

Kleine Anfrage

der Abg. Martina Braun GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Lückenschluss B 523 – Ortsumfahrung Villingen-Schwenningen (2. Bauabschnitt)

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der Sachstand der Planungen für den 2. Bauabschnitt des Lückenschlusses an der B 523-Ortsumfahrung Villingen-Schwenningen?
2. Welche Kosten entstehen laut des aktuellen Planungsstands?
3. Welche ökologischen Ausgleichsmaßnahmen sollen durchgeführt werden?
4. Wie wird das an das Wohngebiet „Wöschhalde“ angrenzende Naherholungsgebiet für die Bürgerinnen und Bürger nach dem Bau des Lückenschlusses zugänglich gemacht?
5. Wie stellt sich die Klimabilanz des geplanten Lückenschlusses dar?
6. Warum wird eine Brücke mit zwei Spuren je Richtung am Südrand des Naturschutzgebiets Mönchsee geplant, obwohl die Brücke bereits mit 46 Millionen Euro Mehrkosten veranschlagt ist und von der Bürgerinitiative „Nein Danke B 523“ als überdimensioniert betrachtet wird?
7. Welche Zahlen für die Verkehrsentwicklung liegen den Planungen zugrunde?
8. Wie ist ein möglicher Zuwachs an Lkw- und Pkw-Verkehr mit dem Ziel der Landesregierung vereinbar, bis 2030 ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land zu haben?
9. Welche Varianten bevorzugt das Regierungspräsidium Freiburg?
10. Wie fließen die von Bürgerinnen und Bürgern eingereichten alternativen Varianten in die Planungen des Regierungspräsidiums Freiburg ein?

14.5.2024

Braun GRÜNE

Eingegangen: 14.5.2024/Ausgegeben: 10.6.2024

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Der geplante Lückenschluss der B 523 in Richtung B 33 ist in Villingen-Schwenningen von großer Bedeutung und zugleich sehr umstritten. Während sich eine Vielzahl von Unterstützerinnen und Unterstützern aus der Stadtverwaltung, der Wirtschaft und den örtlichen Industrieunternehmen für den Bau aussprechen, gibt es gleichzeitig eine äußerst aktive Bürgerinitiative, die den Bau dieses Straßenabschnitts ablehnt.

Für die Bürgerinnen und Bürger der Region ist es besonders relevant zu wissen, welchen politischen und rechtlichen Stellenwert diese Straßenverbindung hat sowie welche Auswirkungen dieser Straßenbau auf Umwelt, landwirtschaftliche Flächen und Klima hat.

Antwort

Mit Schreiben vom 6. Juni 2024 Nr. VM2-0141.3-27/74/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie ist der Sachstand der Planungen für den 2. Bauabschnitt des Lückenschlusses an der B 523-Ortsumfahrung Villingen-Schwenningen?

Das Projekt befindet sich aktuell in der sogenannten Vorplanung, in der verschiedene Varianten für die zukünftige Straßen- und Verkehrsführung entwickelt und gegeneinander abgewogen werden. Hierfür erarbeitet das Regierungspräsidium Freiburg aktuell u. a. die Umweltverträglichkeitsstudie als Basis für den fachübergreifenden Variantenvergleich. Die Vorplanungsunterlagen sind mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) abzustimmen, bevor abschließend eine Vorzugsvariante vorliegt.

2. Welche Kosten entstehen laut des aktuellen Planungsstands?

Eine aktuelle Kostenschätzung der Gesamtmaßnahme wird zum Abschluss der Vorplanung auf Grundlage der dann vorliegenden Planung erstellt.

3. Welche ökologischen Ausgleichsmaßnahmen sollen durchgeführt werden?

Zum jetzigen Zeitpunkt (Vorplanung) kann noch keine Aussage zu konkreten Maßnahmen getroffen werden.

Erst im Zuge der nachfolgenden Planungsphase (Entwurfsplanung) kann die gewählte Trasse dann detaillierter geplant, optimiert und ein Ausgleichskonzept erarbeitet werden. Das Ausgleichskonzept wird fachlich mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Anschließend findet es Eingang in den Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP). Mit Planfeststellung ist die Umsetzung dieses Konzepts rechtlich verpflichtend.

4. Wie wird das an das Wohngebiet „Wöschhalde“ angrenzende Naherholungsgebiet für die Bürgerinnen und Bürger nach dem Bau des Lückenschlusses zugänglich gemacht?

Eine mögliche Trenn- und Isolationswirkung durch die Neubautrasse wird durch eine Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes mit neuen Über- und Unterführungen kompensiert. Damit wird das Naherholungsgebiet auch für die Bürgerinnen und Bürger weiterhin zugänglich sein.

5. Wie stellt sich die Klimabilanz des geplanten Lückenschlusses dar?

Bezüglich des Klimaschutzes wird mit sogenannten CO₂-Äquivalenten die Treibhausgasemissionen für den Lebenszyklus der Straße ermittelt und im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie für die Abwägung abschließend berücksichtigt werden. Dabei werden die verschiedenen Varianten vergleichend betrachtet. Diese

Lebenszyklusbetrachtung beinhaltet den Bau, die Erhaltung und den Betrieb der Straßen. Auch die verkehrlichen Verlagerungseffekte sowie eine Nutzungsänderung der Flächen werden berücksichtigt.

Abschließend erfolgt im Planfeststellungsverfahren die angemessene Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Freisetzung von Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. im Erläuterungsbericht oder in einem Fachbeitrag Klima.

6. Warum wird eine Brücke mit zwei Spuren je Richtung am Südrand des Naturschutzgebiets Mönchsee geplant, obwohl die Brücke bereits mit 46 Millionen Euro Mehrkosten veranschlagt ist und von der Bürgerinitiative „Nein Danke B 523“ als überdimensioniert betrachtet wird?

Im Zuge der Planungen für den Anschluss B 33/B 523 im Bereich des Mönchsees wurden zunächst eine Vielzahl von Varianten untersucht, die sich am Ende auf zwei Varianten komprimierten.

Bei einer Variante wird mit einer ca. 200 m langen Brücke der Mönchsee und dessen Umland überspannt und somit der Eingriff in die naturschutzfachlich sensiblen Bereiche minimiert.

7. Welche Zahlen für die Verkehrsentwicklung liegen den Planungen zugrunde?

Die Grundlage der Verkehrsuntersuchung bildet das Verkehrsmodell der Stadt Villingen-Schwenningen. 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 sind neben den allgemeinen Verkehrsentwicklungen alle bis 2040 absehbaren Entwicklungen im Straßennetz sowie die Gebietsentwicklungen (z. B. neue Wohn- und Gewerbegebiete) berücksichtigt.

8. Wie ist ein möglicher Zuwachs an Lkw- und Pkw-Verkehr mit dem Ziel der Landesregierung vereinbar, bis 2030 ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land zu haben?

Ziel des Landes Baden-Württemberg ist es, den CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor bis 2030 um 55 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren. Um das zu erreichen, müssen mehr Autos und Gütertransporte klimaneutral unterwegs sein. Zudem ist es das Ziel, den Anteil von Bus und Bahn zu verdoppeln, den Auto- und Lkw-Verkehr in den Städten und im ländlichen Raum zu reduzieren und dass mehr Wege selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Um den Kfz-Verkehr zu reduzieren, soll der Straßenraum innerorts für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer aufgewertet, die Wahlmöglichkeiten bzw. Mobilitätsalternativen mit anderen Verkehrsmitteln ermöglicht und der Umweltverbund gestärkt werden. Das Erreichen des Verkehrswendeziels „weniger Kfz-Verkehr in den Kommunen“ hängt dabei wesentlich vom Erreichen der Verkehrswendeziele „Verdoppelung des öffentlichen Verkehrs“ und „mehr Wege selbstaktiv mit Rad oder zu Fuß“ ab. Das Verkehrswendeziel „weniger Kfz-Verkehr in den Kommunen“ ist dabei in seiner Gesamtheit und nicht bezogen auf einzelne Maßnahmen zu sehen, wobei die städtischen Räume diesbezüglich mehr Potenzial aufweisen als die ländlichen Räume. Insofern steht die geplante Ortsumfahrung Villingen-Schwenningen (2. Bauabschnitt) als Einzelprojekt nicht im Widerspruch zu den Verkehrswendezielen des Landes Baden-Württemberg.

9. Welche Varianten bevorzugt das Regierungspräsidium Freiburg?

In der Vorplanung wurden Varianten entwickelt und untersucht. Diese werden nun vom RPF neutral, transparent und ergebnisoffen mit dem bevorstehenden fachübergreifenden Variantenvergleich anhand verschiedener Kriterien bewertet.

10. Wie fließen die von Bürgerinnen und Bürgern eingereichten alternativen Varianten in die Planungen des Regierungspräsidiums Freiburg ein?

Im Rahmen einer breiten Öffentlichkeitsbeteiligung bestehend aus einer Dialogveranstaltung, einer Online-Beteiligung (Trassenlandkarte) und drei Runden Tischen zu verschiedenen Fachthemen wurden zahlreichen Anregungen und Hinweise aus der Bürgerschaft vom RPF aufgenommen und geprüft. Sofern dies möglich war, wurden sie bereits in der Vorplanung berücksichtigt.

So wurde die vorgeschlagene Linienführung der Interessengemeinschaft Weilersbach aufgegriffen und darauf aufbauend verschiedene Trassenführungen im Bereich der Anschlussstelle Weilersbach ausgearbeitet und untersucht. Diese werden in den Variantenvergleich eingehen.

Des Weiteren gab es alternative Planvorschläge aus der Bürgerschaft zum Anschluss an der B 523/B 33. Auch diese Vorschläge wurden geprüft und in die Variantenuntersuchung eingebunden. Dabei konnten einige Ansätze zur Optimierung einer Variante beitragen.

Hermann

Minister für Verkehr