

Nachbewertungsergebnisse der Tabelle-B-Projekte des Investitionsrahmenplans (IRP) 2025-2029 für die Bundesstraßen in Auftragsverwaltung

**gemäß Nr. 4 des Maßgabebeschlusses (Ausschuss-Drucksache 20/6037)
des für den Haushalt zuständigen Ausschusses des Deutschen Bundestages
vom 20.03.2024**

Gesamtprojekt

B 64/B 51, Münster - Rheda-Wiedenbrück (B 481 - A 2)

Grunddaten der Nachbewertung

BVWP-Projektnummer	B64/B51-G10-NW
BPL-Nummer	964, 1001
Straße	B 51, B 64
Anzahl Teilprojekte	5
Länge	29,0 km
Bautyp(en), Bauziel(e) ¹	3-streifiger Neubau
Dringlichkeitseinstufung gemäß Bedarfsplan ¹	Vordringlicher Bedarf
Planungsstände ¹	je Teilabschnitt: Vorbereitung Planfeststellung / in der Planfeststellung / Vorentwurf in Aufstellung
Künftige mittlere Verkehrsbelastung	
im Ohne-Fall der Zielnetzprognose 2040	12.000 Kfz/24h
im Mit-Fall der Zielnetzprognose 2040	17.000 Kfz/24h

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

Kostenbestandteile	[Mio. €]	Kosten Dritter	[Mio. €]
Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 12/2023)	319,2		
Ausbau-/Neubaukosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 12/2023)	307,2	davon	
		Länder	10,1
		Kommunen	0,0
		Deutsche Bahn	0,0
		Sonstige	0,0
		Summe Dritter	10,1
Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 12/2023)	12,0		
Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP (Bruttogesamtprojektkosten abzüglich Kosten Dritter und abzüglich Erhaltungskosten, Preisstand 12/2023)	297,1		
Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten (Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2021 ²)	238,8		

² Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung wird bei allen Verkehrsträgern der Preisstand 2021 gewählt.

Bewertungsergebnisse	Nachbewertung 2024
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	6,9

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_W in Zielnetzprognose 2040 (Ohne-Fall)

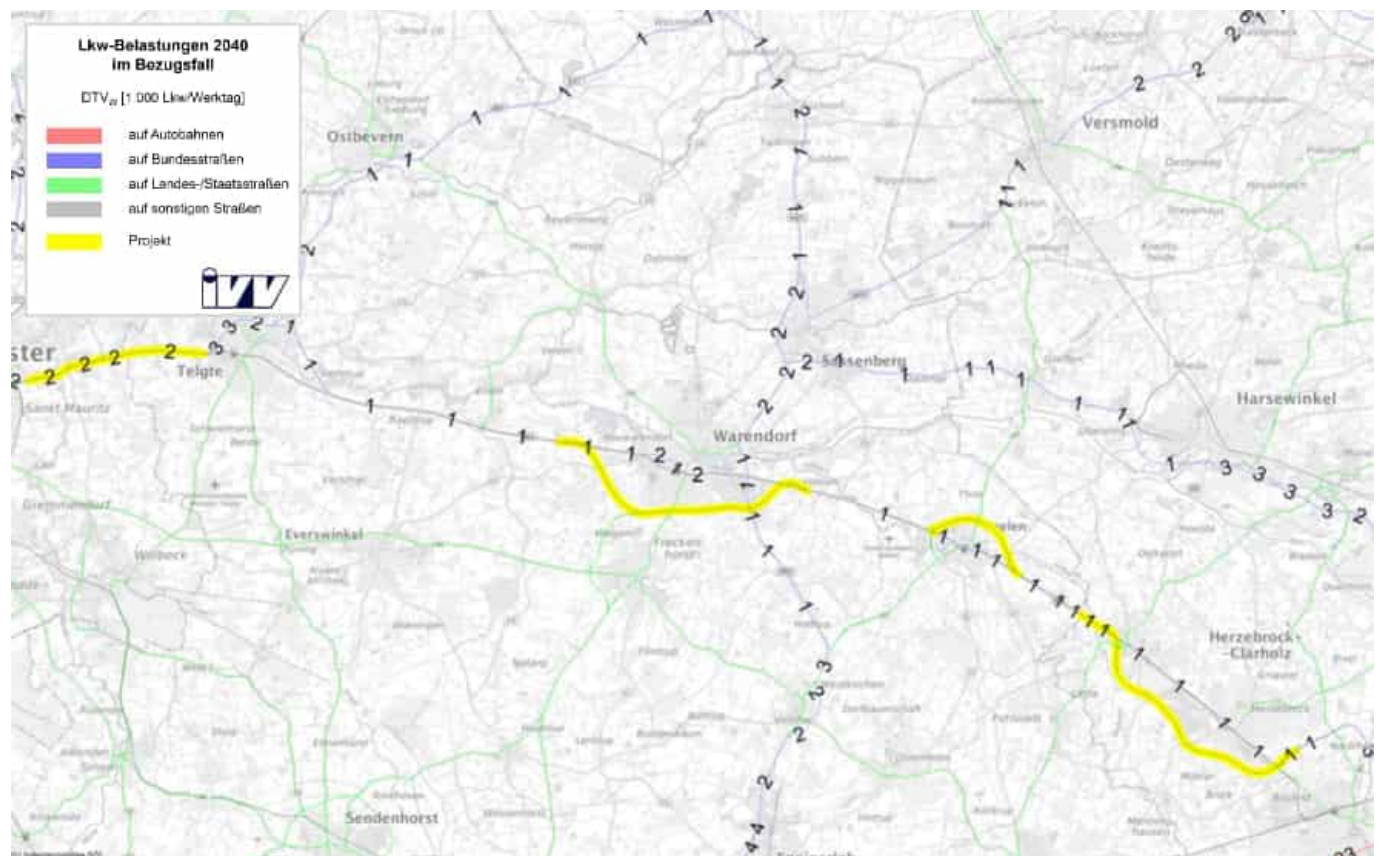


Abb. 2: Lkw-Querschnittsbelastungen des DTV_W in Zielnetzprognose 2040 (Ohne-Fall)

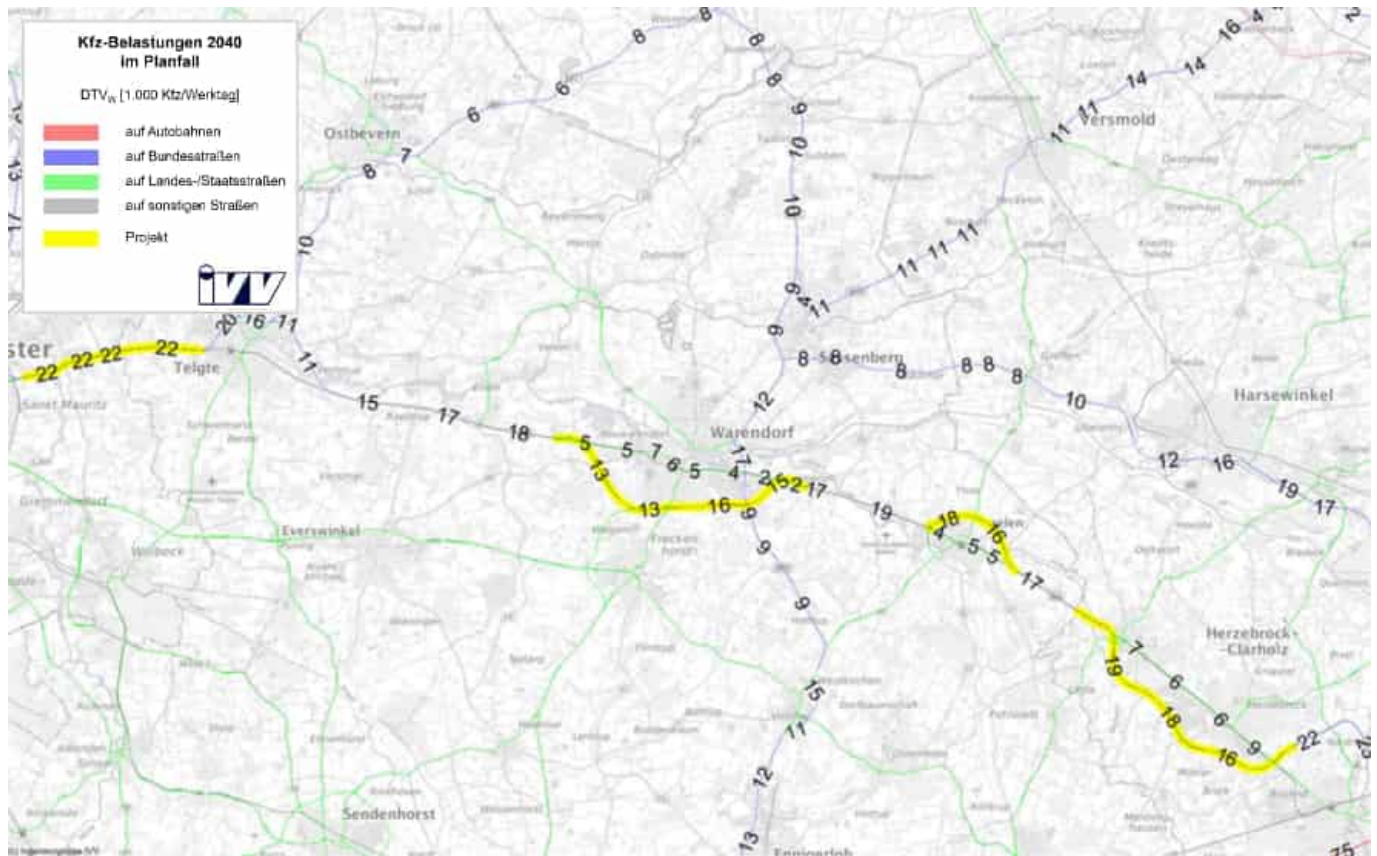


Abb. 3: Kfz-Querschnittsbelastungen des DTV_W in Zielnetzprognose 2040 (Mit-Fall)

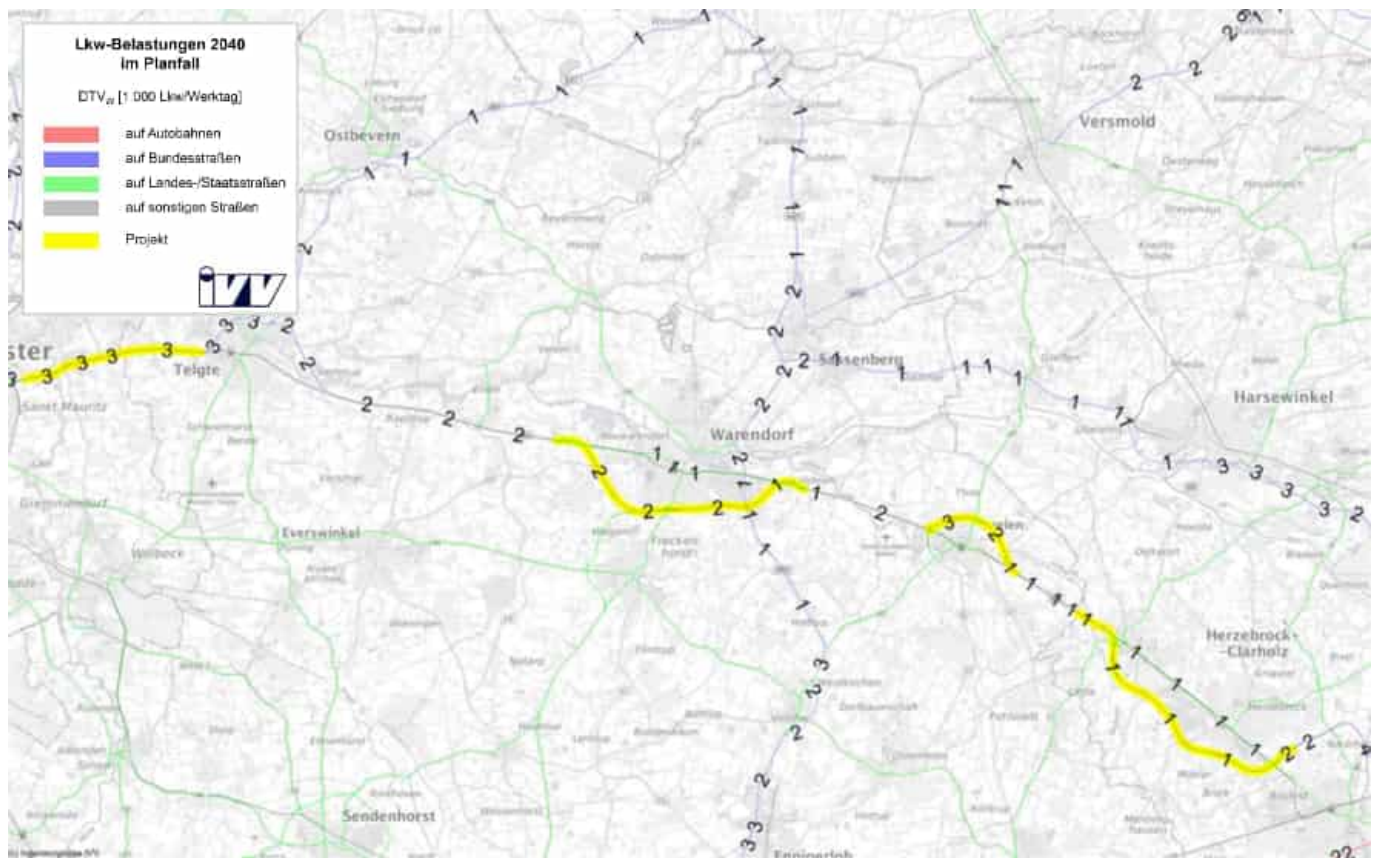


Abb. 4: Lkw-Querschnittsbelastungen des DTV_W in Zielnetzprognose 2040 (Mit-Fall)

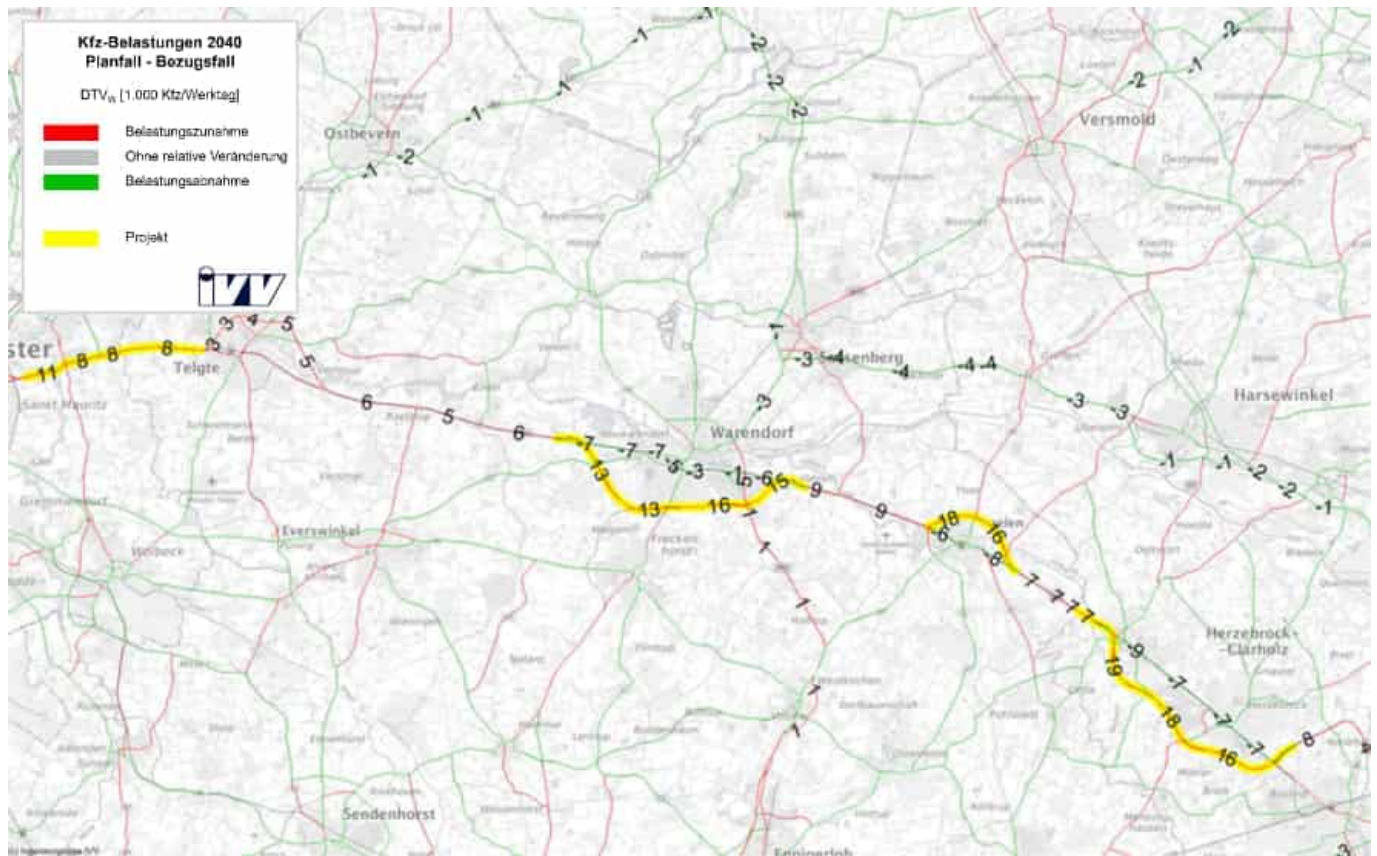


Abb. 5: Querschnittsbezogene Kfz-Belastungsdifferenzen des DTV_W zwischen Mit- und Ohne-Fall

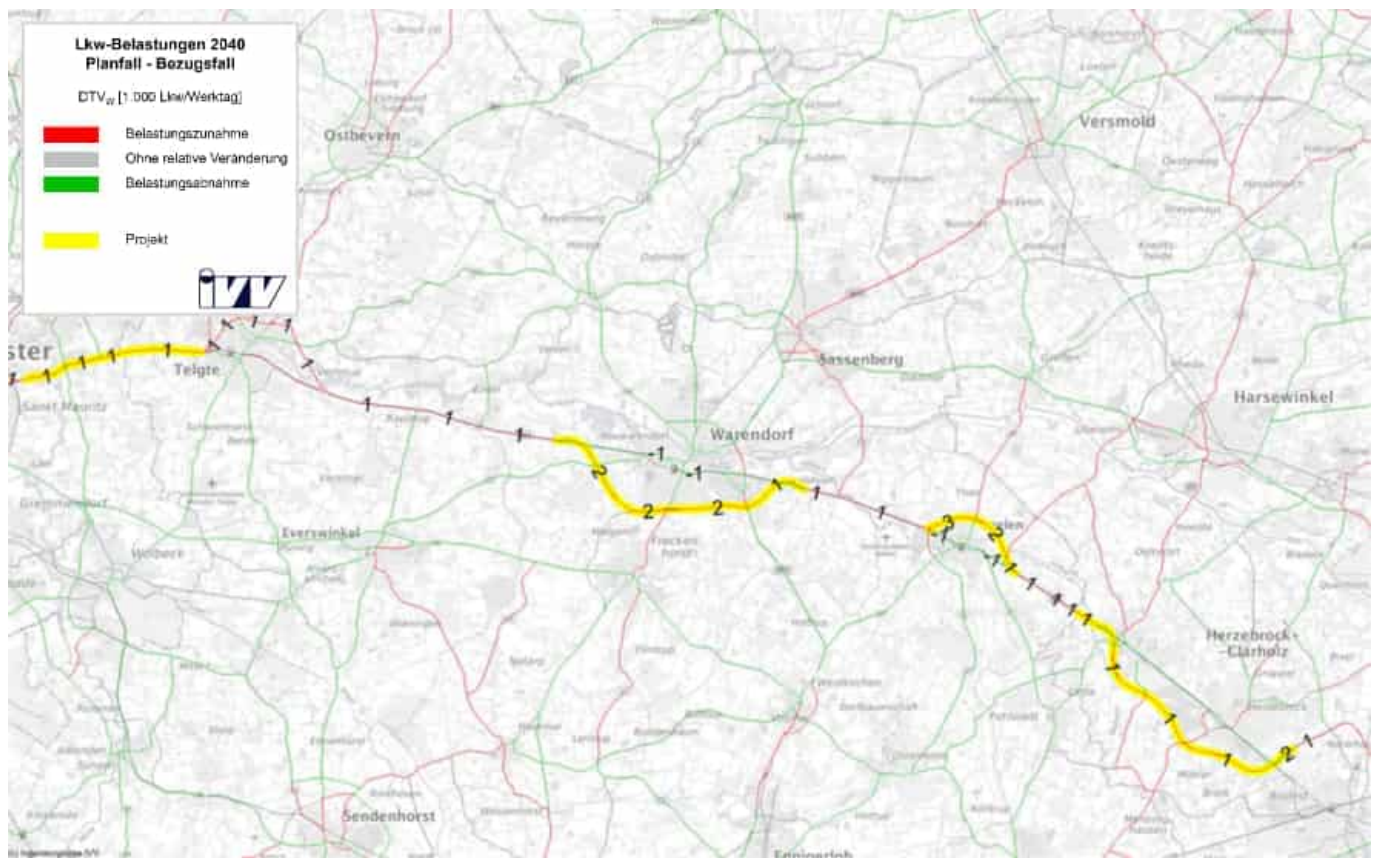


Abb. 6: Querschnittsbezogene Lkw-Belastungsdifferenzen des DTV_W zwischen Mit- und Ohne-Fall

Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen

Kenngröße	Wirkungen			
Verkehrsbelastungen auf dem Projekt				
mittlere Kfz-Belastung				
im Ohne-Fall	12.000 Kfz/Tag			
im Mit-Fall	17.000 Kfz/Tag			
mittlerer Lkw-Anteil				
im Ohne-Fall	15 %			
im Mit-Fall	10 %			
Verkehrswirkungen im Planfall				
Veränderung der Betriebsleistung im Personenverkehr (PV)	3,635 Mio. Pkw-km/a (88 % Fahrtzweck Privat, 12 % Fahrtzweck Geschäft)			
davon aus induziertem Verkehr	- 0,133 Mio. Pkw-km/a			
nachrichtlich aus Modal - verlagertem Verkehr	*			
Veränderung der Fahrzeugeinsatzzeiten im PV	- 2,871 Mio. Pkw-h/a (88 % Fahrtzweck Privat, 12 % Fahrtzweck Geschäft)			
davon aus induziertem Verkehr	- 0,001 Mio. Pkw-h/a			
nachrichtlich aus Modal - verlagertem Verkehr	*			
Veränderung der Reisezeit im PV	- 3,974 Mio. Personen-h/a (90 % Fahrtzweck Privat, 10 % Fahrtzweck Geschäft)			
davon aus induziertem Verkehr	- 0,001 Mio. Personen-h/a			
nachrichtlich aus Modal - verlagertem Verkehr	*			
Veränderung der Betriebsleistung im Güterverkehr (GV)	- 0,774 Mio. Lkw-km/a			
Veränderung der Fahrzeugeinsatzzeiten im GV	- 0,232 Mio. Lkw-h/a			
Fahrzeitdifferenz im Lkw-Verkehr mit Fahrweiten < 50 km	- 0,148 Mio. Lkw-h/a			
Fahrzeitdifferenz im Lkw-Verkehr mit Fahrweiten ≥ 50 km	- 0,083 Mio. Lkw-h/a			
Veränderung der Kraftstoffverbräuche (PV+GV)				
Benzin	- 0,074 Mio. l/a			
Diesel	- 0,026 Mio. l/a			
Elektro	- 0,519 Mio. kWh/a			
Wasserstoff	0,001 Mio. kg/a			
Veränderung der Abgasemissionen (PV+GV)	Pkw	Lkw	Kfz	
Stickoxid-Emissionen (NOx)	- 0,200	- 0,030	- 0,230	t/a
Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	- 0,236	- 0,103	- 0,339	t/a
Kohlendioxid-Emissionen (CO2)	- 330,844	- 124,610	- 455,454	t/a
Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	- 0,189	0,103	- 0,086	t/a
Feinstaub-Emissionen (PM)	- 0,073	- 0,002	- 0,075	t/a
Schwefeldioxid-Emissionen (SO2)	- 0,003	0,001	- 0,003	t/a
Veränderung der Zuverlässigkeit				
Summendifferenz der Standardabweichungen der Reisezeitverluste über alle Routen	86,183 Tsd. h/a			
Veränderung der Trennwirkungen	- 8,352 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. €]
Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr	NB	21,114	537,051
Fahrzeugvorhaltekosten		3,115	79,229
Betriebsführungskosten (Personal)		18,020	458,336
Betriebsführungskosten (Betrieb)		- 0,020	- 0,514
Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege	NW	- 0,771	- 19,623
Veränderung der Verkehrssicherheit	NS	11,848	301,358
Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr	NRZ	25,782	655,771
davon Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 min		4,577	116,406
Veränderung der Transportzeit im Güterverkehr	NTZ	0,790	20,086
Veränderung der impliziten Nutzen	NI	0,000	0,000
Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur	NL	- 5,224	- 132,874
Veränderung der Geräuschbelastung	NG	- 0,414	- 10,535
Innerorts	NGi	2,507	63,757
Außerorts	NGa	- 2,921	- 74,291
Veränderung der Abgasbelastung	NA	0,570	14,487
Stickoxid-Emissionen (NOx)	NA1	0,009	0,234
Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	NA2	0,000	0,000
Kohlendioxid-Emissionen (CO2)	NA3	0,408	10,368
Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	NA4	0,000	0,004
Feinstaub-Emissionen (PM)	NA5	0,152	3,878
Schwefeldioxid-Emissionen (SO2)	NA6	0,000	0,003
Veränderung der Innerörtlichen Trennwirkungen	NT	0,063	1,593
Veränderung der Zuverlässigkeit	NZ	0,983	25,008
Gesamtnutzen		54,740	1.392,322

Kosten

Bewertungsrelevante Kosten	Kosten [Mio. €]	Barwert der Kosten [Mio. €]
Planungskosten	32,163	-
Aus- und Neubaukosten	206,597	-
Summe bewertungsrelevanter Investitionskosten	238,760	202,8

Nutzen-Kosten-Verhältnis

Barwert des Nutzens	1.392,3 Mio. €
Barwert der bewertungsrelevanten Investitionskosten	202,8 Mio. €
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)	6,9