



Bürgerinitiative
NORDZUBRINGER NEIN DANKE

78052 Villingen-Schwenningen

b523neindanke@posteo.de

info@nordzubringer-nein-danke.de

<https://nordzubringer-nein-danke.de>

Bürgerinitiative Nordzubringer-Nein-Danke

22.11.2023

Herrn
Bundesminister für Digitales und Verkehr
Dr. Volker Wissing
Ministerium für Digitales und Verkehr
11044 Berlin

Betr.: Weiterbau der B523 bei Villingen-Schwenningen

Sehr geehrter Herr Dr. Wissing,

der renommierte Umweltverband Transport & Environment (T&E) - die Dachorganisation von über 50 nichtstaatlichen europäischen Organisationen – hat in einer im Oktober 2023 veröffentlichten wissenschaftlich fundierten Studie festgestellt, dass die meisten Straßenbauprojekte aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht wirtschaftlich sind: „Durch eine Anpassung der CO₂-Folgekosten und eine Abschätzung des induzierten Verkehrs werden 72 Prozent der geplanten Fernstraßenkilometer unrentabel“. T&E ist der Meinung, dass eine grundlegende Überarbeitung des BVWP zwingend nötig sei: „Die „deutsche Fernstraßenplanung (muss) neu gedacht und durch wissenschaftlich belastbare Analysen und Annahmen gestützt werden“.
(Quelle: https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2023/11/TE_Studie_Eine_Grosenordnung_daneben_0923.pdf)

Die Studie untersucht drei Schwerpunkte:

1. Die Zunahme des induzierten (durch neue Straßen hervorgerufenen) Verkehrs
2. Die Emissionsberechnung im Bundesverkehrswegeplan mit unterschätzten CO₂-Emissionen
3. Konsequenzen für den Bundesverkehrswegeplan

Zu 1: Es ist wissenschaftlich anerkannt, dass der Neubau von Straßen und die Erweiterung von Infrastruktur eine Zunahme des Verkehrs zur Folge haben. In der Studie von T&E wird für 1% mehr Straßenfläche eine Mindest-Erhöhung des Verkehrsaufkommens von 0,6% zugrunde gelegt. Im BVWP wird die Zunahme des induzierten Verkehrs nur eingeschränkt berücksichtigt. Für den Neubau von Bundesstraßen geht T&E von mehr als dem Vierfachen der Verkehrszunahme bei Pkws aus im Vergleich zum BVWP. Bei Lkws ist die von T&E errechnete Zunahme sogar um ein Vielfaches höher im Vergleich zum BVWP.

Zu 2. Im Bundesverkehrswegeplan werden die Folgekosten der CO₂-Emissionen mit dem vom Umweltbundesamt im Jahr 2012 empfohlenen Wert von 145 € pro Tonne CO_{2e} berechnet (CO_{2e} ist die Maßeinheit zum Vergleich aller Treibhausgase, die das Klima belasten). Das Umweltbundesamt hat in einer neuen Methodenkonvention zur Berechnung der Folgekosten von CO₂ den Wert der CO₂-Emissionen von 145 € pro Tonne CO_{2e} aus dem Jahre 2012 auf 700 € erhöht

(= aktueller Richtwert des Umweltbundesamtes), wenn man die Wohlfahrt der heutigen und der zukünftigen Generationen gleich gewichtet. (Quelle: Methodenkonvention 3-1 Umweltkosten CO2_Umweltbundesamt.pdf)

Zu 3: Für den Bundesverkehrswegeplan ist vorgesehen, dass alle 5 Jahre eine Bedarfsplanüberprüfung stattfindet. Derzeit findet (verspätet!) die **gesetzlich vorgeschriebene Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ)** für den BVWP statt. Unter dem Eindruck des seit 2019 geltenden Klimaschutzgesetzes sollten dann realistischere Zahlen für die CO₂-Emissionen berücksichtigt werden. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr teilt auf seiner Website mit, dass bis Ende 2023 die Untersuchungen zur Bedarfsplanüberprüfung abgeschlossen sein werden. Die Ergebnisse werden dann dem Bundestag zugeleitet, der über weitere Schritte entscheiden muss. Die Ergebnisse der Überprüfung werden vom Verkehrsministerium als „wichtige Vorarbeiten“ für den neuen Bundesverkehrs- und Mobilitätsplan (BVMP) 2040 betrachtet. „Dabei spielt auch eine Rolle, wie zukünftig die Belange des Klima- und Umweltschutzes verstärkt in angemessener Weise berücksichtigt werden können.“ (Quelle: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplanung-ueberpruefung-bedarfsplaene.html>)

Zu welchem Schluss kommt die T&A-Studie für den Weiterbau der B523?

Der sehr umfangreichen Tabelle mit 1842 Straßenprojekten haben wir die Daten für den Weiterbau der B523, den Nordzubringer, entnommen:

Projektnummer des Fernstraßenprojekts im PRINS (Projektinformationssystem)	B523-G10-BW
URL im Projektinformationssystem (PRINS)	https://bvwp-projekte.de/strasse/B523-G10-BW/B523-G10-BW.html
Bundesland	Baden-Württemberg
Länge [km]	5,5
Dringlichkeitseinstufung	Vordringlicher Bedarf
Investitionskosten, Planung und Bau [Mio. €]	24,71
Veränderung der Betriebsleistung im Personenverkehr (BVWP) [Mio. Pkw-km/a]	2,25
angepasste Veränderung der Betriebsleistung im Personenverkehr (T&E) [Mio. Pkw-km/a]	7,922891861
Veränderung der Betriebsleistung Güterverkehr (BVWP) [Mio. Lkw-km/a]	0,15
angepasste Veränderung der Betriebsleistung im Güterverkehr (T&E) [Mio. Lkw-km/a]	0,743492089
Kohlendioxid-Emissionen (BVWP) - Kfz [t CO ₂ /a]	308,18
Kohlendioxid-Emissionen (angepasst nach T&E-Berechnungen) - Kfz [kt CO ₂ /a]	1,563464116
Gesamtnutzen (BVWP) [Mio. €]	66,386
Gesamtnutzen (angepasst nach T&E-Berechnungen) [Mio. €]	3,01650011
Angepasste Nutzen-Kosten-Analyse (T&E)	3,01 Mio / 24,7 Mio = 0.1 nicht wirtschaftlich

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist derzeit ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,1 berechnet, die T&E Studie kommt auf einen Wert von 0,1, also zehnmal höhere Kosten als der Nutzen!

Was zunächst wie ein Widerspruch aussieht, wird in der Studie wissenschaftlich fundiert folgendermaßen begründet:

Die Berechnungen des BVWP stammen aus einer Zeit vor dem Pariser Klimaabkommen, vor dem seit 2019 gültigen Klimagesetz und wurden nach Kriterien erstellt, die selbst die derzeitige Politik als nicht mehr zeitgemäß einstuft. Für die Berechnung eines aktuellen Wertes müssen zusätzlich die Investitionskosten angepasst werden, da allein für die letzten zwei km beim Mönchsee vom Regierungspräsidium 46 Mio € angegeben werden, die restlichen 3,5 km schlagen mit voraussichtlich mehr als 60 Mio € zu Buche. Wenn dann noch - wie von der Umweltorganisation T&E gefordert - der zusätzliche Verkehr, eine aktuelle Berechnung der CO₂-Emissionen und deren höhere Folgekosten berücksichtigt werden, dann wird der bisherige Wert im BVWP geradezu pulverisiert.

Gibt es Kritik an der T&E-Studie?

Prof. Markus Friedrich (Leiter des wissenschaftlichen Beirats des Verkehrsministeriums!) teilt im Wesentlichen die Grundaussage der T&E-Studie, allerdings mit der Einschränkung: „Ganz so negativ wie bei der Umweltorganisation würden die Zahlen allerdings wohl nicht ausfallen“, da seiner Vermutung nach Elektroautos den Effekt abmildern. (Quelle: Zeit online Verkehrspolitik/ Straßenbau könnte dem Klima viel mehr schaden als angenommen | ZEIT ONLINE.pdf)
Allerdings sind die Wachstumszahlen für die E-Fahrzeuge deutlich geringer als von der Bundesregierung erhofft. Das betrifft im Wesentlichen die PKWs, beim Schwerlastverkehr sind die Wachstumszahlen der E-LKWs noch deutlich geringer. Deren Einfluss wird sich bis 2030 deshalb sehr in Grenzen halten.

Das Fazit der Bürgerinitiative NORDZUBRINGER NEIN DANKE:

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) des Weiterbaus der B523 ist deutlich kleiner als 1. Das bedeutet, dass die Kosten des Projekts den Nutzen deutlich übersteigen und das Projekt als nicht wirtschaftlich eingestuft werden muss. Die Schädlichkeit für das Klima so groß ist, dass die Planungen sofort eingestellt werden müssen!

Mit freundlichen Grüßen



Für die Bürgerinitiative NORDZUBRINGER NEIN DANKE

Verteiler:

Bundes- und
Lanesverkehrsministerium
Mitglieder der IG Lückenschluss
Gemeinderatsfraktionen der Stadt VS
Zeitungen und regionale Radiosender
Regierungspräsidium Freiburg
Mitglieder des Bundestages aus unserem Wahlkreis
Mitglieder des Landtages aus unserem Wahlkreis