

Auf diese Straße setzt die ganze Region

Link: <https://www.suedkurier.de/digitale-zeitung/epa12399,78956,,26>

Bundesstraße 523: Wie teuer wird die Querspange zwischen Autobahn und Mönchsee und wie reell ist der Neubau quer durch ein Schutzgebiet in den Jahren des Klimaschutzes?

VON NORBERT TRIPPL

Schwarzwald-Baar - Die Politik in Bund und Land fokussiert sich neu. Programatisch ausgerufen Klimaschutz steht in Baden-Württemberg schon in Großbuchstaben über allem Handeln. Und: Nach fast eineinhalb Corona-Jahren sind die öffentlichen Kassen strapaziert. Im Land gilt deshalb bei jedem Vorhaben ein Finanzierungsvorbehalt. Was bedeutet das für das strukturell bedeutsamste Vorhaben, den Bau der Querspange in der Verlängerung der Autobahnabfahrt an Villingen vorbei Richtung Mönchweiler, St. Georgen und nach Offenburg. Welche Chancen hat das Projekt? Seit über 20 Jahren wird an dem Vorhaben genagt, mittlerweile haben sich die Rahmenbedingungen – politisch wie ökologisch – markant verändert.

Die neue Verkehrspolitik: Geht es ums Auto, um Bus und Bahn, so führen die Debatten neuerdings schnell im deutschen Sommer 2021 zu Schlagworten wie Pop-up-Radweg, Kohlendioxid-Belastung und Klimaschutz. Über allem liegt für viele Menschen die Frage, welche Motorisierung umweltgerechter und praktikabler sein kann. Von Hybrid- über Elektro- bis hin zu Brennstoffzellen-Antrieb reicht hier die Debatte, auch von Experten.

Die zugespitzte Finanzlage: Nach der dritten Corona-Welle ordnen die Behörden die öffentlichen Kassenlage. Im Juni 2021 steht fest: Der Schuldenberg ist massiv gewachsen, auch in Baden-Württemberg. Es gibt eine neue Landesregierung und Klimaschutz wird in Baden-Württemberg jetzt oben an gestellt, ebenso wie ein Finanzierungsvorbehalt je Projekt. Um weiter handlungsfähig zu bleiben, erhöhte das Landesparlament im Oktober 2020 die Kreditaufnahme auf insgesamt rund 13,5 Milliarden Euro für den Doppelhaushalt 2020/2021. Damit weicht Baden-Württemberg zwar von den Regelungen der Schuldenbremse ab. Für 2020 ist von Zinsaufwendungen in Höhe von rund 1,3 Milliarden Euro auszugehen. Die Verschuldung des Landes Baden-Württemberg betrug zum 31. Dezember 2020 rund 56 Milliarden Euro (Quelle: Landesfinanzministerium).

Die Querspange der B 523: Die Autobahnabfahrt macht am Villingen Ortsrand eine 80-Grad-Kurve nach links ins Gewerbegebiet Neuer Markt. Hier soll die Straße geradeaus über Wiesen und Felder bis nach Mönchweiler gebaut werden. Vor dem Mönchsee ist die Einmündung in die B 33 geplant und die Weiterführung der Route nach St. Georgen. Die Strecke durch Villingen auf der B 33 soll nicht mehr die Hauptroute sein. Die Querspange ist mit 5,5 Kilometer projektiert. Das neue Straßenstück wird zweispurig geradeaus am Neuen Markt vorbei Richtung Mönch-



Noch ist hier keine Geradeausfahrt möglich: Die Bundesstraße B 523 endet abrupt bei Villingen, wie das Archivbild zeigt. BILDER: JOCHEN HAHNE

lionen Euro steht als Preisschild auf dem Straßenabschnitt. Die Summe gilt, nach zuletzt über mehrere Jahre teils galoppierender Preissteigerungen, auf diesem Sektor als klar unrealistisch.

Wer bezahlt was bei der neuen Querspange: Bauherr ist der Bund. Er ist damit für die Erstellung des Vorhabens zuständig und für die Begleichung der reinen Baukosten. Das sind nach derzeitigen Zahlen rund 23 Millionen Euro. Das Land ist aus der Sache finanziell keineswegs raus: 3,3 Millionen Euro Planungskosten muss Baden-Württemberg stemmen.

Die politische Lage: Die Milliardenlöcher im Landeshaushalt bergen Zündstoff für Grüne und auch für die in der Regierung beteiligte CDU. Die Klimaschutzbemühungen sind im gemeinsamen Koalitionsvertrag des Landes für die kommenden fünf Jahre von den beiden Parteien definiert und keineswegs nur von den Grünen verantwortet.

Die Streckenführung: Die Details werden aktuell erarbeitet. Welche Einmündungen gibt es und wie genau sind diese ausgestaltet. Wie kommt die Route am See vor Mönchweiler vorbei? Es wird „ohne Denkverbote“ geplant, heißt es wörtlich aus dem Regierungspräsidium im Frühjahr 2021. Landtagsabgeordnete Martina Braun von den Grünen aus Furtwangen-Linach sagt, das Vorhaben sei „umgeplant worden“. Dies sei erfolgt, um Fläche einzusparen. Sie lässt durchblicken, dass diese Bemühungen offenbar auch erfolgt sind, um das Vorhaben für grüne Politiker noch konsensfähig zu halten.

Das sagt der Bundestagsabgeordnete: Für den Christdemokraten Thorsten Frei sind die Knackpunkte des Themas klar. Einerseits sei die „kreuzungsfreie Verknüpfung der beiden Bundesstraßen“ eine ebenso große Herausforderung wie die Trassenführung durch das Vogelschutzgebiet. Thorsten Frei sagt, die Straßenschnittstelle am Mönchsee sei „noch nicht ausgestaltet“. Auch die Frage, welche Anbindungen an die neue Straße geschaffen werden sollen, sei noch zu diskutieren. Klar ist nur: Jede Anbindung macht die neue Querspange langsamer. Anbindungen können aber sehr sinnvoll sein, indem sie Verkehr auf Villingen Gebiet ganz lange auf der großen Straße halten und erst im letzten Moment ableiten.

Der Landesverkehrspolitiker: In den letzten sechs Jahren war es lange unklar, wie sich Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Die Grünen) zu dem Projekt positionieren würde. Er, der bei Terminen gerne sturzhelmbewehrt mit Fahrrad erscheint, soll mithilfe, 5,5 Kilometer Straße über Wiese und Feld, vorbei am See und durch ein Schutzgebiet im Kreis Schwarzwald-Baar zu realisieren. Hermann schien zuletzt eingelenkt zu haben. Der Nutzen der Querspange, die direktere Anbindung der Räume St. Georgen, Triberg, sind nicht zuletzt auch ein wichtiges Puzzelstück in einer seit Jahrzehnten immer wieder geforderten Verbesserung der Ost-West-Verbindung im Land. Auch für Minister Hermann haben sich aber die – politischen – Zeiten zugespitzt. Klimaschutz, Corona-Schulden, Finanzierungsvorbehalt sind die Vokabeln, die über aller Politik nun im Jahr 2021 stehen.



Martina Braun

Der Sachstand: Aktuell läuft beim Regierungspräsidium die Vorplanung, im Rahmen derer mit umfangreichen Umwelt-, Verkehrs- und Variantenuntersuchungen eine Vorzugsvariante entwickelt wird. Diese legt voraussichtlich bis 2022 als erster großer Meilenstein im Projekt fest, wie die künftige Verkehrsführung genau gestaltet werden soll. Erst mit der Zustimmung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg und des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur hierzu können in der anschließenden Projektphase die konkreten Entwürfe ausgearbeitet werden. Ab wann ein modifiziertes Preisschild auf dem Vorhaben klebt, ist eine der vielen aktuell offenen Fragen.

Die Projektbeschreibung: Das Schreiben liegt beim Regierungspräsidium vor. Darin heißt es: „Das Neubauprojekt der Ortsumfahrung Villingen-Schwenningen liegt größtenteils in landwirtschaftlich geprägtem Raum mit bewaldeten Abschnitten. Die Trasse durchquert auf fast gesamter Länge ein Vogelschutzgebiet.“ Erhebliche Beeinträchtigungen werden in dem Be-

ördenpapier prognostiziert. Weiterhin wird der Randbereich eines Großraums für Feuchtlebensräume und ein Großsäuger-Funktionsraum auf kurzer Strecke gequert. Ein Kernraum für Feuchtlebensräume liegt innerhalb der Wirkzone des Projekts. Weiterhin liegen die westlichen drei Viertel der Trasse innerhalb eines Naturparks. „Den sensiblen Mönchsee“, wie im März 2021 formulierte wurde, wollen die Planer möglichst optimal schonen. Nur: Das Gewässer, das mit seinem Naturufer Radler, Spaziergänger und Angler gleichermaßen anlockt, befindet sich „unmittelbar im Bereich der Einmündung“, der neuen Querspange Richtung Autobahn, wie zuletzt noch einmal betont wurde.

Umweltpolitik und Straßenbau: Zieht all das eine grün geführte Landesregierung nach wie vor mit durch? Bauherr des Vorhabens ist der Bund. Die betroffenen Flächen liegen im Schwarzwald-Baar-Kreis. Die Landtagsabgeordnete Martina Braun bezeichnet jetzt im Frühsommer 2021 die Querspange als „einen Kompromiss“. Dieser werde vor allem „zugunsten der Firmen und Arbeitsplätze im Schwarzwald“ vorangetrieben, erklärt sie im Gespräch mit dieser Zeitung. Die Alternative sei gewesen, „diese Firmen und Arbeitsplätze näher an die Autobahn zu verlagern“, erklärt sie. Was sie nicht sagt: Einen Schwenk kann sich die Politik eigentlich nicht leisten. Wer die Firmenneubauten etwa in St. Georgen entlang der B 33 kennt – die Umsiedlung von Unterkirnach nach Peterzell von Wahl, die Investitionen in der Bergstadt von ebm-papst, IG Weisser-Söhne oder aktuell PE, bewegen sich in der Summe deutlich im dreistelligen Millionenbereich. Alle genannten Unternehmen setzen darauf, dass nun endlich ihre Anlieferung und Expedition schneller von und zur Autobahn gelangen kann.

Politik muss liefern: Das Projekt B 523 bedeutet vor allem für die Grünen politisches Krötenschlucken. Ein Straßenneubau durch ein Schutzgebiet ist sonst vorneweg undenkbar. Für die CDU hängt in Land und Bund ein gewaltiges Stück politischer Glaubwürdigkeit an dem Vorhaben. 20 Jahre lang debattiert und hin- und-hergeplant – es muss jetzt eigentlich geliefert werden. Aus dieser Konstellation ergibt sich ein grün-schwarzer Schulterchluss. Die Bewährungsprobe wird vor allem die Bundestagswahl im September bringen. Was würde ein grüner Bundesverkehrsminister bedeuten?

Neue Straße erst zuletzt gescheitert: Hürden gibt es bei solchen Bauvorhaben oft auch lokal, wie zuletzt in Villingen-Schwenningen im Dezember 2020 als ein Straßenneubau-Projekt scheiterte. Die Verwaltung hatte mit dem Schlagen einer Schneise durch ein Waldstück zunächst versucht, Tatsachen zu schaffen. Genau 531 Meter lang sollte die neue Straße aus dem Industriegebiet Ost bei Waldmann werden.



Winfried Hermann.

BILD: WEISSBROD

Knackpunkt waren auch hier vor allem die Kosten. Fünf Millionen Euro waren zu Planungsbeginn für das Vorhaben veranschlagt, zuletzt wurden daraus 10,5 Millionen Euro. Viele Politiker denken seither an diese Kostensteigerungen, wenn es um die B 523 Spange geht. Über die tat-