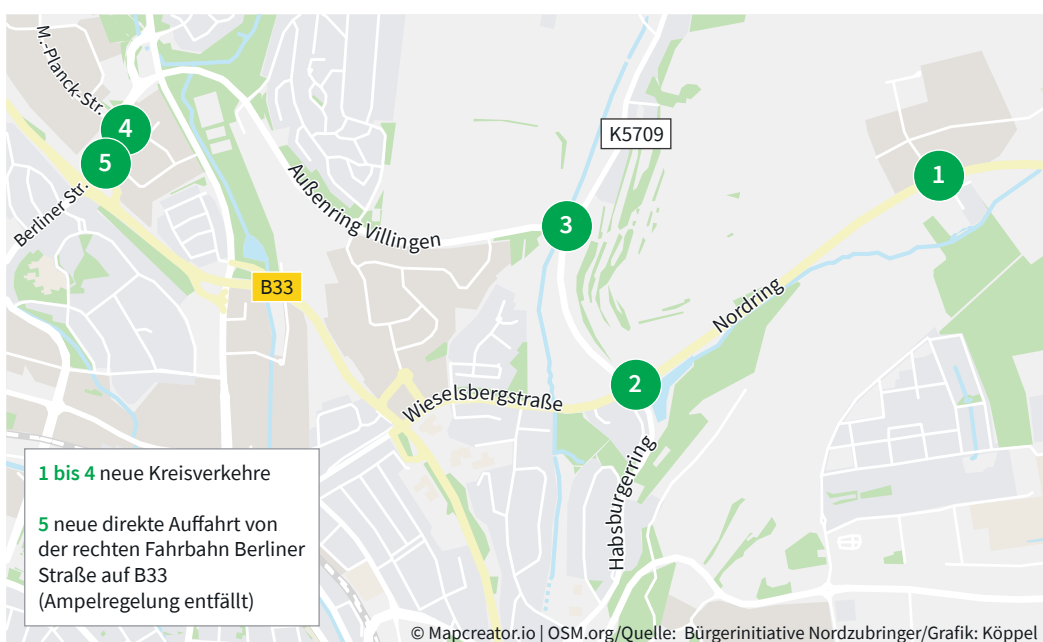
Untergrund etliche Tonnen an Schadstoffen lagern, erläutert Elisabeth Pflüger. Wenn Bagger das Erdreich aufwühlen, könnten Giftstoffe in die Umwelt gelangen. Weder die Entsorgung der Altlasten noch die Renaturierung des Geländes befinde sich in der Kostenschätzung.

4 Es gelte, Flora und Fauna zu schützen. Beim Mönchsee drohe die Zerstörung von Feuchtflächen, es gebe seltene Tieren und Pflanzen. Landwirtschaftliche Flächen seien betroffen. Zudem zerschneide die Trasse einen Wald, der als CO₂-Speicher und für das Trinkwasser eine wichtige Rolle spiele.

5 Die Flächenversiegelung ist der BI ein Dorn im Auge, auszugehen sei von einem Verbrauch von rund 20 Hektar. Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 die Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungen und Verkehr auf unter 30 Hektar pro Tag zu senken und strebt bis 2050 an, diesen Wert auf Netto-Null zu senken. „Welche anderen Straßen sollten denn dann aufgerissen werden, um das zu erreichen?“, wirft Schumacher ein.

6 Der Bau des Nordzubringers ist nach Einschätzung der BI nicht mit dem Klimaschutzgesetz des Bundes vereinbar. Laut dem Bund Naturschutz (BN) sind dessen Vorgaben nicht nur auf Emissionen durch Autos und Lastwagen bezogen, sondern auch auf die beim Bau und Betrieb neuer Straßen entstehenden Schadstoffe. Derzeit laufe eine Klimaschutzklage gegen eine Ortsumgehung um Dinkelsbühl, informiert Max Bammert. Falls diese Erfolg habe, ziehe das Konsequenzen für den Lückenschluss in Villingen-Schwenningen nach sich.

Das sind die Vorschläge der Initiative



1 bis 4 neue Kreisverkehre
5 neue direkte Auffahrt von der rechten Fahrbahn Berliner Straße auf B33 (Ampelregelung entfällt)

© Mapcreator.io | OSM.org/Quelle: Bürgerinitiative Nordzubringer/Grafik: Köppel

Ideen für einen besseren Verkehrsfluss

Kreisverkehr: Die Bürgerinitiative bringt eigene Ideen für eine Verkehrsführung ohne den Lückenschluss der B 523 ein. Mit fünf Kreiseln sei es möglich, den Verkehr auf dem Nord- und dem Außenring schneller voranzubringen, oh-

ne die Landschaft zu zerstören, erläutert Max Bammert. Für diese müsse aber die Stadt beziehungsweise der Kreis aufkommen, während der Bund die Kosten für den Nordzubringer tragen müsse, nennt Bammert mögliche Bedenken.