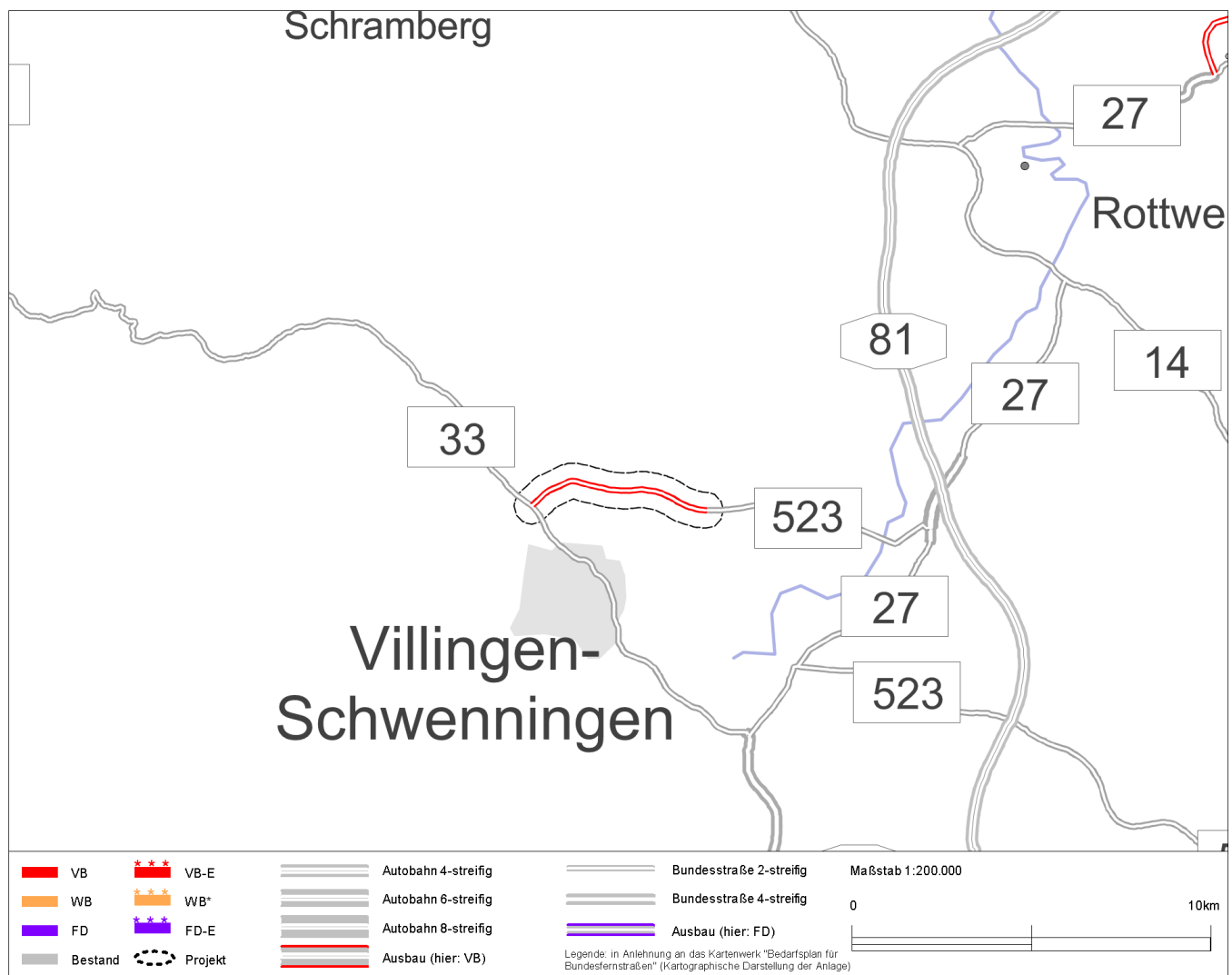


1 Gesamtprojekt**B 523 OU Villingen-Schwenningen****1.1 Übersicht****Abb. 1: Lage der Maßnahme****1.2 Grunddaten**

Projektnummer	B523-G10-BW
Bundesland	Baden-Württemberg
Straße	B 523
Verbindungsfunktionsstufe 0/1	Nein
Anzahl der Teilprojekte	0
Länge	5,5 km
Bautyp(en), Bauziel(e)	2-streifiger Neubau
Planungsstände ¹⁾	Vorentwurf abgeschlossen am 12.03.2008
Künftige mittlere Verkehrsbelastung	
im Bezugsfall 2030	0 Kfz/24h
im Planfall 2030	12.000 Kfz/24h

1) Die Planungsstände beziehen sich auf den Zeitpunkt der Anmeldung.

Dringlichkeitseinstufung	Vordringlicher Bedarf (VB)
---------------------------------	-----------------------------------

Anlage 5 zu Drucksache 029/2018

Kostenbestandteile	[Mio. €]	Kosten Dritter	[Mio. €]
Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	25,9	-	-
Ausbau-/Neubaukosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	25,9	davon	
		Länder	0,0
		Kommunen	0,0
		Deutsche Bahn	0,0
		Sonstige	0,0
Summe Dritter	0,0		
Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	0,0	-	-
Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP (Bruttogesamtprojektkosten abzüglich Kosten Dritter und abzüglich Erhaltungskosten, Preisstand 2014)	25,9	-	-
Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten (Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2012 ²⁾)	24,7	-	-

2) Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung wird bei allen Verkehrsträgern der Preisstand 2012 gewählt.

Bewertungsergebnisse	Projektbewertung
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	3,1
Umweltbetroffenheit (Modul B)	hoch
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	nicht bewertungsrelevant
Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	unbedeutend

Begründung der Dringlichkeitseinstufung

Wegen des vergleichsweise hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses und des weit fortgeschrittenen Planungsstandes erfolgt die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).

Der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit aus Sicht des Landes

Lückenschluss zwischen B33 und A81, Entlastung der hochbelasteten Achse B33 im Großraum Villingen-Schwenningen. BA I ist bereits realisiert und wird verkehrlich erst wirksam, wenn BA II unter Verkehr geht. Verkehrsmenge auf bestehendem Abschnitt der B523 von 2010: DTV = 12.531, DTV(SV) = 1.003. Maßnahmen nach Konzeptbaustein 3 (Einzelmaßnahme mit hohem Entlastungspotential)

1.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise

Wichtiger Hinweis

Der in den nachfolgend aufgeführten, herunterzuladenden Lageplänen dargestellte Verlauf des Projekts stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern. In diesem Fall wird regelmäßig eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projekts durchgeführt.

Zu diesem Projekt liegen folgende Lagepläne vor, die hier heruntergeladen werden können.

[LPL_1_1_B523-G10-BW_Lageplan_01.pdf \(2.3MB\)](#)

Quelle: Geobasisdaten © Landesamt für Geoinformationen und Landesentwicklung Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19

[LPL_2_1_B523-G10-BW_Übersichtslageplan_01.pdf \(1.2MB\)](#)

Quelle: Geobasisdaten © Landesamt für Geoinformationen und Landesentwicklung Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19

Betroffene Kreise

Länderübergreifendes Projekt	nein
Betroffene Bundesländer	Baden-Württemberg
Betroffene Kreise/kreisfreie Städte	Schwarzwald-Baar-Kreis
Betroffene Wahlkreise (des Bundes)	Schwarzwald-Baar (286)

1.4 Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung

Diverse Untervarianten wurden geprüft. Nulllösung mit erheblichen Nachteilen für Schutzgut Mensch durch Lärm- und Abgasimmissionen verbunden.

1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall

Die Quelle für die nachfolgenden Karten ist das Geodatenzentrum des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie (BKG).



Abb. 2: Kfz-Querschnittsbelastungen des DTV_w im Bezugsfall 2030