



Bundesministerium für Digitales und Verkehr • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Bürgerinitiative Nordzubringer Nein Danke
Herrn Peter Sachse
Danziger Straße 13
78052 Villingen-Schwenningen

nur per E-Mail:
b523neindanke@posteo.de

Betreff: B 523, Ortsumgehung Villingen-Schwenningen

Bezug: Ihre E-Mail vom 22.11.2023
Aktenzeichen: StB 22/72131.1/1523/3849830
Datum: Bonn, 19.12.2023
Seite 1 von 4

Sehr geehrter Herr Sachse,

vielen Dank für Ihre E-Mail an Herrn Bundesminister Dr. Volker Wis-
sing, MdB zur Ortsumgehung Villingen-Schwenningen im Zuge der
Bundesstraße B 523. Ich wurde gebeten, Ihnen zu antworten.

Zunächst darf ich Ihnen versichern, dass sich das Bundesministerium für
Digitales und Verkehr (BMDV) der Bedeutung des Vorhabens für die
Stadt Villingen-Schwenningen und die Region bewusst ist.

Nach Fertigstellung des Projektes wird im Norden von Villingen-
Schwenningen ein durchgehender Streckenzug zwischen der B 33 im
Westen und der B 27 bzw. der A 81 im Osten zur Verfügung stehen, mit
dem die hochbelastete B 33 im Raum Villingen-Schwenningen künftig
entlastet wird. Der Bund hat das Vorhaben dementsprechend im Be-
darfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 im Vordringlichen Bedarf ein-
gestuft.

Die für die Planung des Vorhabens zuständige Straßenbauverwaltung
des Landes Baden-Württemberg (SBV BW) hat im Januar 2020 mit der
Vorplanung für das Projekt begonnen und führt die Planungen seither
kontinuierlich fort. Auf Basis umfangreicher Untersuchungen wird eine
Vorzugsvariante entwickelt, die den Anforderungen insbesondere an
den Schutz der Umwelt, an Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit und
an die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens angemessen Rechnung trägt.

Die einzelnen planerischen Schritte werden nach Auskunft der SBV BW

Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Postanschrift:
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

Tel. +49 228 99-300-5223
Fax +49 228 99-300-1458

bearbeitet von:
Dr. Ralph Stöckert

Referat StB 22

ref-stb22@bmdv.bund.de

www.bmdv.bund.de





Seite 2 von 4

mit der Stadt und den Trägern öffentlicher Belange eng abgestimmt, die Bürgerinnen und Bürger wurden in einer Dialogveranstaltung über den Stand der Planungen informiert und um Hinweise zur Planung gebeten.

Die von Ihnen zitierte Analyse von Transport & Environment ist dem BMDV nicht bekannt. Vor diesem Hintergrund äußert sich das BMDV nicht zu der zitierten Untersuchung oder zu den daraus gezogenen Schlussfolgerungen. Dennoch geht das BMDV nachstehend ausführlich auf die genannten Aspekte der Verfahren und Methodik der Bundesverkehrswegeplanung ein.

Grundlagen zur Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung

Die zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 angewandte und aktuelle Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung wird für die Bewertung von Bedarfsplanprojekten der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße herangezogen. Die Methodik ist im Methodenhandbuch zum BVWP 2030 ausführlich dargelegt. Dieses steht auf folgender Webseite des BMDV zur Verfügung:

[https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodehandbuch.pdf? blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodehandbuch.pdf?blob=publicationFile)

Bewertungsverfahren und -methodik der Bundesverkehrswegeplanung werden fortlaufend im Rahmen von Forschungsvorhaben im Hinblick auf internationale Standards, wissenschaftlichen Erkenntnisgewinn sowie Effizienz der Anwendung weiterentwickelt bzw. an den aktuellen Stand von Forschung und Technik angepasst. Dabei prüft das BMDV aktuell auch, welche Auswirkungen sich diesbezüglich aus der im Koalitionsvertrag festgehaltenen Anforderung ergeben, einen neuen Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan 2040 auf den Weg zu bringen, in dem die beiden Themenkomplexe Verkehrsinfrastruktur und Mobilität erstmals in einer stärker integrierten Perspektive gemeinsam berücksichtigt werden.

Zudem werden die in der Nutzen-Kosten-Analyse des BVWP-Bewertungsverfahrens verwendeten Kosten- und Wertansätze, u. a. für die Nutzenkomponenten Abgasbelastung (bspw. für Treibhausgase durch Nutzung von Fahrzeugen und Schiffen) und Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur gekoppelt mit den Strategischen Langfrist-Verkehrsprognosen (VP) des BMDV regelmäßig, das nächste Mal bis voraussichtlich Anfang 2024, aktualisiert.

Zum induzierten Verkehr





Seite 3 von 4

Hier muss zwischen primär und sekundär induziertem Verkehr differenziert werden:

Sekundär induzierter Verkehr entsteht, wenn die Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur zu einer zusätzlichen Ansiedlung von Bevölkerung bzw. Beschäftigten im Einzugsbereich der betreffenden Maßnahme und damit zu einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen führen. Hierbei handelt es sich um eine längerfristige Entwicklung. Im BVWP-Bewertungsverfahren wird daher davon ausgegangen, dass die nachfragebestimmenden sozioökonomischen und soziodemografischen Strukturdaten zwischen Planfall (Fall mit Projekt) und Bezugsfall (Fall ohne Projekt) unverändert sind und sekundär induzierter Verkehr folglich nicht Gegenstand der Bewertung ist.

Dem hingegen wird primär induzierter Verkehr im Personenverkehr grundsätzlich sowohl bei der Bewertung von Schienen- als auch von Straßenprojekten bedacht. Hierbei wird berücksichtigt, dass dem zusätzlichen Reisezeitaufwand ein mindestens gleich großer zusätzlicher Nutzen gegenübersteht. Diese Nutzenwirkungen gehören zu den Impliziten Nutzen oder auch Mobilitätsnutzen und fließen entsprechend bei der Bewertung ein (vgl. Methodenhandbuch zum BVWP 2030, S. 121). Gleichzeitig sind in den Bewertungsrechnungen die negativen Wirkungen des induzierten Verkehrs, bspw. aus der Erhöhung der Abgas- und Geräuschbelastungen enthalten (vgl. Methodenhandbuch zum BVWP 2030, S. 85).

Zum Wertansatz für CO₂

Bei Projektbewertungen im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 und bei aktuellen Projektbewertungen wurde bzw. wird ein mittlerer CO₂-Kostensatz für das Jahr 2030 in Höhe von 145 €/t CO₂-Äquivalent gemäß der zum Zeitpunkt der Aufstellung des BVWP 2030 gültigen Methodenkonvention 2.0 des Umweltbundesamtes (UBA) angesetzt (vgl. Methodenhandbuch zum BVWP 2030, S. 111). Bei der Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze für die Bundesverkehrswegeplanung wird die jeweils aktuelle Empfehlung des UBA berücksichtigt und abschließend ein Wert für künftige Projektbewertungen festgelegt.

Zur Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ)

Nach den jeweiligen §§ 4 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG), des Fernstraßenbaugesetzes (FStrAbG) und des Bundeswasserstraßenbaugesetzes (WaStrAbG) prüft das BMDV spätestens nach Ablauf von fünf Jahren, ob die drei Bedarfspläne für die Verkehrsträger





Seite 4 von 4

Schiene, Straße und Wasserstraße an die zwischenzeitlich eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind. Für diese gesetzlich vorgeschriebene und laufende BPÜ hat das BMDV bereits in der letzten Legislaturperiode und somit innerhalb der gesetzlich vorgesehenen Frist die entsprechenden Maßnahmen zu ihrer Durchführung eingeleitet. Dies betrifft u. a. die Erarbeitung eines Konzepts zur Durchführung der BPÜ und die Beauftragung einer neuen VP 2040, die derzeit erarbeitet wird, als Grundlage für die BPÜ.

Der Fokus der BPÜ liegt auf der Überprüfung der drei Bedarfspläne als Ganzes. Insofern ist nicht vorgesehen, im Rahmen der BPÜ die erneute Bewertung einzelner in den Bedarfsplänen enthaltener Aus- und Neubauprojekte durchzuführen.

Klimabelange finden in der BPÜ sowohl in der ihr zugrunde liegenden Basisprognose der VP 2040 als auch in der BPÜ selbst Berücksichtigung. In der VP 2040 werden die gegenüber der letzten, derzeit gültigen VP 2030 veränderten Rahmenbedingungen berücksichtigt. Unter diese Rahmenbedingungen fallen auch die zur Erreichung der Klimaschutzziele gesetzlich und programmatisch bereits festgelegten Maßnahmen, die als Annahmen bzw. Prämissen in den Prognoseprozess einfließen. Im Zuge der Durchführung der BPÜ wird das BMDV u. a. auf Grundlage der Ergebnisse aus der VP 2040 auch eine aktuelle Einordnung der drei Bedarfspläne im Hinblick auf deren Klimawirkungen vornehmen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Dr. Ralph Stöckert