

Das Ringen um den "Lückenschluss"

Der 2. Bauabschnitt der B523
("Nordzubringer II")

Eine Chronologie der Ereignisse
mit kritischer Kommentierung

Von Klaus Peter Karger

Erstens. Worum geht es?

Die B523 bei Villingen-Schwenningen geht auf Straßenverkehrsplanungen aus den 1960er Jahren zurück. 1987 wurde ein erster, etwa 6 Kilometer langer Abschnitt, damals „Nordzubringer“ genannt, für den Verkehr freigegeben. Er reicht von der Autobahnabfahrt der A81 im Osten bis auf Höhe des Gewerbegebiets „Neuer Markt/Auf Herdenen“. Dort mündet er über die sogenannte „Querspange“ in den Nordring zwischen den Stadtbezirken Villingen und Schwenningen.

Der 2. Bauabschnitt bis zur B33 im Westen wurde in den 1980er Jahren zurückgestellt. Es gab damals lautstarke Proteste von Anwohnern sowie Natur- und Umweltschützern, da die Trasse bis zur B33 ein Naherholungsgebiet mit ökologisch schützenswerten Flächen tangiert.

Die damalige „Aktionsgemeinschaft B523 gegen den Nordzubringer II“ war parteiübergreifend aufgestellt. Ihr gehörten unter anderem Doris Feld (FDP), Karl Bauer (Grüne), Armin Frank (SPD), Johannes Hauger (CDU) und Ernst Reiser (Freie Wähler) an.

Seit 2020 treibt nun aber das Regierungspräsidium Freiburg im Auftrag des Bundes die Planungen für diesen 2. Bauabschnitt weiter voran. Erneut gibt es Widerstand. Eine neue Bürgerinitiative „Nordzubringer-nein-danke“ hat sich gegründet. Sie kämpft erneut um den Erhalt eines stadtnahen Erholungsgebiets und grundsätzlich für eine Verkehrswende, die dem Klimaschutz gerecht wird und nicht den motorisierten Individualverkehr in den Vordergrund stellt. Der BUND, der Naturschutzbund NABU, der Landesnaturschutzverband, der Verkehrsclub Deutschland und der BLHV als Vertretung der Landwirte – sie alle lehnen den 2. Bauabschnitt ab.

Die Befürworter des Straßenneubauprojekts haben sich 2009 in einer „Interessengemeinschaft Lückenschluss“ zusammengefunden – Mitglieder sind unter anderem die Städte Villingen-Schwenningen und St. Georgen, der Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg, der Landkreis Schwarzwald-Baar, die Industrie- und Handelskammer und weitere Organisationen der Wirtschaft.

Über die Frage der Notwendigkeit und Vertretbarkeit des 2. Bauabschnitts angesichts des Klimawandels und seiner Folgen wollen sie öffentlich nicht diskutieren. Stattdessen ist gelegentlich zu hören, das sei ja ein Straßenbauprojekt des Bundes, da sei „Berlin zuständig“ und da können man nichts machen. Dieser Text wird zeigen, dass Politik und Wirtschaft vor Ort maßgeblich und gegen anfängliche Widerstände der übergeordneten Behörden dafür gesorgt haben, dass die Planungen 2020 wieder aufgenommen wurden.

Der folgende Text behandelt nicht die ökologischen und klimaschädlichen Auswirkungen, die der Weiterbau der B523 haben würde. Dazu finden sich ausführliche Informationen an anderer Stelle: Auf den Webseiten des BUND (www.bund-sbh.de), des NABU (www.nabu-schwarzwald-baar.de) und der Bürgerinitiative (www.nordzubringer-nein-danke.de). Die Gutachten zu den umweltfachlichen Untersuchungen sind über die Projektseite des Regierungspräsidiums Freiburg zugänglich, bzw. direkt unter: <https://cloud.landbw.de/index.php/s/YBmWzCcafyzQpMX>

Zweitens. Die Chronologie der Ereignisse

Wir schreiben das **Jahr 2003**. Die Einweihung des ersten Bauabschnitts des „Nordzubringers“, der B523, liegt 16 Jahre zurück. Der 2. Bauabschnitt, in den 1980er Jahren politisch umstritten und Dauerthema in den lokalen Printmedien, ist aus dem Blickfeld der öffentlichen Aufmerksamkeit entschwunden. Er wurde jedoch nie zu den Akten gelegt. Am 17. November unterrichtet die Bundesregierung den deutschen Bundestag über den Entwurf des nächsten Bundesverkehrswegeplans 2003. Der 2. Bauabschnitt der B523 ist dort auf Seite 63 in der Rubrik „Weiterer Bedarf / Neue Vorhaben mit Planungsrecht“ gelistet. Geschätzte Kosten damals: 16,1 Mio. Euro.

Der Mehrheit des Gemeinderats von Villingen-Schwenningen missfällt diese Einstufung als „weiterer Bedarf“, was nur eine niedrige Dringlichkeitskategorie darstellt. Bereits am **28. Mai 2003** hat der Gemeinderat bei 2 Gegenstimmen und 1 Enthaltung eine Resolution an den damaligen Landes-Verkehrsminister Ulrich Müller (CDU) und an das Bundesverkehrsministerium verabschiedet, in der die Hochstufung der B523 in den „vordringlichen Bedarf“ gefordert wird.

Die Stadträte Gerhard Gebauer (SPD-Fraktion) und Bernd Hezel (CDU-Fraktion) sehen in ihren Statements sonst „erhebliche Nachteile für die Stadt“. Mit der Einstufung in eine niedrige Dringlichkeit werde „die Bedeutung dieser Straßenbaumaßnahme für die Region und insbesondere die Stadt Villingen-Schwenningen (...) völlig verkannt.“¹ Die Weiterführung der B523 sei Voraussetzung für die geplante städtebauliche Entwicklung im Zentralbereich, konkret die „Ausweisung von Wohn-, Gewerbe- und Industriegebieten, Flächen für Freizeiteinrichtungen und Sondernutzungen.“ Kritisiert wird in der Resolution vor allem die Annahme des Verkehrsministeriums, wonach im Jahr 2015 lediglich 8000 Kfz täglich die Querspange befahren

würden. Die Verkehrsprognosen der Stadt gehen stattdessen von 22.515 Kfz pro 24 Stunden aus.

Am **7. Februar 2009** gründet sich „auf Anstrengung der Stadt Villingen-Schwenningen“, wie es in einer Sitzungsvorlage² heißt, in St. Georgen die „Interessengemeinschaft Lückenschluss“. Sprecher der Interessengemeinschaft ist Villingen-Schwenningens Oberbürgermeister Rupert Kubon, seine Stellvertreter sind der St. Georgener Bürgermeister Michael Rieger und für die IHK deren Vollversammlungsmitglied Egon Neininger, damals Geschäftsführer der Spedition Otto Bächle GmbH in Unterkirnach. Ziel der Interessengemeinschaft ist es, „diesem für unsere Region wichtigen Projekt insbesondere auf den politischen Ebenen des Bundes und des Landes weiteren Nachdruck zu verleihen.“

In der Sitzung des Technischen Ausschusses des Gemeinderats VS vom **13. Juli 2010** spricht sich Stadträtin Helga Baur (Grünen-Fraktion) gegen den Weiterbau der B523 aus, „wegen der Eingriffe in die Natur“. Oberbürgermeister Rupert Kubon ergänzt, „dass er in Bezug auf die B 523 optimistisch gewesen sei, aber der Bund habe die Straße leider nicht in seinen vordringlichen Bedarf hineingenommen.“ Wörtlich erklärt Kubon laut Sitzungsprotokoll, „dass die Untersuchungen deutlich ergeben hätten, dass diese Straße keine Entlastung bringe und dass angesichts der schwierigen Topografie hohe Kosten entstehen. Hier sollte man sich sehr genau überlegen, ob das sinnvoll ist, und wenn, wäre dies nicht Aufgabe der Stadt.“³

2011 ist die Stadtverwaltung Villingen-Schwenningen mit den Planungen für ein neues, 40 Hektar großes Industrie- und Gewerbegebiet im Gewann „Salzgrube“ am Nordring befasst. Es stellt sich die Frage, wie der durch die geplanten Ansiedlungen erzeugte zusätzliche Verkehr bewältigt werden soll. Es werden im Gemeinderat Überlegungen zu einer „Drachenlochvariante“ genannten Verbindungsstraße vorgestellt, die in Höhe des früheren Familienparks an den bestehenden Nordring anknüpft und später, falls der

2. Bauabschnitt der B523 realisiert würde, auch an diese angebunden werden soll. 10 Millionen Euro soll die „Drachenlochvariante“ kosten. Fünf Millionen könnte die Stadt selbst aufbringen, rechnet Oberbürgermeister Rupert Kubon in öffentlicher Sitzung vor, für den Rest wolle er beim Land Baden-Württemberg Fördergelder beantragen.

Die übrigen Mitglieder der „IG Lückenschluss“ sind durch Kubons Alleingang in Sachen „Drachenloch“ alarmiert. Sie fürchten, dass der Weiterbau der B523 hinfällig werden könnte, wenn es der Stadt gelingt, auf diese Weise und mit Landeszuschüssen ihre innerstädtischen Verkehrsprobleme zu lösen, und pfeifen den OB zurück. "Der Oberbürgermeister (...) rudert zurück", heißt es am **22. September 2011** in einer Lokalzeitung.⁴ In der Gemeinderatssitzung vom 21. September tadelt Stadträtin Renate Breuning (CDU-Fraktion) OB Rupert Kubon, das „Vorpreschen“ des Oberbürgermeisters sei „schädlich“ gewesen, was das Vertrauen der Umlandgemeinden in die Verlässlichkeit der Stadt Villingen-Schwenningen angeht. Kubon entgegnet, „dass die Stadt Villingen-Schwenningen natürlich frei sei in der Art und Weise, wie sie die bestehenden und wachsenden Verkehrsprobleme versuche, zeitnah zu bewältigen, und dass es ihr anheim stehe, Zuschüsse dafür zu bekommen.“⁵

Im **Oktober 2011** legt die Ingenieurgesellschaft Dr. Brenner ein im Auftrag der Stadt Villingen-Schwenningen erstelltes Gutachten dazu vor, welche verkehrlichen Auswirkungen die Erschließung eines im Endausbau 40 Hektar großen Industrie- und Gewerbegebiets „Salzgrube“ haben würde. Der 2. Bauabschnitt der B523 ist in den Entwurfsakten zum nächsten Bundesverkehrswegeplan weiterhin in der Kategorie „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft, der Bau also nicht vordringlich. In der Stadtverwaltung rechnet man nicht damit, dass er innerhalb der nächsten zehn Jahre realisiert würde. Das Büro Dr. Brenner schlägt deshalb der Stadt einen 3- bis 4-

spurigen Ausbau des Nordrings zwischen dem Kreisverkehr Querspange/Klinikstraße und der Kreuzung Wieselsbergstraße/Habsburgerring vor. Damit könnte der Verkehr bewältigt werden, der durch die für 2013 geplante Erschließung der Salzgrube verursacht würde.⁶ In der Gemeinderatssitzung vom **25. April 2012** verlangt insbesondere die CDU-Fraktion, dass ungeachtet dessen „die Verwaltung beauftragt werden (müsse), alles Mögliche zu tun, um die Fortführung der B523 zu erreichen.“

Inzwischen sind wir im Jahr **2013** angekommen, und auf Bundes- und Landesebene laufen die Vorbereitungen für den nächsten Bundesverkehrswegeplan 2015. In der Gemeinderatssitzung vom **15. Mai 2013** berichtet OB Rupert Kubon von einem neuerlichen Schreiben der IG Lückenschluss und des Landkreises an den Landesverkehrsminister – seit 2011 ist es Winfried Hermann (Grüne) –, den 2. Bauabschnitt der B523 weiter voranzutreiben. Es werde „mit Nachdruck gefordert“, dass Hermann das Projekt als „vordringlichen Bedarf“ für den nächsten Bundesverkehrswegeplan anmeldet.⁷

Stadtrat Edgar Schurr (SPD-Fraktion) „ist der Meinung, mit allen verfügbaren Mitteln gegen eine Rückstufung anzugehen.“ Klaus Martin (CDU) schlägt in der Sitzung vor, den Minister einzuladen. Außerdem sagt er, „dass man auch einmal konkrete Zahlen über die Gesamtverteilung der Verkehrswege benötige.“ Stadträtin Cornelia Kunkis-Becker (Grüne) merkt an „dass man noch viele Potenziale nicht ausgenutzt habe. Es gebe auch den demografischen Faktor, und an diesem müssten sich nicht nur die Schulen, sondern auch der Straßenbau orientieren. Ferner sei darauf hinzuweisen, dass man über ein Schienennetz verfüge, das nicht voll ausgelastet ist.“

Im „Landeskonzept für die Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesstraßen“ ist der 2. Bauabschnitt der B523 derweil nur als „Einzelmaßnahme“ eingestuft, weder als „großräumige Verbindung“ noch als „belastete Achse“.⁸ Das baden-württembergische Verkehrsministerium schreibt dazu: „Die Maßnahme ist als

Einzelmaßnahme in der Maßnahmenliste des Landes enthalten. Sie erfüllt mit einem DTV 2010 (durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung im Jahr 2010, Anm. d. Verf.) von 21.175 Kfz/24h die Kriterien des Landeskonceptes. Die Bewertung im Rahmen der Priorisierung bleibt abzuwarten.“⁹

Von der heute ins Feld geführten Bedeutung als „überregional wichtige Verbindung“ ist damals beim Land Baden-Württemberg noch keine Rede.

Aber der Druck aus der Region zeigt Wirkung: Am **2. Dezember 2016** verabschiedet der Bundestag den Bundesverkehrswegeplan 2030 (in der Namensgebung wird zwischenzeitlich das Planungsziel als Jahreszahl angegeben).¹⁰ Die B523 ist jetzt als Ortsumfahrung in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Allerdings wird auch dort schon die Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung mit „hoch“ angegeben.

Am **14. Dezember 2016** erteilt der Gemeinderat in einem Bieterverfahren der Planungsfirma Rapp Trans AG den Auftrag, für knapp 99.000 Euro ein Verkehrsentwicklungskonzept zu erstellen. In der Sitzungsvorlage heißt es, die letzten größeren Verkehrserhebungen zum motorisierten Individualverkehr seien in den Jahren 1994 bis 1996 vorgenommen worden und 2007 bis 2009 lediglich als Prognose für das Jahr 2025 fortgeschrieben worden.¹¹

Im **Januar 2018** diskutiert der Technische Ausschuss des Gemeinderats erneut über die Verkehrssituation im nördlichen Zentralbereich von Villingen-Schwenningen. Anlass ist die geplante Ansiedlung von IMS Gear im Gebiet Salzgrube. Nachdem nun klar ist, dass die B523 in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2030 hochgestuft wurde, scheint sich für Stadtverwaltung und Gemeinderat der mehrspurige Ausbau des Nordrings erledigt zu haben. Bürgermeister Bühner wirft die Frage auf, ob man das Gewerbegebiet Salzgrube erweitern kann ohne den

Ausbau des Nordrings, weil der „Lückenschluss“ ja nun „zeitlich absehbar“ sei. Deutlich wird auch, dass die ursprünglich mal angedachte „Drachenlochvariante“ wohl vom Tisch ist. OB Rupert Kubon erklärt dazu, „dass die Planungen seinerzeit davon ausgegangen seien, dass die B 523 niemals komme. Zwischenzeitlich gebe es allerdings Erkenntnisse, dass die „Drachenlochvariante“ infolge von unter Naturschutz stehenden Flächen schwerer zu realisieren sei als ursprünglich gedacht. Aus diesem Grund gehe es in der bevorstehenden Untersuchung nun darum zu ermitteln, in welcher Weise die zusätzlich entstehenden Verkehre aufgefangen werden können.“¹²

Am **28. November 2018** diskutiert der Gemeinderat erneut, welche Auswirkungen eine Erweiterung des Gewerbegebiets Salzgrube auf die Verkehrsbelastung hat. Wieder geht es um den 3- bis 4-spurigen Ausbau des Nordrings. Stadträtin Renate Breuning (CDU) lehnt dies erneut ab und äußert die Befürchtung, dass hier die Stadt auf eigene Kosten investiere mit dem Ergebnis, dass dann der Bund sagt, man brauche die Weiterführung der B523 nicht mehr. Baubürgermeister Bühler führt aus, dass man auf jeden Fall für die Erweiterung des Gebiets Salzgrube die Kreuzung an der Wieselsbergstraße um zwei Aufstellspuren und eine zweite Spur geradeaus Richtung Wieselsbergstraße ergänzen müsse, um den Verkehrsfluss zu verbessern. Über einen Ausbau des Nordrings müsse man sich aber nur Gedanken machen, falls der „Lückenschluss“ nicht käme. Auf Nachfrage von Stadtrat Bernd Hezel (CDU) ergänzt Bühler, dass es vom Regierungspräsidium Freiburg die schriftliche Zusage gebe, dass die Planungen für die B523 ab dem Jahr 2020 weitergeführt würden. „Der Zeitplan sei abgestimmt, mit Zustimmung der Ministerien in Stuttgart, sodass man davon ausgehe, dass dies auch in trockenen Tüchern sei und wirklich so passieren würde“.¹³

In einer öffentlichen Präsentation in der Tonhalle stellt das Regierungspräsidium Freiburg im **Dezember 2022** den vorläufigen

Stand der Planungen für den 2. Bauabschnitt der B523 vor. Dabei wird deutlich, dass die ursprünglich geplanten Knotenpunkte mit der L178 (Obereschach) und der K5709 (Nordstetten) nicht weiterverfolgt werden. Im Bereich der Alten Ziegelei gibt es drei verschiedene Trassenvarianten, über die noch nicht entschieden ist, ebenso wenig über die Anbindung der K5707 (Weilersbach-Schwenningen). Unterhalb des Mönchsees favorisiert die Planungsbehörde eine aufwendige 4-spurige Brückenkonstruktion, mit der die geschützten Biotop auf 6,5 Metern Höhe überfahren werden sollen. Diese Konstruktion soll allein auf den ersten zwei Kilometern Straße 46 Millionen Euro kosten.¹⁴

Ein Jahr später, am **6. Dezember 2023**, wird im Gemeinderat die bei der Fa. Rapp AG beauftragte Fortschreibung des Verkehrsmodells für Villingen-Schwenningen vorgelegt. Wesentliche Aussagen sind, dass durch den Weiterbau der B523 die Stadtteile Obereschach und Weilersbach vom Durchgangsverkehr entlastet würden, die B33 würde etwas an LKW-Verkehr verlieren, bei insgesamt aber gleichbleibend hohem Verkehrsaufkommen. Für die Peterzeller Straße durchs Kurgebiet (L178) prognostizieren die Gutachter hingegen eine Zunahme von 23 Prozent, vermutlich weil diese künftig von ortskundigen Fahrern als direkte Verbindung zur B33-Auffahrt bei Mönchweiler genutzt würde. Auch der Nordring würde theoretisch entlastet, was aber durch die Rückkehr bisher ausgewichener Quell- und Zielverkehre (sog. Sekundärverlagerungen) wieder neutralisiert wird „Insgesamt kann der Nordring Villingen durch den Ausbau der B523 (...) lediglich um rund 10% entlastet werden. Gegenüber dem Analysefall 2018 muss der Streckenabschnitt eine um 34-38% höhere Verkehrsmenge abwickeln“, heißt es dazu in dem Gutachten.¹⁵

Ebenfalls Anfang **Dezember 2023** teilt das Regierungspräsidium Freiburg mit, dass die „fachübergreifende Vorstellung des Variantenvergleichs“, die eigentlich wieder als „öffentliche Dialogveranstaltung“ zum Jahresende 2023 angekündigt war, auf Mitte 2024 verschoben werden muss. Grund seien weitere Gutachten, die

erforderlich sind: „Derzeit arbeiten wir intensiv an einer ergänzenden umweltfachlichen Untersuchung hinsichtlich geschützter Fledermausarten im Bereich der Anschlussstelle B33/B523 sowie an einer ersten schalltechnischen Untersuchung und an einer Variantenuntersuchung zur Anschlusssituation an die B523 bei VS-Weilersbach.“

In der Gemeinderatssitzung vom **6. Dezember 2023** eröffnet die Stadtverwaltung dem Gemeinderat, dass man wohl um einen Ausbau des Nordrings um weitere Spuren nicht herumkommen wird. Das Stadtplanungsamt legt einen Bericht vor, wonach die noch ungenutzten Gewerbeflächen im Bereich Salzgrube und Lämmli Grund nur vergeben werden können, wenn der bestehende Nordring ausgebaut wird. Wörtlich heißt es dazu: „Nach derzeitiger, in den kommenden Monaten zu verifizierender Voreinschätzung ist ein Ausbau des Nordrings erforderlich, wenn eine ausreichende Funktionsfähigkeit mit den Gebieten Salzgrube und Lämmli Grund sichergestellt werden soll. Dabei ist es aufgrund der nun angedachten Anschlusspunkte nach derzeitiger Einschätzung nicht von Bedeutung, ob ein Ausbau der Bundesstraße (Lückenschluss) erfolgt oder nicht.“¹⁶

In der „Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung“ geht das Grünflächen- und Tiefbauamt davon aus, dass es selbst beim „Lückenschluss“ der B523 auf dem Nordring zu einer Verkehrszunahme von 35 Prozent gegenüber heute kommen wird. Grundlage für diese Einschätzung ist die Annahme, dass in den Bereichen Salzgrube und Lämmli Grund weitere Gewerbe- und Wohngebiete erschlossen werden, dass die Einwohnerzahl zunimmt und dass der PKW-Verkehr um 7 Prozent wächst und der LKW-Verkehr um 23 Prozent.¹⁷

Drittens. Eine kritische Kommentierung

Aus der Sichtung der zahlreichen Dokumente geht hervor, dass es der Stadt Villingen-Schwenningen beim Ringen um den Weiterbau der B523 vorrangig immer nur um die Lösung ihrer eigenen, hausgemachten Verkehrsprobleme ging, die durch die Erschließung des Gewerbegebiets Salzgrube und weiterer Ansiedlungen im nördlichen Zentralbereich verursacht worden sind. Alle weitergehenden Begründungen für den 2. Bauabschnitt wie „davon hängt die Zukunftsfähigkeit der Region maßgeblich ab“ (Originalton IG Lückenschluss)¹⁸ oder die Straße schaffe „eine direkte Verbindung von der B33 Richtung A5 ins Rheintal und der A81 als überregionale Verbindung zum Neckarraum sowie in Richtung Schweiz“¹⁹ sind nur der Versuch, eine simple Ortsumfahrung (als solche sie im Bundesverkehrswegeplan 2030 auch bezeichnet ist) mit zusätzlicher Bedeutung aufzuladen.

Die Stadt hatte darauf gehofft, mit dem Weiterbau der B523 zusätzliche Abfahrten direkt in den nördlichen Zentralbereich zu bekommen („Drachenlochvariante“, Knoten mit der L178). Das wäre eine elegante Lösung ihrer hausgemachten Verkehrsprobleme gewesen, die obendrein komplett vom Bund aus Steuergeldern bezahlt wird, also nicht den städtischen Haushalt belastet. In den ersten Planungsunterlagen des Regierungspräsidiums Freiburg von 2020 waren einzelne Knotenpunkte auch noch vorgesehen.

Doch seit der öffentlichen Präsentation in der Tonhalle von Dezember 2022 ist klar, dass diese Knoten alle gestrichen werden – allein schon deshalb, weil bei einer Bundesstraße neuerdings höchstens alle drei Kilometer eine Auf- und Abfahrt sein darf. Und der ganze 2. Bauabschnitt ist nur sechs Kilometer lang. Damit ist der erhoffte Nutzen für die Stadt Villingen-Schwenningen deutlich geschmälert.

Konsequenterweise vertritt die Stadtverwaltung Ende 2023 jetzt auch wieder die Ansicht, dass man um einen Ausbau des Nordrings nicht herumkommen wird, wenn der nördliche Zentralbereich weiter erschlossen wird – unabhängig davon, ob die B523 realisiert wird oder nicht. Eine Rolle spielt dabei auch der 2019 vom Gemeinderat beschlossene Verzicht auf eine neue Verbindungsstraße vom Schwenninger Industriegebiet Ost an die bestehende B523: „Die Folge daraus ist, dass der Verkehr nicht auf direktem Weg über die B523 abfließen kann, sondern das innerstädtische Straßennetz belastet. Dies auch in Zukunft, wenn die B523 an die B33 angebunden sein wird.“²⁰

Aus der Fortschreibung des Verkehrsmodells der Fa. Rapp AG wird ersichtlich, dass es schon einen Nutzen durch den 2. Bauabschnitt der B523 für die Stadt Villingen-Schwenningen gäbe, aber er ist denkbar gering. Das Opfer, das durch die Beschädigung einer stadtnahen Wald-/Wiesen-/Ackerflächen-/Erholungslandschaft gebracht wird, ist hingegen hoch.

Deutlich wird, dass die „hausgemachten Verkehrsprobleme“ der Stadt Villingen-Schwenningen vor allem durch die Erschließung des nördlichen Zentralbereichs verursacht sind. Was die Ausweisung von Industrie- und Gewerbeflächen angeht, ist die Stadtplanung von einem Konkurrenzdenken zu den Umlandgemeinden geprägt. Man will wachsen und die Gewerbesteuererinnahmen für sich behalten. Schließlich ist man ja „Oberzentrum“ der Region.

Aber ist diese vom Grundsatz des stetigen Wachstums geprägte Politik noch zeitgemäß? Wäre es nicht nachhaltiger, zum Beispiel mit Nachbargemeinden interkommunale Gewerbegebiete zu erschließen? Die könnten dann an der bestehenden Autobahn liegen oder in direkter Nähe zum vorhandenen Schienennetz, um kürzere Anfahrtswege zu haben und Verlagerungen des Verkehrs auf die Bahn zu befördern. Doch die Stadtverwaltung Villingen-Schwenningen hat ein solches Konzept nie aktiv verfolgt. In einem Sachstandsbericht des

Stadtplanungsamts vom 15. November 2023 heißt es dazu: „Derzeit bestehen (...) keine Bestrebungen zu einer interkommunalen Kooperation zur Schaffung von interkommunalen Gewerbegebieten, diese wurde auch in der Vergangenheit immer nur Anlass bezogen geführt.“²¹

Auch die Entwicklung der Kosten stellt den Weiterbau der B523 in Frage. Im aktuell geltenden Bundesverkehrswegeplan 2030 sind die Gesamtkosten des 2. Bauabschnitts mit 25,9 Millionen Euro beziffert, d.h. ca. 4,3 Mio. Euro pro Kilometer. Seit Ende 2022 favorisiert das Regierungspräsidium Freiburg aber – Stand 27. April 2024 – eine aufwändige, vierspurige Brückenkonstruktion unterhalb des Mönchsees, um ökologisch wertvolle Biotope auf sechs Metern Höhe zu überfahren. Diese Konstruktion soll allein 46 Millionen Euro auf den ersten 2 Kilometern kosten. Bleiben noch 4 Kilometer restlicher Straße, die bei 4,3 Mio./km Baukosten also 17,2 Mio. Euro kosten würden.

Das allerdings ist die Kostenbasis von 2014/15. Seitdem sind beim Bau von Bundesfernstraßen Kostensteigerungen von 63,3 Prozent eingetreten.²² Die 4 Kilometer Reststraße würden also nach heutigem Stand mind. 28 Millionen Euro kosten. Wohlwollend unterstellt, dass die 46 Millionen für die Brückenkonstruktion bereits auf dem Baukostenindex von 2022 geschätzt wurden, beliefen sich die Gesamtbaukosten des 2. Bauabschnitts also heute auf mind. 74 Millionen Euro. Das Dreifache der ursprünglichen Planung. Da muss der Nutzen schon ganz schön hochgerechnet werden, um zu einer Nutzen-Kosten-Analyse zu kommen, mit der sich der Bau noch rechtfertigen lässt.

Im Herbst 2023 hat der Verband „Transport and Environment“, die Dachorganisation der Mobilitätsfachleute von 53 europäischen Umweltverbänden in 24 Ländern, den Bundesverkehrswegeplan 2030 überprüft. Im Ergebnis wurden zwei Drittel der gelisteten

Straßenbauprojekte als „unwirtschaftlich“ bezeichnet, weil bei der Kostenberechnung die Umweltschadenskosten durch den CO₂-Ausstoß viel zu niedrig angesetzt seien. Auch das Ausmaß des zusätzlichen Verkehrsaufkommens, das jeder Kilometer neu gebauter Straße erzeugt, sei nicht ausreichend berücksichtigt. In der Bewertung von „Transport and Environment“ ist auch der „Lückenschluss“ B523 als „unwirtschaftlich“ eingestuft.²³

Seit 2023 heben die Mitglieder der „IG Lückenschluss“ in immer wieder gleichlautenden Presseveröffentlichungen hervor, wie wichtig der 2. Bauabschnitt sei. Kann der Grund für diese gebetsmühlenhafte Wiederholung sein, dass sie erahnen, auf welch wackligen Beinen die Realisierung des ganzen Projekts steht? Einem Gespräch mit den B523-Gegnern haben sich die Befürworter bislang verweigert. Als das Katholische Bildungswerk Villingen der Erzdiözese Freiburg am 17. Januar 2024 eine Diskussionsveranstaltung zum Thema „Straßenbau und Klimawandel“ am Beispiel der B523 machen will, ist von den Befürwortern keiner bereit, aufs Podium zu gehen.

Von den Kritikern darauf angesprochen, wird gern auf die Zuständigkeit andernorts verwiesen. „Das macht ja Berlin“, heißt es dann, Bauherr ist der Bund, „da könne mer nix mache“. Dabei war die Stadt Villingen-Schwenningen – das habe ich hier nachgewiesen – über Jahre hinweg die treibende Kraft für die Wiederaufnahme der Planungen. Und sie hätte durchaus Mittel und Wege die Planungen noch zu stoppen, etwa durch eine entsprechende Stellungnahme im Rahmen des noch ausstehenden Planfeststellungsverfahrens.

Natürlich sind durch die Vorplanung seit 2020 Kosten entstanden (Umweltfachliche Gutachten, extern vergebene Trassenplanung, Arbeitsleistung Regierungspräsidium Freiburg), aber diese dürften gering sein im Verhältnis zu den späteren Baukosten. Auf jeden Fall kann es kein Argument sein, ein für falsch befundenes Projekt aus diesem Grund fortzuführen.

Die Zeiten haben sich einfach entscheidend verändert seit 2003. Der Klimawandel und die drohende Klimakatastrophe erfordern heute ein ganz anderes Handeln. Das Österreichische Umweltbundesamt kritisiert in seiner Studie zum Bundesverkehrswegeplan 2030, dass das Bundesverkehrsministerium noch immer dem Grundsatz „predict and provide“ (vorhersagen und anbieten/zur Verfügung stellen) folgt. Man sagt voraus, wie sich die Verkehrszahlen aufgrund des Wachstums entwickeln werden und baut dann die erforderlich erscheinenden Straßen. Dabei sei eine aktive Lenkung der Verkehrsentwicklung längst überfällig, wie sie andere Staaten bereits vornehmen.

Das Stadtplanungsamt Villingen-Schwenningen hat es Ende 2023 ja deutlich formuliert: Unabhängig davon, ob die B523 kommt oder nicht, muss der Nordring ausgebaut werden, soll die Besiedlung und Versiegelung des Zentralbereichs wie geplant weitergehen. Die Stadt muss also ihren Wachstumskurs aufgeben oder die Verkehrsprobleme anderweitig in den Griff bekommen. Aber bitte nicht mit der Verlagerung des Verkehrs in ein ökologisch bedeutsames, schützenswertes Wald-/Wiesen-/Ackerflächen-Gebiet, das für viele Menschen ein stadtnaher Erholungsraum ist, ohne Abgase und Verkehrslärm.

Quellennachweis

1 Zitiert aus Sitzungsdrucksache Nr. 1311 des Gemeinderats Villingen-Schwenningen vom 20.05.2003

2 Zitiert aus Sitzungsdrucksache Nr. 1506 des Gemeinderats Villingen-Schwenningen vom 25.02.2009

3 Zitiert aus Sitzungsprotokoll des Technischen Ausschusses des Gemeinderats Villingen-Schwenningen vom 13.07.2010

4 Zitiert nach Schwarzwälder Bote, Ausgabe Villingen-Schwenningen, vom 22.09.2011

5 Zitiert nach Ergebnisprotokoll des Kultur- und Verwaltungsausschusses des Gemeinderats Villingen-Schwenningen vom 21.09.2011

6 Zitiert aus Sitzungsdrucksache 791 des Gemeinderats vom 26.03.2012 und den ergänzenden Anlagen zur Tagesordnung

7 Zitiert aus Protokoll der Gemeinderatssitzung Villingen-Schwenningen vom 15.05.2013

8 Zitiert aus „Landeskonzept für die Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen“, Stand März 2013, Ausbaugekarte 1.4

9 Zitiert aus „Ergebnis der Anhörung zur Anmeldeplan des Landes Baden-Württemberg für den Bundesverkehrswegeplan 2015“, Seite 32

10 Offiziell: „Sechstes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenausbaugesetzes“

11 Zitiert aus Sitzungsdrucksache 1124 des Gemeinderats Villingen-

Schwenningen vom 06.12.2016

12 Zitiert aus Niederschrift über die Sitzung des Technischen Ausschusses des Gemeinderats Villingen-Schwenningen vom 16.01.2018

13 Zitiert aus Niederschrift über die Sitzung des Gemeinderats Villingen-Schwenningen vom 28.11.2018

14 Quelle: Informationsseiten des Regierungspräsidiums Freiburg zum Projekt, <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/abt4/ref44/strassenplanungen/b523-ortsumfahrung-villingen-schwenningen/>

15 Verkehrsmodell Fa. Rapp AG vom 29.09.2023, Seite 20

16 Zitiert aus Sitzungsdrucksache 1650 für den Gemeinderat Villingen-Schwenningen vom 15.11.2023

17 Zitiert aus Sitzungsdrucksache 1663 des Grünflächen- und Tiefbauamts Villingen-Schwenningen vom 16.11.2023

18 Zitiert von der Internet-Startseite www.ig-lueckenschluss.de (abgerufen 07.04.2023, zwischenzeitlich vom Netz genommen)

19 Zitiert von der Internet-Projektseite des Regierungspräsidiums Freiburg <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/abt4/ref44/strassenplanungen/b523-ortsumfahrung-villingen-schwenningen/> -> Das Projekt im Überblick -> Ziele der Maßnahme, abgerufen am 27. April 2024

20 Zitiert aus Sitzungsdrucksache 1663 für den Gemeinderat Villingen-Schwenningen vom 16.11.2023

21 Zitiert aus Sitzungsdrucksache 1650 für den Gemeinderat Villingen-Schwenningen vom 15.11.2023

22 Zitiert aus Umweltbundesamt Österreich, „Fachlicher Beitrag für eine

zielorientierte Bedarfsplanüberprüfung des BVWP 2030“, Seite 58 ff., Wien 2024, abgerufen unter <https://www.umweltbundesamt/>

23 Zitiert aus https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2023/11/TE_Studie_Eine_Grosenordnung_daneben_0923.pdf und ergänzender Excel-Tabelle der Straßenbauvorhaben

Sie möchten nicht, dass der 2. Bauabschnitt der B523 gebaut wird?

Dann können Sie folgendes tun:

- o Machen Sie den "Nordzubringer II" zum Thema bei der Gemeinderats- und Kreistagswahl am 9. Juni 2024. Fragen Sie die Kandidatinnen und Kandidaten nach ihrer Haltung zum Weiterbau der B523 und machen sie diese zu ihrem Wahlprüfstein.

- o Äußern Sie schriftlich Ihre Bedenken, Kritik, Anregungen, wenn das Regierungspräsidium Freiburg im Lauf des weiteren Planungsprozesses das sogenannte "Planfeststellungsverfahren" eröffnet. Jeder ist in dieser Anhörung zur Stellungnahme berechtigt.

- o Unterzeichnen Sie die laufende Online-Petition gegen das Straßenbauprojekt B523. Bis April 2024 haben dies bereits mehr als 2000 Bürgerinnen und Bürger getan. Hier der Link zur Petition:

<https://www.change.org/p/b523-nein-danke>

Herausgeber
Karger Film Kultur und Video | 78050 Villingen-Schwenningen
www.kargerkultur.de

© 2024 Klaus Peter Karger