

Gesamtprojekt

A 39, AS Lüneburg-N (B 216) - AS Weyhausen (B 188)

Grunddaten der Nachbewertung

BVWP-Projektnummer	A39-G10-NI
BPL-Nummer	701
Straße	A 39
Anzahl Teilprojekte	7
Länge	106,2 km
Bautyp(en), Bauziel(e)	4-streifiger Neubau
Dringlichkeitseinstufung gemäß Bedarfsplan	Vordringlicher Bedarf
Planungsstände ¹	in der Planfeststellung
Künftige mittlere Verkehrsbelastung	
im Ohne-Fall der Zielnetzprognose 2040	0 Kfz/24h
im Mit-Fall der Zielnetzprognose 2040	20.000 Kfz/24h

¹ Die Planungsstände beziehen sich auf das Jahr 2024 und die in Tabelle B des FRP enthaltenen (Teil-)Projekte.

Kostenbestandteile	[Mio. €]	Kosten Dritter	[Mio. €]
Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 12/2023)	2.135,0		
Ausbau-/Neubaukosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 12/2023)	2.076,1	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 12/2023)	58,9		
Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP (Bruttogesamtprojektkosten abzüglich Kosten Dritter und abzüglich Erhaltungskosten, Preisstand 12/2023)	2.076,1		
Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten (Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2021 ²)	1.545,1		

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

Bewertungsergebnisse	Nachbewertung 2024
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	5,3

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).

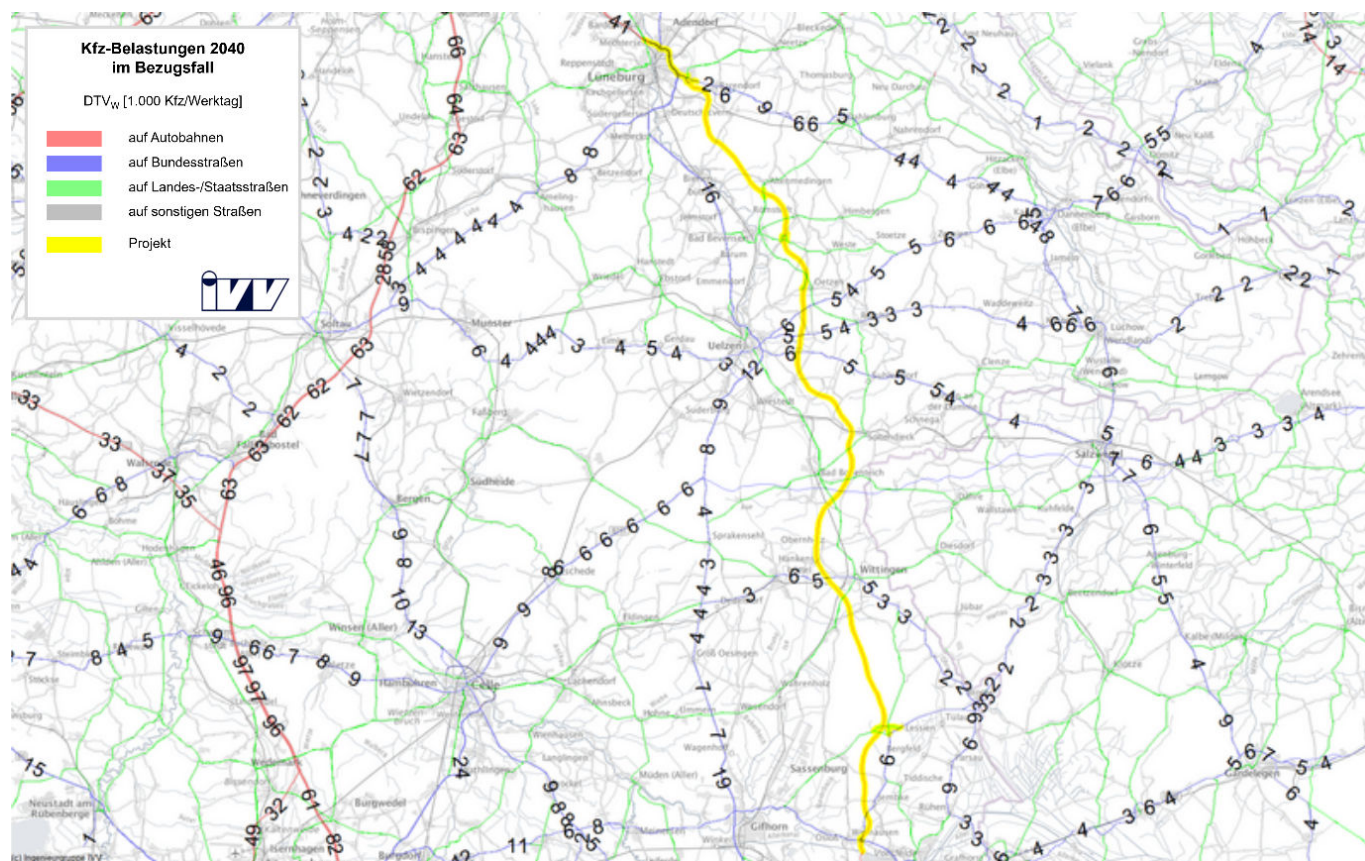


Abb. 1: Kfz-Querschnittsbelastungen des DTV_w in Zielnetzprognose 2040 (Ohne-Fall)

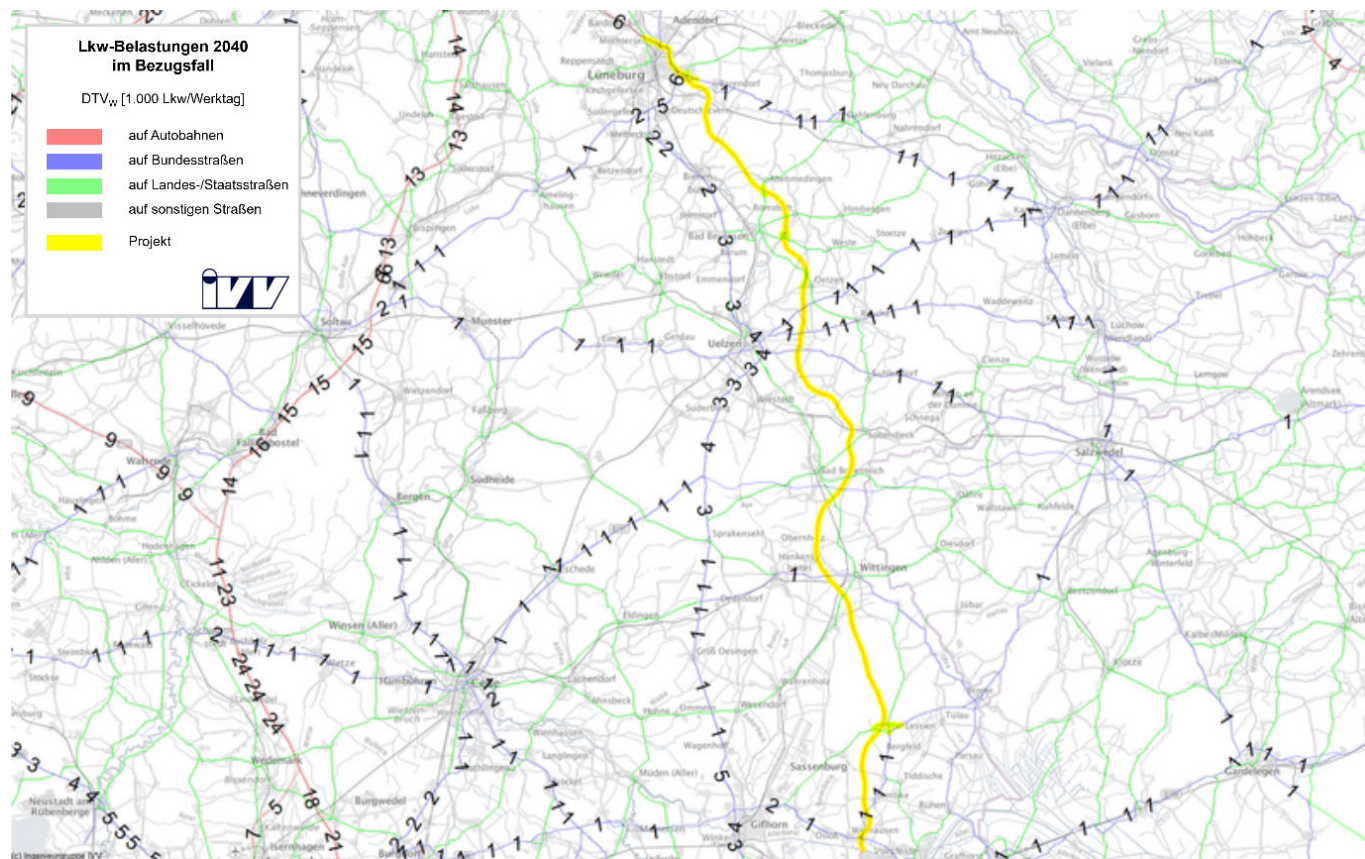


Abb. 2: Lkw-Querschnittsbelastungen des DTV_w in Zielnetzprognose 2040 (Ohne-Fall)

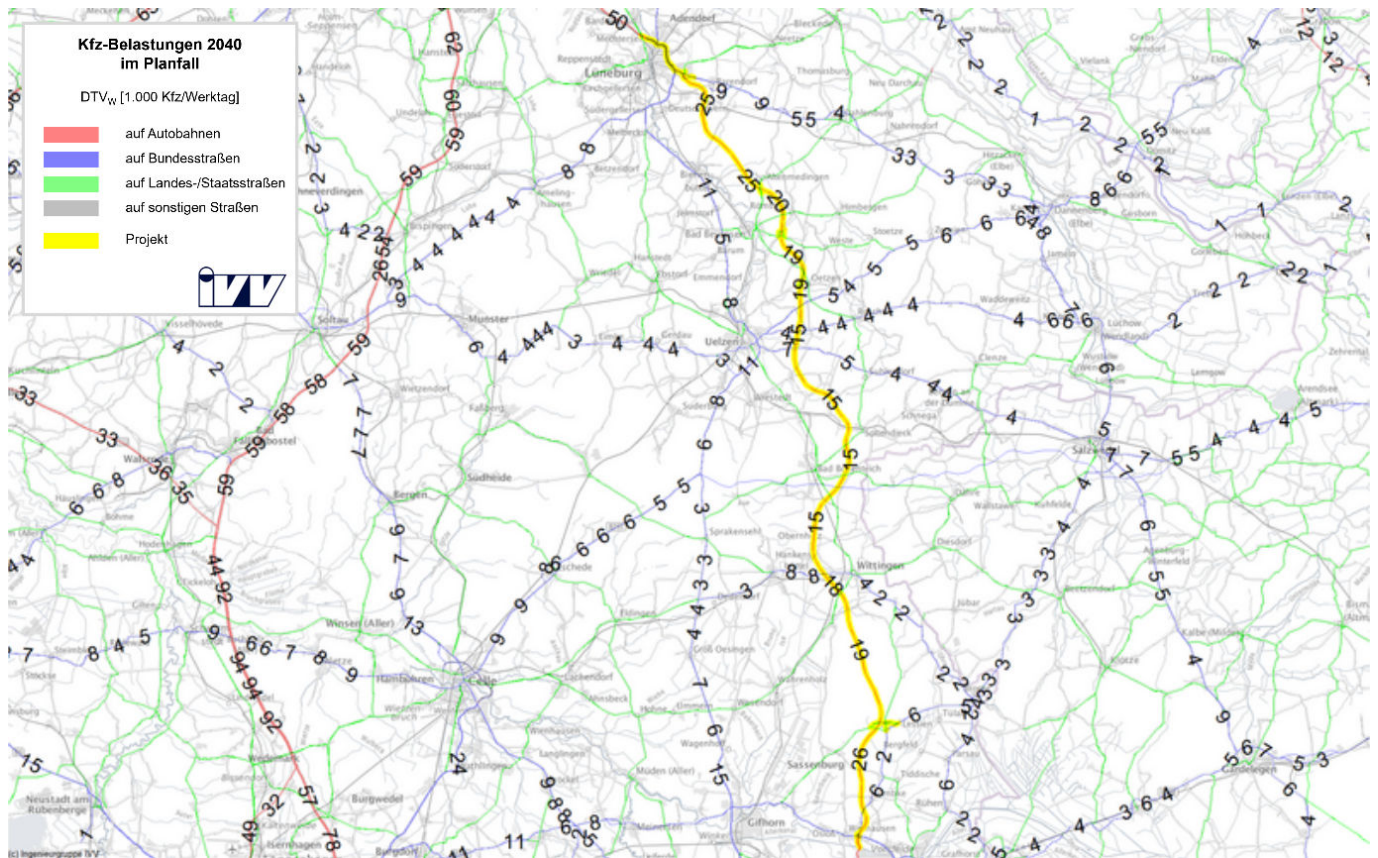


Abb. 3: Kfz-Querschnittsbelastungen des DTV_W in Zielnetzprognose 2040 (Mit-Fall)

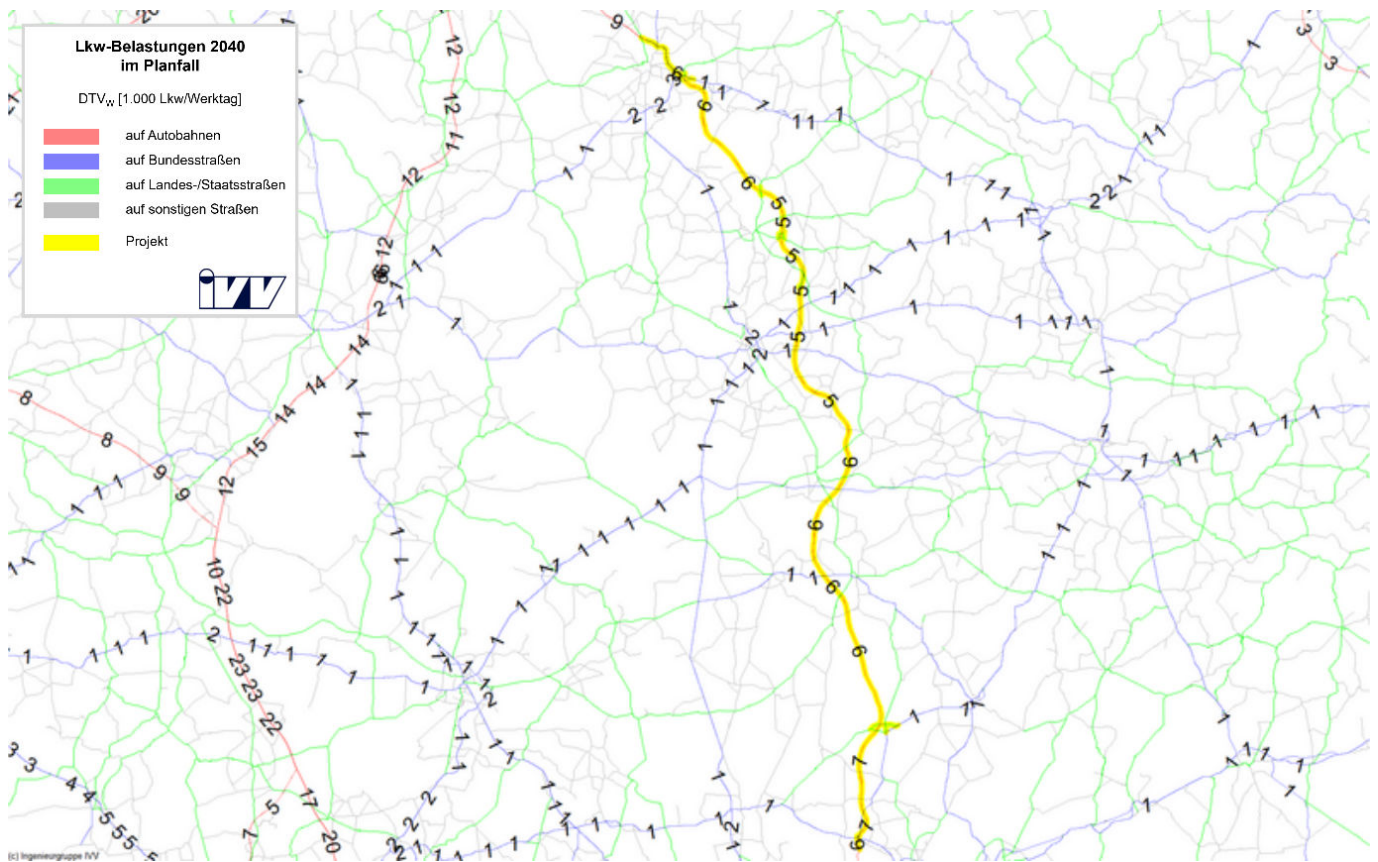


Abb. 4: Lkw-Querschnittsbelastungen des DTV_W in Zielnetzprognose 2040 (Mit-Fall)

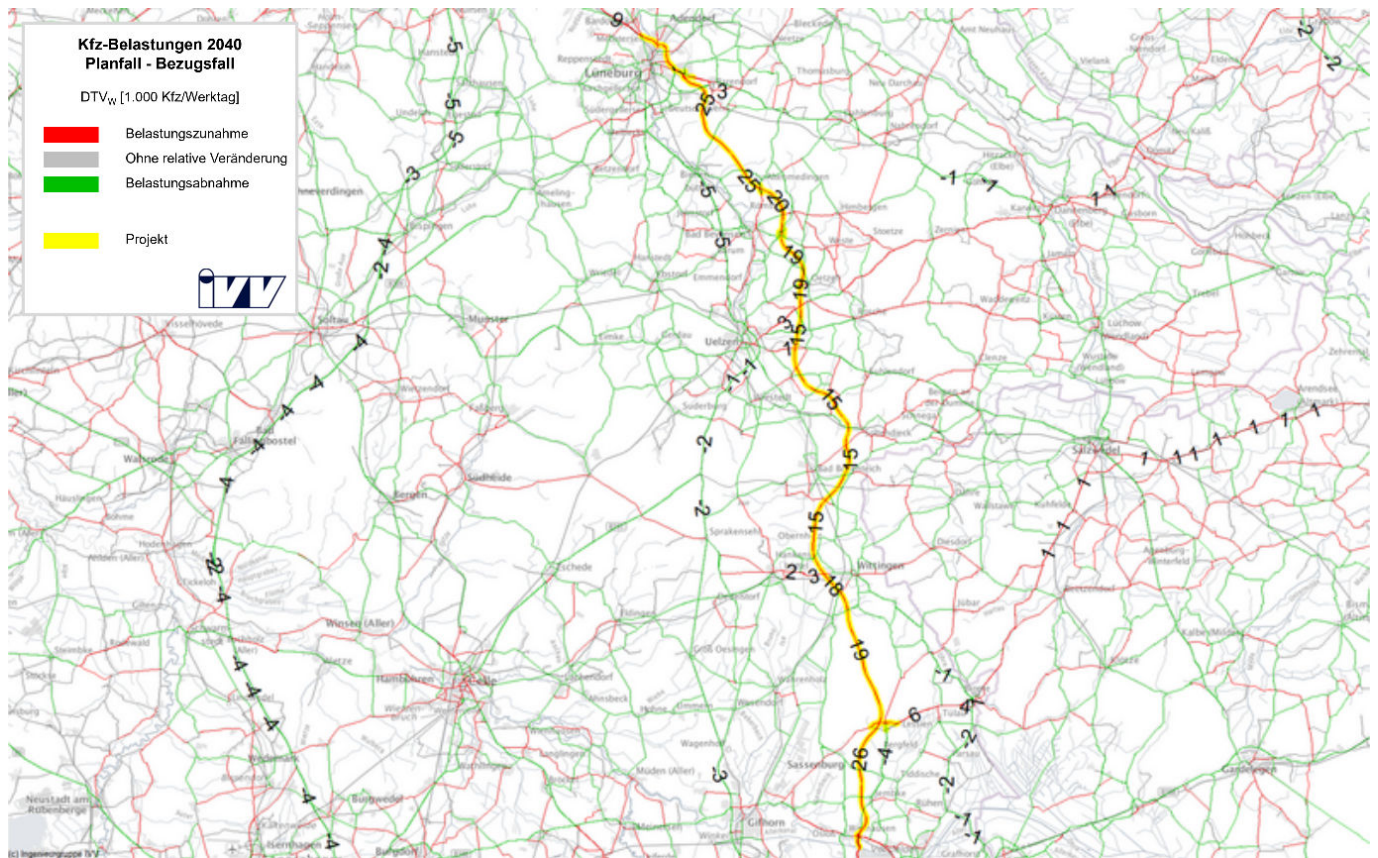


Abb. 5: Querschnittsbezogene Kfz-Belastungsdifferenzen des DTV_w zwischen Mit- und Ohne-Fall

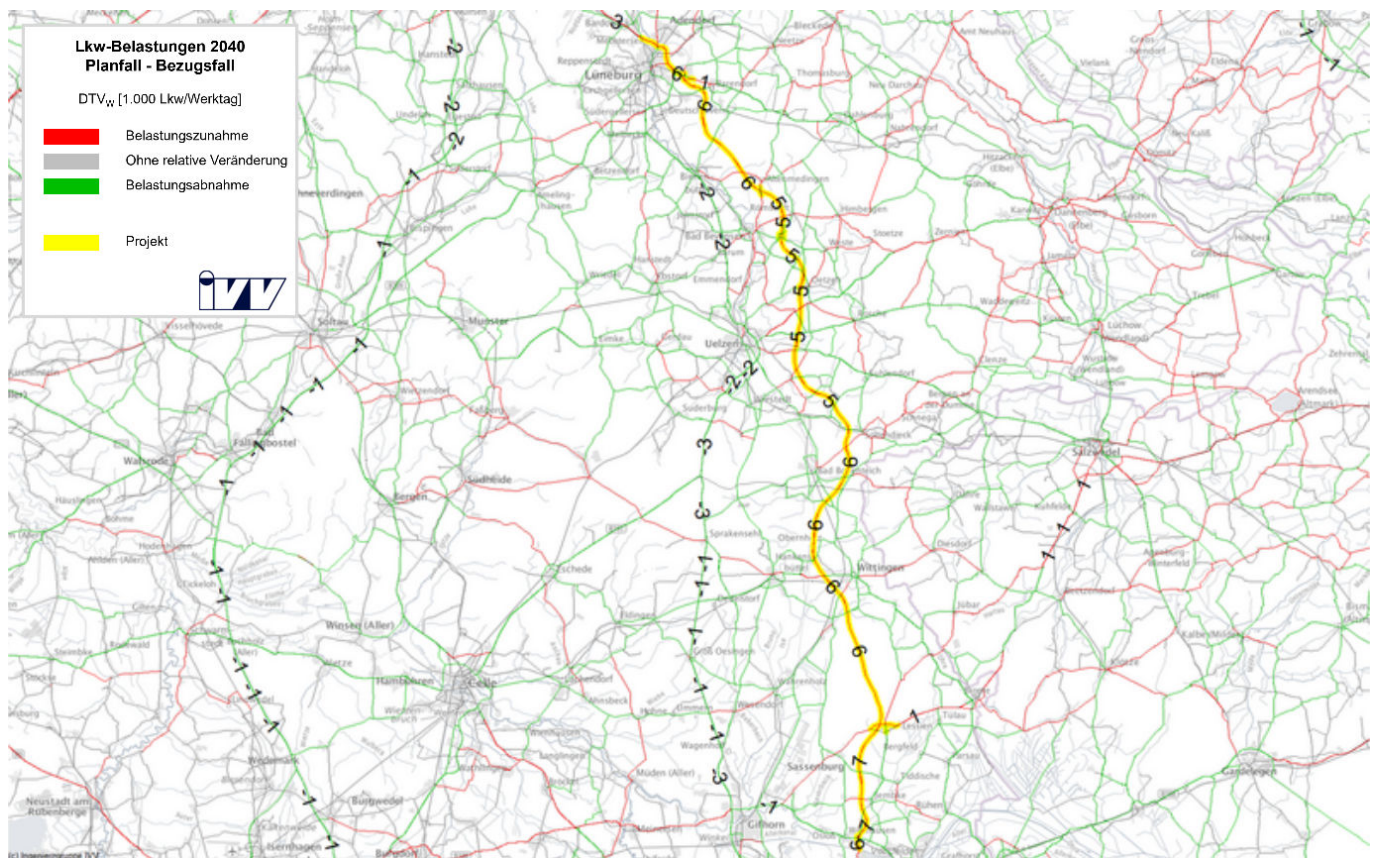


Abb. 6: Querschnittsbezogene Lkw-Belastungsdifferenzen des DTV_w zwischen Mit- und Ohne-Fall

Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen

Kenngröße	Wirkungen			
Verkehrsbelastungen auf dem Projekt				
mittlere Kfz-Belastung				
im Ohne-Fall	0 Kfz/Tag			
im Mit-Fall	20.000 Kfz/Tag			
mittlerer Lkw-Anteil				
im Ohne-Fall	0 %			
im Mit-Fall	23 %			
Verkehrswirkungen im Planfall				
Veränderung der Betriebsleistung im Personenverkehr (PV)	137,52 Mio. Pkw-km/a (88 % Fahrtzweck Privat, 12 % Fahrtzweck Geschäft)			
davon aus induziertem Verkehr	131,89 Mio. Pkw-km/a			
nachrichtlich aus Modal - verlagertem Verkehr	*			
Veränderung der Fahrzeugeinsatzzeiten im PV	- 12,22 Mio. Pkw-h/a (88 % Fahrtzweck Privat, 12 % Fahrtzweck Geschäft)			
davon aus induziertem Verkehr	0,69 Mio. Pkw-h/a			
nachrichtlich aus Modal - verlagertem Verkehr	*			
Veränderung der Reisezeit im PV	- 16,69 Mio. Personen-h/a (90 % Fahrtzweck Privat, 10 % Fahrtzweck Geschäft)			
davon aus induziertem Verkehr	0,94 Mio. Personen-h/a			
nachrichtlich aus Modal - verlagertem Verkehr	*			
Veränderung der Betriebsleistung im Güterverkehr (GV)	- 18,05 Mio. Lkw-km/a			
Veränderung der Fahrzeugeinsatzzeiten im GV	- 2,16 Mio. Lkw-h/a			
Fahrzeitdifferenz im Lkw-Verkehr mit Fahrweiten < 50 km	- 1,22 Mio. Lkw-h/a			
Fahrzeitdifferenz im Lkw-Verkehr mit Fahrweiten ≥ 50 km	- 0,94 Mio. Lkw-h/a			
Veränderung der Kraftstoffverbräuche (PV+GV)				
Benzin	2,53 Mio. l/a			
Diesel	1,80 Mio. l/a			
Elektro	56,33 Mio. kWh/a			
Wasserstoff	0,09 Mio. kg/a			
Veränderung der Abgasemissionen (PV+GV)	Pkw	Lkw	Kfz	
Stickoxid-Emissionen (NOx)	6,64	0,40	7,04	t/a
Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	9,33	1,37	10,70	t/a
Kohlendioxid-Emissionen (CO2)	11.621,59	338,80	11.960,39	t/a
Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	8,73	3,00	11,73	t/a
Feinstaub-Emissionen (PM)	3,06	0,27	3,33	t/a
Schwefeldioxid-Emissionen (SO2)	0,11	0,04	0,14	t/a
Veränderung der Zuverlässigkeit				
Summendifferenz der Standardabweichungen der Reisezeitverluste über alle Routen	1.558,15 Tsd. h/a			
Veränderung der Trennwirkungen	- 277,09 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	115,423	2.531,400
Fahrzeugvorhaltekosten		27,373	600,333
Betriebsführungskosten (Personal)		105,042	2.303,746
Betriebsführungskosten (Betrieb)		- 16,993	- 372,679
Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege	NW	- 5,509	- 120,816
Veränderung der Verkehrssicherheit	NS	22,812	500,305
Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr	NRZ	117,569	2.578,482
davon Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 min		10,285	225,564
Veränderung der Transportzeit im Güterverkehr	NTZ	8,028	176,064
Veränderung der impliziten Nutzen	NI	57,638	1.264,087
Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur	NL	- 12,323	- 270,257
Veränderung der Geräuschbelastung	NG	- 9,407	- 206,307
Innerorts	NGi	1,395	30,596
Außerorts	NGa	- 10,802	- 236,903
Veränderung der Abgasbelastung	NA	- 10,978	- 240,766
Stickoxid-Emissionen (NOx)	NA1	- 0,282	- 6,175
Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	NA2	- 0,001	- 0,013
Kohlendioxid-Emissionen (CO2)	NA3	- 10,705	- 234,768
Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	NA4	- 0,021	- 0,460
Feinstaub-Emissionen (PM)	NA5	0,035	0,759
Schwefeldioxid-Emissionen (SO2)	NA6	- 0,005	- 0,110
Veränderung der Innerörtlichen Trennwirkungen	NT	2,078	45,578
Veränderung der Zuverlässigkeit	NZ	32,205	706,317
Gesamtnutzen		317,537	6.964,086

Kosten

Bewertungsrelevante Kosten	Kosten [Mio. €]	Barwert der Kosten [Mio. €]
Planungskosten	149,32	-
Aus- und Neubaukosten	1.395,77	-
Summe bewertungsrelevanter Investitionskosten	1.545,10	1.321,2

Nutzen-Kosten-Verhältnis

Barwert des Nutzens	6.964,1 Mio. €
Barwert der bewertungsrelevanten Investitionskosten	1.321,2 Mio. €
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)	5,3