

# Gesamtprojekt

## B 49, Reiskirchen - Grünberg

### Grunddaten der Nachbewertung

BVWP-Projektnummer	B49-G10-HE
BPL-Nummer	590
Straße	B 49
Anzahl Teilprojekte	2
Länge	7,7 km
Bautyp(en), Bauziel(e) <sup>1</sup>	2-streifiger Neubau
Dringlichkeitseinstufung gemäß Bedarfsplan <sup>1</sup>	Vordringlicher Bedarf
Planungsstände <sup>1</sup>	planfestgestellt
Künftige mittlere Verkehrsbelastung	
im Ohne-Fall der Zielnetzprognose 2040	0 Kfz/24h
im Mit-Fall der Zielnetzprognose 2040	8.000 Kfz/24h

<sup>1</sup> Diese projektspezifischen Angaben beziehen sich auf das Jahr 2024 und die in Tabelle B des IRP enthaltenen (Teil-)Projekte.

Kostenbestandteile	[Mio. €]	Kosten Dritter	[Mio. €]
<b>Gesamtprojektkosten</b> (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 12/2023)	59,2		
<b>Ausbau-/Neubaukosten</b> (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 12/2023)	59,2	davon	
		Länder	1,1
		Kommunen	0,0
		Deutsche Bahn	0,0
		Sonstige	0,0
		Summe Dritter	1,1
<b>Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten</b> (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 12/2023)	0,0		
<b>Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP</b> (Bruttogesamtprojektkosten abzüglich Kosten Dritter und abzüglich Erhaltungskosten, Preisstand 12/2023)	58,1		
<b>Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten</b> (Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2021 <sup>2</sup> )	43,6		

<sup>2</sup> Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung wird bei allen Verkehrsträgern der Preisstand 2021 gewählt.

Bewertungsergebnisse	Nachbewertung 2024
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	2,5

#### Hinweis

Aufgrund der planerischen Weiterentwicklung der Vorhaben können die aktuellen Trassenverläufe von den in Web-Prins eingestellten Lageplänen geringfügig abweichen. Ein etwaig abweichender Trassenverlauf ist aus den nachfolgend dargestellten Abbildungen zu den Verkehrsbelastungen erkennbar.

## Verkehrsbelastungen im Mit- und Ohne-Fall

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



Abb. 1: Kfz-Querschnittsbelastungen des DTV<sub>w</sub> in Zielnetzprognose 2040 (Ohne-Fall)

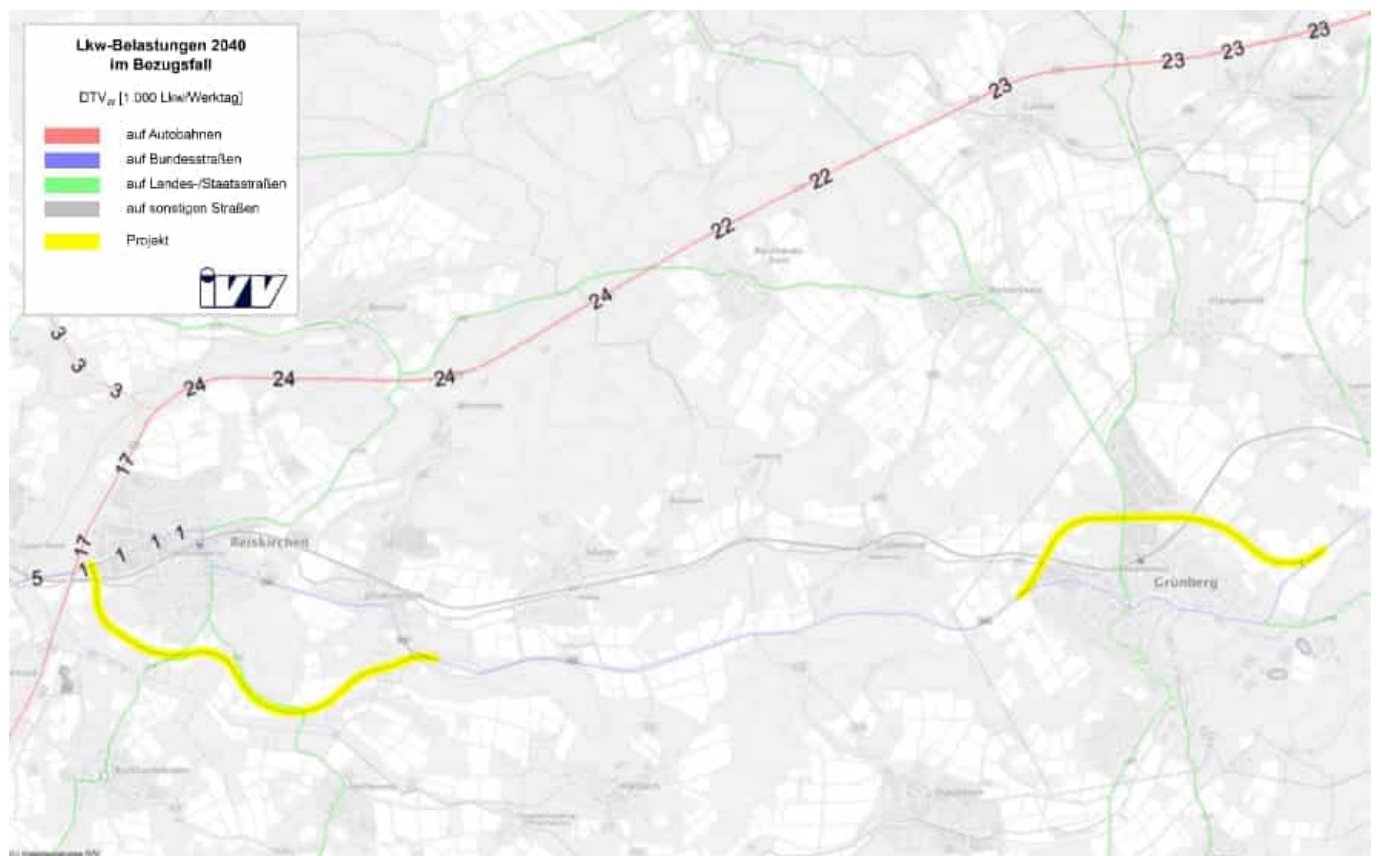


Abb. 2: Lkw-Querschnittsbelastungen des DTV<sub>w</sub> in Zielnetzprognose 2040 (Ohne-Fall)



Abb. 3: Kfz-Querschnittsbelastungen des DTW<sub>w</sub> in Zielnetzprognose 2040 (Mit-Fall)

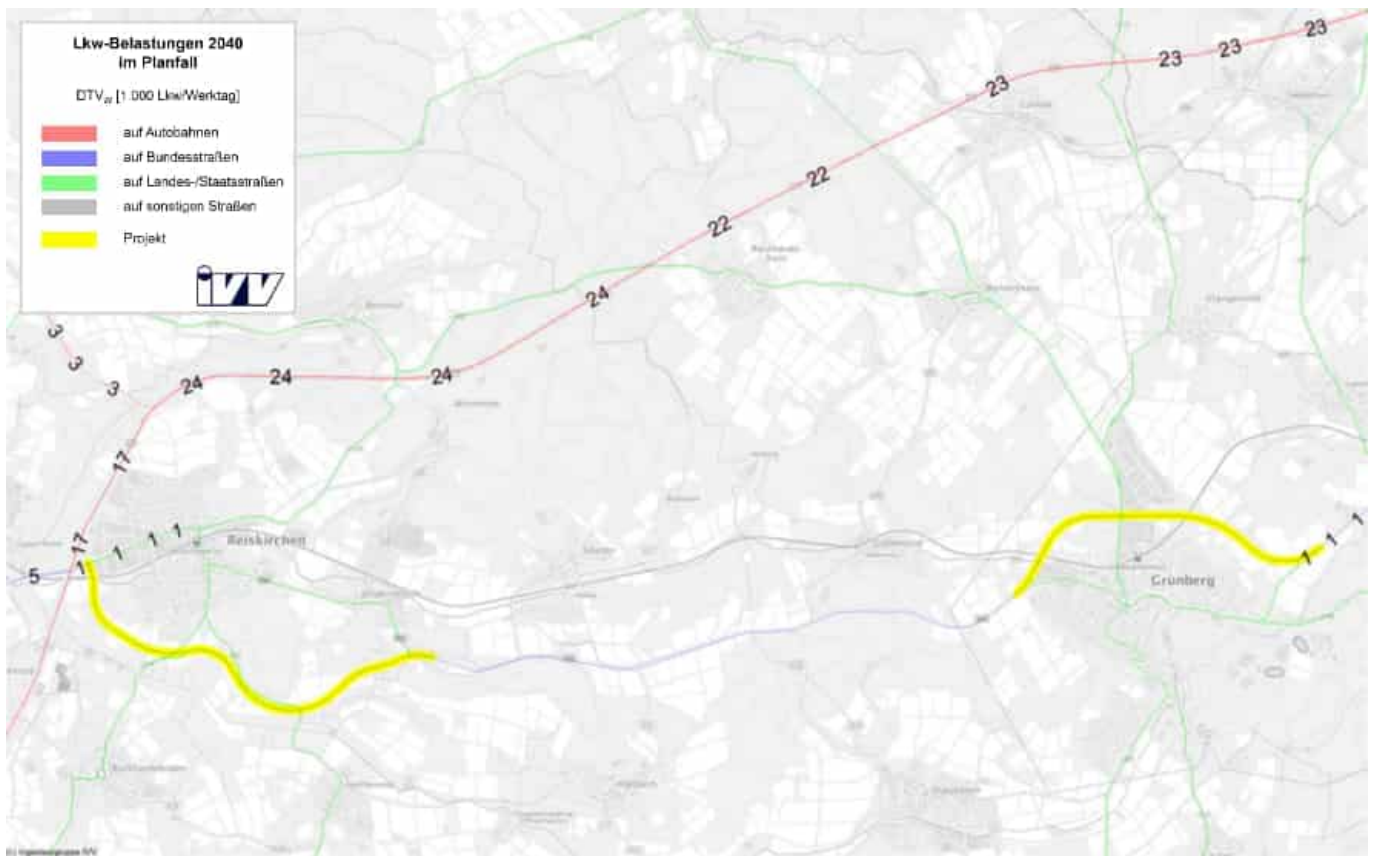


Abb. 4: Lkw-Querschnittsbelastungen des DTW<sub>w</sub> in Zielnetzprognose 2040 (Mit-Fall)



Abb. 5: Querschnittsbezogene Kfz-Belastungsdifferenzen des DTV<sub>w</sub> zwischen Mit- und Ohne-Fall



Abb. 6: Querschnittsbezogene Lkw-Belastungsdifferenzen des DTV<sub>w</sub> zwischen Mit- und Ohne-Fall

## Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen

Kenngröße	Wirkungen			
<b>Verkehrsbelastungen auf dem Projekt</b>				
mittlere Kfz-Belastung				
im Ohne-Fall	0 Kfz/Tag			
im Mit-Fall	8.000 Kfz/Tag			
mittlerer Lkw-Anteil				
im Ohne-Fall	0 %			
im Mit-Fall	2 %			
<b>Verkehrswirkungen im Planfall</b>				
Veränderung der <b>Betriebsleistung</b> im Personenverkehr ( <b>PV</b> )	- 1,068 Mio. Pkw-km/a (88 % Fahrtzweck Privat, 12 % Fahrtzweck Geschäft)			
davon aus induziertem Verkehr	0,000 Mio. Pkw-km/a			
nachrichtlich aus Modal - verlagertem Verkehr	*			
Veränderung der <b>Fahrzeugeinsatzzeiten</b> im <b>PV</b>	- 0,165 Mio. Pkw-h/a (88 % Fahrtzweck Privat, 12 % Fahrtzweck Geschäft)			
davon aus induziertem Verkehr	0,000 Mio. Pkw-h/a			
nachrichtlich aus Modal - verlagertem Verkehr	*			
Veränderung der <b>Reisezeit</b> im <b>PV</b>	- 0,231 Mio. Personen-h/a (91 % Fahrtzweck Privat, 9 % Fahrtzweck Geschäft)			
davon aus induziertem Verkehr	0,000 Mio. Personen-h/a			
nachrichtlich aus Modal - verlagertem Verkehr	*			
Veränderung der <b>Betriebsleistung</b> im Güterverkehr ( <b>GV</b> )	- 0,215 Mio. Lkw-km/a			
Veränderung der <b>Fahrzeugeinsatzzeiten</b> im <b>GV</b>	- 0,011 Mio. Lkw-h/a			
Fahrzeitdifferenz im Lkw-Verkehr mit Fahrweiten < 50 km	- 0,008 Mio. Lkw-h/a			
Fahrzeitdifferenz im Lkw-Verkehr mit Fahrweiten ≥ 50 km	- 0,003 Mio. Lkw-h/a			
Veränderung der <b>Kraftstoffverbräuche (PV+GV)</b>				
Benzin	- 0,060 Mio. l/a			
Diesel	- 0,043 Mio. l/a			
Elektro	- 0,840 Mio. kWh/a			
Wasserstoff	- 0,001 Mio. kg/a			
Veränderung der <b>Abgasemissionen (PV+GV)</b>	Pkw	Lkw	Kfz	
Stickoxid-Emissionen (NOx)	- 0,158	- 0,016	- 0,175	t/a
Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	- 0,254	- 0,014	- 0,269	t/a
Kohlendioxid-Emissionen (CO2)	- 299,330	- 30,585	- 329,915	t/a
Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	- 0,144	- 0,027	- 0,171	t/a
Feinstaub-Emissionen (PM)	- 0,060	- 0,004	- 0,064	t/a
Schwefeldioxid-Emissionen (SO2)	- 0,003	0,000	- 0,003	t/a
Veränderung der <b>Zuverlässigkeit</b>				
Summendifferenz der Standardabweichungen der Reisezeitverluste über alle Routen	0,000 Tsd. h/a			
Veränderung der <b>Trennwirkungen</b>	- 0,396 Tsd. Personen-h/a			

\* Nicht berücksichtigt aufgrund eines konservativen Ansatzes zur NKV-Ermittlung

## Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

		Jährlicher Nutzen [Mio. €/a]	Barwert der Nutzen [Mio. €]
<b>Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr</b>	<b>NB</b>	<b>1,408</b>	<b>34,046</b>
Fahrzeugvorhaltekosten		0,159	3,835
Betriebsführungskosten (Personal)		0,966	23,359
Betriebsführungskosten (Betrieb)		0,283	6,852
<b>Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege</b>	<b>NW</b>	<b>- 0,136</b>	<b>- 3,298</b>
<b>Veränderung der Verkehrssicherheit</b>	<b>NS</b>	<b>0,440</b>	<b>10,633</b>
<b>Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr</b>	<b>NRZ</b>	<b>1,492</b>	<b>36,099</b>
davon Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 min		0,475	11,488
<b>Veränderung der Transportzeit im Güterverkehr</b>	<b>NTZ</b>	<b>0,036</b>	<b>0,864</b>
<b>Veränderung der impliziten Nutzen</b>	<b>NI</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur</b>	<b>NL</b>	<b>- 0,240</b>	<b>- 5,814</b>
<b>Veränderung der Geräuschbelastung</b>	<b>NG</b>	<b>0,690</b>	<b>16,681</b>
Innerorts	NGi	0,745	18,017
Außerorts	NGa	- 0,055	- 1,336
<b>Veränderung der Abgasbelastung</b>	<b>NA</b>	<b>0,347</b>	<b>8,392</b>
Stickoxid-Emissionen (NOx)	NA1	0,007	0,169
Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	NA2	0,000	0,000
Kohlendioxid-Emissionen (CO2)	NA3	0,295	7,142
Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	NA4	0,000	0,007
Feinstaub-Emissionen (PM)	NA5	0,044	1,071
Schwefeldioxid-Emissionen (SO2)	NA6	0,000	0,003
<b>Veränderung der Innerörtlichen Trennwirkungen</b>	<b>NT</b>	<b>0,003</b>	<b>0,072</b>
<b>Veränderung der Zuverlässigkeit</b>	<b>NZ</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Gesamtnutzen</b>		<b>4,038</b>	<b>97,675</b>

### Kosten

Bewertungsrelevante Kosten	Kosten [Mio. €]	Barwert der Kosten [Mio. €]
Planungskosten	4,219	-
Aus- und Neubaukosten	39,390	-
<b>Summe bewertungsrelevanter Investitionskosten</b>	<b>43,609</b>	<b>39,0</b>

### Nutzen-Kosten-Verhältnis

Barwert des Nutzens	97,7 Mio. €
Barwert der bewertungsrelevanten Investitionskosten	39,0 Mio. €
<b>Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)</b>	<b>2,5</b>