

Gegenüberstellung der Kosten- und Nutzenkomponenten für einen Neubau einer leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen den Räumen Waiblingen / Fellbach und Ludwigsburg / Kornwestheim („Nordosttring“) mit und ohne Berücksichtigung des Ausbaus der L 1115 / B 29 Backnang - Mundelsheim

Projekt	Neubau einer leistungsfähigen Straßenverbindung Waiblingen / Fellbach - Ludwigsburg / Kornwestheim															
	3-streifig				156,90 ²⁾				175,00 ¹⁾				4-streifig			
	131,25 ¹⁾		156,90 ²⁾		156,90 ³⁾		175,00 ¹⁾		209,20 ²⁾		209,20 ³⁾					
	ohne	mit	ohne	mit	ohne	mit	ohne	mit	ohne	mit	ohne	mit				
Investitionskostenansatz	[Mio. €]															
Berücksichtigung Ausbau der L 1115 / B 29	[Mio. €]															
Kostenkomponenten																
Grundenwerb	7,6	7,6	9,0	9,0	7,6	7,6	10,1	10,1	12,1	12,1	10,1	10,1				
Planungskosten	23,6	23,6	28,2	28,2	28,2	28,2	31,5	31,5	37,7	37,7	37,7	37,7				
Erd- und Grundbau	40,0	40,0	47,8	47,8	40,0	40,0	53,3	53,3	63,7	63,7	53,3	53,3				
Deckenbau	25,1	25,1	30,0	30,0	32,7	32,7	33,4	33,4	40,0	40,0	43,7	43,7				
Ingenieurbauwerke	43,2	43,2	51,7	51,7	56,4	56,4	57,6	57,6	68,9	68,9	75,3	75,3				
Sonstiges	15,4	15,4	18,4	18,4	20,1	20,1	20,6	20,6	24,6	24,6	26,9	26,9				
Gesamtkosten	154,9	154,9	185,1	185,1	185,0	185,0	206,5	206,5	247,0	247,0	247,0	247,0				
Nutzenkomponenten (Barwert)																
Beförderungskosten	330,0	326,3	330,0	326,3	309,5	306,0	324,3	315,0	324,3	315,0	304,1	295,5				
Erhaltung der Verkehrswege	-8,8	-8,6	-8,8	-8,6	-8,3	-8,1	-12,5	-12,4	-12,5	-12,4	-11,8	-11,7				
Verkehrssicherheit	103,9	105,2	103,9	105,2	97,4	98,6	196,1	195,1	196,1	195,1	183,9	183,0				
Reisezeitnutzen Personenverkehr	257,9	270,9	257,9	270,9	241,9	254,1	366,3	366,4	366,3	366,4	343,5	343,6				
Transportersparnisse Güterverkehr	17,0	16,1	17,0	16,1	16,0	15,1	19,5	19,8	19,5	19,8	18,2	18,6				
Abgase	42,1	33,6	42,1	33,6	39,5	31,5	41,4	32,3	41,4	32,3	38,9	30,3				
Barwert Nutzen	742,1	743,5	742,1	743,5	696,0	697,2	935,1	916,2	935,1	916,2	876,8	859,3				
Barwert Kosten	111,5	111,5	133,3	133,3	133,8	133,8	148,7	148,7	177,8	177,8	178,5	178,5				
Nutzen-Kosten-Verhältnis	6,7	6,7	5,6	5,6	5,2	5,2	6,3	6,2	5,3	5,2	4,9	4,8				

1) Ursprünglicher Kostenansatz Mitte 2015

2) Erhöhter Ansatz infolge höherer Kostenschätzung des Bundes Ende 2015 mit der Annahme, dass sich die Mehrkosten proportional auf alle Kostengruppen verteilen

3) Erhöhter Ansatz infolge höherer Kostenschätzung des Bundes Ende 2015 mit der Annahme, dass Mehrkosten nur bei Kostengruppen mit geringer Nutzungsdauer entstehen („worst-case-Annahme“)