

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bundesverkehrswegeplan 2003

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Einleitung	8
2 Aufgabe	8
3 Grundlagen zum Bundesverkehrswegeplan 2003	9
3.1 Integrierte Verkehrspolitik	9
3.2 Rahmenbedingungen für den Bundesverkehrswegeplan 2003	10
3.2.1 Bilanz BVWP '92	10
3.2.2 Aufbau Ost: Verkehrsprojekte Deutsche Einheit	10
3.2.3 Koalitionsvereinbarungen 1998 und 2002	11
3.2.4 Konsequenzen für die Überarbeitung des BVWP '92	11
3.2.5 Überprüfung geltender Bedarfspläne	11
3.3 Verkehrsnachfrage und -prognosen	11
3.4 Modernisierte Bewertungsmethodik und Projektbewertung	13
3.4.1 Gesamtwirtschaftliche Bewertung	13
3.4.2 Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse	13
3.4.3 Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung: Umweltrisiko- und FFH-Verträglichkeitseinschätzung	14
3.4.4 CO ₂ : Abschätzung der umweltbezogenen Wirkungen des BVWP 2003	15
3.4.5 Raumordnerische Beurteilung: Raumwirksamkeitsanalyse	15
3.4.6 Prinzipien der Einstufung neu zu bewertender Projekte in Dringlichkeitsstufen	16
3.4.6.1 Nutzen-Kosten-Verhältnis	16
3.4.6.2 Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung	16
3.4.6.3 Raumwirksamkeitsanalyse	18
3.4.6.4 Berücksichtigung von verkehrlichen Interdependenzen	18
3.4.7 Abwägung und Vertiefung auf den nachfolgenden Planungsstufen	18

	Seite
4	Vernetztes Verkehrssystem für das 21. Jahrhundert 18
4.1	Stärkung der Verkehrsinfrastruktur in einem größer werdenden Europa 19
4.2	Bau leistungsfähiger Verkehrswege in den neuen Bundesländern 20
4.3	Vernetzung der Verkehrsträger zu einem integrierten Verkehrssystem . . . 21
4.4	Förderung des Kombinierten Verkehrs 21
4.5	Ausbau der Binnenhäfen 21
4.6	Stärkung des Maritimen Standorts 21
4.7	Stärkung des Flughafenstandorts Deutschland 22
4.8	Gezielte Engpassbeseitigung im Verkehrssystem 25
4.9	Verstärkter Bau von Ortsumgehungen 25
4.10	Förderung moderner Verkehrstechnologien 25
5	Gesamtinvestitionen und Finanzierungsformen 25
5.1	Investitionsbedarf und Investitionen in die Verkehrsträger 25
5.2	Besondere Finanzierungsformen 28
5.2.1	Lkw-Maut 28
5.2.2	Private Vorfinanzierung 28
5.2.3	Privatwirtschaftliche Betreibermodelle für die Bundesfernstraßen 28
5.2.4	Finanzhilfen der Europäischen Union 30
5.2.4.1	Förderung der Transeuropäischen Netze im Verkehrsbereich 30
5.2.4.2	Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung 30
5.2.5	Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz . . 30
5.2.6	Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz 31
6	Investitionen für Ersatz und Erhaltung 31
6.1	Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes 31
6.1.1	Ausgangsbedingungen 31
6.1.2	Grundlagen und Ziele zur Erhaltung des Bestandsnetzes 33
6.1.3	Finanzbedarf für die Erhaltung des Bestandsnetzes 33
6.2	Bundesfernstraßen 33
6.2.1	Wesen und Bedeutung der Erhaltung der Straßeninfrastruktur 33
6.2.2	Analyse des Fernstraßennetzes 33
6.2.3	Aktuelle Quantifizierung der Ziele und Wege der Straßenerhaltung – abgeleiteter Erhaltungsbedarf 34
6.2.4	Zukünftiger Finanzbedarf für die Erhaltung der Bundesfernstraßen 34
6.2.5	Erhaltungsstrategie 34
6.3	Bundeswasserstraßen 35
6.3.1	Ausgangsbedingungen 35
6.3.2	Finanzbedarf für die Erhaltung des Bundeswasserstraßennetzes 35

	Seite
7	Investitionen für Aus- und Neubau 35
7.1	Dringlichkeitsstufen 35
7.2	Investitionen in die Bundesschienenwege 36
7.2.1	Vordringlicher Bedarf (VB) 36
7.2.1.1	Laufende und fest disponierte Vorhaben 36
7.2.1.2	Neue Vorhaben 39
7.2.2	Weiterer Bedarf (WB) 41
7.2.3	Internationale Projekte 42
7.2.4	Europäisches Hochgeschwindigkeitsschienennetz 43
7.2.5	Nah- und Regionalverkehr 43
7.3	Investitionen in die Bundesfernstraßen 43
7.3.1	Vordringlicher Bedarf (VB) 43
7.3.1.1	Laufende und fest disponierte Vorhaben 44
7.3.1.2	Neue Vorhaben 45
7.3.1.3	Bauvolumen und Baulängen im Vordringlichen Bedarf 45
7.3.1.4	Anteile der Länder am VB (Quote) 46
7.3.2	Weiterer Bedarf (WB) 47
7.4	Investitionen in die Bundeswasserstraßen bis 2015 47
7.4.1	Vordringlicher Bedarf (VB) 47
7.4.2	Weiterer Bedarf (WB) 50
8	Zusammenfassung 50
9	Anhang 51
9.1	Karten 51
9.1.1	Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes 51
9.1.2	Bundesfernstraßen 54
9.1.3	Bundeswasserstraßen 55
9.2	Tabellen 56
9.2.1	Bundesschienenwege 56
9.2.2	Bundeswasserstraßen 57
9.2.3	Bundesfernstraßen (Vordringlicher und Weiterer Bedarf) 58

Tabellen

	Seite	
Tab. 1	Grobeinschätzung der Verkehrsnachfrage für den BVWP 2003 (Marktpotenziale)	12
Tab. 2	Projekte EU-Osterweiterung	19
Tab. 3	Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen	22
Tab. 4	Verknüpfungen der Flughäfen mit dem Schienen- und Straßennetz	23
Tab. 5	Gesamtinvestitionsbedarf (mit Planungsreserve)	26
Tab. 6	Finanzierungs-/Investitionsstruktur (ohne Planungsreserve)	27
Tab. 7	Projektliste A-Modell	29
Tab. 8	Projektliste F-Modell	30
Tab. 9	EFRE-Projekte (bisher bewilligt)	31
Tab. 10	GVFG-Mittel 2002 bis 2006 für Investitionen	32
Tab. 11	Verteilung der Investitionsmittel auf Erhaltung bzw. Aus- und Neubau (ohne Planungsreserve)	32
Tab. 12	Laufende und fest disponierte Vorhaben des VB Schiene	37
Tab. 13	Neue Vorhaben des VB Schiene (mit Planungsreserve)	39
Tab. 14	Weiterer Bedarf Schiene	41
Tab. 15	Internationale Projekte Schiene	42
Tab. 16	Laufende und fest disponierte Vorhaben des VB Bundesfernstraßen	44
Tab. 17	Volumen und Baulängen im VB Bundesfernstraßen	45
Tab. 18	Länderanteile am VB Bundesfernstraßen (mit Planungsreserve)	46
Tab. 19	Bundeswasserstraßenprojekte (VB; mit Planungsreserve)	47
Tab. 20	Laufende und fest disponierte Vorhaben des VB Schiene (Einzelheiten)	56
Tab. 21	Bundeswasserstraßenprojekte (VB; mit Planungsreserve, Einzelheiten)	57
Tab. 22	Bundesfernstraßen Abkürzungsverzeichnis	58
	nach Ländern geordnet	
	Land: Baden-Württemberg	59
	Land: Bayern	67
	Land: Berlin	77
	Land: Brandenburg	78
	Land: Bremen	84
	Land: Hamburg	85
	Land: Hessen	86
	Land: Mecklenburg-Vorpommern	92
	Land: Niedersachsen	95
	Land: Nordrhein-Westfalen	103
	Land: Rheinland-Pfalz	112
	Land: Saarland	117
	Land: Sachsen	118
	Land: Sachsen-Anhalt	123
	Land: Schleswig-Holstein	127
	Land: Thüringen	131

Abbildungen

	Seite
Abb. 1 Projektbewertung im BVWP (schematisch)	13
Abb. 2 Entwicklung der CO ₂ -Emissionen im Vergleich zu den Verkehrsleistungen zwischen 1997 und 2015	15
Abb. 3 Ablaufschema Umweltrisiko- und FFH-Verträglichkeitseinschätzung . . .	17
Abb. 4 Flughäfen in Deutschland	24
Abb. 5 Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes (Projekte des BVWP '92, deren Fertigstellung bis zum Jahr 2015 vorgesehen ist)	51
Abb. 6 Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes (Projekte des VB, WB, RO-Wirkung, internationale Projekte).	52
Abb. 7 Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes (Großknotenbereich und große Knoten)	53
Abb. 8 Bundesautobahnen	54
Abb. 9 Bundeswasserstraßen (Vordringlicher Bedarf)	55

Abkürzungen

A	Autobahn
ABL	alte Bundesländer: Baden-Württemberg (BW), Bayern (BY), Bremen (HB), Hamburg (HH), Hessen (HE), Niedersachsen (NI), Nordrhein-Westfalen (NW), Rheinland-Pfalz (RP), Saarland (SL), Schleswig-Holstein (SH)
ABMG	Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge)
ABS	Ausbaustrecke
AD	Autobahndreieck
AIS	Automatic Identification System (Automatisches Identifikations-System, Transponder)
AK	Autobahnkreuz
AS	Anschlussstelle
ASP	Anti-Stau-Programm für die Bundesschienenwege, Bundesautobahnen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 2003 bis 2007
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
Bf	Bahnhof
BfG	Bundesanstalt für Gewässerkunde
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BHO	Bundshaushaltsordnung
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVWP	Bundesverkehrswegeplan, Bundesverkehrswegeplanung
DB	Deutsche Bundesbahn
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DR	Deutsche Reichsbahn
EFRE	Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung
Epl.	Einzelplan
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EU	Europäische Union
ETCS	European Train Control System
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie)
FFH-VE	FFH-Verträglichkeitseinschätzung
FFH-VP	FFH-Verträglichkeitsprüfung
FStrAbG	Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz)
FStrPrivFinG	Gesetz über den Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private (Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz)
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMS	Großmotorgüterschiff
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)

GVZ	Güterverkehrszentrum
HBT	Hauptbautitel
HGrG	Haushaltsgrundsätzegesetz
IP	Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002
KV	Kombinierter Verkehr
MIP	mehrfähriges indikatives Programm
NBL	neue Bundesländer: Berlin (BE), Brandenburg (BB), Mecklenburg-Vorpommern (MV), Sachsen (SN), Sachsen-Anhalt (ST), Thüringen (TH)
NBS	Neubaustrecke
Neitech	gleisbogenabhängige Wagenkastensteuerung
NKA	Nutzen-Kosten-Analyse
NKV	Nutzen-Kosten-Verhältnis
ÖPNV	öffentlicher Personen-Nahverkehr
Rbf	Rangierbahnhof
RegG	Regionalisierungsgesetz
ROG	Raumordnungsgesetz
RWA	Raumwirksamkeitsanalyse
SPNV	Schienen-Personen-Nahverkehr
SV	Schubverband
TEN	Transeuropäische Netze
TEN-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz
TINA	Transport Infrastructure Needs Assessment (Hochrangige Arbeitsgruppe zur Ermittlung des notwendigen (Verkehrs-)Infrastrukturbedarfs in den assoziierten Staaten)
URE	Umweltrisikoeinschätzung
VB	Vordringlicher Bedarf
VDE	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
WB	Weiterer Bedarf
zGM	zulässige Gesamtmasse
ZIP	Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003

1 Einleitung

Mobilität ist die Grundlage für Wachstum und Beschäftigung. Mobil sein bedeutet für die meisten Menschen Freiheit und Lebensqualität. Die Inanspruchnahme moderner Verkehrsmittel und die Benutzung der vorhandenen Infrastruktur sind eine Selbstverständlichkeit. Sie sichern berufliche aber auch persönliche Flexibilität. Die nachhaltige Sicherung von Mobilität ist das oberste verkehrspolitische Ziel der Bundesregierung. Politik für eine leistungsfähige Infrastruktur – das ist aktive Wirtschaftspolitik, sie stärkt den Wirtschaftsstandort Deutschland und sichert die Zukunft unseres Landes.

Nach umfangreicher Vorarbeit liegt nun der Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) vor. Die Bundesregierung stellt damit dem Deutschen Bundestag und der interessierten Öffentlichkeit aktuelle und belastbare Informationen über die Perspektiven der deutschen Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung. Der BVWP 2003 ist gleichzeitig eine gute Grundlage für die Novellierung der bestehenden Ausbaugesetze (Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen).

Der Verkehrsbericht 2000 gibt die Leitlinien für eine moderne, integrierte und ökologisch verantwortbare Verkehrspolitik am Beginn des 21. Jahrhunderts vor. Er ist Grundlage für den neuen Bundesverkehrswegeplan. Mit diesem neuen Plan werden die Herausforderungen des EU-Binnenmarkts und der Osterweiterung, die Globalisierung der Wirtschaft und die Entwicklung von Dienstleistungs- und Informationsgesellschaft stärker berücksichtigt, ohne die auch der Aufbau Ost nicht zu leisten ist. Neue Verkehrsprognosen machten neue Lösungsstrategien und -konzepte erforderlich. Wie in der gesamten Infrastrukturpolitik der Bundesregierung sind auch beim BVWP 2003 „Aufbau Ost und Ausbau West“ untrennbar miteinander verbunden.

Um den neuen inhaltlichen Anforderungen gerecht zu werden, wurde auch die Methodik modernisiert. Damit ist eine neue und objektive Form der Bewertung der nahezu 2000 Einzelprojekte gesucht und gefunden worden. Der Methodenbericht aus dem Jahr 2001 dokumentiert das.

Die Eckpunkte für ein Zukunftsprogramm Mobilität (Beschluss des Bundeskabinetts vom 6. März 2002) legen folgende konkrete Investitionsschwerpunkte bis Ende dieses Jahrzehnts fest:

- Beseitigung von Verkehrsengpässen,
- Verkehrsentlastung und Steigerung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden durch den Bau von 300 Ortsumgehungen,
- Stärkung des maritimen Standortes durch Ausbau der Hinterlandanbindungen,
- Stärkung der Infrastruktur in Ostdeutschland,
- Erhöhung der Bestandsnetzinvestitionen,
- Unterstützung und Förderung moderner Verkehrstechnologien.

Diese Punkte sind integraler Bestandteil des BVWP 2003.

Auf der Basis der Haushalte 2001 bis 2003 und der geltenden Finanzplanung des Verkehrshaushaltes (Epl. 12) mit angenommener Fortschreibung des Ansatzes von 2007 bis zum Jahr 2015 ergibt sich für den Zeitraum 2001 bis 2015 ein Finanzrahmen für die Bereiche Schiene, Bundesfern-

straßen und Bundeswasserstraßen in der Größenordnung von 150 Mrd. Euro. Damit steht der BVWP 2003 auf einem guten finanziellen Fundament.

Zahlreiche Untersuchungen und die Realität auf Schienen und Straßen zeigen, dass verantwortliche Politik einen Schwerpunkt auf die Bestandsinvestitionen legen muss. Deshalb sieht der BVWP 2003 insgesamt 82,7 Mrd. Euro für die Erhaltung der Bestandsnetze der Schienenwege des Bundes, der Bundesfernstraßen und der Bundeswasserstraßen vor. Damit steigt der Anteil für die Erhaltung am Investitionsvolumen insgesamt von 46 % (BVWP '92) auf nahezu 56 %.

Der vorliegende BVWP 2003 macht deutlich, dass die Substanzerhaltung und der notwendige bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur weiterhin große Anstrengungen erfordern. Die Bundesregierung hat diese Herausforderung angenommen: Investitionen von jährlich rund 10 Mrd. Euro verbessern nicht nur die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur. Sie schaffen und sichern vor allem Arbeitsplätze in der Bauwirtschaft und in den damit verbundenen Wirtschaftszweigen.

Für den Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur des Bundes stehen damit 66,2 Mrd. Euro zur Verfügung. Da aufgrund der bisherigen Erfahrungen insbesondere bei größeren Projekten maßgebliche Finanzierungsanteile auch nach 2015 anfallen, wird eine Planungsreserve für Aus- und Neubauten mit entsprechendem Planungsvorlauf vorgesehen. Damit bietet der BVWP 2003 mit seiner mittel- und langfristigen Perspektive allen Beteiligten in Wirtschaft und Verwaltung die notwendigen Rahmendaten zur Abstimmung.

2 Aufgabe

Rechtlicher Kontext

Der Bund ist nach dem Grundgesetz (Artikel 89, 90 GG) Eigentümer der Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) und Bundeswasserstraßen. Eigentümer der Bundesschienenwege sind Eisenbahnen, an denen der Bund die Mehrheit hat (Eisenbahnen des Bundes); sie sind als Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form zu führen (Artikel 87e GG). Seine grundgesetzliche Verantwortung (Bundesschienenwege: Artikel 87e GG, Bundesfernstraßen: Artikel 90 GG, Bundeswasserstraßen: Artikel 89 Abs. 2 GG) erfüllt der Bund durch Bau und Erhaltung der Bundesverkehrswege. Die hierfür benötigten Finanzmittel müssen verantwortungsvoll und dem Gemeinwohl dienend eingesetzt werden. Demgemäß fordern § 6 Abs. 2 Haushaltsgrundsatzgesetz (HGrG) und § 7 Abs. 2 Bundeshaushaltsordnung (BHO) für alle finanzwirksamen Maßnahmen „angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen“.

Verkehrsträgerübergreifende Planung

Zwischen den einzelnen Verkehrszweigen bestehen vielfältige Wechselbeziehungen. Schienen-, Straßen-, Luftverkehr und Schifffahrt können sich gegenseitig ergänzen und in Grenzen auch ersetzen. Große Investitionsprojekte konkurrieren insofern untereinander um knappe Haushaltsmittel. Die Bundesregierung hat daher seit Mitte der siebziger Jahre ihre Investitionspolitik im Bereich der Bundesver-

kehrswegen auf einer verkehrsträgerübergreifenden Planung aufgebaut.

Diese verkehrsträgerübergreifende Planung wird im Rahmen von Gesamtverkehrskonzepten erstellt und findet ihren Niederschlag in Bundesverkehrswegeplänen (BVWP), die jeweils für einen überschaubaren Zeitraum (i. d. R. ca. 10 Jahre) von der Bundesregierung aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen werden.¹ In diesen Bundesverkehrswegeplänen wird – abgestimmt auf den für den jeweiligen Geltungszeitraum voraussichtlich zur Verfügung stehenden Finanzrahmen – das für die Erhaltung und den Ausbau der bestehenden Infrastruktur vorgesehene Investitionsvolumen dargestellt. Dabei wird eine Einordnung der untersuchten („erwogenen“) Aus- und Neubauprojekte entsprechend ihrer wirtschaftlichen Bewertung sowie einer ökologischen und raumordnerischen Einschätzung in Bedarfskategorien vorgenommen. Weitere Investitionen des Bundes im Bereich des Verkehrs, wie z. B. Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz² (GVFG) für Investitionen in den Öffentlichen Personennahverkehr und den kommunalen Straßenbau zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, werden nachrichtlich ausgewiesen.

Der Bundesverkehrswegeplan ist ein Investitionsrahmenplan. Hinsichtlich der Finanzierung und des Zeitpunktes der Realisierung einer Maßnahme des Bundesverkehrswegeplans werden keine Festlegungen getroffen; dies erfolgt erst auf der Grundlage der Mehrjahrespläne gemäß § 5 Bundesbahnausbaugesetz³ bzw. § 5 Fernstraßenbaugesetz (FStrAbG)⁴. Die Realisierung der einzelnen Maßnahmen erfolgt nach Maßgabe der jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel (so genannter Haushaltsvorbehalt).

Der neue BVWP 2003 mit seinen bewerteten und nach Dringlichkeiten eingestuften Projekten stellt die Grundlage für neue Bedarfspläne als Anlage der zu novellierenden Ausbaugesetze (Bundesbahnausbaugesetz, Fernstraßenbaugesetz) dar.

Überarbeitung des BVWP '92

Der jeweils geltende Bundesverkehrswegeplan wird in Abhängigkeit von dem Ergebnis der in regelmäßigen Abständen

(alle 5 Jahre) stattfindenden Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen bzw. die Bundesschienenwege hinsichtlich des Erfordernisses ihrer Anpassung an die Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung fortgeschrieben; in die Prüfung werden die bei der Bedarfsplanung berührten Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus einbezogen.

Anlass für die letzte Fortschreibung, die zum Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92)⁵ führte, waren vor allem die erheblichen Veränderungen, die die Wiedervereinigung Deutschlands und die Öffnung der Grenzen zu Osteuropa sowie die Vollendung des europäischen Binnenmarktes für den Verkehrssektor mitsichbrachten (erweiterter Geltungsbereich, Verkehrszuwachs, Richtungsänderung der Verkehrsströme usw.). Mehr als eine Dekade nach seiner Veröffentlichung zeigt der BVWP '92 Überarbeitungsbedarf hinsichtlich Projektkosten, Prognosen und Bewertungsmethodik.

Die Notwendigkeit einer Überarbeitung des BVWP '92 haben auch die Koalitionsfraktionen in den Koalitionsvereinbarungen vom 20. Oktober 1998 und 16. Oktober 2002 herausgestellt.

Ergebnis

Mit dem vorliegenden Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) stellt die Bundesregierung dem Parlament aktuelle, belastbare Grundlagen für die Novellierung der bestehenden Ausbaugesetze zur Verfügung. Im Ergebnis enthält der BVWP 2003 grundsätzlich Vorhaben der Stufen Vordringlicher Bedarf (VB) und Weiterer Bedarf (WB).

Der Vordringliche Bedarf umfasst das Investitionsvolumen mit dem zu erwartenden Finanzrahmen zuzüglich Planungsreserve für den Zeitraum von 2001 bis 2015. Für Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs besteht nach den Ausbaugesetzen ein uneingeschränkter Planungsauftrag. Davon bleiben unbeschadet die Überprüfungen gemäß § 4 der beiden Ausbaugesetze. Ferner sind die Ausführungen in Kapitel 3.4.6.2 zu beachten. Der Weitere Bedarf enthält Vorhaben, deren gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit nachgewiesen ist, deren Investitionsvolumen aber den Finanzrahmen bis 2015 überschreiten. Die Projektplanung darf deshalb nur in begründeten Ausnahmefällen mit Einwilligung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aufgenommen oder weiter betrieben werden.

3 Grundlagen zum Bundesverkehrswegeplan 2003

3.1 Integrierte Verkehrspolitik

Die zentrale Herausforderung für den Verkehrssektor und die Verkehrspolitik ist ein durch Wirtschaftswachstum und vielfältige gesellschaftliche Veränderungen ausgelöstes, nach wie vor ungebrochenes Wachstum im Güter- und Personenverkehr mit hohen Steigerungsraten. Die daraus erwachsenden Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur und an eine umweltverträgliche Gestaltung der Verkehrsabläufe sind beträchtlich. Der Komplexität der sich damit stellenden Aufgaben mit all ihren Wechselwirkungen kann nicht eindimensional begegnet werden. Die Bundesregierung setzt

¹ Bundesverkehrswegeplan 1. Stufe vom 3. Oktober 1973; Koordiniertes Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege bis zum Jahre 1985 vom 9. März 1977; Bundesverkehrswegeplan '80 vom 7. November 1979; Bundesverkehrswegeplan 1985 (BVWP '85) vom 18. September 1985; Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92) vom 15. Juli 1992.

² Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG) vom 18. März 1971, BGBl. I S. 239, in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988, BGBl. I S. 100, zuletzt geändert durch Artikel 49 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze vom 27. April 2002, BGBl. I S. 1467.

³ Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesbahnausbaugesetz) vom 15. November 1993, BGBl. I S. 1874, geändert durch Artikel 6 Abs. 135 des Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens vom 27. Dezember 1993, BGBl. I S. 2378.

⁴ Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenbaugesetz – FStrAbG) vom 30. Juni 1971, BGBl. I S. 873 in der Neufassung vom 15. November 1993, BGBl. I S. 1878.

⁵ Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92) vom 15. Juli 1992.

daher auf eine integrierte Verkehrspolitik, die auf ein verbessertes Gesamtverkehrssystem ausgerichtet ist und die verschiedenen Maßnahmen und Instrumente, deren Wechselwirkungen, Ursachen- und Folgezusammenhänge, die unterschiedlichen beteiligten Verwaltungen und räumlichen Ebenen sowie unterschiedliche Zeithorizonte in ein Gesamtkonzept einbindet.⁶

Eine integrierte Verkehrspolitik kann diesen Herausforderungen nur in einem abgestimmten Vorgehen von Ordnungs- und Investitionspolitik gerecht werden. Ein solcher Ansatz muss auf Dauer angelegt und auf ein dauerhaft ausgewogenes Verhältnis von sozialen, ökonomischen und ökologischen Erfordernissen der Mobilität ausgerichtet sein. Maßnahmen zur kurzfristigen Problembewältigung dürfen dabei den langfristigen Entwicklungszielen nicht entgegenstehen. Bei dem neuen Bundesverkehrswegeplan setzt die Bundesregierung daher auch auf die Strategie einer längerfristig angelegten Mobilitäts- und Verkehrsforschung, um die von Engpässen bedrohte Verkehrsinfrastruktur effizienter zu nutzen und zu Kosteneinsparungen beim Ausbau der Verkehrswege beizutragen. Gleichzeitig sind kurzfristige Problemschärfung, Funktionsfähigkeit, Umwelt- und Sozialverträglichkeit des Verkehrssystems und schließlich ein Gleichgewichtszustand durch Senkung des Transportbedarfs und Anpassung an den Strukturwandel die Stufen, die zu bewältigen sind.

Den zukunftsweisenden Anspruch der „Integrationsidee“ hat die Bundesregierung als Grundlage ihres Handelns bereits in ihrem Verkehrsbericht 2000⁷ skizziert und in der „Mobilitätsoffensive“ des Bundeskanzlers im Jahr 2002 aufgegriffen. Die Verkehrspolitik der Bundesregierung leistet für die Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland einen wesentlichen Beitrag und steht mit den umwelt- und raumordnungspolitischen Zielen in Einklang. Vor diesem Hintergrund ist der Bundesverkehrswegeplan 2003 eine zentrale Maßnahme zur Verwirklichung eines integrierten Verkehrssystems.

3.2 Rahmenbedingungen für den Bundesverkehrswegeplan 2003

3.2.1 Bilanz BVWP '92

Der BVWP '92 sah im Zeitraum von 1991 bis 2012 Investitionen in Höhe von rund 454 Mrd. DM (Preisstand 1991, rund 232 Mrd. Euro) vor für den Aus- und Neubau der Schienenwege, der Bundesfernstraßen und der Bundeswasserstraßen sowie für den Ersatz und die Erhaltung der Bestandsnetze.

Im Zeitraum von 1991 bis 2001, also in der ersten Hälfte der Laufzeit des BVWP '92, wurden rund 202 Mrd. DM (rund 103 Mrd. Euro) im Rahmen des Bundeshaushalts, der privaten Vorfinanzierung von Bundesfernstraßen sowie durch die Mitfinanzierung Dritter realisiert. Das entspricht rund 44 % des insgesamt vorgesehenen Investitionsvolumens des BVWP '92. Würde der BVWP '92 auf der Grundlage des

aktuellen Finanzrahmens 2002 bis 2012 weiter umgesetzt, so ergäbe sich am Ende seiner Laufzeit ein Finanzierungsdefizit von rund 40 Mrd. Euro. Die Ursachen hierfür sind

- die zwischenzeitliche Unterschreitung der Finanzierungslinie des BVWP durch die jährlichen Haushalte von 1998,
- zu geringe Kostenannahmen bei Aufstellung des BVWP, insbesondere in den neuen Ländern,
- die Zunahme der umweltbedingten Aufwendungen (Anforderungen an Lärmschutz, Landschaftsschutz),
- die Belastung der Investitionsmittel durch den Kapitaldienst der privaten Vorfinanzierung.

3.2.2 Aufbau Ost: Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) wurden im Vorgriff auf den BVWP '92 bereits im April 1991 vom Bundeskabinett zustimmend zur Kenntnis genommen und standen damit für den BVWP '92 fest. Von dem Projektvolumen von insgesamt 35 Mrd. Euro waren bis Ende 2001 mit knapp 20,5 Mrd. Euro (davon rund 10,7 Mrd. Euro für Schienenvorhaben) fast 60 % realisiert.

Sechs der neun Eisenbahnvorhaben sind in Betrieb. Dazu zählen die Strecken Hamburg–Berlin, Helmstedt–Magdeburg–Berlin, Eichenberg–Halle, Bebra–Erfurt, Uelzen–Salzwedel–Stendal und die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen den alten und neuen Bundesländern von Berlin nach Hannover. Alle anderen Projekte sind im Bau bzw. in Teilabschnitten fertig gestellt. So konnte beim VDE Nr. 9 Leipzig–Dresden die Fahrzeit zwischen beiden Städten von zuvor über 1½ Stunden auf rund eine Stunde verkürzt werden. Beim VDE Nr. 8 Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin werden die Bauarbeiten an den Teilprojekten Nürnberg–Erfurt (VDE 8.1) und Erfurt–Leipzig/Halle (VDE 8.2) in 2003 fortgeführt. Das Teilprojekt Berlin–Halle/Leipzig (VDE 8.3) ist bis auf die erforderliche Sicherungstechnik für eine Streckengeschwindigkeit von 200 km/h fertig gestellt.

Von den sieben Straßenbauprojekten sind zwei Projekte fertig gestellt (A 2 Hannover–Berlin/A 10 Berliner Süd- und Ostring bis auf zwei kurze Abschnitte und die A 14 Halle–Magdeburg). Insgesamt sind zurzeit 1 191 km im Rahmen von Erweiterung bzw. Neubau unter Verkehr, weitere 386 km sind im Bau. Die Straßenprojekte werden bis auf Reststrecken im Wesentlichen im Jahr 2005 fertig gestellt sein. Die Gesamtfertigstellung ist bis 2007/2008 vorgesehen.

Die Fertigstellung der gesamten Wasserstraßenverbindung von Hannover über Magdeburg nach Berlin (VDE 17) ist für 2015 vorgesehen.

Den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit wird Vorrang eingeräumt, weil sie für den Aufbau Ost und das Zusammenwachsen von neuen und alten Bundesländern herausragende Bedeutung haben. Sie zählen deshalb im BVWP 2003 zu den laufenden und fest disponierten Vorhaben. Über den Sachstand der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit berichtet das BMVBW zweimal jährlich.

⁶ Bericht der Arbeitsgruppe Integrierte Verkehrspolitik im Auftrag des BMVBW vom September 2002.

⁷ BMVBW: Verkehrsbericht 2000 „Integrierte Verkehrspolitik: Unser Konzept für eine mobile Zukunft“ vom 3. November 2000.

3.2.3 Koalitionsvereinbarungen 1998 und 2002

Die Arbeiten am neuen Bundesverkehrswegeplan begannen mit der Entscheidung der Regierungskoalition zu Beginn der 14. Legislaturperiode, den BVWP aus dem Jahr 1992 zu überarbeiten. Die Aufträge aus den Koalitionsvereinbarungen vom 20. Oktober 1998 und vom 16. Oktober 2002 lassen sich dazu wie folgt zusammenfassen:

- Investitionen in ein umfassendes Verkehrskonzept integrieren,
- Möglichst hohe Anteile des Zuwachses im Straßen- und Luftverkehr auf Schiene und Wasserstraßen verlagern,
- Investitionen in Schiene und Straße schrittweise angleichen,
- Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans zügig abschließen,
- Auf Engpassbeseitigungen und Bestandsnetzinvestitionen orientieren,
- Bauunterbrechungen bis zum Vorliegen neuer Bedarfspläne vermeiden,
- Ergebnisse aus Nutzen-Kosten-Verhältnis, Umweltrisikoeinschätzung und Raumwirksamkeitsanalyse sowie Finanzierbarkeit im Sinne nachhaltiger Mobilität abwägen.

3.2.4 Konsequenzen für die Überarbeitung des BVWP '92

Ausgehend von den Investitionen der letzten Jahre für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, ergeben sich die Zielsetzungen für den neuen BVWP 2003 aus den Anforderungen an ein auch in Zukunft modernes und gut ausgebauten Verkehrssystem, das den Erfordernissen der Nachhaltigkeit gerecht wird, sowie dem Überarbeitungsauftrag des BVWP '92 aus den Koalitionsvereinbarungen aus den Jahren 1998 und 2002. Dem BVWP 2003 liegen folgende zentrale verkehrspolitische und gesellschaftliche Ziele zugrunde:

- Gewährleistung dauerhaft umweltgerechter Mobilität,
- Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland zur Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen,
- Förderung nachhaltiger Raum- und Siedlungsstrukturen,
- Schaffung fairer und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für Verkehrsteilnehmer und Allgemeinheit,
- Verringerung der Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und nicht erneuerbaren Ressourcen,
- Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen (vor allem CO₂),
- Förderung der europäischen Integration.

Das Zukunftsprogramm Mobilität (Beschluss des Bundeskabinetts vom 6. März 2002) basiert auf diesen Zielen und ist zentrale Grundlage des BVWP 2003; es weist folgende qualifizierte Schwerpunkte für die grundsätzliche Priorisierung von Vorhaben auf:

- Beseitigung von Verkehrsempässen (u. a. 1 100 km 6-streifiger Autobahnausbau, Schienennetzmodernisierung),
- Verkehrsentlastung und Steigerung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden durch den Bau von 300 Ortsumgehungen,
- Stärkung des maritimen Standortes durch Ausbau der Hinterlandanbindungen,
- Stärkung der Infrastruktur in Ostdeutschland,
- Erhöhung der Bestandsnetzinvestitionen,
- Unterstützung und Förderung moderner Verkehrstechnologien (Transrapid, Galileo).

3.2.5 Überprüfung geltender Bedarfspläne

Rechtsgrundlage für Investitionen in die Bundesschienenwege ist der seit dem 25. November 1993 geltende Bedarfsplan Schiene⁸, der zuletzt 1998 überprüft wurde⁹. Der aktuelle Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist am 1. Januar 1991 in Kraft getreten¹⁰ und wurde im Jahr 1996 zuletzt überprüft¹¹.

Der BVWP 2003 beinhaltet die gemäß § 4 Abs. 1 Bundes-schienenwegeausbaugesetz bzw. § 4 Abs. 1 Fernstraßenausbaugesetz jetzt turnusmäßig vorgeschriebenen Überprüfungen der aktuellen Bedarfspläne.

3.3 Verkehrsnachfrage und -prognosen

Für die Abschätzung der künftigen Verkehrsnachfrage werden koordinierte Gesamtverkehrsprognosen verwendet.¹² Hierzu wurden Prognosen der soziodemografischen Entwicklung in Deutschland und den benachbarten Staaten (Strukturdatenprognose) sowie Prognosen auf der Basis des Integrationsszenarios zum Personen- und Güterverkehr in regionaler Differenzierung erarbeitet. Sie wurden im Zusammenhang mit der Bewertung von Investitionsvorhaben weiter detailliert und auf einzelne Streckenabschnitte der jeweiligen Verkehrsnetze umgelegt. Einzelheiten sind im Verkehrsbericht 2000¹³ dargestellt und erläutert.

Die Verkehrsprognosen sind Eichgrößen für streckenspezifische Aussagen, mit deren Hilfe Infrastrukturengpässe und sich daraus ergebende Ausbauerfordernisse aufgezeigt werden. Die Prognosen bieten insoweit Entscheidungshilfen für

⁸ Anlage zum Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz) vom 15. November 1993, BGBl. I S. 1874, geändert durch Artikel 6 Abs. 135 des Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens vom 27. Dezember 1993, BGBl. I S. 2378.

⁹ Bericht des BMVBW vom 26. April 2000 an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages (Ausschussdrucksache Nr. 360).

¹⁰ Anlage zum Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz – FStrAbG) vom 30. Juni 1971, BGBl. I S. 873 in der Neufassung vom 15. November 1993, BGBl. I S. 1878.

¹¹ Bericht des BMV vom 11. Juni 1998 an den Ausschuss für Verkehr des Deutschen Bundestages (Ausschussdrucksache Nr. 988).

¹² Intraplan München, BVU Freiburg, Planco Essen, ifo München: Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrsplanung. Forschungsbericht im Auftrag des BMVBW 2001.

¹³ siehe Verkehrsbericht 2000 a. a. O., S. 58 ff.

die Verkehrspolitik und zeigen auf, wo steuernd oder flankierend eingegriffen werden sollte.

Engpässe im Schienennetz vermindern im Schienengüterverkehr die mögliche Transportleistung der Bahn. Um Verlagerungseffekte zugunsten der Schiene zu erreichen,

werden deshalb neben den im Rahmen des Integrations-szenarios beschriebenen fiskal-, ordnungs- und investitions-politischen Maßnahmen die in diesem Plan enthaltenen Investi-tionen in die Schieneninfrastruktur getätigt, damit deren Kapazität an das unter den Bedingungen des Integra-tionsszenarios erreichbare Marktpotenzial angepasst werden kann.

Tabelle 1

Grobeinschätzung der Verkehrsnachfrage für den BVWP 2003 (Marktpotenziale)

Verkehrsleistung im Personenverkehr					
	1997		Prognose 2015 ¹⁴		Änderung Verkehrsnachfrage 2015 / 1997 [%]
	Mrd. Pkm	Anteil [%]	Mrd. Pkm	Anteil [%]	
Eisenbahnverkehr	74	7,8	98	8,7	+ 32
Individualverkehr	750	79,6	873	77,3	+ 16
Luftverkehr	36	3,8	73	6,5	+ 103
Öffentlicher Straßenverkehr	83	8,8	86	7,6	+ 4
Insgesamt	943	100,0	1.130	100,0	+ 20
Verkehrsleistung im Güterverkehr					
	1997		Prognose 2015 ¹⁴		Änderung Verkehrsnachfrage 2015 / 1997 [%]
	Mrd. tkm	Anteil [%]	Mrd. tkm	Anteil [%]	
Eisenbahnverkehr	73	19,7	148	24,3	+ 103
Straßengüterfernverkehr	236	63,6	374	61,5	+ 58
Binnenschifffahrt	62	16,7	86	14,1	+ 39
Insgesamt	371	100,0	608	100,0	+ 64

¹⁴ Grobeinschätzung der Verkehrsnachfrage auf der Basis des Integrations-szenarios. Mit dem Integrations-szenario wird ein Ansatz verfolgt, der die nicht immer widerspruchsfreien ökonomischen, ökologischen und sozialen Anforderungen an die Verkehrspolitik so weit wie möglich in Übereinstimmung bringt. Verkehrsbericht 2000 a. a. O, S. 60.

3.4 Modernisierte Bewertungsmethodik und Projektbewertung

3.4.1 Gesamtwirtschaftliche Bewertung

Entscheidungen über Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes stützen sich seit Beginn der Bundesverkehrswegeplanung auf eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtungsweise. Das wichtigste Koordinierungselement neben den verkehrszweigübergreifenden Gesamtverkehrsprognosen für den Güter- und den Personenverkehr ist die nach einheitlichen Maßstäben zur Feststellung der Bauwürdigkeit und Dringlichkeit durchgeführte gesamtwirtschaftliche Bewertung geplanter („erwogener“) Schienen-, Straßen- und Wasserstraßenprojekte.

Alle für den BVWP 2003 definierten Aus- und Neubauprojekte sind einer einheitlichen Bewertung nach

- nutzen-kosten-analytischen,
- umwelt- und naturschutzfachlichen sowie
- raumordnerischen (einschließlich städtebaulichen)

Kriterien unterzogen worden.

Bei der Auswahl und der Festlegung der Dringlichkeit von Investitionen in Bundesschienenwege hat die Bahn darüber hinaus die betriebswirtschaftliche Rentabilität zu gewährleisten.

Mit Unterstützung zahlreicher wissenschaftlicher Institutionen hat in den letzten zwanzig Jahren – beginnend mit dem Bewertungsverfahren für den Bundesverkehrswegeplan 1985 und noch verstärkt mit den weiter verbesserten Verfahren für den BVWP '92, dem ersten gesamtdeutschen Bundesverkehrswegeplan – die Methodik der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahren für Verkehrswegeinvestitionen einen anerkannt hohen wissenschaftlichen und technischen Stand erreicht.

Modernisierungserfordernisse

Den Veränderungen gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und verkehrlicher Rahmenbedingungen sowie den neuesten wis-

senchaftlichen Erkenntnissen trägt die fortlaufende Forschung des BMVBW für die Bundesverkehrswegeplanung Rechnung, die sowohl Aktualisierungen und Modifikationen im Detail, als auch Verfahrensergänzungen und wesentliche Modernisierungen umfasst. Im Folgenden werden die für die Projektbewertungen umgesetzten bzw. angewandten Weiterentwicklungen des gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahrens für Verkehrswegeinvestitionen skizziert. Eine ausführlichere Beschreibung der Grundzüge der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik für den BVWP 2003 hat das BMVBW bereits veröffentlicht.¹⁵

3.4.2 Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse

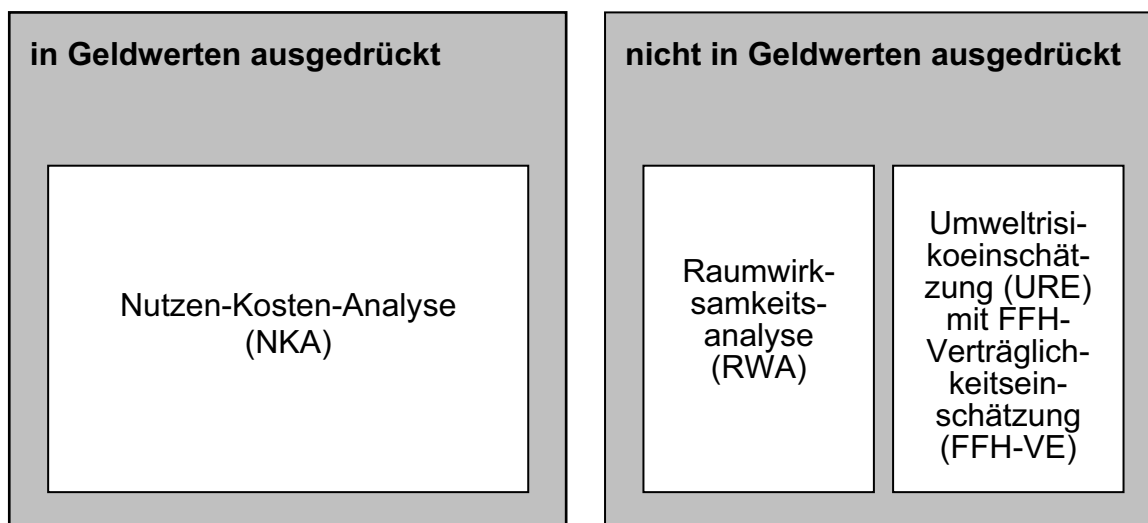
Die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) bleibt Kern der gesamtwirtschaftlichen Bewertungen für alle erwogenen Investitionsvorhaben in die Infrastruktur. Bei der NKA handelt es sich um ein Bewertungsverfahren, bei dem der Investition die daraus resultierenden Wirkungen gegenübergestellt werden. Hierbei werden die Wirkungen monetarisiert und als (i. d. R. positiver) Nutzen (bzw. als negativer Nutzen bei Kostenerhöhungen, d. h. negativen Wirkungen) dargestellt. Das standardisierte, verkehrsträgerübergreifend einheitliche Verfahren erfasst hierbei alle Wirkungsbereiche, die einen nennenswerten Einfluss auf das Bewertungsergebnis haben könnten. Die Nutzenkomponenten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Senkung der Beförderungskosten,
- Erhaltung der Verkehrswege,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Verbesserung der Erreichbarkeit,
- Positive räumliche Wirkungen,
- Entlastung der Umwelt,

¹⁵ BMVBW: „Bundesverkehrswegeplan 2003. Grundzüge der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik“ vom Februar 2002.

Abbildung 1

Projektbewertung im BVWP (schematisch)



- Berücksichtigung des induzierten Verkehrs,
- Verbesserung der Anbindung von See- und Flughäfen.

Diesen Nutzenkomponenten werden die Investitionskosten gegenübergestellt. Die Ergebnisdarstellung erfolgt als Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV). Wenn dieser Quotient aus Nutzen und Kosten größer als 1 ist, liegt damit ein Indiz für die Wirtschaftlichkeit des erwogenen Vorhabens aus volkswirtschaftlicher Sicht vor. Die Höhe des NKV wird – analog zur Verfahrensweise bei den bisherigen Bundesverkehrswegeplänen – als wesentliches Entscheidungskriterium für die Einordnung der bewerteten Projekte in die Dringlichkeitsstufen herangezogen.

3.4.3 Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung: Umweltrisiko- und FFH-Verträglichkeitseinschätzung

Beim BVWP 2003 spielen Qualität und Quantität, aber auch die Gewichtung der umwelt- und naturschutzfachlichen Belange im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten eine wichtigere Rolle als in der Vergangenheit. Die Umweltrisikoeinschätzung (URE) mit der FFH-Verträglichkeitseinschätzung (FFH-VE) ergänzt das Bewertungsverfahren um die qualitative Beurteilung von raumbezogenen Umweltrisiken und möglichen Konflikten des erwogenen Projektes, soweit Umweltauswirkungen nicht bereits monetarisiert im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse berücksichtigt werden.

Bei allen Straßenprojekten erfolgt nach einer Vorabuntersuchung (Früherkennungssystem zur Auswahl ökologisch problematischer Projekte durch das Bundesamt für Naturschutz) eine URE bzw. FFH-VE unabhängig von der Größe des Vorhabens, falls mit einer naturschutzfachlichen Konflikthäufung zu rechnen ist. Bei Schienenprojekten ist wegen ihrer Größe nahezu immer eine URE bzw. FFH-VE erforderlich. Bei Wasserstraßenprojekten wird wegen deren Besonderheiten grundsätzlich eine Einzelfalluntersuchung durchgeführt.

Neu bei der URE ist eine methodisch vergleichbare Anwendung für alle Verkehrsträger, die stärkere Berücksichtigung auch von Kulturlandschaften und hoch empfindlichen Gebieten sowie von unzerschnittenen verkehrssarmen Räumen. Sie differenziert nach umwelt- und naturschutzrelevanten Risiken. Die Ergebnisse der URE werden formalisiert in einer Skala von 1 bis 5 aufbereitet:

- 1 = sehr geringes Umweltrisiko,
- 2 = geringes Umweltrisiko,
- 3 = mittleres Umweltrisiko,
- 4 = hohes Umweltrisiko,
- 5 = sehr hohes Umweltrisiko.

Die Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) und die besonderen Schutzgebiete (EU-Vogelschutzgebiete) sind Bestandteil des kohärenten europäischen ökologischen Schutzgebietsnetzes „Natura 2000“ (kurz: Natura-2000-Gebiete). Sie haben aufgrund der sich aus den Richtlinien 92/43/EWG („FFH-Richtlinie“)¹⁶ und 79/409/EWG („Europäische Vogelschutz-Richtlinie“)¹⁷ ergebenden nationalen Verpflichtungen eine herausragende Bedeutung. Mit der FFH-VE wird die mögliche erhebliche

Beeinträchtigung von Natura-2000-Gebieten ermittelt und das Ergebnis im Rahmen der Projektbewertung und Prioritätensetzung der BVWP angemessen einbezogen. Da es mittlerweile zur gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gehört, dass für potenzielle FFH-Gebiete auch ohne förmliche Unterschutzstellung bereits der Schutz der FFH-RL zu beachten ist, werden alle im fortgeschrittenen Meldeprozess der Länder befindlichen Gebiete in die URE bzw. FFH-VE einbezogen.

Um die frühzeitige und angemessene Berücksichtigung möglicher Konflikte mit dem europäischen Naturschutz im BVWP 2003 zu gewährleisten, wird neben der fünfstufigen Einschätzung des Umweltrisikos ergänzend auch eine FFH-VE durchgeführt. Die Bezugsgebiete der FFH-VE sind die gemeldeten und zur Meldung vorgesehenen FFH-Gebietsvorschläge und europäischen Vogelschutzgebiete sowie solche, bei denen anzunehmen ist, dass sie den Kriterien der zugrunde liegenden europäischen Naturschutzrichtlinie, hier im besonderen der EU-Vogelschutzrichtlinie, entsprechen. Aufgrund der Rechtsprechung des EuGH werden „faktische“ Vogelschutzgebiete vorsorglich im Sinne der FFH-Bestimmungen in die FFH-VE einbezogen.¹⁸

Eine abschließende Entscheidung, ob eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne der FFH-RL vorliegt oder nicht, kann auch aus Maßstabsgründen und aus Gründen des Planungsstandes nicht mit Sicherheit getroffen werden. Daher wird die Formulierung „unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigung“ eines Natura-2000-Gebietes als schärfstes Urteil der Projektbewertung abgegrenzt von dem Urteil „erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen“. Die Ergebnisse der FFH-VE werden formal in einer Skala von 1 bis 3 aufbereitet:

- 1 = erhebliche Beeinträchtigung ist ausgeschlossen,
- 2 = erhebliche Beeinträchtigung ist nicht ausgeschlossen,
- 3 = erhebliche Beeinträchtigung ist unvermeidbar.

Eine frühzeitige Einschätzung umwelt- und naturschutzfachlicher Konflikte bereits auf der Generalplanungsebene des BVWP leistet einen wichtigen Beitrag, die verfahrensmäßigen Risiken eines Projektes zu minimieren. Dies bedeutet, dass die FFH-Verträglichkeitseinschätzung (FFH-VE) auf der Ebene der Bundesverkehrswegeplanung andere Inhalte zum Gegenstand hat als die formelle FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) auf der Ebene der Linienbestimmung oder der Planfeststellung; sie ersetzt daher in keinem

¹⁶ Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen (ABl. EG Nr. L 206/7ff vom 22. Juli 1992), zuletzt geändert durch die Richtlinie 97/62/EG des Rates vom 27. Oktober 1997 (ABl. EG Nr. L 305/42ff vom 8. November 1997).

¹⁷ Richtlinie 79/409/EWG vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten.

¹⁸ In der Urteilsbegründung „Basses Corbières“ hat der EuGH im Jahre 2000 bestätigt, dass das Inventory of Important Bird Areas in the European Community von 1989 (kurz: IBA-Liste) trotz seiner rechtlichen Unverbindlichkeit als wissenschaftliches Beweismittel gilt für die Beurteilung der Frage, ob ein Mitgliedstaat seiner Verpflichtung, die zahlen- und flächenmäßig für die Erhaltung der geschützten Arten geeignetsten Gebiete zu benennen und zu besonderen Schutzgebieten zu erklären, nachkommt.

Fall eine weitergehende ggf. erforderliche FFH-VP im nachfolgenden Planungsprozess.

Das Ergebnis der FFH-VE kann diesbezüglich vor allen Dingen als Indiz dahin gehend verstanden werden, ob in der weiteren Planung eine FFH-VP unumgänglich sein wird und inwieweit die Projektdurchführung möglicherweise mit deutlich erhöhten Kosten für die Vermeidung von Beeinträchtigungen bzw. Sicherung des Netzzusammenhangs von Natura 2000 verbunden sein wird. Erst wenn die spätere FFH-VP konkret die „erhebliche Beeinträchtigung“ des Natura-2000-Gebietes „in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen“ bestätigt, ist im Rahmen der Linienbestimmung bzw. Projektzulassung über Maßnahmen der Schadensbegrenzung oder die Unzulässigkeitsfeststellung des Projekts zu entscheiden.

3.4.4 CO₂: Abschätzung der umweltbezogenen Wirkungen des BVWP 2003

Die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors wachsen im Laissez-faire-Szenario¹⁹ (mit Einführung der Lkw-Maut in der aktuell beschlossenen Größenordnung) bis 2015 um 17% gegenüber dem Bezugsjahr 1997. Dieser Zuwachs kann unter den in einem „Integrationszenario einschließlich Infrastrukturinvestitionen BVWP 2003“ unterstellten ordnungspolitischen Rahmenbedingungen und investiven Vorhaben auf 11% gedämpft werden.

Im „Integrationszenario einschließlich Infrastrukturinvestitionen BVWP 2003“ wurden neben dem Integrationszenario (siehe Fußnote zu Tabelle 1) alle Vorhaben des Vor-

¹⁹ siehe Verkehrsbericht 2000 a.a.O; im Laissez-faire-Szenario wird unterstellt, dass die Bundesregierung keine verkehrspolitischen Maßnahmen zur Veränderung des Status quo ergreift.

dringlichen Bedarfs mit ihren Auswirkungen auf die CO₂-Emissionen berücksichtigt.

Es wird deutlich, dass auch durch umfangreiche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur keine nachhaltige Senkung der CO₂-Emissionen erreicht werden kann. Andererseits sind im Verkehrssektor erhebliche Steigerungen der Verkehrs- bzw. Transportleistungen zu erwarten. Während die Transportleistungen im Güterverkehr gegenüber 1997 bis zum Jahr 2015 um 64% steigen, nehmen die CO₂-Emissionen im Integrationszenario um nur 26% zu. Im Personenverkehr erhöhen sich im Integrationszenario die CO₂-Emissionen um lediglich 4%, während die Verkehrsleistungen in der Summe über alle Verkehrsmittel bis zum Jahr 2015 gegenüber 1997 um 20% steigen. Die CO₂-Emissionen steigen also im Vergleich wesentlich geringer als die Verkehrsleistungen, wenn das Integrationszenario zugrunde gelegt wird.

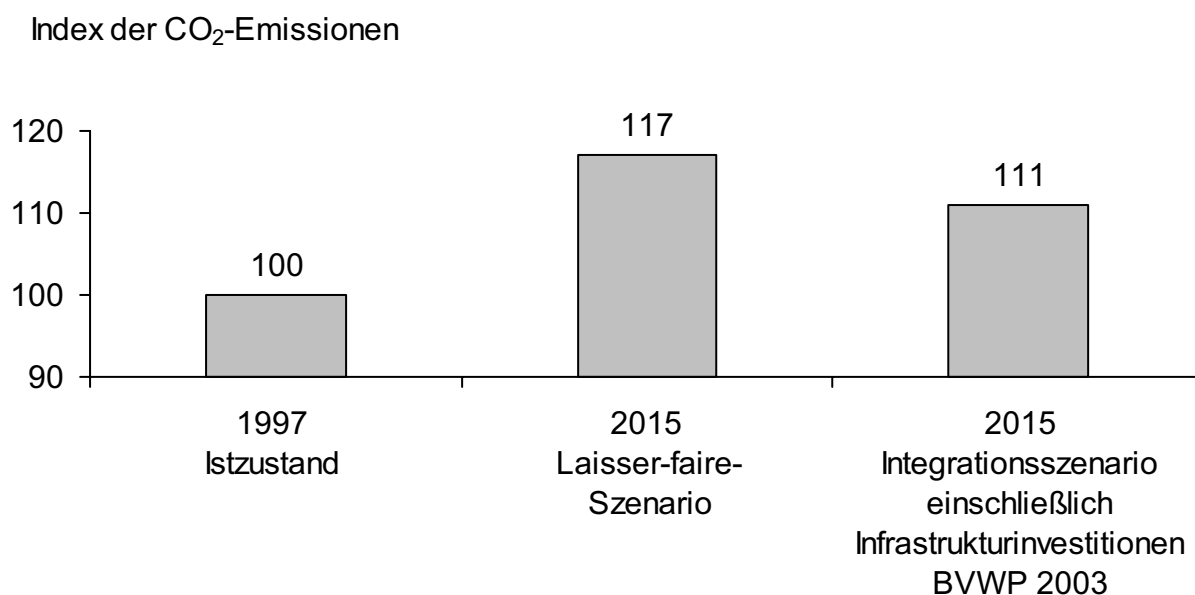
Vor dem Hintergrund der steigenden Verkehrsnachfrage führen die ordnungs- und fiskalpolitischen Maßnahmen des Integrationszenarios sowie ferner die investiven Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs im BVWP 2003 zu einer signifikanten Reduktion der CO₂-Emissionen im Vergleich zum Laissez-faire-Szenario.

3.4.5 Raumordnerische Beurteilung: Raumwirksamkeitsanalyse

Die Aspekte der Raumordnung werden – soweit sie nicht in der NKA erfassbar sind – im modernisierten Verfahren als eigenständige Bewertungskomponente „Raumwirksamkeitsanalyse“ (RWA) mit nachvollziehbaren Kriterien erfasst. Die zentralen Anforderungen und Ziele der Raumordnung werden im BVWP 2003 durch Ermittlung projektbezogener raumwirksamer Beiträge in den Zielbereichen „Verteilungs- und Entwicklungsziele“ (Zielbereich 1)

Abbildung 2

Entwicklung der CO₂-Emissionen im Vergleich zu den Verkehrsleistungen zwischen 1997 und 2015



sowie „Entlastungs- und Verlagerungsziele“ (Zielbereich 2) umgesetzt.

Verteilungs- und Entwicklungsziele

Gestützt auf das Verfassungsgebot zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse fordert das Raumordnungsgesetz²⁰ eine flächendeckende Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung mit technischer Infrastruktur und ausgeglichene infrastrukturelle Verhältnisse in den Teilräumen. Als Entwicklungsziele formuliert das Gesetz, dass Standortvoraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung zu schaffen sind, eine gute Erreichbarkeit aller Teilräume untereinander sicherzustellen ist und zur Verbesserung der Standortbedingungen die wirtschaftsnahe Infrastruktur auszubauen ist.

Entlastungs- und Verlagerungsziele

In Übereinstimmung mit dem „Handlungskonzept zur Entlastung der verkehrlich hoch belasteten Räume vom Kfz-Verkehr“ der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 3. Juni 1997 verlangt das novellierte Raumordnungsgesetz, dass in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße verbessert werden sollen. Darüber hinaus sollen Infrastrukturmaßnahmen des Bundes auch der lokalen Entlastung bebauter Bereiche und der dort lebenden Menschen dienen. Dementsprechend integriert die Raumwirksamkeitsanalyse auch die Auswirkungen eines Straßenprojektes auf die Stadtqualität (Entlastungen im lokalen Bereich = Städtebauliche Effekte im BVWP '92).

Die Bewertung des Beitrages zu Verteilungs- und Entwicklungszielen berücksichtigt Erreichbarkeitsdefizite zwischen zentralen Orten auf Grundlage des Bundesfernstraßennetzes 2015 sowie die heutige Strukturschwäche der jeweils miteinander verbundenen Regionen. Hierbei werden die Effekte auf raumordnerisch relevante Relationen nur dann einbezogen, wenn die projektbedingt erzielbaren Reisezeitverbesserungen einen bestimmten Schwellenwert überschreiten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bedeutende Investitionen des Bundes in die Bundesverkehrswege bis 2015 nach den Kriterien der Raumwirksamkeitsanalyse zur Beseitigung heute bestehender Defizite führen.

Die Entlastungs- und Verlagerungsziele beinhalten sowohl die angestrebte Entlastung verkehrlich hoch belasteter Räume und Korridore als auch lokale Entlastungswirkungen in bebauten Bereichen. Bewertungsmaßstab für die großräumigen Effekte ist das Ausmaß projektinduzierter Verkehrsverlagerungen von der Straße auf Schiene und Wasserstraße in vorab definierten hoch belasteten Fernverkehrskorridoren und Regionen. Entlastungswirkungen im lokalen Bereich werden über ein städtebauliches Nutzenpotenzial quantifiziert.

Die Ergebnisse für die beiden Zielbereiche der RWA werden formalisiert in einer Skala von 1 bis 5 dargestellt (1 = geringe raumordnerische Bedeutung, 5 = herausragende raumordnerische Bedeutung).

²⁰ Raumordnungsgesetz (ROG) vom 18. August 1997, BGBl. I S. 2081.

3.4.6 Prinzipien der Einstufung neu zu bewertender Projekte in Dringlichkeitsstufen

Beurteilungskriterien des gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahrens sind neben dem Nutzen-Kosten-Verhältnis die Ergebnisse der Raumwirksamkeitsanalyse und der Umweltrisiko- sowie FFH-Verträglichkeitseinschätzung. Für die Einteilung der Projekte in die Dringlichkeitsstufen „Vordringlicher Bedarf“ (VB) sowie „Weiterer Bedarf“ (WB) ist die wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit die Grundlage, über die das NKV Aufschluss gibt.

3.4.6.1 Nutzen-Kosten-Verhältnis

Unter Beachtung der im Investitionszeitraum für disponible Aus- und Neubauprojekte zur Verfügung stehenden Investitionsmittel (Budget) werden im Regelfall bis zur Ausschöpfung der Budgets der einzelnen Verkehrsträger Projekte entsprechend der Höhe ihres NKV für die Dringlichkeitsstufen VB vorgesehen. Innerhalb der Verkehrsträger variiert der Wert des NKV zur Einstufung neuer Vorhaben in die Dringlichkeitsstufen VB und WB mit großen Bandbreiten auch aufgrund der zu berücksichtigenden, unterschiedlichen Planungsstände der Projekte sowie netzkonzepzioneller Erfordernisse. Hinzu kommt die Aufnahme von Projekten insbesondere aus strukturpolitischen Gründen (Raumwirksamkeitsanalyse, siehe Kapitel 3.4.6.3) in die Kategorie „Neue Vorhaben“ des Vordringlichen Bedarfs. Daher lassen sich feste Werte für die Einstufung von neuen Vorhaben in den VB nicht angeben.

Im Ergebnis haben mehr als 40 % der Schienenprojekte ein NKV >3, weitere 35 % ein NKV zwischen 2 und 3. Bei der Straße und bei der Wasserstraße liegt das NKV bei fast 70 % der Projekte über 3.

Beim Verkehrsträger Straße ergibt sich der Länderanteil am VB aus den laufenden und fest disponierten Vorhaben sowie den neuen Vorhaben, bezogen auf das Investitionsvolumen 2001 bis 2015 für Hauptbautitel (HBT).

Voraussichtlich bis 2015 nicht finanzierbare, aber volkswirtschaftlich rentable Projekte (NKV >1) werden der Dringlichkeitsstufe WB zugeordnet. Projekte mit einem NKV <1 werden nicht weiterverfolgt.

3.4.6.2 Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung

Für die Einstufung in den VB sind solche bewerteten Projekte als kritisch zu betrachten, die eine Einstufung „sehr hohes Umweltrisiko“ (URE = 5) und/oder „erhebliche Beeinträchtigung unvermeidbar“ im Sinne des § 34 Bundesnaturschutzgesetz²¹ (FFH-VE = 3) aufweisen. Soweit bei diesen Projekten noch kein Nachweis zur möglichen Lösung der umwelt- und naturschutzfachlichen Probleme vorliegt bzw. noch keine Umweltverträglichkeitsstudie und/oder FFH-Verträglichkeitsprüfung erarbeitet wurde, erhalten sie ergänzende Hinweise zur umwelt- und naturschutzfachlichen Problematik für den weiteren Planungsverlauf.

²¹ Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) in der Neufassung vom 25. März 2002, BGBl. I S. 1193.

Dies betrifft Projekte mit

- sehr hohem Umweltrisiko (URE = 5): Die Beeinträchtigungen der Umwelt, wie sie nach den Ergebnissen der URE hervorgerufen werden können, sind im weiteren Planungsverlauf zu untersuchen und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben zu behandeln und/oder
- unvermeidbarer erheblicher Beeinträchtigung (FFH-VE = 3): Im weiteren Planungsverlauf wird eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt, um eine FFH-verträgliche Ausgestaltung des Projekts (vgl. § 34 BNatSchG) zu entwickeln.

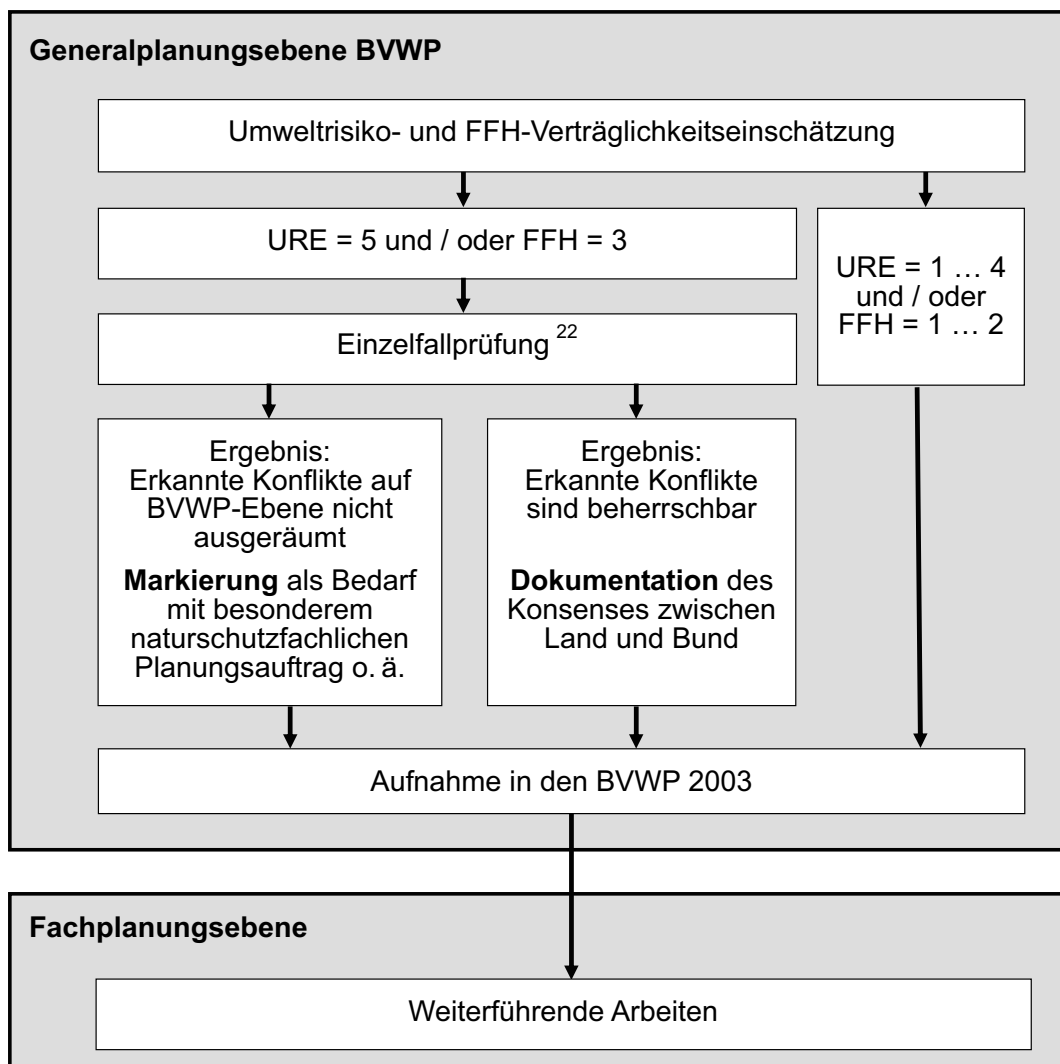
Bei Straßenprojekten gilt darüber hinaus Folgendes:

Bei den besonders gekennzeichneten Projekten ist die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfach-

liche Problematik abzuarbeiten. Für diese Projekte besteht ein umfassender Planungsauftrag. Dabei wird auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können. Über dieses Ergebnis berichtet das BMVBW dem Deutschen Bundestag so rechtzeitig, dass dieser das Ergebnis bei der Einstellung der Projekte in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt berücksichtigen kann. Erst mit der Einstellung der Projekte dieser Kategorie in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt und durch die im Bedarfsplan enthaltene gesetzliche Fiktion werden sie zu Projekten des Vordringlichen Bedarfs, weil für ihre Verkehrsbeziehung ein Ausbaubedarf i. S. des FStrAbG festgestellt ist.

Abbildung 3

Ablaufschema Umweltrisiko- und FFH-Verträglichkeitseinschätzung



²² Einzelfallprüfung gemeinsam mit Land, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU), Bundesamt für Naturschutz (BfN) bzw. Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG).

3.4.6.3 Raumwirksamkeitsanalyse

Prädikatsprojekte

Für die aufgrund des NKV-Wertes in der Dringlichkeitsstufe Vordringlicher Bedarf enthaltenen Straßenprojekte mit hoher, sehr hoher bzw. herausragender RWA-Bewertung – sog. Prädikatsprojekte – wird den Ländern empfohlen, diese aufgrund ihrer raumordnerischen Bedeutung bei der zukünftigen Abarbeitung des Bedarfsplans bzw. der auf den Bedarfsplänen aufbauenden mittelfristigen Bauprogramme möglichst vorrangig zu realisieren. Solche Projekte haben ein Mittelvolumen von rund 6,5 Mrd. Euro.

RWA-Pool-Projekte

Zusätzlich wird ein „Pool“ mit einem Mittelvolumen von knapp 1,5 Mrd. Euro für Aus- und Neubau von Straßenprojekten gebildet, die aufgrund ihrer Bewertungen aus raumordnerischer Sicht des BMVBW zusätzlich Bestandteil des neuen Vordringlichen Bedarfs sein sollten. Diese Projekte erfüllen bestimmte Mindestkriterien hinsichtlich NKV, RWA-Bewertung und Projektkosten. Mit diesem Verfahren wird sichergestellt, dass raumordnerische Anforderungen an erwogene Verkehrsweginvestitionen im BVWP 2003 einen eigenständigen und hohen Stellenwert erhalten. Damit werden Straßenprojekte zusätzlich in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen, die sich nicht alleine aus volkswirtschaftlichen Rentabilitätsgesichtspunkten begründen, sondern vielmehr dazu dienen, strukturschwachen und schlecht erreichbaren Regionen Chancen auf eine prosperierende Wirtschaftsentwicklung zu ermöglichen oder aber Städten mit hoch belasteten Ortsdurchfahrten durch Verkehrsentlastungen städtebauliche Entwicklungschancen zu geben. Auf die neuen Bundesländer entfallen rund 60% der Mittel des Pools.

Bei Schienenprojekten haben die Untersuchungen ergeben, dass volkswirtschaftlich sowie betriebswirtschaftlich (DB AG) positiv bewertete Projekte überwiegend auch aus raumordnerischer Sicht positiv beurteilt werden und damit Bestandteil des Vordringlichen Bedarfs werden.

Die Untersuchung raumordnerisch relevanter Verlagerungswirkungen von der Straße auf die Wasserstraße in hoch belasteten Korridoren und Regionen hat keine notwendige Präferenzierung von Wasserstraßenprojekten aus raumordnerischer Sicht ergeben.

3.4.6.4 Berücksichtigung von verkehrlichen Interdependenzen

Verkehrliche Interdependenzen treten z. B. auf bei

- erwogenen Projekten zweier verschiedener Verkehrsträger mit vergleichbaren Verkehrsbeziehungen (Schiene und Bundesfernstraße, aber auch Schiene und Wasserstraße),
- gleichzeitig erwogenem Ausbau eines Verkehrsträgers (z. B. Ausbau einer Bundesfernstraße und Neubau einer Ortsumgehung oder einer Neubaustrecke und einer Ausbaustrecke mit jeweils vergleichbaren Verkehrsbeziehungen),
- mehreren Ortsumgehungen im Zuge einer Bundesstraße.

Bedeutsame verkehrsträgerübergreifende Verlagerungseffekte werden systematisch bei allen Verkehrsträgern er-

fasst und im Rahmen der NKA bei der Projektbewertung berücksichtigt. Die Ergebnisse der wechselseitigen Wirkungen von einander ergänzenden oder konkurrierenden Projekten werden ebenfalls nutzen-kosten-analytisch erfasst und unterstützen so die Auswahl der bestgeeigneten Vorhaben für den Vordringlichen Bedarf.

3.4.7 Abwägung und Vertiefung auf den nachfolgenden Planungsstufen

Bei der Entscheidung über Verkehrswegeplanungen stehen in der Regel mehrere hochrangige Ziele untereinander in Konflikt. Ausgewogene Lösungen erfordern eine Interessenabwägung, in die alle berührten Belange einzubeziehen sind. Die Prüfung und Abwägung erfolgt stufenweise, mit jeweils höherem Konkretisierungsgrad auf den nachfolgenden Planungsebenen.

Die Generalplanungsebene der Bundesverkehrswegeplanung schließt ab mit der politischen Entscheidung darüber, ob ein nach Netzverknüpfung, Ausbautyp und Investitionskosten beschriebenes Projekt planerisch weiterzuverfolgen ist und nachfolgende Schritte zu seiner Realisierung einzuleiten sind. Die Planung kann auf dieser Stufe nur generell sein. Die anschließenden Planungsstufen der

- Raumordnung, Linienbestimmung (ggf.) sowie der
- Planfeststellung

werden nach den gesetzlichen Vorschriften entsprechend Bundes- und Landesrecht sowie den darin festgelegten Zuständigkeiten durchgeführt.

Der Bundesverkehrswegeplan kann deshalb Entscheidungen auf den nachfolgenden Planungsstufen nicht vorwegnehmen oder ersetzen. Er kann also weder eine konkrete Linie festlegen noch über weitergehende Details entscheiden. Die Generalplanungsebene entscheidet somit, *ob* der verkehrliche Bedarf für ein Projekt vorhanden ist und nicht, *wie* ein Projekt realisiert werden soll. Einen Ausschluss von Projekten auf dieser Ebene aufgrund von vorerst nur anzunehmenden Konflikten, für die aber erst später eindeutige Erkenntnisse vorliegen, ist daher aus fachlichen Gründen nicht möglich.

4 Vernetztes Verkehrssystem für das 21. Jahrhundert

Mobilität ist ein entscheidender Standortfaktor moderner Industrienationen: Sie ermöglicht ungehinderten Warenaustausch und persönliche Bewegungsfreiheit. Die Voraussetzungen sind intakte, leistungsfähige und integrierte Verkehrswege. Ausbau und Erhalt der Infrastruktur sind daher von zentraler Bedeutung für einen starken und dynamischen Wirtschaftsstandort Deutschland sowie Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung. Wirtschaftswachstum bedeutet aber auch Verkehrswachstum. Daher bedarf das Verkehrssystem einer ständigen Anpassung an die gestiegenen Mobilitätsbedürfnisse. Der Aus- und Neubau der Verkehrswege verfolgt zwei wesentliche Ziele: Die Beseitigung von Verkehrsengpässen und die Erschließung strukturschwacher Regionen.

Der BVWP 2003 schafft die Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland. Damit weist er den Weg in ein Verkehrssystem, das den Erfordernissen des 21. Jahrhun-

derts gerecht wird. Die Aufgabe der Verkehrspolitik besteht darin, das Verkehrssystem als Ganzes zu stärken. Dieses Ziel verfolgt auch der BVWP 2003. Seine Schwerpunkte sind:

- Stärkung der deutschen Verkehrsinfrastruktur in einem größer werdenden Europa,
- Bau leistungsfähiger Verkehrswege in den neuen Bundesländern,
- Vernetzung der Verkehrsträger zu einem integrierten Verkehrssystem,
- Gezielte Engpassbeseitigung im Verkehrssystem,
- Verstärkter Bau von Ortsumgehungen,
- Förderung moderner Verkehrstechnologien.

4.1 Stärkung der Verkehrsinfrastruktur in einem größer werdenden Europa

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für Deutschland ist angesichts der dynamischen Entwicklung der Wirtschafts- und Handelsbeziehungen innerhalb der EU unverzichtbar. Ein wichtiger Gesichtspunkt ist dabei der Ausbau der europäischen Verkehrswege zu einem grenzüberschreitenden Netzwerk.

Mit den TEN-V-Leitlinien wurde ein Orientierungsrahmen für den Auf- und Ausbau der international bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur in der EU bis zum Jahr 2010 geschaffen. Dabei richtet sich die Realisierung einzelner Projekte nach den nationalen Möglichkeiten und Prioritätensetzungen. Es gibt daher eine enge Verzahnung zwischen den TEN-V-Leitlinien und dem BVWP. Mit der Bundesverkehrswegeplanung hat die Bundesregierung wertvolle Erkenntnisse gesammelt, die sie in die Fortschreibung der TEN-V-Leitlinien einbringen wird, um weiterhin die Übereinstimmung von BVWP 2003 und TEN zu erhalten. In diesem Zusammenhang werden zum Beispiel auch die bilateralen Gespräche zwischen Deutschland und Dänemark im Hinblick auf eine feste Fehmarnbelt-Querung fortgesetzt.

Durch den Ausbau der B 207 zur BAB A 1 sowie durch den Ausbau der Schienenstrecken Hamburg—Lübeck und Neumünster—Bad Oldesloe werden langfristig die Voraussetzungen für die Bewältigung der Verkehrsströme zwischen Deutschland und Skandinavien geschaffen. Vergleichbare Bedeutung haben die Pläne zum Ausbau der Schieneninfrastruktur für den die Alpen querenden Verkehr, indem die Zulaufstrecken in Deutschland zu einem Brenner-Basistunnel (z. B. ABS München—Rosenheim—Kiefersfelden) und zur Neuen Alpentransversalen (NEAT) in der Schweiz (z. B. NBS/ABS Karlsruhe—Basel) im Einklang mit der Verkehrsentwicklung ausgebaut werden. Mit den Basistunneln werden die Voraussetzungen geschaffen, dass ein Großteil des die Alpen querenden Güterverkehrs mit der Bahn transportiert werden kann.

Die Erweiterung der EU nach Osten wird zu einem höheren grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr zwischen den beteiligten Staaten führen. Der daraus resultierende Bedarf für den Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur in den Beitrittsländern wurde im Rahmen eines europäischen Bewertungsverfahrens ermittelt (Transport Infrastructure Needs Assessment – TINA). Die Ergebnisse dieser Bewertung finden auch Eingang in die Bundesverkehrswegeplanung. Der neue BVWP greift die Ausbau- und Modernisierungserfordernisse aus der EU-Osterweiterung auf.

Über die Osterweiterung der EU hinaus bilden Paneuropäische Verkehrskorridore das Rückgrat der Einbindung von Mittel- und Osteuropa in das transeuropäische Verkehrsnetz. In Fortführung der großen Verkehrsachsen in Ost-West-Ausrichtung zu den Beitrittsstaaten und darüber hinaus kommt den Korridoren eine zentrale Rolle zu, die Verkehrsbeziehungen mit Deutschland betreffen. Diese Paneuropäischen Verkehrskorridore und die Erweiterung der EU nach Osten werden durch eine Reihe von Projekten des Vordringlichen Bedarfs im BVWP 2003 konkret unterstützt. Neben den nachfolgend genannten Projekten sind weitere Maßnahmen im Zuge der EU-Osterweiterung von Bedeutung.

Tabelle 2

Projekte EU-Osterweiterung

Verkehrsträger	Projekt
Bundesschienenwege	ABS Berlin—Frankfurt/Oder—Grenze D / PL (Ausbau für 160 km/h)
	ABS Hoyerswerda—Horka—Grenze D / PL (2-gleisiger Ausbau für 120 km/h, Elektrifizierung)
	ABS Dresden—Görlitz—Grenze D / PL (Ausbau für 120 bis 160 km/h)
	ABS Berlin—Görlitz (Elektrifizierung Cottbus—Görlitz; 2-gleisiger Ausbau Lübbenau—Cottbus, $v_{max} = 160$ km/h)
	ABS Berlin—Dresden (Ausbau für 200 km/h)
	ABS Dresden—Grenze D / CZ (4-gleisiger Ausbau Dresden—Pirna, Anpassung Neitech Pirna—Grenze)

noch Tabelle 2

Verkehrsträger	Projekt
	ABS Nürnberg—Marktredwitz—Reichenbach (Vogtl.) / Grenze D / CZ (Elektrifizierung, Anpassung Neitech Marktredwitz—Grenze)
	ABS Berlin—Angermünde—Grenze D / PL (—Stettin)
Bundesfernstraßen	A 6 (Amberg—Pfreimd) A 17 (Dresden (A 4)—Grenze D / CZ) A 20 (Stade (A 26)—Stettin (A 11)) B 11 (OU Bayerisch Eisenstein, Schweinhütt, Regen) B 20 / B 85 A 6—A 93 Furth i. W. B 95 (OU Thum, Ehrenfriedersdorf, Burkhardtsdorf) B 112 (OU Frankfurt/Oder, OU Guben, OU Eisenhüttenstadt) B 158n (B 167—Bgr. D/Pl mit Grenzübergang) B 166 (OU Schwedt mit Grenzübergang) B 167 (A 11—B 167—Grenze D / PL) B 174 (Verlegung Chemnitz—Gornau, OU Marienberg) B 178 (A 4—Grenze D / PL / CZ) B 303n (A 93—Schirnding)
Bundeswasserstraßen	Oder-Havel-Wasserstraße und Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße Mittellandkanal / Elbe-Havel-Kanal / Untere Havel-Wasserstraße / Berliner Wasserstraßen (VDE Nr. 17) Donau (Ausbau Straubing—Vilshofen, flussregelnde Maßnahmen gemäß Variante A)

4.2 Bau leistungsfähiger Verkehrswege in den neuen Bundesländern

Die Entwicklung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur hat hohe Bedeutung für den Aufbau Ost. Bis zum Jahr 1990 waren die Verkehrssysteme Ost- und Westdeutschlands in erster Linie auf die Nord-Süd-Relationen ausgerichtet. Deshalb musste der Schwerpunkt der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur darin liegen, die innerdeutschen Ost-West-Relationen bei Schiene, Straße und Wasserstraße wieder herzustellen bzw. leistungsgerecht auszubauen. Den

Schwerpunkt der Investitionen bildeten die 17 „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ (VDE). Viele Projekte sind bereits in Betrieb, andere sind noch im Bau. Damit konnten die wesentlichen Lücken im innerdeutschen Verkehrsweernetz geschlossen und ein Teil des Nachholbedarfs zur Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur der neuen Bundesländer realisiert werden.

Mit dem Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur vom Mai 1999 in Höhe von 3 Mrd. Euro konnte erstmalig in Deutschland der Europäische Fonds für Regionale Entwicklung

(EFRE) für die Förderung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben des Bundes genutzt werden.

Diese Kofinanzierung aus EU-Strukturfondsmitteln in Höhe von rund 1,5 Mrd. Euro kommt ausschließlich den neuen Bundesländern (ohne Berlin) zugute, mit denen die Projektvorschläge abgestimmt worden sind.

Straße und Schiene bilden schon heute ein gut funktionierendes Rückgrat für die Entwicklung der ostdeutschen Wirtschaft und eine gute Voraussetzung für die Aufnahme neuer Verkehrsströme, die sich auch mit der EU-Osterweiterung verbinden. Infrastruktur ist auch ein Hebel für wirtschaftliche Entwicklung dort, wo Strukturpolitik erforderlich ist.

Mit den VDE ist das Aufbauwerk nicht abgeschlossen, es besteht weiterhin ein teilungsbedingter Nachholbedarf. Der BVWP 2003 steht am Beginn der zweiten Hälfte des Aufbauprozesses und bestimmt die weiteren Ziele und Aufgaben. Jetzt rückt der Bau von Ortsumgehungen stärker in den Mittelpunkt für den Aufbau Ost. Die großen Verkehrsnetze entfalten ihre Wirksamkeit erst dann, wenn sie mit einer Verkehrsbeschleunigung in der Fläche einhergehen. Zusätzlich wird die Verkehrsinfrastruktur aber auch durch weitere Großprojekte vervollständigt werden, u. a. durch die Verlängerung der A 14 von Magdeburg nach Schwerin, den Bau der A 71 von Erfurt nach Sömmerda und den Bau der A 72 von Chemnitz nach Leipzig. Aus diesem Grund wird der ostdeutsche Anteil an den nicht zu den VDE gehörenden Teilen des BVWP gegenüber 1992 um 3,3% erhöht. Damit wird ein verlässliches Signal für den Aufbau Ost, an die ostdeutsche Wirtschaft und an Investoren gegeben.

Im Rahmen der EU-Osterweiterung wird der direkte Schienenverkehr von Berlin zur Insel Usedom mit Weiterführung nach Swinoujście (Swinemünde) eine steigende verkehrliche Bedeutung erfahren. In diesem Zusammenhang nimmt die Brücke über das Oderhaff eine Schlüsselfunktion ein. Die Reaktivierung der Schienenstrecke kann zur Steigerung internationaler Verkehre genauso beitragen wie zur Verbesserung des Fern- und Nahverkehrs. Sie könnte damit die generelle Strukturschwäche im Grenzgebiet zu Polen überwinden helfen und einen Beitrag zur nachhaltigen Tourismusentwicklung leisten. Die Dringlichkeit der Maßnahme muss im Rahmen weiterführender Untersuchungen auch unter Einsatz von EU-Strukturfondsmitteln in Abstimmung mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern noch abschließend geklärt werden.

4.3 Vernetzung der Verkehrsträger zu einem integrierten Verkehrssystem

Eine Optimierung des Verkehrssystems erfordert ein verbessertes Zusammenspiel aller beteiligten Verkehrsträger. Die Straße ist und bleibt der meistgenutzte Verkehrsträger im Personen- wie im Güterverkehr. Erhalt und Ausbau des Straßennetzes sind daher von zentraler Bedeutung. Das allein wird allerdings nicht ausreichen, um das zu erwartende Verkehrswachstum aufzufangen. Ziel muss es sein, dass die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße einen möglichst großen Anteil vom prognostizierten Zuwachs vor allem des Güterverkehrs aufnehmen können. Dieser Zuwachs kann nicht vollständig von der Straße bewältigt werden. Jeder Verkehrsträger muss seine spezifischen Stärken dort ausspielen können, wo sie gebraucht werden. Die Mobilität der Zukunft wird nur durch das intelligente Zusammenspiel von

Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftraum in einem vernetzten Verkehrssystem ermöglicht. Dazu gehört der Ausbau der Schnittstellen in den See- und Binnenhäfen, den Flughäfen, den Güterverkehrszentren und den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs. Ein solches Verkehrssystem verringert Effizienzverluste und erhöht die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege. Faire Kooperation und die Bildung von Transportketten vermeiden unnötigen Verkehr und reduzieren Lärm und Abgase. Aus diesem Grunde hat die Bundesregierung die Investitionen für die Schiene auf das Niveau der Straßenmittel angehoben. Die vom Bundeskanzler im Mai 2002 gestartete Mobilitätsoffensive hat bei allen wichtigen Vertretern der Verkehrswirtschaft einen großen Konsens über das erforderliche Miteinander der Verkehrsträger erreicht.

4.4 Förderung des Kombinierten Verkehrs

Dreh- und Angelpunkt für eine wirksame Verknüpfung der Verkehrsträger ist der Ausbau der Schnittstellen. Beim Güterverkehr kommt hierzu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) eine besondere Funktion zu, weil sie wegen des Einsatzes von Ladeeinheiten (u. a. Container, Wechselbehälter und Sattelanhänger) einen einfachen und schnellen Wechsel der Güter zwischen den Verkehrsträgern ermöglichen. Der Bund unterstützt daher mit Bundesmitteln den Bau und Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in den Bereichen Schiene/Straße und Wasserstraße/Straße²³, wobei trimodale KV-Umschlaganlagen (Schiene/Wasserstraße/Straße) vorrangig gefördert werden. Daneben wird der Kombinierte Verkehr mit steuer- und ordnungspolitischen Maßnahmen gefördert.

4.5 Ausbau der Binnenhäfen

Die öffentlichen und privaten Binnenhäfen spielen in einem integrierten Verkehrssystem eine tragende Rolle als ideale Schnittstellen für eine trimodale Verknüpfung der Verkehrsträger Binnenschifffahrt, Eisenbahn und LKW. Investitionen zur Modernisierung von Umschlaganlagen und zur effizienteren Gestaltung der Binnenhäfen sind Grundvoraussetzungen für zusätzliche Verkehrsverlagerungen und die Nutzung der freien Kapazitäten der umweltfreundlichen Binnenschifffahrt. Der Bund fördert deshalb den Aus- und Neubau von Umschlaganlagen für den KV auch in Binnenhäfen.²³

4.6 Stärkung des Maritimen Standorts

Die deutschen Seehäfen haben große regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung. Die Bundesregierung unterstützt daher die Bemühungen der Länder, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu steigern. Zu diesem Zweck wurde 1999 mit den Küstenländern eine „Gemeinsame Plattform zur deutschen Seehafenpolitik“ beschlossen. Sie wurde 2001 durch einen Katalog mit konkreten Maßnahmen ergänzt. In diesem Zusammenhang gehört der Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen mit Bundesmitteln zu den zentralen Feldern der deutschen Seehafenpolitik. Hierzu haben Bund und Küstenländer eine Liste von länderübergreifenden „ersten Prioritäten“ als ein gemein-

²³ Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs vom 15. März 1998, Neufassung vom 1. November 2002.

Tabelle 3

Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen

Verkehrsträger	Projekt
Bundesschienenwege	Neubau- / Ausbaustrecke Hamburg / Bremen—Hannover („Y-Trasse“)
	Elektrifizierung der Strecke Hamburg—Lübeck-Travemünde
	ABS Oldenburg—Wilhelmshaven / Langwedel—Uelzen
	dreigleisiger Ausbau Stelle—Lüneburg
	ABS Berlin—Rostock
	ABS Berlin—Pasewalk—Stralsund
Bundesfernstraßen	Ausbau der A 1 Hamburg—Bremen, Ahlhorner Heide—Osnabrück (sechsstreifig) und Heiligenhafen—Oldenburg (vierstreifig) sowie A 7 Hamburg—Bordesholm (sechsstreifig)
	Weiterbau der A 14 von Magdeburg über Wittenberge nach Schwerin (A 24)
	Weiterbau der A 20 von Lüneburg (A 1) nach Stade (A 26) mit Elbquerung
	Neubau der A 26 von Stade (A 20) bis Hamburg (A 7)
	Neubau der A 39 Lüneburg—Wolfsburg
	Weiterbau der A 281-Eckverbindung (mit Weserquerung) in Bremen
Bundeswasserstraßen	weitere Vertiefung der seewärtigen Zufahrten zu den Häfen Hamburg und Bremerhaven
	Schleusen am Elbe-Lübeck-Kanal
	Ausbau der Mittelweser

sam getragenes Investitionskonzept zur Stärkung des Seehafenstandortes Deutschland erarbeitet. Im Rahmen der 2. Nationalen Maritimen Konferenz am 6. November 2001 in Rostock wurde eine Reihe von Projekten vorgeschlagen. Mit folgenden Projekten kann die Anbindung der nationalen Seehäfen verbessert werden.

4.7 Stärkung des Flughafenstandorts Deutschland

Der Flughafenbau und -betrieb liegt in Deutschland überwiegend in regionaler Verantwortung. Zwischen Bund und Ländern besteht hierbei folgende Arbeitsteilung: Wäh-

rend die Länder als Genehmigungsbehörde für die Flughafenentwicklung im engeren Sinne verantwortlich sind, übernimmt der Bund die Koordinierung dieser Planungen aus überregionaler und intermodaler Sicht und sorgt für die erforderlichen Fernverkehrsverbindungen. Die Bundesregierung hat in der letzten Legislaturperiode erstmalig ein Flughafenkonzept für eine integrierte Flughafenpolitik in ganz Deutschland entwickelt²⁴, das den Ländern und Verbänden zur Erörterung und Stellungnahme vorliegt.

²⁴ Flughafenkonzept der Bundesregierung gemäß Beschluss des Bundeskabinetts vom 30. August 2000.

Tabelle 4

Verknüpfungen der Flughäfen mit dem Schienen- und Straßennetz

Flughafen	Vorhandene Anbindung			Geplante Anbindungen
	SPNV	Fernbahn	BAB	Art
Berlin-Schönefeld ²⁵	S-Bahn	X		Fernbahn, S-Bahn, BAB
Bremen	Straßenbahn			BAB
Dortmund			X	
Dresden	S-Bahn		X	
Düsseldorf	S-Bahn	X	X	Transrapid
Erfurt				Straßenbahn, BAB
Frankfurt	S-Bahn	X	X	
Frankfurt-Hahn				Regionalbahn, vierstrei- fige Bundesstraße
Hamburg				S-Bahn
Hannover	S-Bahn		X	
Köln / Bonn			X	Fern- und S-Bahn
Leipzig / Halle	Regionalbahn	X	X	
München	S-Bahn		X	BAB, Transrapid
Münster / Osnabrück				SPNV, BAB
Nürnberg	U-Bahn			BAB
Stuttgart	S-Bahn		X	Fern- und Regionalbahn

²⁵ Künftig Berlin Brandenburg International (BBI).

Vor dem Hintergrund der steigenden Bedeutung des Luftverkehrs werden Bedarfsfeststellung und Planungen der Flughafeninfrastruktur in die Bundesverkehrswegeplanung einbezogen. Dabei erstreckt sich die Bundesverkehrswegeplanung jedoch ausschließlich auf die Infrastrukturmaßnahmen an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen. Im Flughafenkonzept der Bundesregierung wird daher übergreifend auf die Kapazitätssituation der Luftfahrt in Deutschland eingegangen, Ausbaunotwendigkeiten der Flughäfen, notwendige Verknüpfungen mit Schienen- und Straßennetzen sowie Dringlichkeiten werden dargelegt.

Der Hochgeschwindigkeits-Schienenverkehr kann eine Alternative zum innerdeutschen Luftverkehr bilden. Dies gilt z. B. für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8, das die Städte Berlin, Leipzig/Halle, Erfurt, Nürnberg und München künftig mit attraktiven Fahrzeiten verbindet.

Flughafenstandorte sind in Deutschland historisch gewachsen. Neben Frankfurt und in jüngerer Zeit München, deren Flughäfen aus ihrer zentralen Lage in Deutschland und Europa heraus ihre nationale, europäische und globale Hubfunktion entwickelt haben, verfügt jede Metropole bzw. jede wichtige Wirtschaftsregion über einen oder mehrere internationale Verkehrsflughäfen (insgesamt 18). Diese dezentrale Struktur sichert eine gute Anbindung aller Regionen Deutschlands an den internationalen Luftverkehr. Dazwischen sind ca. 25 Regionalflughäfen angesiedelt, die ebenfalls für den internationalen Verkehr geöffnet sind.

In seiner Gesamtverantwortung für die Luftverkehrsinfrastruktur drängt der Bund darauf, dass bestehende Flughafenkapazitäten erhalten und – soweit die örtlichen und ökologischen Bedingungen dies zulassen – sinnvoll ausgebaut und an das Schienen- und Straßennetz angebunden werden.

Abbildung 4

Flughäfen in Deutschland



4.8 Gezielte Engpassbeseitigung im Verkehrssystem

Das Verkehrswachstum der vergangenen Jahre hat zu Engpässen im Verkehrssystem geführt. In unserer mobilen Gesellschaft und der extrem arbeitsteiligen Wirtschaftsstruktur müssen Transport und Wegezeiten kalkulierbar bleiben. Engpässe und die daraus resultierenden Verkehrsbehinderungen und Staus sind volkswirtschaftlich und ökologisch schädlich. Die Bundesregierung hat deshalb ein Anti-Stau-Programm zur Entschärfung der am stärksten belasteten Verkehrsschwerpunkte auf Autobahnen, Schiene und Wasserstraße erarbeitet. Der Bund investiert dabei nach klar definierten Engpasskriterien. Aber auch speziell die hohen Erhaltungsinvestitionen können in vielen Einzelfällen konkret dazu beitragen, entstandene Verkehrsengpässe zu beseitigen. Die Maßnahmen des Anti-Stau-Programms finden entsprechende Berücksichtigung im VB des BVWP 2003.

4.9 Verstärkter Bau von Ortsumgehungen

Das Verkehrswachstum wird nur gesellschaftliche Akzeptanz finden, wenn es die Lebensqualität der Menschen nicht einschränkt. Zahlreiche Ortschaften sind bereits heute von starkem Durchgangsverkehr betroffen. Lärm, Abgase und Unfälle sind mancherorts zu schwerwiegenden Belastungen geworden. Hier gilt es rasch Abhilfe zu schaffen. Zusätzlich gilt, dass auch in der Region verlässliche Reise- und Transportzeiten erreicht werden müssen. Dazu gehört ein flüssiger Über-Land-Verkehr durch Bundesstraßen, der schnelle Autobahnverbindungen sinnvoll ergänzen muss.

4.10 Förderung moderner Verkehrstechnologien

Moderne Verkehrstechnologien können entscheidend dazu beitragen, das Verkehrsaufkommen intelligenter zu steuern, neue Kapazitäten im Verkehr zu erschließen und Verkehr sicherer und umweltgerechter abzuwickeln. So hat das BMVBW zur Einführung der Verkehrstelematik in Deutschland im „Wirtschaftsforum Verkehrstelematik“ den Zusammenschluss von Politik, Industrie, Verkehrswirtschaft und Dienstleistern initiiert.

Zu den bereits bewährten Anwendungen der Verkehrstelematik zählen die Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf den Bundesfernstraßen. Mit ihrer Hilfe konnte das Unfall- und Staurisiko auf hoch belasteten Streckenabschnitten deutlich gesenkt werden. Auch in der See- und Binnenschifffahrt nimmt die Bedeutung der Verkehrstelematik stetig zu. Mit der weltweiten Einführung von AIS²⁶ in der Seeschifffahrt kann u. a. der Schiffsverkehr von den Verkehrszentralen an der Küste deutlich einfacher und besser im Hinblick auf Sicherheit und Effektivität beeinflusst werden. Der Themenkreis Telematik im Verkehr findet seinen Niederschlag in der Mobilitätsoffensive des Bundeskanzlers „Handlungsempfehlungen für die Mobilität der Zukunft“. Gemeinsam mit der Industrie, Verbänden, Verkehrswirtschaft und Gewerkschaften hat die Bundesregierung ein Grundverständnis über Mobilität und ihre ökonomische, ökologische und soziale Bedeutung entwickelt.

²⁶ AIS = Automatic Identification System.

Zu diesem Grundverständnis gehört, dass für eine höchstmögliche Leistungsfähigkeit unserer Verkehrssysteme moderne Verkehrstechnologien eingesetzt werden müssen. Diese sind auch in Zukunft nur mit gezielten Forschungs- und Entwicklungsarbeiten zu verwirklichen. Im Rahmen des Forschungsprogramms „Mobilität und Verkehr“ der Bundesregierung werden die notwendigen Innovations-schritte beschleunigt, die eine effizientere Nutzung der investitionsintensiven Verkehrsinfrastruktur ermöglichen. Die in den nächsten Jahren zu erwartenden Herausforderungen werden wesentlich durch den weiterhin stark ansteigenden Straßengüterverkehr bestimmt. Neben der Gefahrenprävention und dem nachhaltigen Schutz vor Schadstoff- und Lärmbelastungen sieht die Bundesregierung vor allem eine große Aufgabe darin, den Gütertransport auch durch technologische, betriebliche und organisatorische Innovation zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsträger, insbesondere der Schiene, deutlich leistungsfähiger zu machen.

Die Bundesregierung fördert auch die Entwicklung und Einführung eines neuen Verkehrsträgers: Das Magnetschnellbahnsystem Transrapid. Die Magnetschwebbahntechnik ist für den Industriestandort Deutschland von herausragender Bedeutung. Daher wird sie auch in Deutschland zur Anwendung kommen. Gegenwärtig sind zwei Strecken in Nordrhein-Westfalen und in Bayern in Planung; die Bundesregierung ist bereit beide Projekte, die in eigener Landeszuständigkeit entwickelt werden, zu bezuschussen.

5 Gesamtinvestitionen und Finanzierungsformen

5.1 Investitionsbedarf und Investitionen in die Verkehrsträger

Auf der Grundlage der Ergebnisse der gesamtwirtschaftlichen Projektbewertung stellt sich der Aus- und Neubedarf für die Verkehrsträger

- Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes,
- Bundesfernstraßen und
- Bundeswasserstraßen

hinsichtlich der laufenden und fest disponierten Vorhaben sowie für Erhaltung (Schiene: Bestandsnetzinvestitionen) wie in den folgenden Tabellen dar.

Auf der Basis der Haushalte 2001 bis 2003 und der geltenden Finanzplanung des Verkehrshaushaltes (Epl. 12) mit angenommener Fortschreibung des Ansatzes von 2007 bis zum Jahr 2015 ergibt sich für den Zeitraum 2001 bis 2015 ein Finanzrahmen für die Bereiche Schiene, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in der Größenordnung von 150 Mrd. Euro. Hierin sind die aus der Lkw-Maut und aus den Schifffahrtsabgaben verfügbaren Investitionen für die Verkehrsinfrastruktur enthalten.

Beim Vergleich der Investitionsmittel für die Schienenwege des Bundes und die Bundesfernstraßen muss beachtet werden, dass der Schiene zusätzlich aus den Finanzhilfen nach dem GVFG und aus den Regionalisierungsmitteln jährlich Investitionsmittel von rund 1 Mrd. Euro für Projekte im Nah- und Regionalverkehr zur Verfügung stehen. Damit erreichen die Schieneninvestitionen bis 2015 das Niveau der Straßeninvestitionen.

Tabelle 5

Gesamtinvestitionsbedarf (mit Planungsreserve)

		Vordringlicher Bedarf [Mrd. €]			Weiterer Bedarf [Mrd. €]	
		bereits festgelegter Bedarf	laufende und fest disponierte Vorhaben	Neue Vorhaben		Summe
		Erhaltung ²⁷				
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes ²⁸		38,4	17,9	16,0	33,9	7,9
davon	ABL	25,6	7,0	14,3	21,3	7,2
	NBL	12,8	10,9	1,7	12,6	0,7
Bundesfernstraßen ²⁹		37,7	28,7 ³⁰	22,8	51,5	30,7
davon	ABL	28,6	17,1	18,6	35,7	27,0
	NBL	9,1	11,6	4,2	15,8	3,7
Bundeswasserstraßen ²⁹		6,6	4,4	0,7	5,1	—
davon	ABL	4,9	1,9	0,6	2,5	—
	NBL	1,7	2,5	0,1	2,6	—
insgesamt		82,7	51,0	39,5	90,5	38,6
davon	ABL	59,1	26,0	33,5	59,5	34,2
	NBL	23,6	25,0	6,0	31,0	4,4

Anmerkung: VB einschließlich der Vorhaben mit naturschutzfachlichem Planungsauftrag für VB.

²⁷ Schiene: Bestandsnetzinvestitionen (zur Höhe finden noch Gespräche statt); Straße: Im Wesentlichen Erhaltung.

²⁸ Preisstand 1999.

²⁹ Preisstand 2001.

³⁰ Einschließlich 2 Mrd. Euro Bundesanteil für die Refinanzierung privat vorfinanzierter Bundesfernstraßenprojekte.

Planungsreserve

Für die im Betrachtungszeitraum 2001 bis 2015 erforderlichen Finanzmittel ist letztlich der Mittelabfluss in den einzelnen Baujahren entsprechend Durchsetzbarkeit und Realisierungstempo der einzelnen Projekte entscheidend. Da aufgrund der bisherigen Erfahrungen insbesondere bei größeren Projekten maßgebliche Finanzierungsanteile auch nach 2015 anfallen, wird eine Planungsreserve für Aus- und

Neubauten mit entsprechendem Planungsvorlauf vorgesehen. Das Volumen der Planungsreserve trägt der unterschiedlichen Anzahl und Größe der Projekte bei den einzelnen Verkehrsträgern Rechnung.

Aus Mitteln des GVFG und des RegG werden zusätzlich für die Schiene außerhalb des BVWP 2003 bis 2015 weitere rund 14 Mrd. Euro eingesetzt.

Tabelle 6

Finanzierungs-/Investitionsstruktur (ohne Planungsreserve)

	BVWP 2003 2001–2015		zum Vergleich BVWP '92 1991–2000	
	[Mrd. €]	[%]	[Mrd. €] ³¹	[%]
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes ³²	63,9	42,9	36,2	42,3
Bundesfernstraßen ³³	77,5 ³⁴	52,1	44,1	51,6
Bundeswasserstraßen ³³	7,5	5,0	5,2	6,1
insgesamt	148,9	100,0	85,5	100,0
davon Investitionen für Aus- und Neubau				
	[Mrd. €]	[%]	[Mrd. €]	[%]
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	25,5	39,9	19,7 ³⁵	54,4
Bundesfernstraßen	39,8 ³³	51,4	22,9	51,9
Bundeswasserstraßen	0,9	12,0	3,1	59,6

Mittel aus EFRE (2003–2006) und TEN (2003–2006) sind bei den jeweiligen Verkehrsträgern enthalten.

³¹ Tatsächliche Investitionsausgaben (d. h. Preisstand: jeweiliges Jahr).

³² Preisstand 1999.

³³ Preisstand 2001.

³⁴ Einschließlich 2 Mrd. Euro Bundesanteil für die Refinanzierung privat vorfinanzierter Bundesfernstraßenprojekte.

³⁵ Niveau 1994 auf Zeitraum 1991 bis 1993 übertragen.

5.2 Besondere Finanzierungsformen

Die Finanzierung über den Bundeshaushalt ist die klassische Finanzierungsform; daneben gibt es ergänzende Finanzierungsformen.

5.2.1 Lkw-Maut

Im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik sollen die Nutzer der Verkehrsinfrastruktur stärker an den Kosten der Infrastruktur beteiligt werden. Dies gilt speziell für den schweren Lkw, der im besonderen Maße Kosten für den Bau, die Instandhaltung und den Betrieb unserer Autobahnen verursacht. Der wesentliche Vorteil einer nutzerbezogenen Abgabe wie der Lkw-Maut ist, dass die Wegekosten verursachergerecht angelastet werden können, weil die Maut erstmalig von den tatsächlichen Fahrleistungen abhängt. Alle – In- und Ausländer – bezahlen künftig für jeden Kilometer, den sie auf dem deutschen Autobahnnetz fahren. Damit wird auch für eine angemessene Beteiligung ausländischer Lkw an der Finanzierung unserer Verkehrsinfrastruktur gesorgt. Die Höhe der Lkw-Maut hat sich nach der Richtlinie 1999/62/EG an den Kosten für Bau, Betrieb und weiteren Ausbau, d. h. den Wegekosten der mautpflichtigen Autobahnen zu orientieren.

Das Autobahnmautgesetz (ABMG)³⁶ schafft die Voraussetzung für die Erhebung der Maut in Deutschland. Die darin vorgeschriebene Differenzierung der Maut nach Achs- und Schadstoffklassen ist von einem Durchschnittsmautsatz von 12,4 Cent pro Kilometer abgeleitet und in einer Rechtsverordnung der Bundesregierung festgelegt worden. Das ABMG ermöglicht darüber hinaus auch eine Differenzierung nach Ort und Zeit der Benutzung der Bundesautobahn. Von dieser Möglichkeit soll erst später Gebrauch gemacht werden.

Das Autobahnmautgesetz sieht vor, dass das Mautaufkommen nach Abzug der Ausgaben für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems zusätzlich dem Verkehrshaushalt zugeführt und in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, überwiegend für den Bundesfernstraßenbau verwendet wird. Zunächst soll so das Anti-Stau-Programm für die Bundesschienenwege, Bundesautobahnen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 2003 bis 2007 (ASP) mit einem Volumen von insgesamt 3,78 Mrd. Euro zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetz finanziert werden. Darüber hinaus beabsichtigt die Bundesregierung mit dem Instrument der Betreibermodelle, durch die Beteiligung privater Investoren den 6-streifigen Ausbau von Autobahnen zu beschleunigen. Die hierdurch entstehenden Kosten sollen zum einen durch eine staatliche Anschubfinanzierung und zum anderen durch die auf den entsprechenden Strecken erzielten Einnahmen aus der Lkw-Maut refinanziert werden.

³⁶ Gesetz zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge – ABMG) vom 12. April 2002, BGBl. I S. 1234, geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge und zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft vom 28. Juni 2003, BGBl. I S. 1050.

Die Erhebung der künftigen Lkw-Maut wird ohne Eingriff in den Verkehrsfluss ablaufen. Es soll ein satellitengestütztes System zum Einsatz kommen, mit dem die Erhebung weitgehend vollautomatisch erfolgt. Für gelegentliche Autobahnbenutzer wird ein zusätzliches manuelles Mauterhebungssystem den diskriminierungsfreien Zugang zum Autobahnnetz sicherstellen.

5.2.2 Private Vorfinanzierung

Auf der Grundlage von Entscheidungen der Bundesregierung aus den Jahren 1992, 1994 und 1998 wurden 27 Bundesfernstraßenmaßnahmen mit einem Gesamtvolumen von rund 4,5 Mrd. Euro für die private Vorfinanzierung ausgewählt. Der Private übernimmt die Bauleistung für das Straßenbauprojekt und dessen Finanzierung auf eigene Rechnung. Der Bund verpflichtet sich, den privat finanzierten Abschnitt gegen ratenweise Zahlung der Refinanzierungssumme zu erwerben. Die gesamten Refinanzierungskosten, d. h. Bau- und Kapitalkosten trägt der Bundesfernstraßenhaushalt. Für jede Maßnahme sind im Straßenbauplan die gesamten Refinanzierungskosten und Fälligkeiten ausgewiesen. Somit unterliegen diese Projekte der ausdrücklichen Zustimmung und Kontrolle des Parlaments. Die Refinanzierung der Maßnahmen beginnt grundsätzlich jeweils ein Jahr nach Verkehrsfreigabe durch Zahlung von 15 Jahresraten. Die Refinanzierung dieser Maßnahmen ist im Jahre 2018 abgeschlossen.

Diese Form der privaten Vorfinanzierung soll wegen der hohen zusätzlichen Vorbelastung der Verkehrshaushalte durch Zinszahlungen und damit erheblichen Einschränkungen von zukünftigen Bundesfernstraßeninvestitionen nicht ausgeweitet werden. Gleiches gilt auch für Schienenwegeinvestitionen wie z. B. das zunächst privat vorfinanzierte Vorhaben NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München.

5.2.3 Privatwirtschaftliche Betreibermodelle für die Bundesfernstraßen

Das BMVBW wendet das Betreibermodell, bei dem die Aufgaben Finanzierung, Bau, Betrieb und Erhaltung an Private übertragen werden, in zwei unterschiedlichen Formen an:

- Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell),
- Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG³⁷, F-Modell).

Die Modelle haben folgende Gemeinsamkeiten:

- Infrastrukturverantwortung des Bundes und der Länder bleibt unberührt,
- Projekte können nur im Einvernehmen mit den Ländern durchgeführt werden,
- Chance für die deutsche Bau- und Finanzwirtschaft, ein neues Aufgabenfeld im eigenen Land zu erschließen,

³⁷ Gesetz über den Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private (Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz – FStrPrivFinG) in der Fassung vom 1. September 2002, BGBl. I S. 3442.

- Kosteneinsparung durch Wettbewerb, private Betreiber-schaft und Lebenszyklus-Betrachtung (10 bis 20% nach Erfahrungen im Ausland),
- Investitionssteigerung durch Privatfinanzierung bzw. Vorziehen von Investitionen,
- zeitliche Befristung der Konzessionen.

Nach dem aktuellen Stand der Vorarbeiten und Planungen werden insgesamt 17 Projekte (12 A-Modelle, 5 F-Modelle) in den BVWP aufgenommen. Beim Vorliegen der entsprechenden Rahmenbedingungen können weitere Betreibermodell-Projekte vereinbart werden.

A-Modell

Mit der für 2003 vorgesehenen Einführung der streckenbezogenen Gebühr für schwere Lkw (≥ 12 t zGM) auf Autobahnen wird das A-Modell möglich. Dieses Modell sieht vor, den Anbau zusätzlicher Fahrstreifen, die Erhaltung (aller Fahrstreifen), den Betrieb (aller Fahrstreifen) und die Finanzierung an einen Privaten zu übertragen. Dabei wird das Gebührenaufkommen der schweren Lkw im auszubauenden Streckenabschnitt an den Privaten weitergegeben. Die durch die Nutzung der Pkw/leichten Lkw entstehenden

Infrastrukturkosten werden in Form einer Anschubfinanzierung (bis zu 50% der sonst üblichen Baukosten) aus dem Straßenbauhaushalt aufgebracht.

F-Modell

Mit dem FStrPrivFinG wurden die rechtlichen Voraussetzungen zur Anwendung des F-Modells im Bundesfernstraßenbau geschaffen. Danach werden Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung an Private übertragen. Zur Refinanzierung erhalten diese das Recht zur Erhebung von Mautgebühren. Das F-Modell ist derzeit beschränkt auf neu zu errichtende

- Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Bundesfernstraßen,
- mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr (autobahnähnlich ausgebaute – zweibahnige – Bundesstraßen).

In der 14. Legislaturperiode ist das FStrPrivFinG geändert worden, um die Investitions- und Rechtssicherheit für die privaten Betreiber zu verbessern (z. B. Beileihungsregelung, Kostendefinitionen). Diese Änderungen des FStrPrivFinG sind am 6. September 2002 in Kraft getreten.

Tabelle 7

Projektliste A-Modell

Nr.	Land		Vorhaben	Länge [km]
1	BW	A 5:	AS Baden-Baden—AS Offenburg/Süd	41,7
2	BW / RP	A 61:	AK Frankenthal—AD Hockenheim	38,1
3	BY	A 8:	W Bubesheim—AS Augsburg-West	45,6
4	BE / BB	A 10:	AD Havelland—AD Schwanebeck	40,8
		BB	A 24:	AS Neuruppin—AD Havelland
5	HE	A 3 / A 67 / A60:	AS Flughafen Frankfurt—AD Mainspitz	19,8
6	NI	A 1:	AD Buchholz—Bremer Kreuz	74,8
7	NW	A 1:	AK Lotte / Osnabrück—AK Münster / Süd	49,6
8	NW	B 1 / A 44:	Dortmund / Ost (B 236)—AK Werl	26,0
9	NW	A 57:	AK Meerbusch—AK Köln/Nord	37,4
10	NW	A 4:	AS Düren—AK Kerpen	18,4
11	NW	A 2:	AK Kamen—AS Beckum	31,2
12	SH / HH	A 7:	AD Bordesholm—AS HH-Othmarschen	70,7
			Gesamt	525,4

Tabelle 8

Projektliste F-Modell

Nr.	Land	Vorhaben	Länge [km]
1	BW	A 8: AS Mühlhausen—AS Hohenstadt (neu), Alaufstieg	8,0
2	NW	A 52: Verbindung der A 40 mit der A 42 (Essen)	8,7
3	HB	A 281: Weserquerung	4,4
4	RP	B 50n: Hochmoselübergang Wittlich / Bernkastel	6,1
5	SH/NI	A 20: Elbequerung bei Glückstadt	6,1
insgesamt			33,3

5.2.4 Finanzhilfen der Europäischen Union

5.2.4.1 Förderung der Transeuropäischen Netze im Verkehrsbereich

Im Rahmen der Förderung „Transeuropäische Netze im Verkehrsbereich“ sieht die mehrjährige Planung der Europäischen Kommission für die Jahre 2003 bis 2006 einen Betrag von 2,4 Mrd. Euro vor. Diese Summe setzt sich zusammen aus Mitteln für das mehrjährige indikative Programm (MIP) in Höhe von 1,8 Mrd. Euro und für das Jahresprogramm (Non-MIP) in Höhe von 0,6 Mrd. Euro. Aus dem MIP ist für Deutschland – ohne Berücksichtigung von multilateralen Telematikprojekten/Galileo – ein Betrag für Verkehrsinfrastrukturprojekte von 0,33 Mrd. Euro zu erwarten. Über die Verteilung der Non-MIP-Mittel wird jährlich entschieden.

Darüber hinaus ist eine Erhöhung der TEN-Haushaltlinie um 100 Mio. Euro in der Abstimmung für ein Programm zur Beseitigung von grenzüberschreitenden Engpässen und Vorhaben an den Grenzen zu den Beitrittsländern in den zuständigen europäischen Gremien. An einem solchen Programm würde auch Deutschland entsprechend partizipieren.

5.2.4.2 Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung

Mit dem EFRE-Bundesprogramm 2000 bis 2006 werden erstmals in Deutschland Mittel aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) für den Ausbau der Bundesverkehrswege verwendet. Damit stehen zusätzliche 1,592 Mrd. Euro zur Verfügung, mit denen ausgewählte Projekte in den neuen Ländern beschleunigt realisiert werden; die Ziele sind:

- Deutliche Verbesserung des Zugangs zum Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) und damit der strukturellen Standortbedingungen,
- Abbau infrastruktureller Verkehrsengpässe für die wirtschaftliche Entwicklung und
- Erhöhung der verkehrlichen Erreichbarkeit.

Weitere Projekte werden erwogen, z. B.

Schienenprojekte:

- Südanbindung Halle (Saale),
- Mitte-Deutschland-Verbindung,
- City-Tunnel Leipzig,
- Schienenanbindung des Flughafens Berlin Brandenburg International.

Straßenprojekte:

- B 96n, AS Stralsund (A 20)—Bergen (Rügenzubringer),
- BAB A 241, Wismar—Jesendorf.

5.2.5 Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) fördert der Bund Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Von den für Investitionen verfügbaren Mitteln entfallen 75,8% auf die alten und 24,2% auf die neuen Bundesländer (§ 10 GVFG).

80% der GVFG-Mittel werden den Ländern nach einem Schlüssel zugeteilt (§ 6 Abs. 2 GVFG) – Länderprogramm³⁸ –; der Fördersatz beträgt bis zu 75% der zuwendungsfähigen Kosten. 20% der Mittel bleiben einem besonderen Bundesprogramm³⁹ vorbehalten, das der BMVBW aufgrund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen aufstellt sowie jährlich fortschreibt (§ 6 Abs. 1 GVFG). Aus dem Bundesprogramm können Bau oder Ausbau von ÖPNV-Schienenverkehrswegen in Verdichtungsräumen und den zugehörigen Randgebieten mit zuwendungsfähigen Kosten von mehr als 51 Mio. Euro gefördert werden. Der Fördersatz beträgt bis zu 60% der zuwendungsfähigen Kosten.

³⁸ Für öffentlichen Personennahverkehr, kommunalen Straßenbau und Fahrzeugförderung.

³⁹ Für öffentlichen Schienenpersonennahverkehr.

Tabelle 9

EFRE-Projekte (bisher bewilligt)

	Land	Streckenlänge [km]	Gesamtin- vestitionen [Mio. €]	EFRE- Mittel [Mio. €]
Bundesschienenwege		60,3	167,5	103,2
Ausbau Berlin—Frankfurt (Oder)— Grenze D / PL; Abschnitte 2 und 3	BB	60,3	167,5	103,2
Bundesfernstraßen		185,7	1176,8	682,7
Aus- und Neubau A 113, B 96 und B 96a	BB	23,9	154,0	89,9
Neubau A 17 Dresden (B 173)—Grenze D / CZ	SN	41,0	511,8	277,6
Neubau B 6n; Abschnitte Quedlinburg—Bernburg und Wernigerode—Blankenburg	ST	56,8	256,0	146,2
Neubau A 71, AS Heldrungen— B 85 und Sömmerda-O—AS Erfurt- Bindersleben	TH	64,0	255,0	169,0

5.2.6 Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz

Seit In-Kraft-Treten des Regionalisierungsgesetzes⁴⁰ am 1. Januar 1996 liegt die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) bei den Bundesländern. Die Bundesregierung unterstützt die Länder mit Mitteln nach dem RegG (rund 7 Mrd. Euro p. a.), die zweckgebunden für den ÖPNV eingesetzt werden sollen. Gemäß § 7 RegG ist mit diesen Mitteln insbesondere der SPNV zu finanzieren. Von den zur Verfügung stehenden Mitteln verwenden die Länder etwa zwei Drittel für die Bestellung von Leistungen im Nahverkehr. Die weiteren Mittel werden zur Verbesserung des ÖPNV eingesetzt, darunter erfahrungsgemäß rund 850 Mio. Euro p. a. für Investitionen in den SPNV.

6 Investitionen für Ersatz und Erhaltung

Die stete Funktionsfähigkeit der bestehenden Verkehrsinfrastruktur ist für die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft und die Mobilität der Bürger von herausragender volkswirtschaftlicher und politischer Bedeutung. Daraus erwächst der Anspruch an eine nachhaltige Erhaltungspolitik, die auf einen hohen Gebrauchs- und Sicherheitswert der Verkehrs-

infrastruktur ohne Substanzverzehr zu Lasten künftiger Generationen ausgerichtet sein muss. Um den Gebrauchswert der Infrastruktur langfristig zu gewährleisten, sind Ersatzinvestitionen und Erhaltungsaufwendungen auf hohem Niveau erforderlich. Sie werden nach dem Stand der Technik, d. h. nach dem Prinzip der qualifizierten Substanzwert-sicherung durchgeführt.

Diesem verkehrspolitischen Ziel folgend, sieht der BVWP 2003 für die Erhaltung der Bestandsnetze der Schienenwege des Bundes, der Bundesfernstraßen und der Bundeswasserstraßen 82,7 Mrd. Euro vor. Dies ermöglicht eine signifikante Steigerung der Erhaltungsinvestitionen von bisher 46% (im BVWP '92) auf künftig nahezu 56% Anteil am Gesamtinvestitionsvolumen des BVWP; die Bestandsnetz- bzw. Erhaltungsinvestitionen sind Schwerpunkt der künftigen Investitionstätigkeit.

6.1 Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes

6.1.1 Ausgangsbedingungen

Seit der im Zuge der Bahnreform im Jahr 1994 erfolgten Trennung der staatlichen von den unternehmerischen Aufgaben führt der Vorstand des privaten Wirtschaftsunternehmens Deutsche Bahn AG (DB AG) das Unternehmen kaufmännisch nach handelsrechtlichen Grundsätzen. Im Bereich der Schieneninfrastruktur besteht insofern eine privatwirtschaftliche Organisationsform.

⁴⁰ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 27. Dezember 1993, BGBl. I S. 2378; geändert durch das Erste Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 26. Juni 2002, BGBl. I S. 2264.

Tabelle 10

GVFG-Mittel 2002 bis 2006 für Investitionen

		2002	2003	2004	2005	2006
		[Mio. €]				
Bundesprogramm		335	335	335	335	335
davon	ABL	254	254	254	254	254
	NBL	81	81	81	81	81
Länderprogramm		1.334	1.334	1.334	1.334	1.334
davon	ABL	1.011	1.011	1.011	1.011	1.011
	NBL	323	323	323	323	323
Insgesamt		1.669	1.669	1.669	1.669	1.669

Im Rahmen der ersten Stufe der Bahnreform ist die DB AG Eigentümerin der Schieneninfrastruktur der ehemaligen Deutschen Bundesbahn (DB) und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn (DR) geworden. Die zweite Stufe der Bahnreform im Jahr 1999 brachte die Aufspaltung in fünf neue Aktiengesellschaften unter dem Dach der DB AG als Management-Holding. Seither sind die DB Netz AG und die DB Station&Service AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes nach Artikel 87e GG Eigentümer der Schieneninfrastruktur. Im Jahre 2002 erhielt auch die DB Energie GmbH den Status eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens des Bundes.

Den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes obliegen alle Rechte und Pflichten, die sie als Eigentümer der

Eisenbahninfrastruktur haben. In Wahrnehmung ihrer unternehmerischen Aufgaben sind sie Bauherren im Rahmen der Infrastrukturvorhaben und tragen nach § 8 Abs. 4 Bundesschienenwegeausbaugesetz die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung ihrer Schienenwege selbst; der Gesetzgeber hat die Bereiche Unterhaltung und Instandsetzung dem unternehmerischen Verantwortungsbereich zugewiesen.

Der Bund trägt gemäß Artikel 87e Abs. 4 GG für Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes Sorge. Er finanziert Investitionen in diese Schienenwege nach § 8 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz; die Investitionen umfassen Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen (= Bestandsnetzinvestitionen).

Tabelle

Verteilung der Investitionsmittel auf Erhaltung bzw. Aus- und Neubau (ohne Planungsreserve)

	Erhaltung ⁴¹		Aus- und Neubau	
	[Mrd. €]	prozentualer Anteil	[Mrd. €]	prozentualer Anteil
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	38,4	60,1	25,5	39,9
Bundesfernstraßen	37,7	48,6	39,8 ⁴²	51,4
Bundeswasserstraßen	6,6	88,0	0,9	12,0
Insgesamt	82,7	55,5	66,2	44,5

⁴¹ Schiene: Bestandsnetzinvestitionen; Straße: Im Wesentlichen Erhaltung.

⁴² Mit 2 Mrd. Euro Bundesanteil für die Refinanzierung privat vorfinanzierter Bundesfernstraßenprojekte.

6.1.2 Grundlagen und Ziele zur Erhaltung des Bestandsnetzes

Das Bruttoanlagevermögen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes betrug nach Angaben der DB AG entsprechend der Bilanz vom 31. Dezember 2001 – ergänzt um die abgesetzten Baukostenzuschüsse des Bundes für Investitionen – 114 Mrd. Euro.

Die Grundlage für die Erhaltung des Bestandsnetzes bildet die Strategie Netz 21:

1. Potenziale im bestehenden Netz nutzen, d. h. Steigerung der Leistung durch optimale Nutzung des bestehenden Netzes. Vor allem die Entmischung der langsamen und der schnellen Verkehre zwischen den Ballungszentren auf getrennten Trassen erhöht die Netzkapazität deutlich und ermöglicht flüssigere Verkehrsabläufe. Durch harmonisierte Geschwindigkeitsprofile und dadurch entfallende Überholungsaufenthalte werden die Fahrzeiten verkürzt.
2. Durch neue moderne Leit- und Sicherungstechnik wird die Kapazität des Netzes deutlich erhöht, werden die Kosten gesenkt und die Sicherheit auf hohem Niveau gewährleistet.
3. Zusätzliche Kapazitätserweiterung durch gezielte Ergänzung des bestehenden Netzes mit Aus- und Neubaustrecken mit hoher Netzwirkung und durch intelligente Technologien.

Netz 21 als unternehmerisches Ziel der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes wird durch optimale Netzstrukturen die Voraussetzungen schaffen, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen, indem

- ausreichende Kapazitäten bedarfsgerecht bereitgestellt werden,
- den Transporteuren wettbewerbsfähige Fahrzeiten ermöglicht werden und
- eine hohe Verfügbarkeit der Anlagen sichergestellt wird.

Die Planung wird durchgeführt in etwa 80 Planungskorridoren, für die „Betriebliche Aufgabenstellungen“ erarbeitet sind. Entsprechend werden die Maßnahmen zeitlich und finanziell geplant und umgesetzt.

6.1.3 Finanzbedarf für die Erhaltung des Bestandsnetzes

Der Bedarf an Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz einschließlich der Investitionsstrategie Netz 21 beläuft sich nach Darstellung der DB AG langfristig auf eine Größenordnung von rund 2,5 Mrd. Euro p. a. Die Bundesregierung wird im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel den Schwerpunkt der Finanzierung der Schieneninfrastruktur auf die Investitionen in das bestehende Schienennetz legen. Auf der Grundlage einer umfassenden Analyse des Netzzustandes wird geklärt, zu welchem Zeitpunkt und in welcher Höhe eine Degression der Bundesmittel möglich ist. Einsatzschwerpunkte der Bundesmittel sind die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik (Bau von elektronischen Stellwerken), die Beseitigung von Langsamfahrstellen und Engpässen sowie die Sanierung ausgewählter Strecken.

6.2 Bundesfernstraßen

6.2.1 Wesen und Bedeutung der Erhaltung der Straßeninfrastruktur

Die Straßenerhaltung dient nicht allein der Funktionsfähigkeit des Netzes; hier eingesetzte Investitionen leisten wertvolle Beiträge zu folgenden wirtschafts- und finanzpolitischen Zielen:

- Regionale Ungleichgewichte in Standortqualität und -attraktivität können ausgeglichen werden; insbesondere kann das noch vorhandene Ost-West-Gefälle abgebaut werden.
- Erhaltungsinvestitionen regen die Beschäftigungspolitik in besonderem Maße an, da sie in aller Regel lohnintensiver sind als Neubaumaßnahmen.
- Erhaltungsinvestitionen sind typisch mittelständisches Aufgabengebiet.
- Der zeitliche Handlungsspielraum von Erhaltungsinvestitionen ist groß genug, um sie ggf. auch als konjunkturelles Instrument einzusetzen.

6.2.2 Analyse des Fernstraßennetzes

Bereits in den 90er-Jahren wurden nach und nach zunehmende Straßenschäden sichtbar, die seit 1996 auch durch die regelmäßigen „Zustandserfassungen der Fahrbahnen“ des Fernstraßennetzes mit schnell fahrenden Messfahrzeugen bestätigt wurden. Die hieraus abgeleiteten Berechnungen über Bestand und Veränderungen in der Straßensubstanz bestätigten die befürchteten substanziellen Verluste in weiten Teilen der Fernstraßeninfrastruktur. Eine aktuelle Analyse der Wertveränderungen der Straßeninfrastruktur bis 2020 auf der Basis von Abgängen bzw. Abschreibungen einerseits und Reinvestitionen andererseits ergab hierzu Folgendes⁴³:

Mit einem Bruttoanlagevermögen von knapp 175 Mrd. Euro im Jahr 2001 stellen die Bundesfernstraßen ein Wirtschaftsvermögen dar, dessen Sicherung unabdingbar für Wirtschaft und Gesellschaft ist. Der entsprechende Zeitwert der Bundesfernstraßen (Nettoanlagevermögen) beläuft sich auf rund 120 Mrd. Euro, d. h. ihr „Modernitätsgrad“ beträgt damit rund 70%. Dieser Anteil sinkt jedoch nach vorliegenden Berechnungen⁴⁴ bis 2020 auf rund 63% des Bruttoanlagevermögens. Dies bedeutet unter Berücksichtigung der mittel- und langfristigen Haushaltsplanung weiteren Substanzverlust. Eine Antwort auf notwendige Erhaltungsmaßnahmen an Fernstraßen und deren Ingenieurbauwerken gibt die Bewertung des Status quo 2000 der aktuellen Erhaltungsbedarfsprognose⁴⁵. Sie betrachtet sowohl das für die Straßennutzer relevante Qualitätsangebot der Fahrbahnoberflächen als auch das für die Betreiber und Baulastträger wichtige Problem der Entwicklung der Substanz der Fernstraßeninfrastruktur. Im Einzelnen ergibt sich folgendes

⁴³ Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung: „Prognose des Ersatzinvestitionsbedarfs für die Bundesverkehrswege bis zum Jahr 2020“, Berlin, März 2000.

⁴⁴ Ebenda.

⁴⁵ Maerschalk u. a.: „Standardprognose des Erhaltungsbedarfs der Fernstraßeninfrastruktur bis 2015“, Band 6, 2002.

Bild der Angebotsqualität (Beurteilung nach der Fahrhahnoberflächenqualität):

Bundesautobahnen

- 90 % des Autobahnnetzes sind ohne Gebrauchswerteinschränkungen nutzbar, aber
- 8 % und damit rund 4 000 km Fahrstreifen weisen Beeinträchtigungen auf, aufgrund derer sie nach nutzungs-technischer Beurteilung bereits als „erhaltungsbedürftig“ einzustufen sind und
- 2 % des Netzes und damit über 1 000 km Fahrstreifen, vorwiegend die stärker vom LKW benutzten rechten Fahrstreifen, sind in ihrer Funktion erheblich beeinträchtigt und nur noch eingeschränkt befahrbar.

Bundesstraßen

- 81 % gelten als unbeschränkt nutzbar, aber weitere
- 15 % der Bundesstraßen sind als in ihrer Funktion beeinträchtigt eingestuft und über
- 4 %, d. h. rund 1 400 km Außerorts-Bundesstraßen sind in ihrer Funktion als „erheblich beeinträchtigt“ eingestuft: Sie weisen sehr stark wahrnehmbare Unebenheiten auf, haben erkennbare Spurrinnen mit Aquaplaning-gefahr bei Nässe und ggf. auch Griffigkeitsmängel.

Die Analyse der Bundesfernstraßen nach der aktuell vorhandenen Substanz, d. h. nach Lebensdauer Gesichtspunkten des gesamten Auf- und Unterbaus, führt zu deutlich schlechteren Ergebnissen als die vorstehende Beurteilung nach ihrer Fahrhahnoberflächenqualität: Rund 1 500 km Fahrstreifen von Autobahnen (und damit rund 50 % mehr als in Bezug auf die Angebotsqualität) und mindestens 3 700 km Fahrhahnen der Bundesstraßen (und damit mehr als das 2,5fache aus der Sicht der Fahrhahnoberflächen) sind heute bereits als dringend erhaltungsbedürftig einzustufen. In den kommenden 10 Jahren müssten ohne spürbare Erhöhungen der Mittel für die Erhaltung im Autobahnnetz darüber hinaus außerordentlich hohe Störungen im Verkehrsfluss in Kauf genommen werden, da im Bundesdurchschnitt rund 40 % der Fahrhahndecken erneuert werden müssen. Hiervon sind Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Thüringen besonders stark betroffen. Ähnliches gilt auch für die Ingenieurbauwerke. Hier sind rund 15 % und damit über 5 000 Bauwerke in einem „kritischen Bauwerkszustand“⁴⁶, d. h. es sind kurzfristig Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich. Dies betrifft unter anderem auch viele der großen Spannbeton- und Stahlbrücken der 60er- und 70er-Jahre.

6.2.3 Aktuelle Quantifizierung der Ziele und Wege der Straßenerhaltung – abgeleiteter Erhaltungsbedarf

Nach erhaltungspolitischer und -wirtschaftlicher Abwägung haben sich – auf der Basis der Ergebnisse der verschiedenen, von den Gutachtern berechneten Qualitäts- und Finanzszenarien – die folgenden Ziele als gesamtwirtschaftlich sinnvoll erwiesen:

- Bei den Autobahnen ist bis zum Jahr 2015 die Wiederherstellung der Qualitätsverhältnisse und des Substanzniveaus wie zu Beginn der 90er-Jahre anzustreben.
- Bei den Bundesstraßen sollen – bis auf weiteres, insbesondere aus Finanzierungsgründen – im Wesentlichen das Qualitäts- und das Substanzniveau des Jahres 2000 angehalten werden.
- Bei Straßen und Brücken sollen bis 2015 bundesweit einheitliche Fahrhahnoberflächenqualitäten und Substanzpotenziale erreicht werden.

6.2.4 Zukünftiger Finanzbedarf für die Erhaltung der Bundesfernstraßen

Aufbauend auf dem regionalen Status quo jedes einzelnen Bundeslandes wurde der bundesweite Finanzbedarf aus der Simulation bautechnisch begründeter und auf die oben genannten Qualitäts- und Substanzziele ausgerichteter Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen ab 2001 abgeleitet. Dabei waren bestimmte Obergrenzen der benötigten Finanzmittel sowie Wirtschaftlichkeitskriterien einzuhalten. Zusätzlich war von den für den Zeitrahmen von 2001 bis 2004 tatsächlich eingesetzten/geplanten Finanzmitteln für die Erhaltung auszugehen. Dies führt zu folgenden Ergebnissen:

Ab 2005 steigt der Finanzbedarf für die Erhaltung der Bundesfernstraßen mittelfristig von vorher jährlich rund 1,7 Mrd. Euro auf rund 2,6 Mrd. Euro jährlich an und konsolidiert sich etwa nach 2012 auf einem Niveau von jährlich 2,3 Mrd. Euro. Insgesamt sind dies im Zeitraum 2001 bis 2015 rund 34,4 Mrd. Euro. Dieser Finanzbedarf wird teilweise auch im Zusammenhang mit der Autobahn-Erweiterung und bei anderen Um- und Ausbaumaßnahmen abgedeckt. Die im BVWP 2003 berücksichtigten Mittel in Höhe von 37,7 Mrd. Euro beinhalten darüber hinaus noch Aufwendungen für Kfz, Geräte, Verkehrsbeeinflussungsanlagen und Hochbaumaßnahmen.

6.2.5 Erhaltungsstrategie

Die materielle und finanzielle Umsetzung des als beste Lösung erkannten Erhaltungsmodells⁴⁷ wird sowohl den vorgegebenen Qualitätszielen als auch den Vorstellungen einer „nachhaltigen Straßenerhaltung“ gerecht:

- Es werden nur wirtschaftlich gerechtfertigte und erhaltungstechnisch begründete Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt.
- Mit Erreichung des Zielhorizontes 2015 wird die heute von Land zu Land, insbesondere von Ost nach West noch unterschiedliche Angebots- und Substanzqualität der Fernstraßen weitgehend ausgeglichen sein.
- Die heute bei den Bundesländern vorhandenen „Pavement Management“-Instrumentarien sind in hohem Maße geeignet, den prognostizierten Finanzmittelbedarf bis 2015 nach und nach in mittelfristige Erhaltungspläne und Bauprogramme umzusetzen.

⁴⁶ BMVBW: „Straßenbaubericht 2002“, Bonn, 2002.

⁴⁷ Maerschalk u. a.: „Standardprognose des Erhaltungsbedarfs der Fernstraßeninfrastruktur bis 2015“, Band 6, 2002.

- Die materielle und personelle Kapazität der Länderstraßenbauverwaltungen reicht zur Umsetzung des prognostizierten Erhaltungsbedarfs aus.
- Die Erreichung der Qualitäts- und Substanzziele bis 2015 soll durch ein Qualitäts- und Leistungscontrolling des Bundes und durch periodische Aktualisierung der Prognose gestützt werden.

6.3 Bundeswasserstraßen

6.3.1 Ausgangsbedingungen

Die Bundeswasserstraßen u. a. mit rund 450 Schleusenkammern, 290 Wehranlagen, 8 Sperrwerken, 1 300 Brücken und 1 100 km Dämmen stellen ein Bruttoanlagevermögen von rund 40 Mrd. Euro dar. Die historische Entwicklung des Wasserstraßennetzes, dessen Teile zu verschiedenen Zeiten und Bedingungen entstanden sind, hat zwangsläufig zu unterschiedlichen Ausbauzuständen und mittlerweile zu einer problematischen Altersstruktur geführt. Über 50 % der Schleusenkammern sind älter als 65 Jahre und über 50 % der Brücken sind älter als 40 Jahre.

Das hohe Alter der Anlagen und Anlagenteile an Bundeswasserstraßen in Verbindung mit der meist ständigen Wasserbelastung mit seinen physikalischen und chemischen Einwirkungen und auch der kontinuierliche Wandel der Nutzungsanforderungen aufgrund immer größer werdender Fahrzeuge und zunehmender Betriebsleistung und Fahrgeschwindigkeit führen mit steigender Tendenz zu Verschleiß und Schäden. Mit der zunehmenden Überalterung der Bauwerke unter meist ständigem Wasserdruck steigen die Risiken für die Betriebssicherheit und auch die Standsicherheit überproportional an, wobei bei Wasserbauwerken die Alternative einer Sperrung der Anlage in der Regel nicht gegeben ist, da fehlende Umfahrungsmöglichkeiten und physikalische oder wasserwirtschaftliche Gründe entgegenstehen.

Daher stehen neben Kapazitätserweiterungen einiger Wasserstraßen und Rationalisierung der Verkehrsabläufe bereits heute und künftig verstärkt Substanzerhaltungsmaßnahmen und Ersatzinvestitionen im Vordergrund. Festgestellte Schäden sind zur Erhaltung der Wasserstraßenfunktionen, zur Vermeidung von Schadensausweitungen und zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung in konsequenten Schritten möglichst nach wirtschaftlichen Prioritäten zu beseitigen.

6.3.2 Finanzbedarf für die Erhaltung des Bundeswasserstraßennetzes

Die Ersatzinvestitionen im letzten Jahrzehnt haben aufgrund der Haushaltssituation nicht zur Substanzwertsicherung ausgereicht, ein Nachholbedarf ist offenkundig. Die eingetretenen Substanzverluste sind so nur kurzfristig hinnehmbar, da ansonsten eine wirtschaftliche Behebung der Schäden in frühem Stadium zunehmend erschwert wird und mittelfristig verkehrliche Einschränkungen unumgänglich werden.

Der Ersatzinvestitionsbedarf, abzüglich der Ersatzanteile, die in Ausbaumaßnahmen enthalten sind, und zuzüglich des aufgestauten Nachholbedarfs errechnet sich bis 2015 auf etwa 6,6 Mrd. Euro bzw. gemittelt über den Planungszeitraum auf rund 440 Mio. Euro pro Jahr. Dieser Bedarf berücksichtigt eine qualifizierte Substanzanhebung auf heute übliche Standards und Normen. Der Bedarf wird im BVWP

2003 vorrangig berücksichtigt. Damit werden nahezu 90 % der Investitionen für die Bundeswasserstraßen auf Erhaltungsmaßnahmen konzentriert. Schwerpunkte sind u. a. die Anlagen am Elbe-Lübeck-Kanal, an der Mittelweser, am Neckar und am west- und ostdeutschen Kanalnetz.

7 Investitionen für Aus- und Neubau

7.1 Dringlichkeitsstufen

Der BVWP 2003 wird im Bereich Schiene, Straße und Wasserstraße auf einen Realisierungszeitraum von 15 Jahren, d. h. von 2001 bis 2015 ausgelegt, um eine angemessene Flexibilität hinsichtlich Dringlichkeit, Planungsfortschritt, Finanzierung und Bauablauf zu sichern. Die Dringlichkeitsstufen werden nach Maßgabe des verfügbaren Finanzvolumens bis 2015 und darüber hinaus mit einer Planungsreserve festgelegt.

Bei der Auswahl neuer Vorhaben muss zudem ein äußerst strenger Maßstab an die Bauwürdigkeit und Dringlichkeit gestellt werden. Das Investitionsvolumen von Projekten, für die zwar eine wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit aus heutiger Sicht angenommen werden kann, übersteigt jedoch bei weitem die Finanzierungsmöglichkeiten des Zeitraums 2001 bis 2015. Daher wird im Bundesverkehrswegeplan 2003 (analog zum BVWP '92) unterschieden zwischen „Vordringlichem Bedarf“ (VB) und „Weiterem Bedarf“ (WB).

Vordringlicher Bedarf

Der Vordringliche Bedarf besteht aus

- „laufenden und fest disponierten Vorhaben“ und
- „neuen Vorhaben“.

Dieser Bedarf wird begrenzt durch das im Zeitraum 2001 bis 2015 zu erwartende Finanzvolumen zuzüglich Planungsreserve abzüglich der Investitionsmittel für die Erhaltung (Schiene: Bestandsnetzinvestitionen). Für den Vordringlichen Bedarf besteht nach den Ausbaugesetzen ein uneingeschränkter Planungsauftrag.

Weiterer Bedarf

Zum Weiteren Bedarf zählen Vorhaben, deren wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit in Verbindung mit einer positiven Beurteilung nach den übrigen Kriterien aus heutiger Sicht zwar gegeben ist, deren Investitionsvolumen jedoch den Finanzrahmen bis 2015 übersteigen. In begründeten Ausnahmefällen (Verkehrsbedarf, Planungen anderer Baulastträger) kann die Projektplanung mit Einwilligung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aufgenommen oder weiter betrieben werden.

Für Schienenprojekte gilt zusätzlich:

Vorbehaltlich des positiven Ergebnisses einer Überprüfung der wirtschaftlichen Rentabilität können Schienenprojekte, die sich zurzeit noch in Abstimmung mit den Planungen europäischer Nachbarstaaten befinden, nachträglich in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgenommen werden.

Bund-Länder-Abstimmung

Die Projektvorschläge, die sich nach den bundeseinheitlichen Auswahlkriterien ergaben, sind in Gesprächen mit den Ländern und der DB AG erörtert worden. Hierbei standen die Vorhaben des Bundesfernstraßenbaus im Vorder-

grund, deren Planung und Bau den Ländern im Auftrage des Bundes obliegt. Bei den Bundesfernstraßen wurden beim Vorliegen überzeugender Gründe nach bundeseinheitlichen Kriterien in begrenztem Umfang einvernehmlich zwischen Bund und Ländern auch Veränderungen der Vorhabeneinstufung vorgenommen.

7.2 Investitionen in die Bundesschienenwege

7.2.1 Vordringlicher Bedarf (VB)

Bestandteil des Vordringlichen Bedarfs sind

- die laufenden und fest disponierten Vorhaben,
- die noch nicht begonnenen Teilprojekte größerer Maßnahmen des BVWP '92, die einen eigenen Verkehrswert aufweisen; Voraussetzung ist ein positives Ergebnis im Rahmen des gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahrens,

- neue Vorhaben, für die im Zuge der Projektbewertungen eine gesamtwirtschaftliche Rentabilität nachgewiesen wurde, sowie
- weitere Maßnahmen in Knoten, Zugbildungsanlagen und Anlagen des Kombinierten Ladungsverkehrs.

7.2.1.1 Laufende und fest disponierte Vorhaben

Die laufenden und fest disponierten Vorhaben ab 2001 umfassen die Vollendung im Bau befindlicher Projekte aus dem BVWP '92 sowie weitere Vorhaben, über deren Realisierung bereits abschließend entschieden worden ist und die aufgrund ihrer verkehrlichen Wirkungen bis zum Jahre 2015 realisiert werden sollen. Diese sind enthalten im Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002 (IP) und im Anti-Stau-Programm für die Bundesschienenwege, Bundesautobahnen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 2003 bis 2007 (ASP). Diese Projekte wurden keiner erneuten Bewertung unterzogen.

Tabelle 12

Laufende und fest disponierte Vorhaben des VB Schiene

lfd. Nr.	Vorhaben	Maßnahmenumfang	Investitionskosten 2001 – 2015 ⁴⁸ [Mio. €]
	I. Investitionen in 2001	Projektbezug nicht dargestellt	2.406,0
	II. Investitionen 2002 bis 2015		
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. €		373,0
2	ABS Lübeck / Hagenow Land—Rostock—Stralsund (VDE 1)	Ausbau auf 160 km/h	395,6
3	ABS Hamburg—Büchen—Berlin (VDE 2)	Ausbau auf bis zu 230 km/h	563,8
4	ABS Stelle—Lüneburg	dreigleisiger Ausbau	229,6
5	ABS Berlin—Dresden	Ausbau auf 160 km/h	350,0
6	ABS Hannover—Lehrte	Abschnitt Hannover—Lehrte	163,9
7	ABS Löhne—Braunschweig—Wolfsburg	zweigleisiger Ausbau Hildesheim—Groß Gleidingen	118,0
8	ABS Dortmund—Paderborn—Kassel	Umfahrung Hangrutschgebiet Neuenheerse	66,6
9	ABS / NBS Nürnberg—Erfurt (VDE 8.1)	ABS Nürnberg—Ebensfeld; NBS Ebensfeld—Erfurt	3.264,1
10	NBS / ABS Erfurt—Leipzig / Halle (VDE 8.2)	NBS Erfurt—Leipzig; ABS Schkopau—Halle	1.982,2
11	ABS Leipzig—Dresden (VDE 9)	Leipzig—Riesa—Dresden-Neustadt—Dresden Hbf	523,2
12	ABS Paderborn—Chemnitz	Streckensanierung, Neitech	180,9
13	ABS Karlsruhe—Stuttgart—Nürnberg—Leipzig / Dresden	Streckensanierung, Neitech NBL	1.020,5
14	ABS Berlin—Frankfurt/Oder	Ausbau auf 160 km/h (EFRE abgezogen: 111,0 Mio. €)	224,1
15	ABS Köln—Aachen	Köln—Düren—Aachen	177,6
16	ABS / NBS Hanau—Nantenbach	Schwarzkopftunnel ⁴⁹	135,5

⁴⁸ Detaillierte Aufgliederung siehe Anhang, Kapitel 9.2.1, Tabelle 20.⁴⁹ Mehrkosten aufgrund veränderter technischer Lösung werden im Rahmen der Bestandsnetzinvestitionen finanziert.

noch Tabelle 12

lfd. Nr.	Vorhaben	Maßnahmenumfang	Investitionskosten 2001 – 2015 ⁴⁸ [Mio. €]
17	ABS Ludwigshafen—Saarbrücken	Ludwigshafen—Saarbrücken; Kehl—Appenweier	332,9
18	ABS Mainz—Mannheim	Ludwigshafen—Mannheim + Bereich Mainz	105,8
19	ABS Fulda—Frankfurt am Main	3-gleisiger Ausbau Gelnhausen—Hailer, Bf Neuhof	110,4
20	ABS / NBS Stuttgart—Ulm—Augsburg	NBS Stuttgart—Ulm für 250 km/h einschließlich Einbindung in den Knoten Stuttgart; ABS Ulm—Augsburg mit Ausbau auf bis zu 200 km/h	1.266,0
21	ABS Augsburg—München	Augsburg—Mering	84,4
22	ABS München—Mühldorf—Freilassing	Berg am Laim + Begegnungsabschnitte	106,7
23	ABS Ulm—Friedrichshafen—Lindau	Begegnungsabschnitte	51,0
24	ABS / NBS Karlsruhe—Offenburg—Freiburg—Basel	Rastatt Süd—Offenburg einschließlich Durchfahrung Rastatt	309,0
25	KV / Rbf		295,0
26	Knoten	Berlin, Dresden, Erfurt, Halle / Leipzig, Magdeburg	2.887,6
	Insgesamt (Bundeshaushalt)		17.723,4
	zuzüglich EFRE		209,0 ⁵⁰
	Gesamtsumme		17.932,4

Anmerkung: Hier sind u. a. nicht erfasst die ersten Baustufen der ABS Berlin—Rostock und der ABS Berlin—Stralsund, die ABS Dresden—Grenze D / CZ sowie die anteiligen Kosten für die Sanierungen an den Hochbrücken Rendsburg und Hochdonn. Die Finanzierung dieser Maßnahmen soll aus den Bundesmitteln für Bestandsnetzinvestitionen erfolgen. Die ABS / NBS Nürnberg—Ingolstadt—München ist ein Projekt der privaten Vorfinanzierung. Seit 2001 wird das Vorhaben jedoch aus Haushaltsmitteln des Bundes finanziert, da derzeit Bundesmittel zur Verfügung stehen.

⁵⁰ Einschließlich der sich derzeit im Planungs- bzw. Genehmigungsverfahren befindlichen Projekte.

7.2.1.2 Neue Vorhaben

Aus der Summe aller Vorhaben und Sammelpositionen ergibt sich ein Investitionsvolumen des Vordringlichen Bedarfs von rund 16 Mrd. Euro im Finanzierungsrahmen bis 2015. Da aufgrund der bisherigen Erfahrungen bei besonders großen Projekten größere Finanzierungsanteile erst nach 2015 anfallen, wird eine Planungsreserve von etwa

einem Drittel des Volumens für Aus- und Neubauten (mit EFRE und TEN) mit entsprechendem Planungsvorlauf notwendig. Insgesamt wird das anteilige Volumen für Aus- und Neubauvorhaben von rund 25,5 Mrd. Euro um knapp 8,5 Mrd. Euro aufgestockt, sodass große Vorhaben parallel vorbereitet werden können.

Tabelle 13

Neue Vorhaben des VB Schiene (mit Planungsreserve)

lfd. Nr.	Vorhaben	Maßnahmenumfang	Investitionskosten 2001–2015 [Mio. €]
1	ABS Hamburg—Lübeck	Hamburg-Rothenburgsort—Hamburg-Horn: zweigleisiger Ausbau, Anhebung auf $v_{\max} = 80\text{km/h}$; zweigleisiger Ausbau Verbindungskurve Hamburg-Horn—Hamburg-Wandsbek mit $v_{\max} = 80\text{ km/h}$; dreigleisiger Ausbau Hamburg-Wandsbek—Ahrensburg mit $v_{\max} = 160\text{km/h}$; Elektrifizierung Hamburg—Lübeck / Lübeck—Lübeck-Travemünde, $v_{\max} = 160\text{ km/h}$	405,8
2	ABS Neumünster—Bad Oldesloe ⁵¹	Zweigleisiger Ausbau, $v_{\max} = 120\text{ km/h}$, Elektrifizierung	304,4
3	ABS Oldenburg—Wilhelmshaven / Langwedel—Uelzen	Oldenburg—Wilhelmshaven: zweigleisiger Ausbau, $v_{\max} = 120\text{ km/h}$; Elektrifizierung; Langwedel—Uelzen: Elektrifizierung, ESTW Soltau, $v_{\max} = 120\text{ km/h}$	196,3
4	NBS / ABS Hamburg / Bremen—Hannover	Zweigleisige NBS von Lauenbrück (Strecke Hamburg—Bremen) bis Isernhagen (Strecke Celle—Hannover), $v_{\max} = 300\text{ km/h}$; Neubau einer zweigleisigen Verbindungskurve von der NBS nach Visselhövede (Strecke Bremen—Langwedel—Soltau), Länge 2 km; zweigleisiger Ausbau Visselhövede—Langwedel, $v_{\max} = 160\text{ km/h}$ bis zur Strecke Hannover—Bremen	1.283,9
5	ABS Rotenburg—Minden	Zweigleisiger Ausbau Rotenburg (Wümme)—Verden (Aller), $v_{\max} = 120\text{ km/h}$; zweigleisiger Ausbau Nienburg (Weser)—Minden (Westf), $v_{\max} = 120\text{ km/h}$	348,3
6	ABS Uelzen—Stendal	Zweigleisiger Ausbau Uelzen—Stendal, $v_{\max} = 160\text{ km/h}$	139,2
7	ABS / NBS Seelze—Wunstorf—Minden	Zweigleisige Ausbau- / Neubaustrecke Seelze—Haste, $v_{\max} = 230\text{ km/h}$; zweigleisige Ausbau- / Neubaustrecke Haste—Porta Westfalica, $v_{\max} = 230\text{ km/h}$	901,3
8	ABS Hannover—Berlin	Zweigleisiger Ausbau der Stammstrecke Oebisfelde—Stendal—Wustermark, Elektrifizierung, $v_{\max} = 160\text{ km/h}$	467,9
9	ABS (Amsterdam—) Grenze D / NL—Emmerich—Oberhausen	Grenze D / NL—Emmerich—Wesel—Oberhausen: Kapazitätserhöhung und dreigleisiger Ausbau ⁵²	572,6
10	ABS Hagen—Gießen	Anpassung Neitech ($v_{\max} = 160\text{ km/h}$) ⁵³	30,0
11	ABS Hoyerswerda—Horka—Grenze D / PL	zweigleisiger Ausbau Knappenrode—Horka—Grenze D / PL; Elektrifizierung; $v_{\max} = 120\text{ km/h}$	163,0

⁵¹ 2. Stufe zu Hamburg—Lübeck in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung.

⁵² An dem Ausbau beteiligt sich das Land NW mit 36 %; die Geschwindigkeitserhöhung auf 200 km/h erfolgt als internationales Vorhaben in Abhängigkeit vom Ausbau der niederländischen HSL-Oost.

⁵³ Linienverbesserungen für den Güterverkehr erfolgen in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung (vgl. Weiterer Bedarf).

noch Tabelle 13

lfd. Nr.	Vorhaben	Maßnahmenumfang	Investitionskosten 2001–2015 [Mio. €]
12	ABS / NBS Hanau–Würzburg / Fulda–Erfurt	Hanau–Gelnhausen: viergleisiger Ausbau, $v_{\max} = 200$ km/h; Gelnhausen–Mottgers: zweigleisige NBS mit höhenfreien Verbindungskurven in Richtung Fulda und Burgsinn an die vorhandene NBS Fulda–Würzburg, $v_{\max} = 300$ km/h; Verbindungskurve Niederaula von NBS Fulda–Kassel, $v_{\max} = 160$ km/h; Niederaula–Bad Hersfeld: zweigleisige ABS, $v_{\max} = 160$ km/h; Anbindung in Bad Hersfeld an die vorhandene Strecke Richtung Bebra / Blankenheim; Bad Hersfeld–Blankenheim: viergleisiger Ausbau, $v_{\max} = 160$ km/h; Ertüchtigung der vorhandenen Strecke Eisenach–Erfurt auf $v_{\max} = 200$ km/h ⁵⁴	2.250,0
13	NBS Rhein / Main–Rhein / Neckar	Zweigleisige NBS Frankfurt Sportfeld–Mannheim; Einbindung in die vorhandene NBS Mannheim–Stuttgart, $v_{\max} = 300$ km/h ⁵⁴	1.771,4
14	ABS Augsburg–München	Viergleisiger Ausbau zwischen Mering und Olching; $v_{\max} = 230$ km/h	328,4
15	ABS / NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel	Offenburg–Kenzingen: viergleisiger Ausbau, $v_{\max} = 250$ km/h; Kenzingen–Buggingen: zweigleisige NBS, $v_{\max} = 160$ km/h; Buggingen–Basel: viergleisiger Ausbau, $v_{\max} = 250$ km/h für die zwei neuen Gleise (Altstrecke bleibt $v_{\max} = 160$ km/h) mit Neubau eines zweigleisigen Tunnels (Katzenbergtunnel) Schliengen–Eimeldingen; Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Rheintalbahn Kenzingen–Freiburg (Breisgau)–Buggingen auf $v_{\max} = 200$ km/h	2.823,1
16	ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach / Grenze D / CZ (–Prag)	Elektrifizierung Nürnberg–Marktredwitz–Hof–Reichenbach (Vogtl.) / Grenze D / CZ ⁵⁵	467,4
17	ABS Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz	Wasserbillig–Trier: zweigleisige Erweiterung der Moselbrücke bei Karthaus; Linienverbesserungen Karthaus–Igel; Trier–Koblenz: Anpassung für Neitech	39,1
18	ABS Berlin–Dresden	Berliner Außenring–Böhla: $v_{\max} = 200$ km/h	216,6
19	ABS (Venlo–) Grenze D / NL–Kaldenkirchen–Viersen / Rheydt–Rheydt-Odenkirchen	zweigleisiger Ausbau der Abschnitte Kaldenkirchen–Dülken und Rheydt–Rheydt-Odenkirchen ⁵⁶	19,1
20	ABS München–Mühldorf–Freilassing	viergleisiger Ausbau München Ost–Markt Schwaben; Verbindungskurve von der Strecke München–Rosenheim mit der Strecke München–Mühldorf–Freilassing ⁵⁶	160,0
21	ABS Münster–Lünen (–Dortmund)	Münster–Lünen: zweigleisiger Ausbau, $v_{\max} = 200$ km/h	177,0
22	ABS Neu-Ulm–Augsburg	Neu-Ulm–Neuoffingen: dreigleisiger Ausbau, $v_{\max} = 200$ km/h	158,9

⁵⁴ Die genaue Streckenführung ist abhängig von den Ergebnissen weiterer Abstimmungen bzw. der planrechtlichen Verfahren.

⁵⁵ Mit der Realisierung dieses Vorhabens ist die Elektrifizierung Regensburg–Marktredwitz als darauf aufbauendes Projekt entsprechend der eingetretenen Verkehrsentwicklung zu untersuchen.

⁵⁶ Das Land beteiligt sich am Ausbau entsprechend seinem Nahverkehrsanteil.

noch Tabelle 13

lfd. Nr.	Vorhaben	Maßnahmenumfang	Investitionskosten 2001–2015 [Mio. €]
23	ABS Berlin—Görlitz	Elektrifizierung Cottbus—Görlitz; zweigleisiger Ausbau Lübbenau—Cottbus, $v_{\max} = 160$ km/h	237,9
24	ABS Hamburg—Elmshorn	Pinneberg—Elmshorn: dreigleisiger Ausbau, $v_{\max} = 160$ km/h	75,0
25	Internationale Vorhaben		400,0
26	Knoten ⁵⁷	siehe Kapitel 9.1.1, Abbildung 7	1.700,0
27	KV		356,7
28	SPNV ^{57, 58}		
	insgesamt		15.993,3

⁵⁷ Vorbehaltlich des Nachweises der Wirtschaftlichkeit.

⁵⁸ Nach § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz sind 20 % der Schienenwegeinvestitionen für Maßnahmen, die dem SPNV dienen, einzusetzen. Hiervon werden auch Ausbaumaßnahmen (Verbesserung des Nahverkehrs) finanziert.

7.2.2 Weiterer Bedarf (WB)

Vorhaben oder Vorhabenteile mit eigenständigem Verkehrswert, deren vollständige Realisierung nicht bis 2015 erfolgen kann, werden dem Weiteren Bedarf zugeordnet.

Tabelle 14

Weiterer Bedarf Schiene

lfd. Nr.	Vorhaben	Maßnahmenumfang	Investitionskosten [Mio. €]
1	ABS Hamburg—Elmshorn ⁵⁹	Hamburg-Horn—Hamburg-Eidelstedt: Ausbau $v_{\max} = 80$ km/h; Pinneberg—Elmshorn: dreigleisiger Ausbau (Restleistungen), $v_{\max} = 160$ km/h; Umbau des Bf Hamburg-Eidelstedt: verbesserte Linienführung (Durchfahrt mögl. in N-O-Richtung), Erhöhung auf $v_{\max} = 80$ km/h	102,4
2	ABS Oldenburg—Leer	zweigleisiger Ausbau	246,5
3	ABS Lübeck—Schwerin	Elektrifizierung Lübeck—Schwerin und Bau einer Verbindungskurve Bad Kleinen	119,6
4	ABS Hagen—Brilon Wald—Warburg	Anpassung für Neitech, $v_{\max} = 160$ km/h	26,6
5	ABS Paderborn—Halle	Verbindungskurve zwischen Mönchehof und Speele; Verbindungskurve Sangerhausen	175,4
6	ABS Hagen—Gießen	Linienverbesserungen auf der Strecke ⁶⁰	291,9

⁵⁹ Projekt darf beplant werden.

⁶⁰ Anpassung für Neitech vgl. Vordringlicher Bedarf.

noch Tabelle 14

lfd. Nr.	Vorhaben	Maßnahmenumfang	Investitionskosten [Mio. €]
7	ABS Graben-Neudorf / Heidelberg—Karlsruhe	Graben-Neudorf—Karlsruhe: viergleisiger Ausbau, $v_{\max} = 200$ km/h; Heidelberg—Bruchsal: $v_{\max} = 200$ km/h	483,3
8	ABS München—Mühldorf—Freilassing ⁵⁹	zweigleisiger Ausbau (München Ost—) Markt Schwaben—Mühldorf—Freilassing, Elektrifizierung, $v_{\max} = 160$ km/h	459,2
9	ABS Löhne—Braunschweig—Wolfsburg	Zweigleisiger Ausbau Löhne—Elze, $v_{\max} = 120$ km/h, Elektrifizierung; viergleisiger Ausbau Elze—Nordstemmen, $v_{\max} = 120$ km/h, viergleisiger Ausbau Groß Gleidingen—Braunschweig, $v_{\max} = 160$ km/h; zweigleisiger Ausbau Braunschweig—Fallerleben—Wolfsburg („Weddeler Schleife“)	626,8
10	Internationale Vorhaben		3.767,0
11	Knoten ⁵⁷	siehe Kapitel 9.1.1, Abbildung 7	1.000,0
12	KV		600,0
	Insgesamt		7.898,7

7.2.3 Internationale Projekte

Die in der folgenden Tabelle genannten Strecken haben eine über den nationalen Rahmen hinausgehende Bedeutung. Das mit dem Neu-/Ausbau verbundene Ziel kann hier nur im Gleichklang mit Ausbaumaßnahmen im jeweiligen

Nachbarland erreicht werden. Zum Ausbau dieser Strecken ist es daher erforderlich, eine Vereinbarung mit dem jeweiligen Nachbarland zu treffen sowie die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus nachzuweisen.

Tabelle 15

Internationale Projekte Schiene

lfd. Nr.	Bezeichnung des Vorhabens	Investitionskosten [Mio. €]
1	ABS Hamburg—Öresundregion	1.095,0
2	ABS Berlin—Angermünde Grenze D / PL (—Stettin)	104,0
3	ABS Berlin—Pasewalk—Stralsund (—Skandinavien)	200,0
4	ABS Berlin—Rostock (—Skandinavien)	200,0
5	ABS München—Rosenheim—Kiefersfelden—Grenze D / A	1.570,0
6	ABS Nürnberg—Passau—Grenze D / A ⁶¹	200,0
7	ABS Ulm—Lindau—Grenze D / A ⁶¹	216,0
8	ABS Stuttgart—Singen—Grenze D / CH ⁶¹	162,0

⁶¹ Für diese Vorhaben sind bereits Vereinbarungen mit dem Nachbarland abgeschlossen.

noch Tabelle 15

lfd. Nr.	Bezeichnung des Vorhabens	Investitionskosten [Mio. €]
9	ABS München—Lindau—Grenze D / A ⁶¹	180,0
10	ABS / NBS (Roermond—) Grenze D / NL—Mönchengladbach—Rheydt („Eiserner Rhein“)	18,0
11	ABS Grenze D / NL—Emmerich—Oberhausen, Erhöhung der Geschwindigkeit auf $v_{\max} = 200$ km/h entsprechend dem Ausbau der HSL-Oost in NL ⁶¹	222,0
	insgesamt	4.167,0

7.2.4 Europäisches Hochgeschwindigkeitsschienennetz

Mit den in den Tabellen 13 bis 15 genannten Projekten wird das deutsche Hochgeschwindigkeitsschienennetz weiter ausgebaut. So verlängert sich mit den im Vordringlichen Bedarf aufgeführten Strecken das Schienennetz für Geschwindigkeiten von 200 km/h und mehr um rund 400 km. Zusammen mit den bereits vorhandenen Hochgeschwindigkeitsstrecken (Länge: rund 1 900 km) und den Schienenvorhaben, deren Realisierung bis zum Jahr 2015 vorgesehen ist (Länge: rund 1 600 km), wird somit bis 2015 ein Schnellfahrnetz (200 bis 300 km/h) in einer Gesamtlänge von etwa 3 900 km entstehen. Über einige grenzüberschreitende Projekte ist noch gemeinsam mit den Nachbarstaaten und -bahnen eine Entscheidung zu treffen.

Mit diesem Aus- und Neubauprogramm trägt die Bundesregierung maßgeblich zum Aufbau des Transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes bei.

7.2.5 Nah- und Regionalverkehr

Die dem Bund in Artikel 87e Abs. 4 GG auferlegte Gemeinwohlverpflichtung, die den Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes betrifft, gilt grundsätzlich auch für die Schieneninfrastruktur, die dem Nahverkehr dient. Den in den hierzu erlassenen Ausführungsgesetzen enthalten Regelungen kommt der Bund in folgender Weise nach:

- Ersatzinvestitionen in den Nahverkehr sind eine Untermenge der Mittel des Bundes, die die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für das Bestandsnetz generell erhalten. Damit erbringt der Bund einen Großteil der im Bundesschienenwegeausbaugesetz festgelegten Nahverkehrsanteile. Zusätzlich wird festgelegt, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes die Maßnahmen an den infrage kommenden Strecken mit den jeweiligen Ländern abstimmen.
- Getrennt davon sind Ausbauvorhaben (Verbesserung des Nahverkehrs) im Rahmen von SPNV-Vorhaben der Län-

der zu betrachten (z. B. Neitech-Ausrüstung, Geschwindigkeitserhöhung, zusätzliche Haltepunkte, Elektrifizierung).

- Da die Behandlung einzelner Nahverkehrsvorhaben im Rahmen eines Generalplans wie des BVWP nicht möglich ist, sind sich Bund und Länder einig, dass die Vorschrift nach § 3 Bundesschienenwegeausbaugesetz nur pauschal erfüllt werden kann.
- Ausbauvorhaben oder deren Anteile an Investitionen in SPNV-Vorhaben sind Bestandteil des BVWP 2003 und damit des künftigen Bedarfsplans für den Ausbau der Bundesschienenwege.
- In die verschiedenen Finanzierungsvereinbarungen, die zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes abgeschlossen werden, werden beide Komponenten aufgenommen und getrennt nach Ersatzinvestitionen und Ausbauvorhaben unterschieden.

7.3 Investitionen in die Bundesfernstraßen

7.3.1 Vordringlicher Bedarf (VB)

Bestandteil des VB sind

- die laufenden und fest disponierten Vorhaben,
- Projekte mit einem Planfeststellungsbeschluss vor dem Stichtag 31. Dezember 1999. Projekte dieser Kategorie können gegen bewertete Projekte der neuen Vorhaben ausgetauscht werden. Damit wird die Möglichkeit eingeräumt, hocheffektive, aber in der Planung zurückliegende Projekte zu bevorzugen und gegenüber baureifen Projekten vorrangig zu realisieren,
- neue Vorhaben unter Berücksichtigung von Planungsständen und netzkonzeptionellen Überlegungen, für die im Zuge der Projektbewertungen eine hohe gesamtwirtschaftliche Rentabilität und/oder raumordnerische Bedeutung nachgewiesen wurde.

Die „Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB“ zählen hinsichtlich ihrer Kosten, Bau-

längen und ihren Auswirkungen auf die Länderquote zu den Investitionen des VBs.

7.3.1.1 Laufende und fest disponierte Vorhaben

Für die verfügbaren Mittel für Neubau- und Erweiterungsinvestitionen in Höhe von 39,8 Mrd. Euro (ohne Planungs-

reserve) bestehen die in der folgenden Tabelle aufgeführten finanziellen Bindungen in Höhe von insgesamt rund 28,7 Mrd. Euro. Die hierin enthaltenen Investitionsvorhaben werden ohne erneute gesamtwirtschaftliche Bewertung als Vordringlicher Bedarf in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen und vorrangig im Rahmen des verfügbaren Finanzvolumens berücksichtigt.

Tabelle 16

Laufende und fest disponierte Vorhaben des VB Bundesfernstraßen

	gesamt	davon: NBL
	[Mrd. €, gerundet]	
Refinanzierung privat vorfinanzierter Bundesfernstraßenprojekte (Anteil Bund)	2,0	0,1
Refinanzierung privat vorfinanzierter Bundesfernstraßenprojekte (Anteil Länder, d. h. wird auf Länderquote angerechnet)	2,0	0,1
Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE)	7,7	5,5
Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002 (IP)	6,6	2,7
EFRE-Mittel der EU (Projekte sind Bestandteil des IP)	0,9	0,9
F-Modelle (Privatfinanzierung; Anteil Bund)	0,3	0,0
Zukunftsinvestitionsprogramm 2001–2003 (ZIP)	2,3	0,4
Anti-Stau-Programm für die Bundesschienenwege, Bundesautobahnen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 2003 bis 2007 (ASP)	2,1	0,2
Betreibermodell für den Ausbau von BAB (A-Modell „Bauen jetzt“) zur Beschleunigung der dringend notwendigen Erweiterung hoch belasteter BAB-Streckenabschnitte ^{62.}	1,9	0,3
Weitere fest disponierte Streckenabschnitte, deren verkehrliche Bedeutung unbestritten ist ⁶³	2,9	1,4
insgesamt	28,7	11,6

⁶² Diese Autobahnabschnitte sollen durch private Betreiber ausgebaut, erhalten und betrieben werden. Dazu soll das Gebührenaufkommen der streckenbezogenen Lkw-Maut des entsprechenden Streckenabschnitts an den Betreiber weitergeleitet werden. Darüber hinaus ist eine Anschubfinanzierung des Bundes bis zu 50 % der Baukosten möglich.

⁶³ Sie lassen aufgrund ihrer Lage und Netzfunktion keine für die künftige Einstufung belastbaren neuen Erkenntnisse erwarten; z. B. A 39 AK Wolfsburg/Königslutter—Rautheim (Netzschluss A 2—A 7), A 30 AK Löhne—Rehme (Lückenschluss Ost-West-Achse NL—Berlin).

7.3.1.2 Neue Vorhaben

Für die Aufnahme neuer Vorhaben ergibt sich im Finanzierungsrahmen bis 2015 zuzüglich Planungsreserve ein Investitionsvolumen des Vordringlichen Bedarfs in Höhe von 22,8 Mrd. Euro⁶⁴.

Da bei bestimmten Projekten größere Finanzierungsanteile erst nach 2015 anfallen, wird eine Planungsreserve von etwa einem Drittel des Volumens für Aus- und Neubauten mit entsprechendem Planungsvorlauf sinnvoll. Insgesamt wird das anteilige Volumen für Aus- und Neubauvorhaben

⁶⁴ Mit RWA-Pool-Projekten.

von rund 39,8 Mrd. Euro⁶⁵ um rund 11,7 Mrd. Euro auf 51,5 Mrd. Euro aufgestockt.

Die tabellarische Übersicht aller Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs an Bundesfernstraßen ist wegen ihres Umfangs im Anhang dargestellt.

7.3.1.3 Bauvolumen und Baulängen im Vordringlichen Bedarf

Mit der Realisierung des VB (laufende und fest disponierte Vorhaben sowie neue Vorhaben) wird sich das Bundesfernstraßennetz im Zeitraum 2001 bis 2015 wie folgt entwickeln.

⁶⁵ Mit 2 Mrd. Euro Bundesanteil für die Refinanzierung privat vorfinanzierter Bundesfernstraßenprojekte.

Tabelle 17

Volumen und Baulängen im VB Bundesfernstraßen

	Volumen bis 2015 [Mrd. €, gerundet]			Baulängen bis 2015 [km], OU [Anzahl, gerundet]		
	ABL	NBL	gesamt	ABL	NBL	gesamt
Bundesautobahnen						
Neubau	9,2	5,6	14,8	920	810	1.730
Erweiterung	10,4	2,8	13,2	1.693	469	2.162
Bundesstraßen gesamt	12,0	6,1	18,1	2.779	2.114	4.893
davon Ortsumgehungen	7,1	4,4	11,5	1.631	1.331	2.962
Anzahl Ortsumgehungen	—	—	—	412	305	717
Übrige finanzielle Bindungen (Refinanzierungen, Restbeträge für unter Verkehr befindliche Vorhaben, EFRE)	4,2	1,2	5,4	—	—	—
Insgesamt	35,8	15,7	51,5	—	—	—

7.3.1.4 Anteile der Länder am VB (Quote)

Die Länderanteile zur Finanzierung der Projekte des VB werden wie folgt ermittelt:

Verfügbares Gesamtvolumen für den VB (mit Planungsreserve)	51,5 Mrd. Euro
davon laufende und fest disponierte Vorhaben	28,7 Mrd. Euro
verbleiben für neue Vorhaben	22,8 Mrd. Euro

Für die neuen Vorhaben werden diese 22,8 Mrd. Euro – abzüglich der 1,5 Mrd. Euro für den RWA-Pool – auf die bewerteten Projekte nach bundesweit einheitlichen Kriterien verteilt. Der Quotient aus der Summe des landesspezifischen Projektvolumens aus laufenden und fest disponierten Vorhaben sowie neuen Vorhaben – einschließlich der RWA-Pool-Projekte – und dem gesamten Investitionsvolumen für den VB ergibt den jeweiligen Landesanteil.

Tabelle 18

Länderanteile am VB Bundesfernstraßen (mit Planungsreserve)

Land	Laufende und fest disponierte Vorhaben [Mio. €]	neue Vorhaben [Mio. €]	gesamt [Mio. €]	Länderanteile mit VDE [%]	zum Vergleich: Länderanteile im BVWP '92 mit VDE [%]
BW	2.307	3.709	6.016	12,1	11,3
BY	2.979	3.813	6.792	13,7	14,0
BE	564	323	887	1,8	2,0
BB	1.772	953	2.725	5,5	5,9
HB	336	173	509	1,0	0,8
HH	719	226	945	1,9	1,4
HE	1.929	1.683	3.612	7,3	5,8
MV	1.737	474	2.211	4,5	5,0
NI	1.886	2.118	4.004	8,1	8,2
NW	3.074	4.850	7.924	16,0	15,8
RP	1.113	1.077	2.190	4,4	4,0
SL	186	210	396	0,8	0,7
SN	1.887	1.013	2.900	5,9	7,4
ST	2.307	677	2.984	6,0	7,7
SH	622	768	1.390	2,8	2,6
TH	3.326	726	4.052	8,2	7,4
Summe	26.744	22.793	49.537	100,0	100,0
davon ABL	15.151	18.627	33.778	68,2	64,6
NBL	11.593	4.166	15.759	31,8	35,4

Anmerkung: ohne 2 Mrd. € Refinanzierungsanteil Bund.

Zum besseren Verständnis und zur Erinnerung sei nochmals erwähnt, dass mit dem neuen BVWP gegenüber 1992 der Länderanteil für die neuen Länder ohne die VDE-Projekte um 3,3% steigt.

7.3.2 Weiterer Bedarf (WB)

Alle übrigen bauwürdigen Projekte mit einem Volumen von rund 31 Mrd. Euro sind dem WB zugeordnet. In begründeten und im Einzelnen gekennzeichneten Fällen kann die Planung von Projekten des WB aufgenommen bzw. weiter betrieben werden. Dies kann aufgrund der netzkonzeptionellen Bedeutung oder wegen des Zusammenhangs mit benachbarten Projekten der Kategorie VB erforderlich sein (WB*). Die tabellarische Übersicht aller Vorhaben des Weiteren Bedarfs an Bundesfernstraßen ist wegen ihres Umfangs im Anhang dargestellt.

7.4 Investitionen in die Bundeswasserstraßen bis 2015

7.4.1 Vordringlicher Bedarf (VB)

Bestandteile des Vordringlichen Bedarfs (VB) sind:

- laufende und fest disponierte Vorhaben,
- neue Vorhaben, für die im Zuge der Projektbewertungen eine ausreichende gesamtwirtschaftliche Rentabilität nachgewiesen wurde.

Die laufenden und fest disponierten Vorhaben umfassen die Vollendung im Bau befindlicher Projekte an den See- und den Binnenschiffahrtsstraßen. Diese sind bereits im BVWP '92, im Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002 (IP) oder im Anti-Stau-Programm für die Bundesschienenwege, Bundesautobahnen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 2003 bis 2007 (ASP) enthalten. Sie wurden keiner erneuten Bewertung unterzogen.

Im Planungszeitraum 2001 bis 2015 sind für die Fertigstellung laufender und fest disponierter Vorhaben 4,44 Mrd. Euro erforderlich. Für neue Vorhaben ist ein Bedarf in Höhe von 660 Mio. Euro begründet. Da es sich um kein einziges Neubauprojekt handelt, sondern nur um Ausbauprojekte,

trifft die Argumentation hinsichtlich der Planungsreserve wie im Bereich der Bundesfernstraßen bzw. Bundesschienenwege nicht zu.

Auf der Basis der zugrunde gelegten Finanzierungslinie (7,5 Mrd. Euro) und bei einem Vorrang für Erhaltungsinvestitionen (6,6 Mrd. Euro) verbleibt für die Fertigstellung laufender und fest disponierter Vorhaben sowie für neue Vorhaben im Planungszeitraum 2001 bis 2015 ein rechnerisches Investitionsvolumen in Höhe von 0,9 Mrd. Euro. Unter Einbeziehung einer Planungsreserve (4,2 Mrd. Euro) wird dieses Investitionsvolumen auf rund 5,1 Mrd. Euro aufgestockt.

Diese Planungsreserve wird vorgesehen, um den erfahrungsgemäß langen Planungs- und Realisierungszeiträumen Rechnung zu tragen und um bei Verzögerungen einzelner Vorhaben mit einem Vorziehen anderer prioritärer Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs reagieren zu können. Da die Wasserstraßenprojekte vergleichsweise lange Planungs- und Realisierungszeiträume benötigen, ist es sachgerecht, hier weit über das Jahr 2015 hinaus zu planen.

Diese Planungsreserve ist insbesondere auch deswegen erforderlich, weil dem rechnerischen Ansatz eines Vorrangs für Ersatzinvestitionen nicht voll entsprochen werden kann. Denn die Ausbauprojekte werden aus wirtschaftlichen Gründen überwiegend mit ohnehin erforderlichen Ersatzinvestitionen kombiniert und zeitlich synchronisiert. Somit sind für eine Vielzahl von Vorhaben vorgezogene Teilrealisierungen unumgänglich, aber insgesamt ist mit einer deutlichen Streckung aller Maßnahmen über den Planungshorizont hinaus zu rechnen.

Für die zeitliche Realisierung der laufenden und fest disponierten Vorhaben sowie der neuen Vorhaben gilt grundsätzlich ein Vorrang für solche Teilmaßnahmen, die sicherheits- und betriebsrelevante Ersatzinvestitionen betreffen, ggf. kombiniert mit Erweiterungsanteilen. Prioritär sind darüber hinaus bereits weit fortgeschrittene Vorhaben fertigzustellen.

Reine Erweiterungsinvestitionen können nur im Rahmen darüber hinaus verfügbarer Haushaltsmittel in Angriff genommen werden. Solche Vorhaben, die zwar eine hohe wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit versprechen, aber zeitlich disponibel und nicht sicherheitsrelevant sind, sind in der Projektliste Tabelle 19 mit einer Fußnote („keine größeren Ersatzinvestitionsanteile“) gekennzeichnet.

Tabelle 19

Bundeswasserstraßenprojekte (VB; mit Planungsreserve)

Ifd. Nr.	Vorhaben	Maßnahmenumfang	Investitionskosten 2001–2015 ⁶⁶ [Mio. €]
Laufende und fest disponierte Vorhaben			4.440
	Seeschiffahrtsstraßen (1.–6.)		240
1	Nord-Ostsee-Kanal	Instandsetzung und Erneuerung von Brücken, Tunneln, Schleusen- und Fähranlagen, Ufern	

⁶⁶ Detaillierte Aufgliederung siehe Anhang, Kapitel 9.2.2, Tabelle 21.

noch Tabelle 19

lfd. Nr.	Vorhaben	Maßnahmenumfang	Investitionskosten 2001 ⁶⁶ 2015 ⁶⁶ [Mio. €]
2	Unter- und Außenelbe	Bis Hamburg: Restmaßnahmen (ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, begleitende Strombaumaßnahmen) für die hergestellte „14,5 m Vertiefung“ (Containerschiffe bis 4000 TEU) mit 12,5 m Tiefgang, tideunabhängig	
3	Außenweser	Bis Bremerhaven: Restmaßnahmen (ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, begleitende Strombaumaßnahmen für die hergestellte „14 m Vertiefung“ (Containerschiffe bis 4000 TEU) mit 12,5 m Tiefgang tideunabhängig	
4	Hunte	Fertigstellung: Ausbau für Küstenmotorschiffe bis 1000 t	
5	Verkehrssicherungssysteme Küste	Restmaßnahmen für Funknavigation, Verkehrszentralen, Umrüstung auf AIS	
6	Kleine Vorhaben einschl. Restmaßnahmen aus früheren BVWP	Fertigstellung: Schleuse Bremen-Hemelingen, Strombau Unterems, Zufahrten zu den Ostseehäfen usw.	
	Binnenschifffahrtsstraßen (7.–19.)		4.200
7	Mittelweser	Landesbergen–Bremen (2. Bauabschnitt): Vertiefung der Fahrrinne für 2,5 m abgeladene GMS	
8	Rhein-Herne-Kanal	Östlich Gelsenkirchen: Ausbau für 2,8 m abgeladene GMS und SV	
9	Dortmund-Ems-Kanal	Datteln–Bergeshövede: Fortführung des Ausbaus für 2,8 m abgeladene GMS und SV	
10	Datteln-Hamm-Kanal	Datteln–Hafen Hamm: Fortführung des Ausbaus für 2,8 m abgeladene GMS und SV	
11	Niederrhein ⁶⁷	Duisburg–Emmerich: Fortführung der Verbesserung der Sohlenstabilität, örtliche Regelungsmaßnahmen	
12	Mittelrhein ⁶⁷	Mainz–Köln: Verbesserung der Sohlenstabilität, örtliche Nachregelungsmaßnahmen	
12	Mosel	Bau zweiter Schleusen in Fankel und Zeltingen (begonnene Maßnahme)	
14	Main ⁶⁷	Würzburg–Bamberg: Fortführung der Vertiefung der Fahrrinne für 2,7 m abgeladene GMS und SV	
15	Küstenkanal	Stadtstrecke Oldenburg: Restausbau für Europaschiffe (begonnene Maßnahme)	
16	Elbe-Lübeck-Kanal	Laufende Ersatzinvestitionen: Instandsetzung Dämme, Ufer, Wehre, Brücken; Schleusenverlängerung bei Ersatz	

⁶⁷ Keine größeren Ersatzinvestitionsanteile.

noch Tabelle 19

lfd. Nr.	Vorhaben	Maßnahmenumfang	Investitionskosten 2001–2015 ⁶⁶ [Mio. €]
17	Oder-Havel-Wasserstraße und Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße ⁶⁷	Berlin–Grenze D / PL: Ausbau der Oder-Havel-Wasserstraße für 2,2 m abgeladene GMS; Teilstrecke Schwedt–Grenze D / PL: Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße für 3,5 m abgeladene KÜmos (begonnene Maßnahme) ⁶⁸	
18	Mittellandkanal / Elbe-Havel-Kanal / Untere Havel-Wasserstraße / Berliner Wasserstraßen (VDE 17)	Hannover–Berlin: Fortführung des Ausbaus für 2,8 m abgeladene GMS und SV (zur Gewährleistung eines wirtschaftlichen Betriebes)	
19	Kleine Vorhaben einschl. Restmaßnahmen aus früheren BVWP	Fertigstellung: Stichkanäle am Mittellandkanal, Saar usw.	
Neue Vorhaben			660
Seeschifffahrtsstraßen (1.)			20
1	Unterweser	Nordenham–Bremen: Vertiefung für Panmax-Schiffe mit 12,8 m Abladetiefe bis Brake und 11,1m (tideabhängig) bis Bremen	20
Binnenschifffahrtsstraßen (2.–6.)			640
2	Main ⁶⁷	Mündung Rhein–Aschaffenburg: Vertiefung für 3,1 m abgeladene GMS und SV	30
3	Donau	Straubing–Vilshofen: Strombaumaßnahmen (Variante A)	130
4	Saale ⁶⁷	Calbe–Mündung Elbe: Ausbau (Variante Schleusenkanal Tornitz ohne Wehr (Stau) in der Saale) ⁶⁹	80
5	Mosel ⁶⁷	Bau zweiter Schleusenkammern in Koblenz, Lehmen, Müden, St. Aldegund, Enkirch, Wintrich, Detzem, Trier	300
6	Mittelweser	Bau der Schleusen in Dörverden und Minden mit mindestens 140 m Nutzlänge in Verbindung mit Ersatz	100
Summe Vordringlicher Bedarf			5.100

⁶⁸ Ein erweiterter Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße über Großmotorgüterschiffe hinaus für die Befahrbarkeit mit Küstenmotorschiffen findet unter der Bedingung statt, dass die auf polnischem Gebiet erforderlichen Maßnahmen (Brückenmaßnahmen oder Ausbau einer Querfahrt zur Oder) vertraglich geregelt sind; dies wird dementsprechend in das Planfeststellungsverfahren eingebracht. Dabei ist auch zu klären, wie auf die Erhebung von Kanalgebühren – vergleichbar auf internationalen Wasserstraßen – verzichtet werden kann. Variantenuntersuchungen hinsichtlich Ausbauquerschnitt und Trassenführung erfolgen im Rahmen der von beiden Verkehrsministern eingerichteten deutsch-polnischen Arbeitsgruppe.

⁶⁹ Der Ausbau ist abhängig vom Ergebnis der laufenden Untersuchungen einschließlich der damit verbundenen naturschutzfachlichen Fragestellungen. Die Dimensionierung des Saalekanals orientiert sich an der mittleren Abladetiefe der nicht ausgebauten, frei fließenden Elbe. Darüber hinaus ist vor Einleitung förmlicher Planungsschritte das Einvernehmen des Landes Sachsen-Anhalt erforderlich, den Flussabschnitt zwischen Abzweigung des Kanals und seiner Wiedereinmündung nach Fertigstellung des Saalekanals verkehrlich zu entwiden.

7.4.2 Weiterer Bedarf (WB)

Wegen der hohen Planungsreserve und wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit werden dem Weiteren Bedarf keine Projekte zugeordnet.

Weitere, nachträglich angemeldete Projekte (Vertiefung der Außenweser, Vertiefung der Unter- und Außenelbe) wurden im Zuge der Aufstellung des BVWP 2003 nicht mehr berücksichtigt. Aufgrund der späten Meldung konnten diese Projekte nicht bis zur Bewertungsreife entwickelt werden. Sie werden jedoch auch entsprechend der BVWP-Methodik untersucht und nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse einer Entscheidung zugeführt.

8 Zusammenfassung

Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) stellt die Bundesregierung dem Parlament aktuelle Grundlagen für die Novellierung der bestehenden Ausbaugesetze (Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen) zur Verfügung; für die Bundeswasserstraßen bietet er eine aktuelle Planungsgrundlage. Das Zukunftsprogramm Mobilität (Beschluss des Bundeskabinetts vom 6. März 2002) ist zentrale Grundlage des BVWP 2003. Unter der Maxime „Aufbau Ost und Ausbau West“ liegen dem neuen Bundesverkehrswegeplan folgende zentrale verkehrspolitische und gesellschaftliche Ziele zugrunde:

- Gewährleistung dauerhaft umweltgerechter Mobilität,
- Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland zur Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen,
- Förderung nachhaltiger Raum- und Siedlungsstrukturen,
- Schaffung fairer und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für Verkehrsteilnehmer und Allgemeinheit,
- Verringerung der Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und nicht erneuerbaren Ressourcen,
- Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen (vor allem CO₂),
- Förderung der europäischen Integration.

Alle für den BVWP 2003 definierten Aus- und Neubauprojekte sind nach einer modernisierten Bewertungsmethodik einer einheitlichen Bewertung nach

- nutzen-kosten-analytischen,
- umwelt- und naturschutzfachlichen sowie
- raumordnerischen (mit städtebaulichen)

Kriterien unterzogen worden.

Die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) bleibt Kern der gesamtwirtschaftlichen Bewertungen. Beim BVWP 2003 spielen Qualität und Quantität, aber auch die Gewichtung der um-

welt- und naturschutzbezogenen Belange im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten eine wichtigere Rolle als in der Vergangenheit. Die Aspekte der Raumordnung werden im modernisierten Verfahren erstmals mit einer eigenständigen Bewertungskomponente erfasst; dabei finden sowohl die verkehrspolitisch gewollte Sicherung des maritimen Standorts als auch die besondere Berücksichtigung der nationalen Seehäfen ihren Niederschlag in der Bewertungsmethodik.

Auf der Basis der Haushalte 2001 bis 2003 und der geltenden Finanzplanung des Verkehrshaushaltes (Epl. 12) mit angenommener Fortschreibung des Ansatzes von 2007 bis zum Jahr 2015 ergibt sich für den Zeitraum 2001 bis 2015 ein Finanzrahmen für die Bereiche Schiene, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in der Größenordnung von 150 Mrd. Euro. Dabei erreichen die Schieneninvestitionen bis 2015 – unter Einbeziehung der Finanzhilfen nach dem GVFG und der Regionalisierungsmittel – das Niveau der Straßeninvestitionen. Die Realisierung der einzelnen Maßnahmen erfolgt nach Maßgabe der jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Der BVWP 2003 sieht 82,7 Mrd. Euro für die Erhaltung der Bestandsnetze der Schienenwege des Bundes, der Bundesfernstraßen und der Bundeswasserstraßen vor. Damit wird der Anteil für die Erhaltungsinvestitionen am Investitionsvolumen insgesamt von 46% im BVWP '92 auf nahezu 56% angehoben, und der Schwerpunkt der Investitionen wird vom Aus- und Neubau zur Erhaltung verlagert. Für den Aus- und Neubau der Schienenwege des Bundes, der Bundesfernstraßen und der Bundeswasserstraßen sind 66,2 Mrd. Euro vorgesehen; damit werden die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf hohem Niveau fortgeführt. Darüber hinaus ergänzen sich Erhaltungs- und Ausbauinvestitionen.

Da aufgrund der bisherigen Erfahrungen insbesondere bei größeren Projekten maßgebliche Finanzierungsanteile auch nach 2015 anfallen, wird eine Planungsreserve für Aus- und Neubauten mit entsprechendem Planungsvorlauf vorgesehen. Das Volumen der Planungsreserve trägt der unterschiedlichen Anzahl und Größe der Projekte bei den einzelnen Verkehrsträgern Rechnung.

Der vorliegende BVWP 2003 macht deutlich, dass die Substanzerhaltung und der notwendige bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur weiterhin große Anstrengungen erfordern. Mit Investitionen von jährlich knapp 10 Mrd. Euro werden vor allem in der Bauwirtschaft und in den damit verbundenen Wirtschaftszweigen Arbeitsplätze geschaffen und gesichert. Zugleich werden für diese gesamtwirtschaftlich und beschäftigungspolitisch wichtigen Sektoren unserer Wirtschaft belastbare Orientierungshilfen vorgelegt. Darüber hinaus bietet der BVWP 2003 mit seiner mittel- und langfristigen Perspektive anderen Planungsträgern die erforderlichen Rahmendaten zur Abstimmung mit den eigenen Planungen.

9 Anhang

9.1 Karten

9.1.1 Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes

Abbildung 5

Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes (Projekte des BVWP '92, deren Fertigstellung bis zum Jahr 2015 vorgesehen ist)

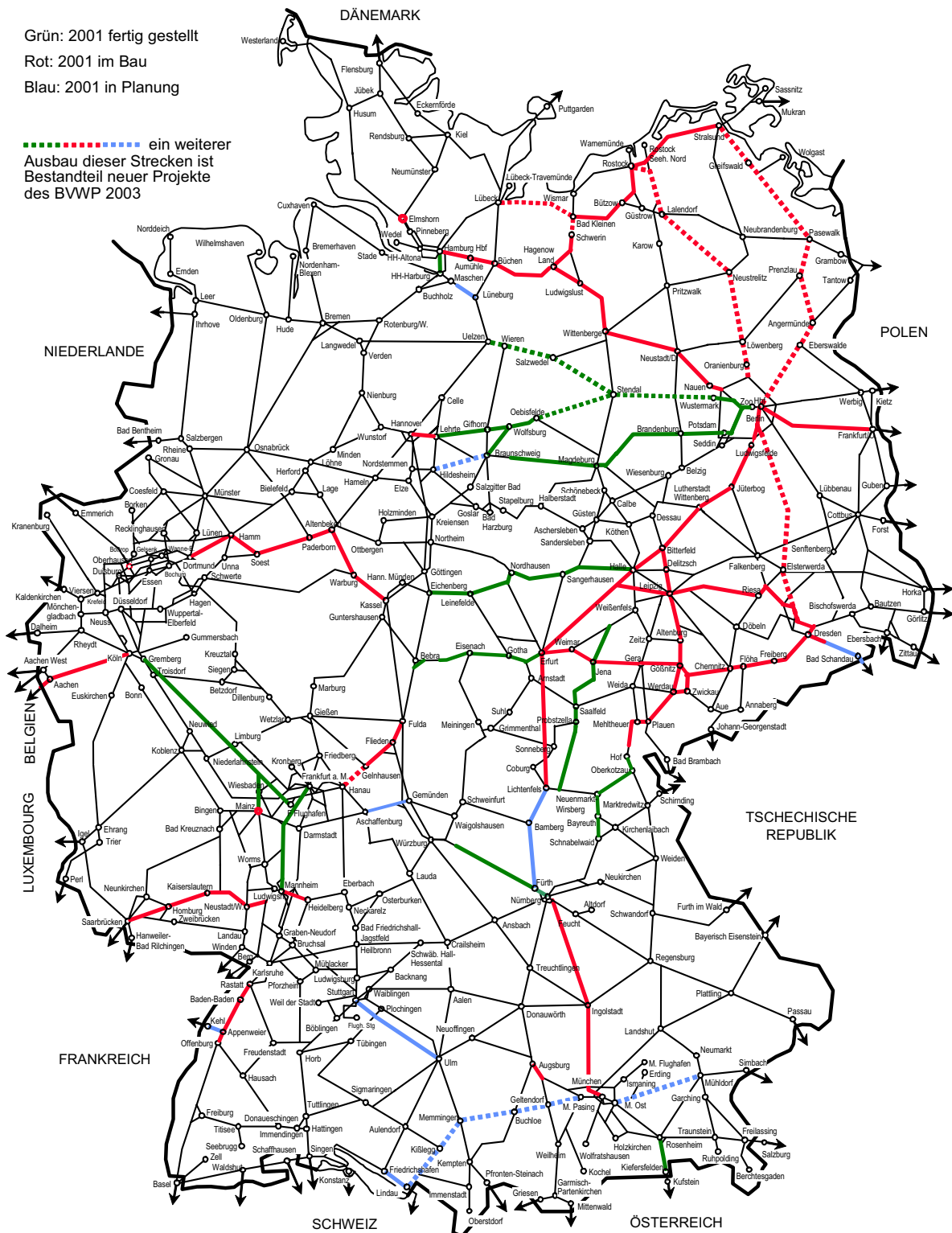


Abbildung 6

Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes
(Projekte des VB, WB, RO-Wirkung, internationale Projekte)

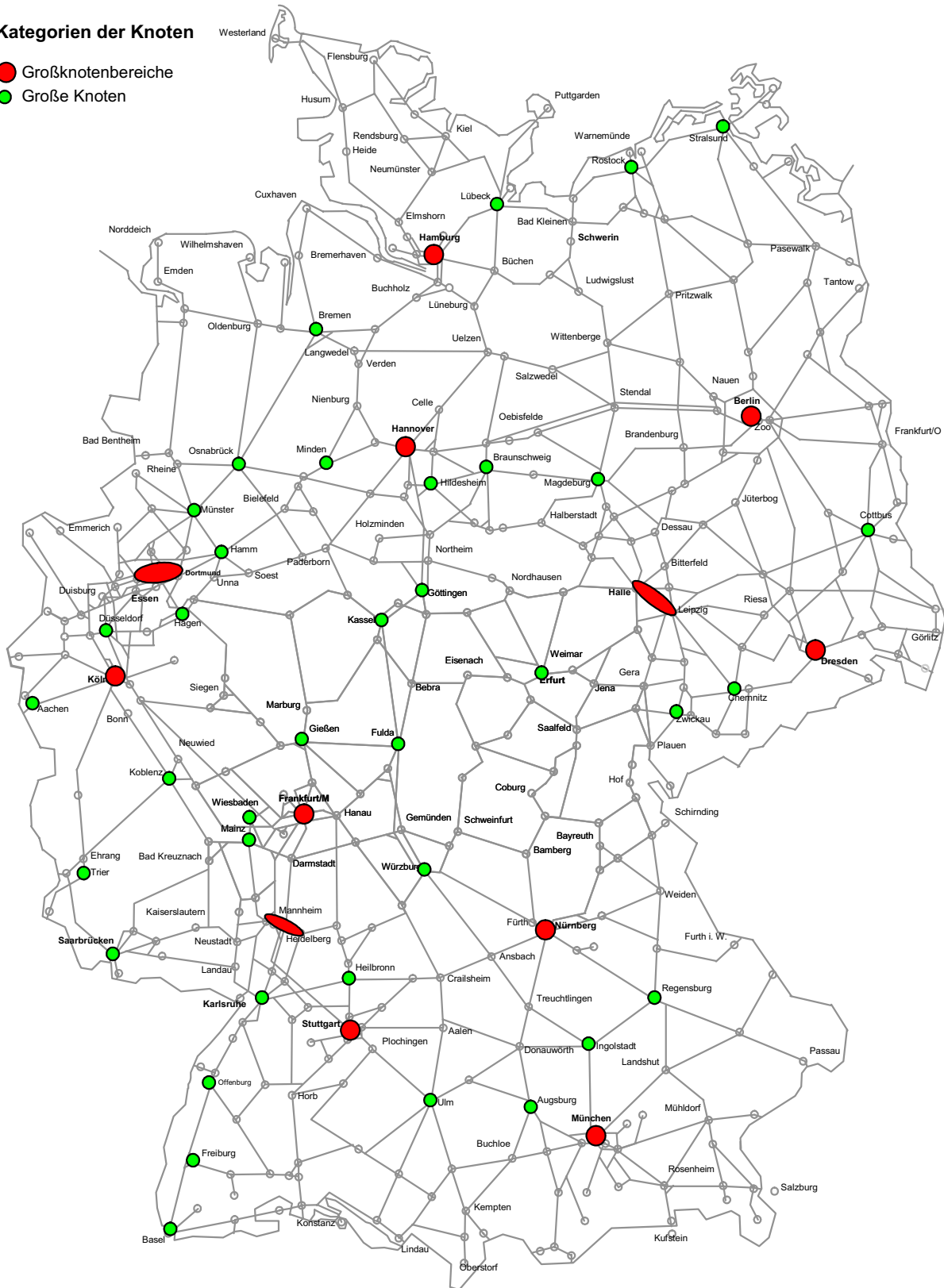


Abbildung 7

Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes (Großknotenbereiche und große Knoten)

Kategorien der Knoten

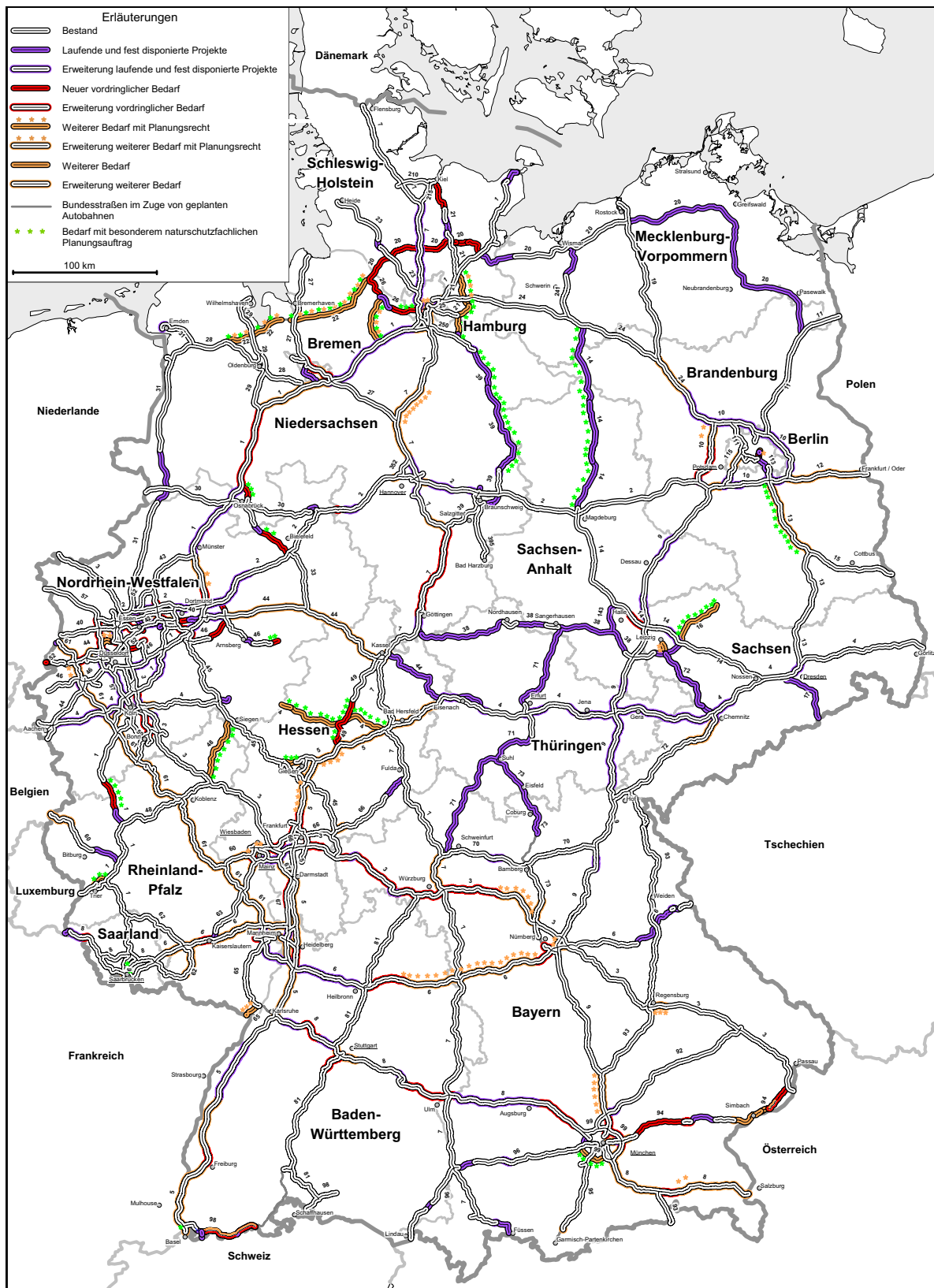
- Großknotenbereiche
- Große Knoten



9.1.2 Bundesfernstraßen

Abbildung 8

Bundesautobahnen



9.1.3 Bundeswasserstraßen

Abbildung 9

Bundeswasserstraßen (Vordringlicher Bedarf)



9.2 Tabellen

9.2.1 Bundesschiene

Tabelle 20

Laufende und fest disponierte Vorhaben des VB Schiene (Einzelheiten)

Ifd. Nr.	Vorhaben	Investitionskosten ⁷⁰ [Mio. €]				
		insgesamt	Ausgaben		2002–2015	2001–2015
			bis 2000	in 2001		
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. €	37.283,5	35.418,1	1.492,4	373,0	1.865,4
2	ABS Lübeck / Hagenow Land–Rostock–Stralsund (VDE 1)	770,3	338,0	36,7	395,6	432,3
3	ABS Hamburg–Büchen–Berlin (VDE 2)	2.290,3	1.678,0	48,5	563,8	612,3
4	ABS Stelle–Lüneburg	229,6	0,0	0,0	229,6	229,6
5	ABS Berlin–Dresden	359,2	0,0	9,2	350,0	359,2
6	ABS Hannover–Lehrte	371,7	147,1	60,7	163,9	224,6
7	ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg	214,9	93,5	3,4	118,0	121,4
8	ABS Dortmund–Paderborn–Kassel	450,7	356,9	27,2	66,6	93,8
9	ABS / NBS Nürnberg–Erfurt (VDE 8.1)	3.618,0	304,3	49,6	3.264,1	3.313,7
10	NBS / ABS Erfurt–Leipzig / Halle (VDE 8.2)	2.310,0	274,0	53,8	1.982,2	2.036,0
11	ABS Leipzig–Dresden VDE 9	929,1	349,6	56,3	523,2	579,5
12	ABS Paderborn–Chemnitz	236,8	32,1	23,8	180,9	204,7
13	ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig / Dresden	1.499,2	389,7	89,0	1.020,5	1.109,5
14	ABS Berlin–Frankfurt/Oder	230,1	0,0	6,0	224,1	230,1
15	ABS Köln–Aachen	426,4	180,6	68,2	177,6	245,8
16	ABS / NBS Hanau–Nantenbach	135,5	0,0	0,0	135,5	135,5
17	ABS Ludwigshafen–Saarbrücken	398,6	37,6	28,1	332,9	361,0
18	ABS Mainz–Mannheim	212,7	100,9	6,0	105,8	111,8
19	ABS Fulda–Frankfurt am Main	302,2	191,8	0,0	110,4	110,4
20	ABS / NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg	1.349,8	83,9	0,0	1.266,0	1.266,0
21	ABS Augsburg–München	159,4	41,5	33,5	84,4	117,9
22	ABS München–Mühldorf–Freilassing	118,9	12,2	0,0	106,7	106,7
23	ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau	51,0	0,0	0,0	51,0	51,0
24	ABS / NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel	1.412,0	1.060,7	42,3	309,0	351,3
25	KV / Rbf	1.046,3	736,6	14,7	295,0	309,7
26	Knoten	5.267,6	2.123,4	256,6	2.887,6	3.144,2
Insgesamt (Bundeshaushalt)		61.673,8	43.950,5	2.406,0	15.317,4	17.723,4
zuzüglich EFRE		209,0			209,0	209,0
Gesamtsumme		61.882,8	43.950,5	2.406,0	15.526,4	17.932,4

⁷⁰ Die Raten 2001 und 2002 stehen unter dem Vorbehalt des Ergebnisses der Verwendungsprüfung zu den in Anspruch genommenen Bundesmitteln.

9.2.2 Bundeswasserstraßen

Tabelle 21

Bundeswasserstraßenprojekte (VB; mit Planungsreserve, Einzelheiten)

	Investitionskosten [Mio. €]				
	insgesamt	Ausgaben bis 2000	in 2001	2002– 2015	2001– 2015
Laufende und fest disponierte Vorhaben	6.540,0	2.100,0	320,0	4.120,0	4.440,0
Seeschiffahrtsstraßen (1.–6.)	540,0	300,0	35,0	205,0	240,0
1. Nord-Ostsee-Kanal (Substanzerhaltung)	254,5	170,5	11,5	72,5	84,0
2. Unter- und Außenelbe (14,5 m-Vertiefung)	114,5	76,0	9,0	29,5	38,5
3. Außenweser (14,0 m-Vertiefung)	51,0	24,0	11,5	15,5	27,0
4. Hunte (Ausbau)	17,5	2,5	0,5	14,5	15,0
5. Verkehrssicherungssysteme Küste	63,5	27,0	2,5	34,0	36,5
6. Kleine Vorhaben einschließlich Restmaßnahmen aus früheren BVWP (ab 2001)	39,0	0	0	39,0	39,0
Binnenschiffahrtsstraßen (7.–19.)	6.000,0	1.800,0	285,0	3.915,0	4.200,0
7. Mittelweser (Vertiefung)	47,0	13,0	0,5	33,5	34,0
8. Rhein-Herne-Kanal (Restausbau östlich Gelsenkirchen)	71,0	8,5	8,0	54,5	62,5
9. Dortmund-Ems-Kanal (Teilausbau Südstrecke)	651,5	224,0	49,5	378,0	427,5
10. Datteln-Hamm-Kanal (Ausbau Weststrecke)	69,5	35,5	0,5	33,5	34,0
11. Niederrhein (Verbesserung der Sohlenstabilität)	306,0	164,5	10,0	131,5	141,5
12. Mittelrhein (Nachregelung)	356,0	237,5	2,0	116,5	118,5
13. Mosel (zweite Schleusen Fankel, Zeltingen)	84,5	3,0	0,5	81,0	81,5
14. Main (Fahrrinnenvertiefung Obermain)	504,5	320,5	11,0	173,0	184,0
15. Küstenkanal (Restausbau)	51,0	37,0	0	14,0	14,0
16. Elbe-Lübeck-Kanal (Substanzerhaltung)	113,5	62,5	6,5	44,5	51,0
17. Oder-Havel-Wasserstraße und Hohen- saaten-Friedrichsthaler Wasserstraße (Ausbau)	586,5	34,0	5,5	547,0	552,5
18. Mittellandkanal / Elbe-Havel-Kanal / Un- tere Havel-Wasserstraße / Berliner Was- serstraßen (Ausbau) (VDE 17)	2.310,0	660,0	127,0	1.523,0	1.650,0
19. Kleine Vorhaben einschließlich Restmaßnahmen aus früheren BVWP (ab 2001)	849,0	0	64,0	785,0	849,0
Neue Vorhaben	660,0	—	—	660,0	660,0
Seeschiffahrtsstraßen (1.)	20,0	—	—	20,0	20,0
1. Unterweser (Vertiefung)	20,0	—	—	20,0	20,0
Binnenschiffahrtsstraßen (2.–6.)	640,0	—	—	640,0	640,0
2. Main (Vertiefung Untermain)	30,0	—	—	30,0	30,0
3. Donau (Ausbau Straubing–Vilshofen, flussregelnde Maßnahmen gemäß Vari- ante A)	130,0	—	—	130,0	130,0
4. Saale (Ausbau, Variante Schleusenkanal Tornitz (ohne Wehr))	80,0	—	—	80,0	80,0
5. Mosel (Zweite Schleusenammern)	300,0	—	—	300,0	300,0
6. Mittelweser (Schleusenverlängerung in Verbindung mit Ersatz)	100,0	—	—	100,0	100,0
Summe Vordringlicher Bedarf	7.200,0	2.100,0	320,0	4.780,0	5.100,0

9.2.3 Bundesfernstraßen (Vordringlicher und Weiterer Bedarf)

Tabelle 22

Bundesfernstraßen Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
AD	Autobahndreieck
AK	Autobahnkreuz
AS	Anschlussstelle
Bgr.	Bundesgrenze
Lgr.	Landesgrenze
OU	Ortsumgehung
N-OU, S-OU, T-OU	Nord-, Süd-, Teil-OU usw.
n, s, sw	nördlich, südlich, südwestlich usw.
N, S, NO	Nord, Süd, Nordost usw.
1. BA	erster Bauabschnitt
T+R-Anlage	Tank- und Rastanlage
VUNO	Teilprojekte der Verkehrsuntersuchung Nordost (Raum Lüneburg – Schwerin – Magdeburg – Wolfsburg)
FH	Flughafen
A	Projekte des A-Modells (Betreibermodell für den Ausbau von Bundesautobahnen)
F	Projekte des F-Modells (Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz)
VDE	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
RWA	RWA-Pool-Projekte
02/24/46 usw.	Anzahl der Fahrstreifen (1. Ziffer: heute, 2. Ziffer: zukünftig)
KK/KB/KL/BB usw.	Seitenstreifen (1. Buchstabe heute, 2. Buchstabe zukünftig; k = kein, b = beidseitig, l = links, r = rechts)
Refin	Refinanzierung privat vorfinanzierter Projekte
VKE	Verkehrseinheit (Bundesfernstraßenabschnitt mit eigenständigem Verkehrswert)
NB	Nachbewertung

Land: Baden-Württemberg

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Laufende und fest disponierte Vorhaben							
1	A 3	Lgr. BY/BW–Lgr. BW/BY	46BB	6,8	37,8		
2	A 5	AS Baden-Baden–AS Bühl	46BB	9,4	38,9	BW5003	A
3	A 5	AS Bühl–AS Achern	46BB	8,6	42,1	BW5003	A
4	A 5	AS Achern–AS Appenweier	46BB	15,5	51,7		A
5	A 5	AS Appenweier–AS Offenburg	46BB	5,4	28,8	BW5006	A
6	A 5	AS Offenburg–AS Offenburg/Süd	46BB	2,8	11,5		A
7	A 6	Neckarbrücke Mannheim	46BB	0,4	24,7		
8	A 6	Neckartalübergang Neckarsulm	46BB	1,5	17,1		
9	A 6	Viernheim–AK Mannheim	46BB	6,1	51,3		
10	A 6	AK Walldorf–AS Wiesloch/Rauenberg	46KB	5,8	38,3		
11	A 6	AS Wiesloch/Rauenberg–AS Sinsheim	46BB	10,8	38,3		
12	A 6	AS Sinsheim–Kirchartd	46BB	13,8	55,5		
13	A 6	Kirchartd–AS Heilbronn/Untereisesheim	46BB	12,3	55,6		
14	A 6	AS Heilbronn/Untereisesheim–AK Weinsberg	46BB	9,2	74,2		
15	A 8	AS Karlsbad–AS Pforzheim/West	46KB	9,5	96,9		
16	A 8	AS Heimsheim–AS Leonberg/West (m. B 295)	46KB	9,0	95,6		
17	A 8	Stuttgart/Degerloch	46KB	3,2	46,7		
18	A 8	Gruibingen–AS Mühlhausen	46KB	3,9	40,4		
19	A 8	AS Mühlhausen–Hohenstadt	46KB	8,0	51,7	BY6601	F
20	A 61	Lgr. RP/BW–AD Hockenheim	46KB	6,0	16,7	RP5623	A
21	A 96	Dürren–Gebrazhofen	04KB	7,1	43,4		
22	A 98	Lörrach/I.–Rheinfeld/Karsau	02/04	7,8	54,7		
23	A 98	Murg–Hauenstein (BA 1.1 Luttingen)	02KB	2,3	7,3		
24	A 861	AD Rheinfeld (A 98)–Bgr. D/CH	04KB	4,6	55,4		
25	B 3	OU Karlsruhe/Wolfartsweier	02KK	2,3	6,5		
26	B 3	OU Sandweier	02KK	4,5	9,6		
27	B 3	OU Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt)	02KK	3,4	5,9		
28	B 3	OU Wasser	02KK	3,7	4,7		
29	B 3	OU Bad Krozingen	02KK	3,2	8,7		
30	B 10	Göppingen/Ost–Süßen/Ost (1. BA)	04KB	3,1	27,3		
31	B 14	Stuttgart–Südheimer Platz–Schattenring	04KK	2,2	5,4		
32	B 14	Winnenden/M–Winnenden/S	04KB	1,5	21,1		
33	B 19	Verlegung in Herbrechtingen	02KK	2,3	1,8		
34	B 28	OU Metzingen (1.BA Umfahrung Neuhausen)	04KK	2,8	14,3		
35	B 29	OU Schwäbisch Gmünd, 1. BA	02KK	1,3	21,8		
36	B 31	OU Eriskirch	02KK	2,8	5,4		
37	B 31	OU Döggingen	04KK	3,6	9,0		
38	B 31	OU Freiburg-Ost (Freiburg–Kirchzarten)	04KB	6,0	28,8		
39	B 33	Konstanz-Rheinbrücke–Bgr. D/CH	04KK	1,3	23,9		
40	B 33	OU Hornberg	02KK	2,5	33,3		
41	B 34	Bgr. CH/D–AS Gottmadingen/Bietingen	02KK	2,0	10,3		
42	B 36	OU Durmersheim und Bietigheim	02KK	9,7	23,2		
43	B 36	OU Graben-Neudorf	02KK	6,2	28,7		

Land: Baden-Württemberg

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
44	B 293	OU Bretten/Gölshausen	02KK	3,4	5,4		
45	B 298	OU Mutlangen	02KK	2,6	9,9		
46	B 312	OU Pfullingen	02KK	4,6	12,4		
47	B 317	Lörrach–Weil am Rhein	02KK	4,1	21,3		
48	B 463	Verlegung bei Hirsau	02KK	1,1	2,1		
49	B 464	Böblingen–Holzgerlingen	02KB	4,3	8,3		
50	B 465	OU Ehingen/Berg	02KK	2,6	3,2		
51	B 465	OU Bremelau	02KK	3,3	4,3		
52	B 492	OU Hermaringen	02KK	2,8	10,2		
53	B 518	OU Wehr	02KK	4,0	7,3		
54	B 535	OU Schwetzingen/Plankstadt	04KK	6,1	61,7		
55		Restbeträge für unter Verkehr befindliche VKE			10,0		
56		+ Refin 50 % Länderanteil			474,0		
57		+ PROGRAMMREALISIERUNG 2001/02 GESAMT			313,0		
		SUMME			2.307,4		

Neue Vorhaben

58	A 5	AS Teningen–AS Freiburg/Mitte	46BB	11,3	108,8	BW5501	
59	A 5	AK Heidelberg–AK Walldorf	46KB	15,4	122,9	BW5001	
60	A 6	AK Weinsberg–AS Kupferzell	46BB	30,9	116,2	BW5011	
61	A 8	AS Leonberg/West–W AD Leonberg	46KB	1,3	5,1		
62	A 8	ö AS Pforzheim/Nord–AS Wurmberg	46KB	4,5	64,1	BW5018	
63	A 8	AS Wurmberg–AS Heimsheim	46KB	11,4	70,8	BW5018	
64	A 8	Hohenstadt–AS Ulm/West	46KB	22,2	144,2	BY5015	
65	A 8	AS Ulm/West–AS Ulm/Ost	46KB	5,0	22,0	BY5015	
66	A 8	AK Ulm/Elchingen–Lgr. BW/BY	46KB	3,5	19,9	BY5015	
67	A 81	AK Stuttgart–AS Böblingen-Hulb	46KB	9,0	83,1	BW5019	
68	A 81	AS Böblingen-Hulb–AS Gärtringen	46KB	6,9	20,5	BW5019	
69	A 98	Murg–Hauenstein (BA 1.2 Laufenburg)	02KB	3,3	32,0		
70	A 98	Murg–Hauenstein (2.BA Murg)	02KB	4,0	32,1		
71	B 10	Schwieberdingen–Stuttgart/Zuffhausen (A 81)	24KB	3,0	14,3	BW7605	
72	B 10	Nordtangente Karlsruhe (Westteil m. Anteil Rheinbrücke)	02/04 KK	5,9	37,5	BW8065	
73	B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil–A 5)	02KK	3,2	64,8		
74	B 10	Nordtangente Karlsruhe (A 5–B 10)	04KK	1,3	22,3		
75	B 10	Göppingen–Süßen/O (2. BA)	04KB	3,0	25,4		
76	B 10	Süßen/Ost–Gingen/Ost	04KK	3,0	24,3	BW7603	
77	B 10	Verlegung in Enzweihingen	02KK	3,1	24,6	BW6062	
78	B 10	OU Luizhausen	02KK	2,6	4,7	BW8057	
79	B 12	OU Isny (BW- + BY-Anteil)	02KK	4,9	28,2	BW8070	
80	B 14	Backnang/W–Nellmersbach	04KB	7,5	98,6	BW6071	
81	B 14	Nellmersbach–Winnenden/M	04KB	3,8	60,9		
82	B 14	OU Oppenweiler	02KK	2,6	23,2	BW8074	
83	B 14	Verlegung in Schwäbisch Hall	24KK	1,2	31,2		
84	B 19	OU Bad Mergentheim	02KK	2,7	6,9	BW8078	

Land: Baden-Württemberg

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
85	B 19	OU Gaisbach	02KK	3,4	16,1	BW8082	
86	B 19	OU Gaildorf (sö-Abschnitt)	02KK	2,0	9,2	BW8631	
87	B 27	Tübingen–Bläsibad (Langer Schindhaubasistunnel)	04KB	3,5	133,0	BW6105	
88	B 27	Tübingen (Bläsibad)–Nehren	24KB	7,0	60,1		
89	B 27	Nehren–Bodelshausen	04KB	6,9	42,1	BW8507	
90	B 27	Donaueschingen–Hüfingen	24KB	5,4	14,1	BW7088	
91	B 27	OU Behla	02KK	1,9	3,6	BW8608	
92	B 27	OU Randen	02KK	1,5	2,3	BW8608	
93	B 27	OU Jestetten	02KK	3,9	5,0	BW8092	
94	B 27	OU Zollhaus	02KK	1,0	7,6	BW8608	
95	B 28	OU Oberkirch und Lautenbach	02KK	6,0	36,3		
96	B 28	OU Metzingen (2. BA)	04KK	3,4	37,3		
97	B 28	Verlegung in Freudenstadt	02KK	3,5	78,8	BW8118	
98	B 28n	OU Schopfloch	02KK	3,1	10,7	BW8610	
99	B 28n	Schopfloch–Grünmettstetten	02KK	2,6	6,1		
100	B 28n	OU Ergenzingen	02KK	4,8	16,7		
101	B 28n	OU Horb	02KK	3,8	6,0	BW8610	
102	B 28n	Rottenburg -Tübingen	02KK	8,0	20,0		
103	B 29	OU Schwäbisch Gmünd (2. BA)	02KK	2,6	84,7		
104	B 29	Schwäbisch Gmünd–Hussenhofen	24KB	2,3	18,9	BW7611	
105	B 29	Hussenhofen–Böbingen	24KB	4,1	26,2	BW7611	
106	B 29	Böbingen–Mögglingen	24KB	3,3	13,3	BW7611	
107	B 29	OU Mögglingen	04KB	6,9	48,5		
108	B 29	Essingen–Aalen	24KB	3,6	17,0	BW7611	
109	B 29a	OU Ebnat (w Ebnat–A 7) nach Abstufung B 19	02KK	2,0	4,4	BW8120	
110	B 30	Baindt (Egelsee)–Ravensburg/Eschach (6. BA)	04KK	5,6	44,4	BW6513	
111	B 30	Ravensburg/Eschach–Friedrichshafen (B 31)	04KB	11,0	47,1	BW6513	
112	B 31	Breisach–AS Freiburg/Mitte (1. BA)	02KK	8,0	26,9		
113	B 31	Überlingen/West–Überlingen/Ost	02KK	3,3	22,2	BW6525	
114	B 31	Überlingen/Ost–Oberuhldingen	24KK	5,0	33,8	BW6525	
115	B 31	Oberuhldingen–Meersburg/West	24KK	4,7	33,2	BW6525	
116	B 31	Meersburg/West–Stetten	24KK	3,8	21,8	BW6525	
117	B 31	Stetten–Immenstaad	04KB	6,4	38,2	BW6525	
118	B 31	Immenstaad–Friedrichshafen/Waggershausen	04KB	7,1	63,1	BW6525	
119	B 31	Friedrichshafen/Waggershausen–FN./B 30alt	24KB	2,5	26,4	BW6151	
120	B 31	Stadttunnel Freiburg	02KK	1,8	120,0	BW8613	
121	B 32	/B 311 OU Herbertingen	02KK	6,8	25,5		
122	B 32	OU Amtzell (2. BA)	02KK	0,5	7,6		
123	B 33	Allensbach/West–Konstanz/ Landeplatz	24KK	9,6	136,4	BW6161	
124	B 33	Konstanz (Landeplatz)–westl. Rheinbrücke (2. FB)	24KK	3,0	13,8	BW6161	
125	B 33	A 5–Elgersweier	02KK	3,5	23,1	BW7614	
126	B 33	OU Haslach	02KK	3,1	23,0	BW8167	
127	B 34	OU Grenzach	02KK	2,8	10,7	BW8630	
128	B 34	OU Wyhlen	02KK	4,5	9,8	BW8630	
129	B 39	OU Mühlhausen	02KK	4,1	16,6		

Land: Baden-Württemberg

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
130	B 290	OU Blaufelden	02KK	3,1	4,4	BW8183	
131	B 290	OU Königshofen	02KK	2,6	8,2	BW8617	
132	B 292	OU Adelsheim und OU Osterburken	02KK	8,3	41,2		
133	B 294	OU Elzach	02KK	2,8	7,2	BW8192	RWA
134	B 294	OU Loßburg	02KK	5,0	17,9	BW8193	RWA
135	B 294	OU Winden	02KK	4,9	27,1	BW8194	RWA
136	B 294	OU Bauschlott	02KK	2,8	11,7	BW8191	
137	B 296	Kernstadtentlastung Calw	02KK	0,9	12,6	BW8635	
138	B 297	OU Lorch	02KK	1,0	6,0	BW8123	
139	B 311	Verlegung in Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)	02KK	2,0	31,2		
140	B 311	OU Unlingen	02KK	4,0	8,0	BW8220	
141	B 311	OU Neuhausen ob Eck	02KK	6,4	17,0	BW8215	
142	B 311	Erbach–Dellmensingen	02KK	7,6	27,3	BW7703	
143	B 312	OU Uttenweiler	02KK	3,1	9,5	BW8234	
144	B 312	OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)	02KK	3,1	70,9		
145	B 313	OU Grafenberg	02KK	1,9	4,6	BW8242	
146	B 313	AS Wendlingen–Nürtingen	24KB	2,6	7,9		
147	B 314	OU Grimmelshofen	02KK	1,5	17,1	BW8244	
148	B 462	OU Dunningen	02KK	6,3	18,0	BW8253	
149	B 463	Westtangente Pforzheim (1. BA)	02KK	3,2	78,7		
150	B 463	OU Lautlingen	02KK	4,4	23,4	BW8261	
151	B 464	n Holzgerlingen–s Holzgerlingen	24KK	3,1	12,0	BW8264	
152	B 464	Renningen–Sindelfingen	02KK	7,5	24,3		
153	B 466	Süßen–w Donzdorf	02KK	2,8	11,2		
154	B 492	OU Brenz	02KK	2,3	6,3	BW8275	
		SUMME			3.274,0		

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB (siehe Kap. 3.4.6.2)

155	B 10	Gingen/O–Geislingen/M	02KK	5,0	43,8	BW7603	
156	B 12	OU Großholzleute	02KK	2,9	4,6	BW8069	
157	A 98	Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	02KB	10,5	88,9	BW7602	
158	A 98	Bad Säckingen–Murg	02KB	6,0	87,5	BW7602	
159	A 98	Hauenstein–Tiengen	02KB	14,7	165,1	BW7602	
160	B 32	OU Horb	02KK	0,8	12,0	BW8154	
161	B 312	OU Ochsenhausen	02KK	4,6	10,3	BW6226	
162	B 312	OU Edenbachen	02KK	3,0	7,3	BW6226	
163	B 312	OU Ringschnait	02KK	2,6	4,8	BW6226	
164	B 465	OU Warthausen	02KK	1,9	10,2	BW8524	
		SUMME			434,5		

GESAMT für Vordringlichen Bedarf**6.015,9**

Land: Baden-Württemberg

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)							
165	A 6	AS Kupferzell–Crailsheim–LGr. BW/BY	46BB	32,4	105,0	BW5012	
166	B 19	OU Gaildorf (nördl. Abschnitt)	02KK	1,2	14,5	BW8632	
167	B 27	OU Offenau	02KK	3,8	20,2	BW8100	
168	B 27	Bad Friedrichshall–A 6	24KB	4,3	25,6	BW7087	
169	B 29a	Aalen–Unterkochen, nach Abstufung B 19	02KK	5,0	19,2	BW8120	
170	B 31	Stadttunnel Freiburg	24KK	1,8	100,0	BW8613	
171	B 31	Breisach (Bgr. D/F)–AS Freiburg/Mitte (2. BA)	02KK	11,6	38,1		
172	B 34	OU Oberlauchringen	02KK	3,4	15,6		NB
173	B 35	OU Bruchsal	02KK	4,0	35,4	BW8174	
174	B 293	Berghausen–Wössingen	02KK	5,4	21,6	BW8519	
175	B 293n	OU Berghausen	02KK	2,2	42,6	BW8519	
176	B 311	OU Riedlingen	02KK	3,0	8,9		NB
177	B 462	Verlegung in Baiersbronn	02KK	2,3	21,3	BW8258	
178	B 462	Verlegung in Schwarzenberg	02KK	0,3	5,9	BW8259	
179	B 462	OU Schramberg	02KK	4,5	50,0	BW8255	
180	B 463	Westtangente Pforzheim (2. BA)	02KK	2,5	47,2	BW8263	
181	B 523	Villingen–Schwenningen (2.BA)	02KK	6,0	16,1	BW7280	
		SUMME			587,2		

Neue Vorhaben

182	A 5	Hemsbach–AK Heidelberg	46KB	22,5	85,9	HE5021	
183	A 5	AK Walldorf–AS Karlsruhe/S	68KB	42,4	572,6	BW5002	
184	A 5	AS Offenburg/Süd–AS Teningen	46BB	41,2	241,8	BW5501	
185	A 5	Freiburg Mitte–Bgr. D/CH	46BB	58,8	300,6	BW5502	
186	A 6	AK Mannheim–AD Hockenheim	46BB	14,3	134,0	BW5008	
187	A 6	AD Hockenheim–AK Walldorf	68KB	7,3	143,2	BW5009	
188	A 6	Rheinbrücke Ludwigshafen–Lgr. BW/HE	46KB	7,3	40,6	RP6601	
189	A 8	AD Leonberg–AK Stuttgart	68KB	7,7	46,5	BW5015	
190	A 8	AK Stuttgart–AS Stuttgart/Degerloch	68BB	8,0	36,6	BW5015	
191	A 8	AS Stuttgart/ Degerloch–AS Esslingen	68BB	11,1	42,4	BW5015	
192	A 8	AS Esslingen–AS Wendlingen	68BB	6,3	22,0	BW5015	
193	A 98	AD Rheinfelden–Rheinfelden/Karsau	24LB	2,4	17,4		
194	A 98	Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	24LB	10,5	51,2	BW5505	
195	A 98	Bad Säckingen–Murg	24KB	6,0	37,2	BW5505	
196	A 98	Murg–Hauenstein	24KB	9,5	32,8		
197	A 98	Hauenstein –Tiengen	24KB	14,7	105,9		
198	A 656	AS Mannheim/W–AK Mannheim	46KB	3,9	48,0	BW7029	
199	A 656	AK Mannheim–AK Heidelberg	46KB	9,1	51,5	BW7030	
200	A 656	AK Heidelberg–AS Rittel	46KB	1,0	8,4	BW7031	
201	B 10	Stuttgart (B 14)–Stuttgart/Hafen	46BB	4,5	30,7	BW5054	
202	B 10	Stuttgart/Hafen–Esslingen	46BB	4,5	30,7	BW5054	
203	B 10	Esslingen–Plochinger Dreieck	46BB	6,0	41,0	BW5054	
204	B 10	Enzweihingen–Schwieberdingen	24KB	9,6	27,4	BW7605	

Land: Baden-Württemberg

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
205	B 10	OU Amstetten	02KK	4,2	11,5	BW8055	
206	B 10	OU Urspring	02KK	2,3	24,3	BW8058	
207	B 10	Geislingen/O–Amstetten (Geislinger Steige)	24KB	2,0	17,6	BW8059	
208	B 10	Stuttgart/Zuffh.–Neuwirtshausen	46KB	1,4	5,8	BW8066	
209	B 10	Stuttgart/Zuffh. (Friedrichswahl)–Stgt/N. (Pragsattel)	04KK	1,7	38,8	BW8067	
210	B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil–A 5)	24KK	3,2	23,8		
211	B 14	OU Spaichingen	02KK	7,6	20,6	BW7076	
212	B 14	OU Rietheim-Weilheim	02KK	4,5	6,6	BW8075	
213	B 14	Verlegung bei Stockach	02KK	6,3	20,5	BW8077	
214	B 14	OU Michelfeld	02KK	3,5	5,9	BW8291	
215	B 19	OU Schwäbisch Hall–Gelbingen	02KK	1,3	8,9	BW8083	
216	B 27	Balingen/S–Dotternhausen	02KK	6,0	21,8	BW6506	
217	B 27	OU Neukirch	02KK	1,1	8,7	BW6506	
218	B 27	OU Schömburg	02KK	3,8	19,0	BW6506	
219	B 27	AS Aich–AS Leinf.-Echterding	46BB	8,2	26,7	BW7287	
220	B 27	OU Neckarburken	02KK	1,5	9,7	BW8093	
221	B 27	OD Jagstfeld	02KK	1,0	34,0	BW8101	
222	B 27	OU Hardheim	02KK	2,1	15,3	BW8609	
223	B 28	OU Feldstetten	02KK	2,0	3,0	BW8285	
224	B 28	Verl. bei Aach	02KK	2,5	34,9	BW8705	
225	B 28n	Grünmettstetten–L 355a	02KK	5,3	18,4	BW8610	
226	B 29	OU Pflaumloch	02KK	2,3	5,1	BW8121	
227	B 29	OU Trochtelfingen	02KK	2,9	10,2	BW8122	
228	B 30	Biberach (Jordanbad)–Hochdorf	24KB	5,0	19,8	BW6512	
229	B 30	Hochdorf–Oberessendorf	24KB	4,8	24,0	BW6512	
230	B 30	Oberessendorf–Bad Waldsee	04KB	7,6	34,5	BW6512	
231	B 30	OU Bad Waldsee	24KB	4,5	22,5	BW6512	
232	B 30	OU Enzisreute	04KB	3,4	18,9	BW6512	
233	B 30	OU Gaisbeuren	04KB	5,4	29,0	BW6512	
234	B 31	Döggingen–Hüfingen	24KK	5,0	18,4	BW5514	
235	B 31	Hinterzarten–Titisee	24KK	4,3	18,9	BW5514	
236	B 31	Titisee –Friedenweiler	24KK	7,9	56,2	BW5514	
237	B 31	Friedenweiler–Unadingen	24KK	12,3	31,0	BW5514	
238	B 31	OU Hinterzarten	04KK	4,3	118,9	BW5514	
239	B 31	Kirchzarten–Buchenbach	24KK	3,0	6,4	BW5514	
240	B 31	OU Falkensteig	04KK	5,8	143,0	BW5514	
241	B 32	OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)	02KK	3,0	66,5	BW6156	
242	B 32	OU Boms	02KK	1,8	2,7	BW8152	
243	B 32	OU Burladingen	02KK	4,0	7,2	BW8153	
244	B 32	OU Jungingen	02KK	3,8	12,8	BW8155	
245	B 32	OU Bad Saulgau	02KK	6,8	26,6	BW8157	
246	B 32	OU Staig	02KK	1,7	6,3	BW8158	
247	B 32	Verlegung bei Blitzenreute	02KK	1,6	4,0	BW8159	
248	B 33	Elgersweier–Gengenbach	24KB	5,8	10,7	BW7614	
249	B 33	Gengenbach–Steinach	24KB	10,0	15,6	BW7614	

Land: Baden-Württemberg

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
250	B 33	Verlegung bei Meersburg	02KK	1,2	22,7	BW8630	
251	B 33	OU Gutach	02KK	5,7	25,0	BW8166	
252	B 35	Bretten/Diedelshausen–OU Gölshausen	24KK	4,3	24,2	BW8172	
253	B 35	Helmsheim	02KK	1,0	8,1	BW8173	
254	B 39	OU Willsbach	02KK	2,6	11,2	BW8182	
255	B 39	Lgr. RP/BW–L 722	24KB	1,0	19,0	BW8288	
256	B 39	OU Ellhofen	02KK	1,3	19,4	BW8615	
257	B 290	Königshofen–Bad Mergentheim	02KK	4,7	16,5	BW7188	
258	B 290	OU Rot am See	02KK	4,2	9,3	BW8184	
259	B 290	OU Wallhausen	02KK	4,2	7,3	BW8185	
260	B 294	Südwesttangente Bretten	02KK	2,7	15,9	BW8195	
261	B 297	OU Neckartailfingen (2. BA)	02KK	1,5	4,6	BW8201	
262	B 311	Ehingen/Stetten–Ehingen	24KK	5,2	30,6	BW7619	
263	B 311	Ehingen–Gamerschwang	04KB	4,9	25,6	BW7619	
264	B 311	OU Deppenhäuser	24KK	1,8	4,7	BW7619	
265	B 311	OU Obermarchtal	02KK	2,0	3,9	BW7619	
266	B 311	OU Immendingen	02KK	4,0	16,9	BW8214	
267	B 311n	Sigmaringen (L 456)–Mengen	02KK	7,5	26,0	BW7221	
268	B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	02KK	5,5	90,9	BW6236	
269	B 312	OU Engstingen	02KK	4,1	12,9	BW7230	
270	B 312	Metzingen–Metzingen/W	24KK	2,2	14,1	BW8227	
271	B 312	OU Zwiefalten	02KK	1,8	10,2	BW8235	
272	B 312	OU Huldstetten	02KK	1,7	1,7	BW8231	
273	B 312	OU Pfronstetten	02KK	2,6	3,1	BW8232	
274	B 312	OU Tigerfeld	02KK	1,8	1,8	BW8233	
275	B 313	Engstingen/Haid–Trochtelfingen	02KK	4,7	17,3	BW6527	
276	B 313	OU Engelswies und Vilsingen	02KK	5,9	11,5	BW8240	
277	B 313	OU Großengstingen	02KK	3,6	10,2	BW8521	
278	B 313	OU Krumbach	02KK	2,5	6,0	BW8637	
279	B 317	Durchstich unter der DB bei Weil/Friedlingen	02KK	0,6	11,3	BW8246	
280	B 317	Lörrach–Schopfheim	24KK	6,8	32,2	BW8247	
281	B 317	OU Atzenbach	02KK	1,4	20,8	BW8248	
282	B 317	Zell–Hausen	02KK	3,5	8,3	BW8250	
283	B 415	Verlegung Lahr–Lahr/ Reichenbach	02KK	5,5	25,6	BW7251	
284	B 462	Rotenfels–Gaggenau/M	24KK	3,0	42,2	BW8256	
285	B 463	OU Unterreichenbach	02KK	1,9	10,2	BW8262	
286	B 464	OU Reutlingen	02KK	2,5	30,8	BW8265	
287	B 465	Schorndorf–Göppingen	02KK	18,0	46,0	BW6634	
288	B 465	OU Ehingen	02KK	3,2	10,3	BW8208	
289	B 465	OU Altsteußlingen	02KK	1,3	2,1	BW8266	
290	B 465	OU Ingerkingen	02KK	3,4	5,4	BW8267	
291	B 465	OU Münsingen (2. BA)	02KK	3,8	10,6	BW8268	
292	B 465	OU Sontheim und Weisel	02KK	1,0	2,6	BW8270	
293	B 465	OU Seeburg	02KK	1,0	2,6	BW8269	
294	B 465	Querspange Mettenberg	02KK	2,2	5,1	BW8271	

Land: Baden-Württemberg

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
295	B 466	OU Donzdorf	02KK	3,5	11,7	BW8272	
296	B 466	OU Böhmenkirch	02KK	5,0	8,6	BW8701	
297	B 466	OU Heidenheim (Tunnel)	02KK	0,7	36,3		
298	B 467	Querspange Tettnang	02KK	5,1	24,1	BW7638	
299	B 500	Tiefloge in Häusern	02KK	1,0	8,7	BW8279	
300	B 500	A 5–Landesgr.	24KB	5,8	79,5	BW5032	
		SUMME			4.138,7		

Neue Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB* (siehe Kap. 3.4.6.2.)

301	B 10	Geislingen/M–Geislingen/O	02KK	3,0	44,3	BW7603	
		SUMME			44,3		

Neue Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko

302	A 98	Bgr. F/D (Märkt)–AD Weil am Rhein	04KB	0,7	17,5	BW7021	
303	B 10	Illingen–ENZweihingen	24KB	6,0	17,6	BW6604	
304	B 10	Mühlacker–Lienzingen	02KK	4,0	33,2	BW6604	
305	B 28	OU Blaubeuren/Gerhausen	02KK	1,8	20,9	BW8509	
306	B 28	OU Blaustein	02KK	3,2	48,4	BW8510	
307	B 29	Nordosttring Stuttgart	04KB	9,8	102,3	BW6286	
308	B 32	Neufra–Gammertingen	02KK	3,6	7,1	BW8160	
309	B 312	Wolfentalquerspange Biberach	02KK	1,9	17,9	BW8290	
310	B 313	OU Inneringen	02KK	3,7	8,5	BW6527	
311	B 313	Inneringen–Jungnau	02KK	7,5	18,7	BW6527	
312	B 317	OU Schönau	02KK	3,5	7,7	BW8249	
313	B 462	OU Forbach	02KK	2,5	23,7	BW8254	
314	B 465	OU Owen und Lenningen	02KK	9,0	26,5	BW8511	
315	B 500	OU Schönwald	02KK	4,0	14,9	BW8277	
		SUMME			364,7		

GESAMT Weiterer Bedarf**5.134,9**

Land: Bayern

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Laufende und fest disponierte Vorhaben							
1	A 3	AS Aschaffenburg/O–AS Hösbach	46BB	6,4	51,8		
2	A 6	AS Amberg/O –AK Pfreimd	04KB	20,1	151,2		
3	A 6	AK Pfreimd–Woppenhof	04KB	8,4	49,9		
4	A 6	Woppenhof–Kaltenbaum	24KB	6,2	30,8		
5	A 6	Kaltenbaum–AS Lohma	24KB	9,9	42,8		
6	A 7	AS Nesselwang–Füssen (B 310) (o Tunnel)	04KB	13,5	110,2		
7	A 7	Füssen (B 310)–Bgr. D/A	02KK	2,7	4,3		
8	A 8	Lechbrücke–Derching	46KB	5,4	30,1		
9	A 8	AK Ulm/Elchingen–Bubesheim	46KB	6,8	17,8		
10	A 8	Bubesheim–Leinheim	46KB	6,8	6,8		
11	A 8	Bubesheim–Leinheim (2. BA)	46KB	5,8	17,6	BY5013	A
12	A 8	Leinheim–AS Zusmarshausen	46KB	19,7	115,6	BY5013	A
13	A 8	AS Zusmarshausen–AS Adelsried	46BB	9,5	53,8	BY5013	A
14	A 8	AS Adelsried–AS Augsburg/W	46KB	9,6	54,4	BY5013	A
15	A 9	AS Bayreuth/N–T+K-Anlage Sophienberg	46BB	6,3	61,7		VDE
16	A 70	AS Knetzgau–AS Eltmann (1. BA)	24KB	8,1	15,3		
17	A 70	AS Knetzgau–AS Eltmann (2. BA)	24KB	7,8	9,6		
18	A 71	Berkach–Bad Neustadt a.d.S.	04KB	13,6	86,3		VDE
19	A 71	Bad Neustadt a.d.S.–Pfersdorf	04KB	25,3	130,6		VDE
20	A 71	Pfersdorf–Schweinfurt (A 70)	04KB	16,6	59,7		VDE
21	A 73	Herbartswind–Coburg	04KB	12,3	14,0		VDE
22	A 73	Coburg–Ebersdorf b.Coburg	04KB	12,0	94,1		VDE
23	A 73	Ebersdorf b. Coburg–Lichtenfels (m.Zubringer Untersiemau)	04KB	12,5	132,9		VDE
24	A 92	AK Neufahrn–AS Flughafen München	46KK	7,4	7,1		
25	A 94	Ampfing–Erharting	04KB	11,0	44,0		
26	A 94	Erharting–Winhöring	24KB	9,4	39,1		
27	A 96	Memmingen/Ost–Erkheim	24KB	12,3	51,3		
28	A 96	AS Bad Wörishofen–AS Buchloe (2. BA)	24KB	4,0	18,0		
29	A 99	Langwied–Unterpfaffenhofen	04KB	6,2	131,4		
30	B 2	Verlegung s Fürstenfeldbruck (Münchner Berg)	02KK	3,9	4,8		
31	B 2	Verlegung bei Gersthofen	04KK	5,3	6,2		
32	B 2	OU Stettenhofen	04KK	4,9	22,0		
33	B 2	OU Stettenhofen (2. BA)	04KK	4,2	9,8		
34	B 2	OU Meitingen	04KK	8,8	42,0		
35	B 4	Verlegung n Coburg	04KK	2,4	13,5		
36	B 16	Nittenau–Roding	02KK	11,3	6,2		
37	B 16	OU Unterhausen und Oberhausen	02KK	5,3	6,2		
38	B 19	OU Waltenhofen	04KK	2,9	9,7		
39	B 20	OU Malgersdorf	02KK	4,4	3,5		
40	B 20	Cham–Rissmannsdorf	02KK	4,9	7,5		
41	B 20	OU Wilting/Traitsching	02KK	4,6	11,7		
42	B 22	OU Aichig	02KK	2,9	9,4		

Land: Bayern

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
43	B 22	OU Waldeck	02KK	1,3	4,6		
44	B 25	N-OU Nördlingen	02KK	3,2	7,8		
45	B 27	Verlegung bei Höchberg (2. BA)	24KK	1,3	2,4		
46	B 173	OU Wallenfels	02KK	4,4	6,2		
47	B 173	Lichtenfels–Zettlitz (3. BA)	04KK	5,1	36,1		
48	B 279	OU Oberweissenbrunn	02KK	2,1	5,1		
49	B 286	S-OU Maibach	02KK	3,3	5,6		
50	B 286	Bad Kissingen–B 19	02KK	6,4	15,1		
51	B 299	w Unterneukirchen	02KK	5,0	4,1		
52	B 299	OU Waldsassen/Hundsbach	02KK	8,0	16,4		
53	B 299	OU Mühlhausen/NB	02KK	2,3	2,5		
54	B 300	OU Dasing	02KK	4,6	7,3		
55	B 303	Verlegung Sonnefeld–Johannisthal (1. BA)	02KK	3,3	2,2		
56	B 303	Verlegung Sonnefeld–Johannisthal (2. BA)	02KK	5,1	7,3		
57	B 303	Verlegung Sonnefeld–Johannisthal (3. BA)	02KK	4,3	4,2		
58	B 304	OU Zorneding	02KK	4,3	8,5		
59	B 304	OU Ebersberg	02KK	6,0	14,0		
60	B 469	Obernburg–Trennfurt	04KK	7,9	9,8		
61	B 470	OU Diespeck	02KK	2,0	4,5		
62	B 472	OU Peißenberg	02KK	7,0	30,2		
63		Restbeträge für unter Verkehr befindliche VKE			47,6		
64		Restbeträge für unter Verkehr befindliche VDE			8,3		VDE
65		+ Refin 50 % Länderanteil			368,0		
66		+ VDE 2001/02 GESAMT			229,0		
67		+ PROGRAMMREALISIERUNG 2001/02 GESAMT			347,0		
		SUMME			2.978,6		

Neue Vorhaben

68	A 3	AS Aschaffenburg/W–AS Aschaffenburg/O	46BB	4,9	45,5	BY7001	
69	A 3	AS Hösbach–Waldaschaff	46BB	6,6	61,0	BY5002	
70	A 3	AS Waldaschaff–AS Weibersbrunn	56LB	4,2	29,1	BY5002	
71	A 3	AS Weibersbrunn–AS Rohrbrunn	46BB	5,8	27,6	BY5002	
72	A 3	AS Rohrbrunn–AS Marktheidenfeld	46BB	15,5	149,8	BY5002	
73	A 3	AS Marktheidenfeld–AS Wertheim	46BB	7,0	41,7	BY5002	
74	A 3	AS Wertheim–AS Helmstadt	46BB	14,5	72,3	BY5002	
75	A 3	AS Helmstadt–AS Kist	46BB	6,1	31,5	BY5002	
76	A 3	AS Kist–AS Heidingsfeld	46BB	6,3	28,9	BY5002	
77	A 3	AS Heidingsfeld–AS Randersacker	56BB	5,6	81,1	BY5002	
78	A 3	AS Randersacker–AK Biebelried	46BB	8,8	47,0	BY5002	
79	A 3	AK Biebelried–AS Kitzingen	46BB	8,8	40,8	BY5003	
80	A 3	AS Kitzingen–AS Wiesentheid	46BB	10,1	50,2	BY5003	
81	A 3	AS Wiesentheid–AS Geiselwind	46BB	10,1	55,1	BY5003	
82	A 3	AS Geiselwind–AS Schlüsselfeld	46BB	12,0	62,2	BY5003	
83	A 6	AS Schwabach/W–AS Roth	46BB	5,5	39,4	BY5516	
84	A 6	AS Roth–AK Nürnberg/S	46BB	7,5	68,6	BY5522	

Land: Bayern

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
85	A 6	AK Nürnberg/S–AK Nürnberg/O	46BB	5,2	44,0	BY5522	
86	A 8	AS Ulm/O–AK Ulm/Elchingen	46KB	6,8	19,9	BY5015	
87	A 8	Derching–AS Dasing	46KB	5,7	33,9	BY5015	
88	A 8	AS Dasing–Odelshausen	46KB	13,0	93,3	BY5015	
89	A 8	Odelshausen–AS Sulzemoos	46KB	8,5	67,7	BY5015	
90	A 8	AS Sulzemoos–AS Dachau	46BB	7,9	57,2	BY5015	
91	A 8	AS Rosenheim–AS Frasdorf	46KB	10,1	65,3	BY5602	
92	A 8	AS Frasdorf–AS Bernau	46KB	5,3	58,9	BY5602	
93	A 9	AK Neufahrn–AK München/N	68BB	9,2	38,4	BY5019	
94	A 9	AK München/N–AS München/Fr.Ring	46KB	3,2	25,6	BY7028	
95	A 73	AS Nürnberg/Hafen/O–AS Nürnberg/Zollhaus	46KB	4,3	37,3	BY7030	
96	A 73	AS Nürnberg/Zollhaus–AK Nürnberg/S	68KB	2,2	12,3	BY7030	
Alternative 1:							
97	A 94	AS Forstinning–Pastetten	04KB	6,2	26,9	BY5604	
98	A 94	Pastetten–Dorfen	04KB	17,5	128,2	BY5604	
99	A 94	Dorfen–Heldenstein	04KB	14,9	119,5	BY5604	
Alternative 2: lfd. Nr. 97–99 im Korridor der B 12 im Streckenabschnitt Forstinning–Haag–Heldenstein. Die geeignete Trasse wird im Planfeststellungsverfahren ermittelt.							
100	A 94	Heldenstein–Ampfing	24KB	5,1	49,2	BY5604	
101	A 94	Malching–Tutting	02KK	11,1	30,0	BY5034	
102	A 94	Tutting–Pocking (A 3)	04KB	13,7	73,2	BY5034	
103	A 99	AK München/N–AS Haar	68BB	18,0	44,0	BY5021	
104	B 2	Entlastungstunnel Starnberg	02KK	2,6	79,6	BY6069	
105	B 2	OU Röttenbach	02KK	4,3	10,2	BY7501	
106	B 2	OU Dettenheim	02KK	3,5	7,0	BY8053	
107	B 2	OU Puchheim	02KK	2,3	6,6	BY8507	
108	B 2	OU Eschenau	02KK	2,1	7,2	BY8512	
109	B 2	OU Zedtwitz	02KK	2,3	3,3	BY8640	
110	B 2	OU Kissing	02KK	6,8	21,0	BY8054	
111	B 2	Kiliansdorf–Roth	24KB	2,1	5,3	BY7501	
112	B 2	Verl. in Fürstenfeldbruck	02KK	0,6	8,7		NB
113	B 2	OU Untersteinbach	04KB	2,6	9,0	BY7501	
114	B 2	OU Wernsbach	04KB	4,6	12,3	BY7501	
115	B 4	Coburg (Weichengereuth)	24KK	1,3	10,8	BY8641	
116	B 8	OU Biebelried	02KK	4,8	4,8	BY8075	
117	B 10	AD Neu-Ulm–Neu-Ulm (Finn.Str)	04KB	4,5	28,1	BW7703	
118	B 10	Neu-Ulm–AS Nersingen (A 7)	24KB	6,0	10,9	BW7703	
119	B 11	OU Ruhmannsfelden	02KK	3,9	8,4	BY8086	
120	B 11	Deggendorf–Grafling	02KK	4,0	13,6	BY8358	
121	B 11	Verlegung bei Schweinhütt	02KK	2,5	5,1	BY8091	
122	B 11	OU Bayerisch Eisenstein	02KK	2,1	6,8	BY8085	
123	B 13	OU Merkendorf	02KK	2,3	3,0	BY8093	
124	B 13	OU Lehrberg–Unterheißbach	02KK	4,5	11,0	BY8101	RWA
125	B 15	Westtangente Rosenheim	02KK	11,3	61,3	BY6608	
126	B 15	Rosenheim	24KK	3,3	6,3	BY8130	

Land: Bayern

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
127	B 15n	Saalhaupt (A 93)–Neufahrn	04KK	21,6	113,4		
128	B 15n	Geisenhausen–Velden	02KK	9,8	45,3		
202	B 15n	Geisenhausen–Velden	24KK	9,8	15,0	BY5518	
129	B 16	OU Schwenningen	02KK	2,6	6,0	BY8610	
130	B 16	OU Apfeltrach/Dirlewang	02KK	4,7	2,9		
131	B 16	OU Dillingen	02KK	6,7	13,5	BY6134	
132	B 16	OU Höchstädt	02KK	5,7	10,2	BY6134	
133	B 16	OU Ichenhausen	02KK	5,0	8,4	BY7143	
134	B 16	OU Kötz	02KK	3,5	7,1	BY7143	
135	B 16	OU Tapfheim	02KK	7,2	12,1	BY7524	
136	B 16	OU Marktoberdorf	02KK	5,7	5,0	BY8631	
137	B 17	W-OU Landsberg	02KK	3,5	13,0	BY7508	
138	B 17	OU Kaufering	04KB	12,0	55,0	BY7508	
139	B 19	Kuhnen–Herzmanns	04KK	1,0	8,7		
140	B 19	OU Giebelstadt–Euerhausen	02KK	8,9	11,7	BY5156	RWA
141	B 19	Herzmanns–Heuberg	04KK	3,7	25,7	BY7521	
142	B 19	Heuberg–Immenstadt	04KK	5,2	33,4	BY7521	
143	B 19	OU Werneck (danach Abstufung)	02KK	3,6	8,0		
144	B 20	OU Furth i.W.	02KK	4,3	40,8	BY8164	
145	B 20	OU Laufen	02KK	4,0	7,6	BY8180	
146	B 23	OU Saulgrub	02KK	2,7	10,1	BY8188	
147	B 23	OU Oberau	02KK	1,4	8,1	BY8190	
148	B 25	OU Dinkelsbühl	02KK	1,2	9,2	BY8523	RWA
149	B 25	OU Wallerstein/Ehringen	02KK	3,6	7,5	BY8523	RWA
150	B 25	OU Greiselbach	02KK	3,6	4,4	BY8523	RWA
151	B 26	Ebert-Brücke in Aschaffenburg (danach Abstufung)	24KK	0,6	10,9		
152	B 26n	Karlstadt–AD Werneck (A 7) (mit Mainbrücke)	04KB	23,0	189,5	BY5611	
153	B 85	OU Pressig	02KK	3,9	9,0	BY6206	
154	B 85	Altenkreith–Untertraubenbach	24KK	8,4	39,3	BY7520	
155	B 85	Untertraubenbach–Cham	24KK	10,3	27,0	BY7520	
156	B 85	AS Schwandorf–Wackersdorf	24KK	2,7	5,3	BY7503	
157	B 85	OU Neukirchen v.W.	02KK	5,4	19,5	BY8215	
158	B 85	OU Neubäu	02KK	3,4	7,8	BY8172	
159	B 85	OU Altenkreith	02KK	2,7	5,0	BY8173	
160	B 85	OU Heinersreuth/Altenplos	02KK	7,5	23,0	BY7216	
161	B 173	Johannisthal–Kronach	24KK	2,6	12,9	BY6221	
162	B 173	Lichtenfels–Zettlitz (2. BA)	24KK	1,8	19,4	BY6221	
163	B 173	OU Zeyern	02KK	1,8	3,1	BY8224	
164	B 286	Schweinfurt (A 70)–Schwebheim	24KK	3,1	6,2	BY8238	
165	B 289	OU Kulmbach/O–Untersteinach	02KK	5,2	34,8	BY7515	
166	B 289	OU Mainroth	02KK	2,0	7,0	BY8514	
167	B 289	OU Rothwind–Fassoldshof	02KK	1,9	3,8	BY8514	
168	B 299	OU Pressath (2. BA)	02KK	3,5	4,9	BY8252	
169	B 299	OU Neumarkt	02KK	4,1	7,7	BY8251	
170	B 299	OU Mühlhausen/OPF.	02KK	5,9	7,1	BY8256	

Land: Bayern

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
171	B 299	OU Tanzfleck	02KK	2,4	3,1	BY8253	
172	B 299	OU Grafenwöhr	02KK	3,7	5,1	BY8270	
173	B 300	AS Dasing (A 8)–Aichach	24KK	5,5	20,8	BY8504	
174	B 300	OU Thannhausen	02KK	2,9	3,8	BY8649	
175	B 300	OU Diedorf	02KK	3,5	10,4	BY8621	
176	B 300	OU Vogelsang	04KK	2,1	8,6	BY8621	
177	B 300	OU Weichenried	02KK	4,3	7,4	BY6279	
178	B 300	OU Gessertshausen	02KK	5,9	11,2	BY8620	
179	B 301	N-OU Freising	02KK	5,2	12,7	BY8622	
180	B 301	OU Au i.d. Hallertau	02KK	5,0	7,4	BY8623	
181	B 303	OU Schirnding	24KB	4,3	12,8	BY7617	
182	B 303	OU Stadtsteinach	02KK	6,0	11,9	BY7515	
183	B 303	OU Untersteinach	02KK	2,6	4,1	BY7515	
184	B 303	Marktredwitz/West–A 93	24KK	3,2	12,3	BY8290	
185	B 304	OU Traunstein (2. BA)	02KK	4,3	31,0	BY6265	
186	B 304	OU Altenmarkt (m. Aubergtunnel)	02KK	8,1	19,4	BY6265	
187	B 308	OU Immenstadt	02KK	4,3	44,0	BY8509	
188	B 388	OU Dirnaich	02KK	4,5	8,9	BY8310	
189	B 388	OU Taufkirchen (Vils)	02KK	5,0	11,4	BY8311	
190	B 388n	Vilstalspange	02KK	3,1	7,5		
191	B 388n	B 388–Hallbergmoos (Anbindung FH)	02KK	6,3	20,0	BY8304	
192	B 466	OU Brand/Geislohe	02KK	3,6	5,7	BY6318	
193	B 472	OU Hohenpeißenberg	02KK	5,2	21,6	BY8328	
194	B 472	N-OU Bad Tölz	02KK	2,4	8,5	BY8332	
195	B 472	OU Bertoldshofen	02KK	1,9	10,0	BY8630	
196	B 492	OU Obermedlingen	02KK	2,3	3,6	BW8275	
197	B 533	OU Auerbach	02KK	2,1	8,9	BY8337	
198	B 533	OU Schwarzach (Hengersberg)	02KK	5,0	12,4	BY8337	
		SUMME			3.566,7		

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB (siehe Kap. 3.4.6.2)

199	B 14	OU Sulzbach-Rosenberg	02KK	2,4	5,8	BY8116	
200	B 15n	Neufahrn–Ergoldsbach	04KB	7,2	50,1	BY5518	
201	B 15n	Ergoldsbach–Essenbach	04KB	7,2	88,3	BY5518	
202	B 279	OU Reckendorf und Baunach	02KK	7,9	14,3	BY7232	
203	B 303n	A 93–Schirnding	04KK	7,8	51,7	BY7617	
204	B 470	OU Uehlfeld/Demantsfürth	02KK	2,4	4,7	BY8321	
205	B 470	W-OU Forchheim	02KK	3,3	9,1	BY8323	
206	B 999	OU Rödental	02KK	5,3	22,5	BY8612	RWA
		SUMME			246,5		

GESAMT für Vordringlichen Bedarf**6.791,8**

Land: Bayern

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)							
208	A 3	AS Schlüsselfeld–AS Pommersfelden	46BB	14,5	54,4	BY5003	
209	A 3	AS Pommersfelden–T+R-Anlage Aurach	46BB	16,7	102,3	BY5003	
210	A 3	T+R-Anlage Aurach–AK Fürth-Erlangen	46BB	8,3	80,3	BY5003	
211	A 3	AK Regensburg–AS Neutraubling	46BB	12,0	62,8	BY7601	
212	A 6	Lgr. BW/BY–AK Feuchtwangen	46BB	8,8	39,3	BY5516	
213	A 6	AK Feuchtwangen–AS Aurach	46BB	16,7	75,7	BY5516	
214	A 6	AS Aurach–AS Ansbach	46BB	11,7	56,4	BY5516	
215	A 6	AS Ansbach–AS Lichtenau	46BB	10,6	62,7	BY5516	
216	A 6	AS Lichtenau–AS Neuendettelsau	46BB	6,4	30,4	BY5516	
217	A 6	AS Neuendettelsau–AS Schwabach/W	46BB	15,7	68,7	BY5516	
218	A 8	Bernau–AS Felden	46KB	4,4	50,7	BY5602	
219	A 9	AK Nürnberg–AK Nürnberg/O	68BB	4,9	33,8	BY7027	
220	A 9	AD Holledau–AK Neufahrn	68BB	33,0	149,8	BY5020	
221	B 2	Eschenlohe–Farchant/Nord	24KK	9,0	186,3	BY7070	
222	B 2	OU o Garmisch-Partenkirchen (mit Wank-Tunnel)	02KK	5,8	69,5	BY6073	
223	B 4	A 3–Flughafenstr. (Anbindung FH Nürnberg)	02KK	2,7	21,9	BY7532	
224	B 23	W-OU Garmisch-Partenkirchen (m Kramer-Tunnel)	02KK	5,2	68,2	BY6073	
225	B 21	OU Bad Reichenhall (Kirchholztunnel)	02KK	3,7	20,0	BY8184	
226	B 21	OU Bad Reichenhall (Stadtbergtunnel)	02KK	1,2	24,1	BY8184	
227	B 26n	AD Würzburg/West (A 3)–Karlstadt	04KB	23,0	190,0	BY5611	
228	B 279	Voccard–Ermsershausen	02KK	8,0	15,0	BY8231	
229	B 299	OU Garching a.d.Alz	02KK	10,2	14,3	BY6265	
230	B 299	OU Tacherting/Trostberg	02KK	10,1	26,5	BY6265	
231	B 304	OU Nunhausen/Matzing	02KK	6,1	10,0	BY6265	
		SUMME			1513,1		

Neue Vorhaben

232	A 3	AS Neutraubling–AS Rosenhof	46BB	3,3	13,9	BY5005	
233	A 6	AK Nürnberg/O–AK Altdorf	46KB	7,4	40,5	BY5522	
234	A 7	AD Schweinfurt/Werneck–AS Gramschatzer Wald	46BB	12,5	119,4	BY5012	
235	A 7	AS Gramschatzer Wald–AS Würzburg/Estenfeld	46BB	7,6	55,8	BY5012	
236	A 7	AS Würzburg/Estenfeld–AK Biebelried (A 7)	46KB	10,3	96,1	BY5012	
237	A 8	AK München/Brunnthal–AS Holzkirchen	68BB	15,9	55,0	BY5016	
238	A 8	AK Holzkirchen–Irschenberg	68BB	14,0	89,0	BY5018	
239	A 8	AS Irschenberg–AS Bad Aibling	68KB	10,9	79,4	BY5017	
240	A 8	AS Bad Aibling–AD Inntal	68BB	6,3	22,3	BY5017	
241	A 8	AS Felden–AS Grabenstädt	46BB	11,0	61,8	BY5603	
242	A 8	AS Grabenstädt–AS Traunstein	46KB	9,6	73,7	BY5603	
243	A 8	AS Traunstein–AS Neukirchen	46KB	13,9	106,6	BY5603	
244	A 8	AS Neukirchen–Bgr. D/A	46KB	10,5	80,6	BY5603	
245	A 9	AS M/Frankfurter Ring–AS München /Schwabing	46BB	2,9	10,2	BY7028	
246	A 73	AS Forchheim/Süd–AS Möhrendorf	46BB	7,7	47,6	BY5031	
247	A 73	AS Möhrendorf–AS Erlangen	46BB	5,4	38,4	BY5031	
248	A 73	AS Erlangen–AK Fürth/Erlangen	46BB	3,7	88,7	BY5031	

Land: Bayern

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
249	A 94	Simbach/W a.Inn–Simbach/O a.Inn	04KB	5,6	90,1	BY5034	
250	A 94	Simbach/O a.Inn–Prienbach/O	04KB	5,3	23,4	BY5034	
251	A 94	Prienbach/O–Malching	04KB	4,0	20,5	BY5034	
252	A 94	Malching–Tutting	24KB	11,1	63,9	BY5034	
253	A 94	AS München/Steinhausen–AS Feldkirchen W.	46BB	6,5	50,6	BY7036	
254	A 94	AK München/O–Flughafentangente	46BB	6,2	22,7	BY7037	
255	A 99	AS Haar–AK München/Brunnthal	68BB	8,8	68,5	BY5021	
256	B 2	AS Derching (A 8)–Friedberg	04KK	6,1	29,2	BY5517	
257	B 2	W Friedberg	24KK	3,6	11,0	BY5517	
258	B 2	OU Dietfurt	02KK	2,7	8,8	BY8529	
259	B 2	OU Kissing	24KK	6,8	22,5	BY5517	
260	B 2	OU Mering–B 17	24KK	9,3	34,3	BY5517	
261	B 2	OU Althegnenberg	02KK	3,3	11,1	BY7506	
262	B 2	OU Hattenhofen	02KK	1,9	4,0	BY7506	
263	B 2	OU Mammendorf	02KK	5,5	11,0	BY7506	
264	B 2	N-OU Murnau	02KK	2,1	23,5	BY8074	
265	B 2	OU Forth	02KK	2,4	5,2	BY8512	
266	B 8	OU Markt Bibart	02KK	3,0	4,3	BY8076	
267	B 8	Neustadt/Aisch	02KK	1,1	3,6	BY8077	
268	B 8	OU Künzing	02KK	3,0	5,1	BY8079	
269	B 8	OU Straßkirchen	02KK	5,7	8,9	BY8080	
270	B 8	OU Osterhofen	02KK	4,3	8,6	BY8078	
271	B 13	OU Dornhausen	02KK	2,3	3,7	BY5361	
272	B 13	OU Stopfenheim	02KK	3,0	4,6	BY5361	
273	B 13	OU Theilenhofen	02KK	2,3	3,7	BY5361	
274	B 13	OU Unterasbach	02KK	2,2	4,0	BY5361	
275	B 13	OU Stadeln	02KK	1,7	2,4	BY8653	
276	B 13	OU Schlungenhof	02KK	6,0	10,1	BY8094	
277	B 13	Würzburg–Randersacker	24KK	2,7	6,9	BY8098	
278	B 13	OU Oberickelsheim	02KK	2,2	2,8	BY8099	
279	B 13	OU Gollhofen	02KK	3,7	5,2	BY8100	
280	B 13	Ansbach	24KK	4,9	11,0	BY8102	
281	B 13	OU Rothenstein	02KK	2,2	2,7	BY8103	
282	B 13	OU Holzkirchen	02KK	4,7	8,9	BY8350	
283	B 13	OU Eichstätt	02KK	4,5	8,7	BY8502	
284	B 13	OU Rupertsbuch	02KK	1,6	1,5	BY8502	
285	B 14	OU Reichenschwand	02KK	5,5	20,7	BY8114	
286	B 15	B 2–Hof	02KK	3,8	7,4	BY8125	
287	B 15	Hagelstadt	02KK	3,0	3,4	BY8126	
288	B 15n	Schwindegg (A 94)–Rechtmehring (B 15)	02KK	15,7	71,1	BY6609	
289	B 15n	Schwindegg (A 94)–Rechtmehring (B 15)	24KB	15,7	96,3	BY5345	
290	B 15n	Rechtmehring (B 15)–Pfaffing (B 304)	04KB	7,9	48,5	BY5345	
291	B 15n	Pfaffing (B 304)–Kolbermoor (A 8)	04KB	37,1	227,6	BY5345	
292	B 16	OU Rieder	02KK	2,2	4,0	BY8145	
293	B 16	OU Pfaffenhausen/Hausen	02KK	3,6	6,6	BY8135	
294	B 16	N-OU Kaufbeuren	02KK	4,0	8,2	BY8136	
295	B 16	OU Steinbach	02KK	1,9	3,6	BY8139	

Land: Bayern

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
296	B 16	Neuburg–St 2043	24KK	3,1	3,5	BY8140	
297	B 16	OU Wattenweiler/Höselhurst	02KK	4,0	7,6	BY8144	
298	B 17	OU Steingaden	02KK	3,6	3,9	BY5152	
299	B 19	Fischen (Entlastungstunnel)	02KK	1,6	8,9	BY6162	
300	B 19	OU Langenwang	02KK	2,1	6,7	BY6163	
301	B 20	Chameregg–Furth i.W.	24KK	13,5	32,3	BY6167	
302	B 20	Chammünster–Chameregg	24KK	2,0	4,9	BY6167	
303	B 20	OU Burghausen	02KK	9,0	10,5	BY7177	
304	B 20	OU Bayerisch Gmain (Tunnel)	02KK	1,4	12,8	BY8178	
305	B 20	OU Berchtesgaden (Tunnel)	02KK	1,2	14,8	BY8179	
306	B 22	OU Eckersdorf	02KK	4,5	13,8	BY8187	
307	B 25	OU Möttingen	02KK	5,0	10,5	BY7195	
308	B 25	A 7–B 25 alt (Feuchtwangen)	02KK	4,2	6,6	BY8191	
309	B 32	OU Auers-Riedhirsch	02KK	2,0	4,5	BY8202	
310	B 32	OU Opfenbach	02KK	1,0	1,8	BY8651	
311	B 85	OU Knellendorf	02KK	1,7	3,6	BY6206	
312	B 85	Stockheim–Gundelsdorf	02KK	7,5	11,7	BY6206	
313	B 85	Amberg–Amberg Ost (A 6)	24KK	7,9	20,2	BY6210	
314	B 85	Amberg (A 6)–AS Schwandorf/N	24KK	14,7	35,4	BY6210	
315	B 85	Kulmbach–Unterbrücklein (A 70)	24KK	7,1	18,7	BY7207	
316	B 85	Wackersdorf–w Neubäu	24KK	19,5	55,6	BY7503	
317	B 85	w Neubäu–w Altenkreith	24KK	7,2	16,4	BY7503	
318	B 85	Saldenburg	02KK	4,0	12,3	BY8346	
319	B 131n	OU Alfershausen/Thalmässing	02KK	7,8	12,0	BY7613	
320	B 131n	OU Laibstadt/Aberzhausen	02KK	5,2	7,6	BY7613	
321	B 131n	Ellingen–Höttingen–Fliegenstall	02KK	7,0	10,1	BY7613	
322	B 173	OU Oberlangenstadt–Küps	04KK	5,3	35,5	BY6221	
323	B 173	OU Zettlitz–Oberlangenstadt	24KK	4,3	16,3	BY6221	
324	B 173	OU Unterrodach	02KK	4,3	9,4	BY8224	
325	B 279	OU Junkersdorf	02KK	2,1	4,0	BY8630	
326	B 279	OU Pfarrweisach	02KK	1,6	2,5	BY8630	
327	B 287	OU Nüdlingen	02KK	4,6	10,8	BY8242	
328	B 289	OU Weissdorf	02KK	1,5	4,8	BY8245	
329	B 289	OU Seulbitz	02KK	1,5	1,5	BY8645	
330	B 289	OU Münchberg	02KK	0,9	1,0	BY8646	
331	B 299	Amberg–AS Amberg/Kastl	24KK	6,7	9,3	BY8254	
332	B 299	OU Ursensollen	02KK	2,2	3,1	BY8255	
333	B 299	B 11–A 92 bei Landshut	24KK	1,0	3,1	BY8643	
334	B 299	A 92–St 2045 bei Landshut	24KK	4,6	12,3	BY8259	
335	B 299	OU Pondorf	02KK	2,0	1,7	BY8647	
336	B 299	Verlegung bei Hessenreuth	02KK	5,0	8,2	BY8648	
337	B 299	OU Neumarkt/St. Veit	02KK	5,0	12,7	BY8260	
338	B 299	OU Neuhausen	02KK	3,8	6,7	BY8615	
339	B 299	OU Weihmichl	02KK	4,5	8,2	BY8615	
340	B 300	OU Friedberg	02KK	5,0	14,1	BY5517	
341	B 300	OU Heimertingen	02KK	3,5	5,2	BY8271	
342	B 300	OU Krumbach	02KK	4,1	6,4	BY8272	

Land: Bayern

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
343	B 300	Aichach–Kühbach	24KK	12,3	37,0	BY8505	
344	B 301	OU Puttenhamen	02KK	3,0	6,4	BY8623	
345	B 301	OU Rudelzhausen	02KK	4,5	9,3	BY8623	
346	B 301	OU Reichertshausen	02KK	1,4	2,4	BY8650	
347	B 303	A 7– Schweinfurt	02KK	7,9	13,3	BY7288	
348	B 304	OU Obing	02KK	3,7	6,1	BY8300	
349	B 304	OU Forsting	02KK	2,4	7,2	BY8625	
350	B 304	OU Steinhöring	02KK	1,7	3,6	BY8625	
351	B 307	OU Schliersee	02KK	1,4	29,6	BY8301	
352	B 318	W-OU Gmund	02KK	2,9	8,2	BY8303	
353	B 388	OU Oberzell	02KK	3,0	14,6	BY7308	
354	B 388	OU Untergriesbach	02KK	3,2	7,8	BY7308	
355	B 388	OU Wegscheid	02KK	3,1	6,2	BY7308	
356	B 388	OU Brombach	02KK	3,0	8,0	BY8309	
357	B 388	OU Moosinning	02KK	7,1	14,1	BY8626	
358	B 388	OU Erding (Anbindung FH)	02KK	3,5	9,7	BY8627	
359	B 466	OU Wassermungenau	02KK	5,7	9,6	BY6318	
360	B 466	OU Westheim	02KK	2,3	3,4	BY8319	
361	B 470	OU Birkenfeld	02KK	1,5	1,7	BY8652	
362	B 471	Buchenau–Esting	24KK	9,7	21,9	BY6327	
363	B 471	Esting–Geiselbullach	24KK	5,0	12,1	BY6327	
364	B 472	OU Waakirchen	02KK	3,0	7,1	BY8329	
365	B 505	OU Höchststadt	02KK	4,8	12,5	BY8333	
366	B 505	AS Pommersfelden–AS Bamberg/S	24KK	21,7	45,0	BY8334	
367	B 533	Grafenau–Hohenau	02KK	6,3	17,5	BY8338	
368	B 588	OU Reischach	02KK	4,7	15,3	BY8339	
		SUMME			3.036,7		

Neue Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB* (siehe Kap. 3.4.6.2.)

369	B 15n	Essenbach–Geissenhausen	04KB	12,4	98,0	BY5518	
370	B 303n	/ B 303 Gefrees–A 93 oder Alternative A 93 – AD A 9/A 70	04KB	27,3	303,7	BY7616	
371	B 470	O-OU Forchheim	02KK	9,1	21,3	BY8628	
		SUMME			423,0		

Neue Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko

372	A 94	AS Markt–AS Simbach a. Inn/W	24KB	14,3	31,0	BY5034	
373	A 99	Südring München	04BB	21,8	920,0	BY5606	
374	B 11	OU Wallgau/Krün	02KK	4,9	25,9	BY8089	
375	B 15n	Velden–Schwindegg	04KB	16,0	114,5	BY5518	
376	B 17n	Roßhaupten–Hopferau (A 7)	02KK	7,6	19,4	BY5148	
377	B 17n	Steingaden–Roßhaupten	02KK	15,0	38,4	BY5148	
378	B 20	Grenzbrücke s Laufen	02KK	1,5	8,7	BY8181	
379	B 23	OU Ettal	02KK	2,5	8,0	BY8189	
380	B 85	OU Eberhardsreuth	02KK	2,4	17,3	BY8214	
381	B 85	OU Gumpenreit	02KK	1,6	2,5	BY8214	
382	B 279	OU Wegfurt	02KK	1,4	2,6	BY8226	

Land: Bayern

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
383	B 285	OU Fladungen	02KK	5,5	9,7	BY6237	
384	B 285	OU Ostheim	02KK	5,0	9,2	BY6237	
385	B 285	OU Stockheim–Mellrichstadt (A 71)	02KK	3,2	6,1	BY6237	
386	B 285	OU Heufurt-Nordheim	02KK	6,5	10,2	BY6237	
387	B 304	OU Eglharting /Kirchseeon	02KK	5,2	17,4	BY8624	
388	B 310	OU Füssen (2. BA)	02KK	2,4	10,2	BY8302	
389	B 470	OU Gremsdorf	02KK	3,4	6,3	BY8322	
390	B 470	OU Oberndorf–Ipsheim–Dottenheim	02KK	6,6	9,4	BY8629	
		SUMME			1.266,8		
GESAMT Weiterer Bedarf					6.239,6		

Land: Berlin

Vordringlicher und Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
----------	--------	-------------	--------	------------	---	----------	-----------

Vordringlicher Bedarf**Laufende und fest disponierte Vorhaben**

1	A 10	AD Pankow –Weißensee (Lgr. BE/BB)	46KB	5,3	59,3	BE5018	A
2	A 100	AS Buschkrugallee–AD Neukölln	06KB	1,0	19,9		
3	A 100	Vorleistung Bahnhof Ostkreuz	06KB	0,0	13,3		
4	A 113	AD Neukölln–AS Späthstraße	06KB	1,2	36,5		
5	A 113	AS Späthstraße–AS Stubenrauchstraße	06KB	3,4	82,4		
6	A 113	AS Stubenrauchstraße–AS Adlershof	06KB	1,3	38,5		
7	A 113	AS Adlershof–Lgr. BE/BB	06KB	3,8	184,9		
8		Restbeträge für unter Verkehr befindliche VKE			12,0		
9		+ PROGRAMMREALISIERUNG 2001/02 GESAMT			117,0		
		SUMME			563,7		

Neue Vorhaben

10	A 100	AD Neukölln–AS Am Treptower Park (B 96 a)	06KB	3,2	312,6	BE6601	
11	B 101	Marienfelder Allee (Str. 490–Lgr. BE/BB)	24KK	0,9	9,9		NB
12	B 158	OU Ahrensfelde (Kosten in BB)	04/ 24	0,0	0,0	BB8615	
		SUMME			322,5		

GESAMT für Vordringlichen Bedarf**886,2****Weiterer Bedarf****Neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)**

13	A 100	AS Treptow. Park (B 96a)–AS Frankf. Allee (B 1/B 5)	06KB	3,1	286,3	BE6601	
		SUMME			286,3		

Neue Vorhaben

14	A 115	AK Zehlendorf–AS Hüttenweg	46KB	6,5	56,0	BE6602	
15	A 115	AS Hüttenweg–AD Funkturm	46BB	4,5	32,0	BE6602	
16	B 109	OU Schönerlinde	02KK	2,3	4,8	BB8125	
		SUMME			92,8		

GESAMT Weiterer Bedarf**379,1**

Land: Brandenburg

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Laufende und fest disponierte Vorhaben							
1	A 10	Umbau AD Schwanebeck	46KB	6,4	45,0		VDE
2	A 10	AD Schwanebeck–AS Hellersdorf	46KB	18,4	81,8		VDE
3	A 10	Umbau AD Nuthetal	46KB	3,5	28,0		VDE
4	A 10	AD Havelland–AD Oranienburg (A 111)	46KB	10,8	56,3	BB5017	A
5	A 10	w AD Oranienburg–ö AD Oranienburg	46KB	3,7	20,2		A
6	A 10	ö AD Oranienburg–AD Pankow	46KB	17,1	93,5	BB5018	A
7	A 10	Weißensee–AD Schwanebeck	46KB	2,7	20,5	BB5018	A
8	A 24	AS Neuruppin–AS Neuruppin/S	46KB	5,9	15,4	BB9001	A
9	A 24	AS Neuruppin/S–AD Havelland	46KB	24,4	94,6	BB9001	A
10	A 113	Lgr. BE/BB–AK Schönefeld	06KK	7,9	94,0		
11	B 1	OU Kietz/Küstrin	02KK	4,2	12,1		
12	B 2	OU Michendorf	02KK	4,8	8,4		
13	B 2	OU Schwedt/Vierraden	02KK	22,1	15,6		
14	B 5	A 10–Lgr. BB/BE	24KK	10,1	8,0		
15	B 87	OU Müllrose	02KK	7,0	17,0		
16	B 87	OU Luckau	02KK	9,3	12,5		
17	B 96	OU Oranienburg	04KK	13,6	16,1		
18	B 96	Lgr. BE/BB–AS Rangsdorf (A 10)	24KK	8,0	38,3		
19	B 96a	Schönefeld–Mahlow	24KK	6,3	8,3		
20	B 97	OU Cottbus (B 97n–A 15)	02KK	9,9	23,0		
21	B 97n	OU Heinersbrück	02KK	1,2	2,5		
22	B 97n	Netzergänzung südöstl.Cottbus	02KK	4,1	4,6		
23	B 101	Wiesenhagen–Luckenwalde	24KB	6,1	20,9		
24	B 101	s Kerzendorf–n OU Trebbin (OU Thyrow)	04KB	4,2	13,0		
25	B 101	OU Bad Liebenwerda	02KK	4,1	9,2		
26	B 101	OU Luckenwalde	02KK	17,0	21,6		
27	B 101	OU Jüterbog	02KK	4,7	2,5		
28	B 101	OU'en Trebbin / Kliestow / Wiesenhagen	04KB	9,4	23,1		
29	B 101	BAB-Zubringer Großbeeren, BA 4.1	04KB	4,8	7,1		
30	B 101	BAB-Zubringer Großbeeren, BA 4.2	04KB	4,2	6,9		
31	B 103	OU Pritzwalk, 1. BA	02KK	3,2	5,2		
32	B 103	OU Pritzwalk, 2. BA	02KK	4,4	8,7		
33	B 112	OU Frankfurt/O, 3. BA	02KK	7,0	22,0		
34	B 112	OU Guben, 2. BA	02KK	7,6	16,7		
35	B 112	OU Guben, 1. BA	02KK	7,8	6,9		
36	B 112	OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenau	02KK	8,8	18,9		
37	B 112	OU Frankfurt/Oder, 2. BA	02KK	6,8	8,9		
38	B 167	/B 1 OU Seelow	02KK	13,1	26,8		
39	B 167	/B 158 OU Bad Freienwalde (Ostteil)	02KK	9,7	3,5		
40	B 169	OU Drebkau	02KK	7,4	19,0		
41	B 169	OU Senftenberg	02KK	9,9	31,9		
42	B 188	OU Rathenow	02KK	9,2	31,3		
43	B 189	Perleberg–Weisen	02KK	2,0	3,0		

Land: Brandenburg

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
44	B 189	OU Weisen	02KK	3,7	5,6		
45	B 189	OU Kuhbier	02KK	1,6	1,9	ST5142	
46	B 189n	OU Kemnitz	02KK	2,4	3,9	ST5142	
47	B 189n	OU Heiligengrabe	02KK	2,9	3,8	ST5142	
48	B 189n	OU Babitz	02KK	1,8	2,8	ST5142	
49	B 189n	OU Schweinrich	02KK	1,8	2,5	ST5142	
50		Restbeträge für unter Verkehr befindliche VKE			14,1		
51		Restbeträge für unter Verkehr befindliche VDE			28,5		VDE
52		+ Refin 50 % Länderanteil			31,0		
53		+ EFRE			90,0		
54		+ VDE 2001/02 GESAMT			166,0		
55		+ PROGRAMMREALISIERUNG 2001/02 GESAMT			256,0		
		SUMME			1.628,9		

Neue Vorhaben

56	A 10	AD Werder–AS Berlin-Spandau	46KB	27,4	167,5		NB
57	B 1	OU Herzfelde	02KK	3,8	5,7	BB8601	
58	B 2n	OU Parstein	02KK	2,0	3,0	BB6503	
59	B 2n	OU Neuendorf	02KK	2,3	3,4	BB6503	
60	B 2n	B 2–Neukünkendorf	02KK	7,0	8,5	BB6503	
61	B 5	OU Perleberg	02KK	3,7	3,9	BB8603	
62	B 5	OU Bückwitz	02KK	1,4	3,0	BB8048	
63	B 5	OU Nauen–OU Wustermark	24KK	4,0	6,1	BB8701	
64	B 87	OU Duben	02KK	1,8	2,4	BB8061	
65	B 87	OU Biebersdorf	02KK	2,1	5,7	BB6616	
66	B 87	OU Mittweide	02KK	1,8	3,4	BB6616	
67	B 87	OU Trebatsch/Sabrodt	02KK	2,2	6,2	BB6616	
68	B 87	OU Ranzig	02KK	2,8	5,2	BB6616	
69	B 87	OU Markendorf	02KK	3,5	6,1	BB8069	
70	B 87	OU Leibchel	02KK	1,0	2,2	BB6616	
71	B 87	OU Löhsten	02KK	1,2	2,0	BB5222	
72	B 87	OU Kolochau	02KK	1,4	2,5	BB5222	
73	B 87	OU Schlieben	02KK	3,5	4,2	BB5222	
74	B 87	OU Hohenbucko	02KK	3,1	4,1	BB5222	
75	B 87	OU Naundorf	02KK	1,0	1,8	BB5222	
76	B 96n	OU Ruhland	02KK	0,9	4,5	BB7606	
77	B 96n	OU Schwarzbach	02KK	4,0	4,4	BB7606	
78	B 96n	OU Hosena	02KK	4,1	6,3	BB7606	
79	B 97	OU Spremberg/Schwarze Pumpe	02KK	12,5	25,6	BB6080	RWA
80	B 97	/169 OU Cottbus, 2. BA	02KK	3,1	14,9	BB8083	RWA
81	B 101	OU Kloster Zinna	02KK	3,0	7,1	BB8534	
82	B 102	OU Neustadt/Dosse	02KK	3,0	3,1	BB8121	
83	B 102	OU Belzig	02KK	3,4	8,0	BB8514	
84	B 102	OU Dahnsdorf	02KK	2,9	2,3	BB8513	
85	B 112	OU Neuzelle	02KK	4,2	7,9	BB6129	

Land: Brandenburg

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
86	B 112	OU Forst	02KK	6,5	10,9	BB8225	
87	B 158	OU Seefeld	02KK	4,1	5,1	BB7144	
88	B 158	OU Werneuchen	02KK	4,3	4,8	BB7144	
89	B 158	OU Ahrensfelde (BE+BB-Anteil)	04/ 24	6,0	36,9	BB8615	
90	B 158n	S-OU Freienwalde	02KK	4,0	10,8		NB
91	B 166	OU Passow	02KK	5,3	10,1	BB8227	
92	B 167	OU Bückwitz	02KK	1,0	1,7	BB6528	RWA
93	B 167	OU Metzelthin	02KK	2,0	2,4	BB6528	RWA
94	B 167	OU Ganzer	02KK	1,5	1,6	BB6528	RWA
95	B 167	OU Kerzlin/Wildberg	02KK	5,4	6,7	BB6528	RWA
96	B 167	OU Dabergotz	02KK	2,9	5,0	BB6528	RWA
97	B 167	OU Neuruppin	02KK	8,0	12,9	BB6171	RWA
98	B 167	OU Altruppin	02KK	5,0	7,8	BB6171	RWA
99	B 167	OU Wulkow	02KK	1,1	1,8	BB6171	RWA
100	B 167	OU Herzberg	02KK	2,2	3,9	BB6171	RWA
101	B 167	OU Grieben	02KK	3,0	4,6	BB6171	RWA
102	B 167	OU Löwenberg/Neulöwenberg	02KK	5,0	6,1	BB8165	RWA
103	B 167	OU Liebenwalde	02KK	3,8	9,6	BB8164	RWA
104	B 167	OU Finowfurt/Eberswalde (B 198–A 11)	02KK	2,3	5,4	BB8163	
105	B 167	OU Finowfurt/Eberswalde (A 11–B 2)	02KK	11,1	25,9	BB6162	
106	B 167	OU Finowfurt/Eberswalde (B 2–B 167)	02KK	5,2	10,1	BB6162	
107	B 167	OU Hohenfinow/Falkenberg	02KK	7,9	9,4	BB6162	
108	B 167	OU Vevais	02KK	2,1	3,9	BB6617	
109	B 167	OU Kunersdorf	02KK	1,6	3,5	BB6617	
110	B 167	OU Gottesgabe	02KK	1,0	2,7	BB6617	
111	B 167	OU Neuhardenberg	02KK	4,3	8,0	BB6617	
112	B 167	OU Platkow/Gusow	02KK	6,7	16,8	BB6617	
113	B 167	OU Dolgelin/Libbenichen	02KK	4,3	6,5	BB6617	
114	B 168n	OU Pfaffendorf	02KK	2,3	3,0	BB8184	
115	B 168n	OU Groß Rietz	02KK	2,8	4,0	BB8184	
116	B 169	OU Neupetershain-Nord	02KK	1,5	3,6	BB8201	
117	B 169	OU Lindchen	02KK	1,7	3,1	BB8236	
118	B 169	OU Allmosen	02KK	1,5	2,8	BB8230	
119	B 169	OU Schwarzheide/Ost	02KK	2,0	4,1	BB8530	
120	B 179	OU Königs Wusterhausen	02KK	3,6	5,7	BB8203	
121	B 183	OU Marxdorf	02KK	1,2	2,2	BB8207	
122	B 183	OU Lausitz	02KK	2,2	3,9	BB8206	
123	B 246	OU Trebbin, 2. BA	02KK	2,9	3,7	BB8105	
124	B 246	OU Schneeberg/Beeskow	02KK	4,5	5,1	BB8218	
		SUMME			606,8		

Laufende und fest disponierte Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB (siehe Kap. 3.4.6.2)

125	A 14	Lgr. ST/BB–Lgr. BB/MV	04KB	30,0	104,2	ST5142	VUNO
126	B 189	OU Groß-Pankow	02KK	1,9	3,2	ST5142	VUNO
127	B 189	OU Retzin	02KK	1,5	1,3	ST5142	VUNO

Land: Brandenburg

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
128	B 189n	OU Wittstock/Dosse	02KK	6,0	8,3	ST5142	VUNO
129	B 189n	OU Pritzwalk (B 103–B 189n)	02KK	3,1	6,6	ST5142	VUNO
130	B 189n	Netzer Ergänzung L 15–Lgr. BB/MV	02KK	8,0	10,1	ST5142	VUNO
		SUMME			133,7		

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB (siehe Kap. 3.4.6.2)

131	B 1	Potsdam/Werder–A 10	02KK	9,3	18,6	BB8621	
132	B 1	OU Tasdorf	02KK	1,6	5,2	BB8601	
133	B 1	OU Potsdam (B 1–L 40)	02KK	10,0	33,4	BB7620	
134	B 2n	OU Oderberg/Neuenhagen	02KK	5,9	8,3	BB6503	
135	B 87	OU Herzberg	02KK	9,6	19,7	BB5222	
136	B 87	OU Wüstermarke	02KK	1,2	1,3	BB5222	
137	B 87	OU Langengrassau	02KK	2,8	4,3	BB5222	
138	B 87	OU Lübben	02KK	10,1	20,2	BB6616	
139	B 96	OU Fürstenberg	02KK	10,2	19,5	BB5604	RWA
140	B 96	OU Gransee/Altlüdersdorf	02KK	10,5	19,5	BB5604	RWA
141	B 96	OU Löwenberg/Teschendorf (n B 167)	02KK	2,7	8,4	BB5604	RWA
142	B 96	OU Löwenberg/Teschendorf (s B 167)	04KK	12,4	43,1	BB5604	RWA
143	B 101	OU Elsterwerda	02KK	6,5	9,6	BB7512	
144	B 102	OU Premnitz	02KK	7,8	9,0	BB5116	
145	B 102n	N-OU Brandenburg	02KK	8,9	17,9	BB5116	
146	B 102n	S-OU Brandenburg	02KK	8,0	9,3	BB5116	
147	B 109	OU Templin	02KK	6,0	7,1	BB8702	
148	B 112	OU Eisenhüttenstadt	02KK	8,9	17,2	BB6129	
149	B 115	OU Döbern	02KK	4,2	5,1	BB8137	
150	B 166	OU Schwedt (mit Grenzübergang)	02KK	3,9	25,3	BB8146	
151	B 167n	OU Bad Freienwalde	02KK	3,0	8,2	BB6141	
152	B 168	OU Peitz	02KK	2,4	3,5	BB8084	
153	B 169	OU Plessa	02KK	7,3	9,1	BB7512	
154	B 169	OU Elsterwerda	02KK	6,6	8,8	BB7512	
155	B 169	OU Gröditz (Lgr. SN/BB–B 101)	02KK	1,0	1,7	SN6004	
156	B 183	OU Bad Liebenwerda	02KK	4,9	13,6	BB8205	
157	B 246	B 112–BGr D/PL mit GÜ Eisenhüttenstadt/N	02KK	2,6	9,0	BB8611	
		SUMME			355,9		

GESAMT für Vordringlichen Bedarf**2.725,4**

Land: Brandenburg

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)							
158	A 10	AS Berlin-Spandau–AD Havelland	46KB	18,6	75,0		NB
159	B 190n	OU Breddin	02KK	2,2	4,2	BB6528	
160	B 190n	OU Stüdenitz	02KK	2,5	3,0	BB6528	
161	B 190n	Netzer Ergänzung Zernitz–B 102	02KK	9,0	18,6	BB6528	
		SUMME			100,8		

Neue Vorhaben

162	A 10	AD Nuthetal–AD Potsdam	68KB	8,4	78,7		
163	A 12	AD Spreeau–AS Frankfurt (O)/W	46BB	51,0	154,8	BB5020	
164	A 24	AD Wittstock/Dosse–AS Neuruppin	46BB	32,4	98,1	BB6621	
165	B 1	OU Groß Kreuz	02KK	3,0	4,0	BB8031	
166	B 1	OU Potsdam (B 273–B 1)	02KK	9,3	17,5	BB7620	
167	B 1	OU Manschnow	02KK	4,5	7,4	BB8502	
168	B 2	OU Treuenbrietzen	02KK	4,9	6,9	BB8602	
169	B 2	OU Marzahna	02KK	2,0	2,7	BB8032	
170	B 96	OU Finsterwalde	02KK	3,2	4,8	BB8605	
171	B 101	OU Hohenahlsdorf	02KK	1,5	2,3	BB7608	
172	B 101	OU Welsickendorf	02KK	1,8	2,7	BB7608	
173	B 101	OU Hartmannsdorf	02KK	0,9	1,3	BB7608	
174	B 101	OU Horst	02KK	0,7	0,8	BB7608	
175	B 101	OU Brandis	02KK	0,9	1,9	BB7608	
176	B 101	OU Herzberg	02KK	3,0	4,2	BB5222	
177	B 101	OU Wiederau	02KK	2,0	2,5	BB8091	
178	B 101	OU Langennaundorf	02KK	1,7	3,2	BB8090	
179	B 101	OU Winkel	02KK	1,0	1,9	BB8089	
180	B 102	OU Rhinow	02KK	2,0	2,4	BB8120	
181	B 102	OU Treuenbrietzen	02KK	2,5	3,9	BB8602	
182	B 102	OU Jüterbog	02KK	5,5	7,8	BB8099	
183	B 102	OU Dahme	02KK	3,0	3,3	BB8110	
184	B 102n	OU Wollin	02KK	3,3	3,3	BB8622	
185	B 103	OU Meyenburg	02KK	2,2	3,2	BB8122	
186	B 109	OU Prenzlau	02KK	7,0	7,6	BB8128	
187	B 109	OU Wandlitz	02KK	9,3	10,1	BB7126	
188	B 109	OU Schönerlinde	02KK	2,5	5,5	BB8125	
189	B 156	OU Spremberg	02KK	6,5	13,6	BB6080	
190	B 168	OU Lieberose	02KK	2,0	3,1	BB8181	
191	B 168n	OU Prötzel	02KK	0,3	3,0	BB6619	
192	B 168n	OU Predikow	02KK	0,3	2,2	BB6619	
193	B 168n	Netzer Ergänzung L 35–B 1	02KK	0,3	4,1	BB6619	
194	B 168n	OU Schönfelde	02KK	1,5	2,0	BB6618	
195	B 168n	OU Beerfelde	02KK	1,0	1,3	BB6618	
196	B 168n	OU Trebus	02KK	4,2	4,5	BB6618	
197	B 198n	Netzer Ergänzung B 2–B 2n	02KK	6,0	10,5	BB6503	

Land: Brandenburg

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
198	B 246	OU Christinendorf	02KK	1,5	1,9	BB8537	
199	B 246	OU Nunsdorf	02KK	1,8	1,9	BB8537	
200	B 246	OU Bornow	02KK	1,2	1,6	BB8219	
201	B 246	OU Grunow	02KK	3,0	2,5	BB8217	
		SUMME			495,0		

Neue Vorhaben mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko

202	A 13	AK Schönefeld–AD Spreewald	46KB	59,6	108,6	BB5021	
203	B 2n	B 273–B 2	02KK	3,6	6,4	BB8036	
204	B 96	OU Groß Machnow und Zossen	02KK	11,0	12,0	BB8607	
205	B 96	OU Sonnenwalde	02KK	2,6	3,3	BB8075	
206	B 102n	OU Ragösen	02KK	2,5	2,2	BB8622	
207	B 107	OU Glöwen	02KK	4,0	3,9	BB8124	
208	B 109n	OU Zehdenick	02KK	8,6	9,6	BB8705	
209	B 158n	/B 167 Bad Freienwalde/Wriezen–Bgr. D/PL	02KK	9,5	14,0	BB6141	
210	B 168n	OU Trampe	02KK	2,8	3,1	BB7198	
211	B 168n	OU Heckelberg	02KK	2,0	2,9	BB7198	
212	B 168n	OU Tiefensee	02KK	1,2	0,6	BB6618	
		SUMME			166,6		

GESAMT Weiterer Bedarf**762,5**

Land: Bremen

Vordringlicher und Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Kosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BVWP-Nr.	Bemerkung
----------	--------	-------------	--------	------------	-----------------------------	----------	-----------

Vordringlicher Bedarf

Laufende und fest disponierte Vorhaben

1	A 281	Warturmer Heerstr.- Neuenlander Ring BA 2.1	04KK	3,3	97,6		
2	A 281	Hafenrandstr.–Bremen/Strom (Weserquerung) (BA 4)	04KK	4,6	35,8		F
3	A 281	Bremen/Strom–Stromer Landstr. (BA 3.2)	04KK	4,1	34,0		
4	A 281	Stromer Landstr.–Warturmer Heerstr. (BA 3.1)	04KK	2,4	37,5		
5	A 281	Neuenlander Ring–Kattenturmer Heerstr. (BA 2.2)	04KK	2,2	63,6		
6	B 71	n Lgr. HB/NI (B 6)–AS Bremerhaven/Wulsdorf	02KK	2,0	10,0		
7		+ PROGRAMMREALISIERUNG 2001/02 GESAMT			57,0		
		SUMME			335,5		

Neue Vorhaben

8	A 27	AS Bremen-Vahr–AK Bremen (A 1)	46BB	7,8	72,7	HB5001	
9	A 27	AS Bremen/N–AS Bremen-Überseestadt	46BB	10,3	49,6	HB5001	
10	B 74	Verlegung Farger Straße–Kreinsloger Straße (A 270)	02KK	2,6	17,7	HB8006	
11	B 212	Hafenstraße–Bremerhaven/M (A 27)	24BK	2,7	18,7	HB8007	
12	B9999	Lärmschutz			5,0		
		SUMME			163,7		

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB (siehe Kap. 3.4.6.2)

13	B 212	Lgr. NI/HB–Bremen (A 281)	02KK	1,6	9,5	NI5025	
		SUMME			9,5		

GESAMT für Vordringlichen Bedarf

508,7

Weiterer Bedarf

Neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)

14	B 6n	Neuenlander Str. (A 281)–AS Bremen/Brinkum (A 1)	02KB	2,0	59,6	HB5002	
		SUMME			59,6		

Neue Vorhaben

15	A 1	AK Bremen (A 27)–AS Bremen-Hemelingen	68BB	7,3	66,5	NI5008	VP
16	A 1	AS Bremen-Hemelingen–AS Bremen-Brinkum	68BB	5,1	81,9	NI5008	
17	A 27	AS Bremen-Überseestadt–AS Bremen-Vahr	46BB	8,0	50,0	HB5001	
18	B 6	Brücke über den Verteilerkreis Utbremen	24KK	1,5	16,1	HB8004	
		SUMME			214,5		

GESAMT Weiterer Bedarf

274,1

Land: Hamburg

Vordringlicher und Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BVWP-Nr.	Bemerkung
----------	--------	-------------	--------	------------	---	----------	-----------

Vordringlicher Bedarf

Laufende und fest disponierte Vorhaben

1	A 1	AS Hamburg/Billstedt–AD Hamburg/SO (A 25)	46BB	5,5	53,8		
2	A 7	Lgr. SH/HH–AD Hamburg/NW (A 23) (Lärmschutz integriert)	46BB	4,4	62,0	HH7003	A
3	A 7	AD Hamburg/NW (A 23)–AS Hamburg/Stellingen (Lärmschutz integriert)	68BB	2,4	44,0	HH5004	A
4	A 7	AS Hamburg/Stellingen–AS Hamburg/Othmarschen (Lärmschutz integriert)	68KB	4,7	95,5	HH5004	A
5		Restbeträge für unter Verkehr befindliche VKE einschl. Lärmschutz			38,0		
6		+ Refin 50 % Länderanteil			399,0		
7		+ PROGRAMMREALISIERUNG 2001/02 GESAMT			27,0		
		SUMME			719,3		

Neue Vorhaben

8	A 7	HH/Waltershof–A 26	68BB	3,9	110,0	HH7701	NB
		SUMME			110,0		

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB (siehe Kap. 3.4.6.2)

9	A 26	Rübke–Moorburg (A 7)	04KB	7,5	115,5	NI5017	
		SUMME			115,5		

GESAMT für Vordringlichen Bedarf

944,8

Weiterer Bedarf

Neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)

10	A 252	AS HH/Waltershof (A 7)–AS HH/Georgswerder	04KB	8,0	475,3	HH5005	
		SUMME			475,3		

Neue Vorhaben

11	A 1	AK HH/Ost– AS HH/Billstedt	68BB	4,1	65,2	HH5001	
12	A 1	AS HH/Billstedt–AD HH/SO (A 25)	68BB	4,6	100,4	HH5001	
13	A 1	AD HH/SO (A 25)–AK HH/Süd (A 255)	68BB	4,0	45,4	HH7002	
14	A 1	AK HH/Süd (A 255)–Lgr. HH/NI	68BB	6,3	69,0	NI6004	
15	B 431	OU Rissen	04KK	1,9	30,3	SH7011	
		SUMME			310,3		

GESAMT Weiterer Bedarf

785,6

Land: Hessen

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Laufende und fest disponierte Vorhaben							
1	A 3	AD Mönchhof–AS Flughafen Frankfurt/M	68BB	7,5	26,3	HE9003	A
2	A 4	Wommen (AD A 4/A 44)–Herleshausen	46KB	2,3	58,9		VDE
3	A 44	AD Kassel/O–AS H.-Lichtenau/W (mit Erweiterung A 7)	04KB	8,9	254,7		VDE
4	A 44	AS Hess.-Lichtenau/W–AS Hess.-Lichtenau/O	04KB	1,3	30,3		VDE
5	A 44	AS Hess.-Lichtenau/O–AS Waldkappel/O	04KB	7,1	178,3		VDE
6	A 44	AS Waldkappel/O–AS Sontra/N	04KB	5,3	307,8		VDE
7	A 44	AS Sontra/N–AS Ulfen	04KB	4,6	145,4		VDE
8	A 44	AS Ulfen–AD Wommen (A 4)	04KB	3,6	86,3		VDE
9	A 60	AD Mainspitz–AD Rüsselsheim	46BB	7,5	24,6	HE9003	A
10	A 66	Frankfurt/Erlenbruch–AS F/Bergen-Enkheim	06KB	5,2	166,8		
11	A 66	AS Schlüchtern/N–AS Neuhof/W	04KB	5,1	60,5		
12	A 66	AS Neuhof/W– AS Neuhof/O	04KB	4,2	99,5		
13	A 66	AS Neuhof/O–AS Eichenzell	04KB	1,9	27,6		
14	A 66	AS Eichenzell–AS Fulda/S (A 7)	04KB	1,3	5,0		
15	A 67	AD Mönchhof–AD Rüsselsheim	46BB	4,8	10,6	HE9003	A
16	B 3	OU Friedberg	02KK	4,1	19,8		
17	B 3	OU Fuldata/Ihringshausen	02KK	1,5	5,3		
18	B 42	OU Rüdesheim	02KK	1,0	23,8		
19	B 47	Rheinbrücke Worms	24KK	0,1	23,9		
20	B 49	Solms/Oberbiel–Wetzlar	24BB	1,5	25,0		
21	B 249	OU Wanfried	02KK	0,7	2,7		
22	B 252	OU Diemelstadt/Rhoden	02KK	0,2	4,9		
23	B 253	OU Frankenberg/Röddenau u. Frankenberg (Eder)	02KK	1,3	19,0		
24	B 277	OU Dillenburg (Schlossbergtunnel)	02KK	4,8	28,1		
25	B 426	OU Pfungstadt	02KK	2,0	6,5		
26	B 426	Verlegung bei Mühlthal/Nieder-Ramstadt	02KK	0,1	29,0		
27	B 456	Teil-OU Weilburg	02KK	3,4	12,9		
28	B 457	OU Hungen	02KK	1,0	13,4		
29		Restbeträge für unter Verkehr befindliche VKE			2,3		
30		+ Refin 50 % Länderanteil			55,0		
31		+ VDE 2001/02 GESAMT			52,0		
32		+ PROGRAMMREALISIERUNG 2001/02 GESAMT			122,0		
		SUMME			1.928,5		

Neue Vorhaben

33	A 3	AK Wiesbaden–AD Mönchhof	78BB	8,4	14,5	HE5005	
34	A 3	AK Offenbach–AS Hanau	68BB	11,9	41,0	HE5006	
35	A 3	AS Flughafen Frankfurt/M.–AK Frankfurt/M.	68BB	1,3	5,3	HE7004	
36	A 5	AS Friedberg–AK Bad Homburg	68BB	10,2	47,9	HE5017	
37	A 5	AK Bad Homburg–NWK Frankfurt/M	68BB	8,5	29,2	HE5020	
38	A 5	NWK Frankfurt/M–WK Frankfurt/M	68BB	2,3	7,9	HE5020	
39	A 66	AK Wiesbaden–AD Kriftel	46BB	8,7	82,2	HE5031	

Land: Hessen

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
40	A 67	AK Darmstadt–N AS Lorsch	46BB	20,5	54,6	HE5035	
41	A 661	AS Frankfurt/Seckbach–F/Hanauer Landstraße	46BB	3,3	29,4		
42	A 661	AK Bad Homburg–AS Frankfurt/Eckenheim	46BB	6,5	22,3	HE7039	
43	B 3	/B 45 OU Wöllstadt/Nieder- u. Ober-Wöllstadt	02KK	6,6	12,4	HE7053	
44	B 3	OU Karben/Okarben	02KK	1,5	2,4	HE7053	
45	B 3	OU Karben/Kloppenheim	02KK	1,5	2,5	HE7053	
46	B 7	OU Calden	02KK	3,6	7,3	NB	
47	B 8	OU Bad Camberg/B. C.–Erbach/B. C.–Würges	02KK	7,1	22,5	HE8060	
48	B 8	OU Limburg/Lindenholzhausen	02KK	2,0	2,1	HE8608	
49	B 8	OU Elz	02KK	4,2	12,6	HE8607	
50	B 26	/B 42 Nordostumgehung Darmstadt	02KK	2,4	35,8	HE7703	
51	B 27	OU Ludwigsau/Friedlos	02KK	3,8	12,5	HE8071	
52	B 27	OU Neu-Eichenberg/Hebenshausen	02KK	1,2	3,4	HE8068	
53	B 27	OU Hauneck/Unterhaun, H./Oberhaun und H./Sieglos	02KK	4,7	21,6	HE8072	
54	B 38	OU Mörlenbach (alternativ: Untersuchung Tunnellage)	02KK	3,8	38,3	HE6083	
55	B 38	OU Reinheim /Spachbrücken	02KK	4,7	17,4	HE8079	
56	B 44	OU Groß-Gerau/Dornheim	02KK	5,1	7,9	HE8088	
57	B 44	OU Groß-Rohrheim	02KK	3,4	3,7	HE8091	
58	B 44	OU Gernsheim/Klein-Rohrheim	02KK	2,0	3,8	HE8091	
59	B 45	/B 521 OU Nidderau/ Windecken und N./Heldenbergen	02KK	7,3	30,1	HE8093	
60	B 45	OU Höchst im Odw.	02KK	3,4	18,7	HE8097	
61	B 45	OU Erbach (Tunnel)	02KK	3,1	43,5	HE8098	RWA
62	B 47	Rheinbrücke Worms–OU Rosengarten (einschl.)	04KK	3,0	15,3	HE7506	
63	B 47	OU Rosengarten–Bürstadt (B 44)	24KK	2,0	4,1	HE7506	
64	B 49	OU Reiskirchen und R./Lindenstruth	02KK	4,8	10,7	HE8109	
65	B 49	Limburg/Ahlbach–Beselich/ Obertiefenbach	24KK	4,5	13,4	HE6108	
66	B 49	Beselich/Obertiefenbach–Merenberg/Allendorf O	24KK	7,1	25,5	HE6108	
67	B 49	Löhnberg–Leun/Biskirchen	24KB	3,2	15,4	HE6108	
68	B 49	Leun/Biskirchen–Solms/Oberbiel	24BB	9,3	59,5	HE6108	
69	B 83	OU Bad Karlshafen	02KK	4,4	17,6	NW6305	
70	B 83	OU Hofgeismar	02KK	3,4	11,2	NW6305	
71	B 83	OU Rotenburg/Lispenhausen	02KK	2,6	12,6	HE8610	
72	B 252	OU Vöhl/Dorfitter	02KK	3,0	13,4	HE7615	
73	B 254	OU Wartenberg/Angersbach	02KK	3,5	14,8	HE6165	
74	B 254	OU Wartenberg/Landenhausen	02KK	4,6	16,4	HE6165	
75	B 260	OU Schlangenbad/Wambach	02KK	1,5	19,9	HE8169	
76	B 275	OU Idstein/Eschenhahn	02KK	3,2	10,4	HE8621	RWA
77	B 277	OU Haiger (nach Abstufung B 277)	02KK	2,7	11,9	HE8181	
78	B 452	OU Wehretal/ Reichensachsen	02KK	2,3	6,5	HE8186	
79	B 455	OU Friedberg/Dorheim	02KK	2,2	10,1	HE8193	
80	B 456	/B275 OU Usingen	02KK	6,5	27,9	HE8196	
81	B 486	OU Mörfelden	02KK	5,1	13,3	HE8623	
82	B 486	Mörfelden-Walldorf (A 5)–OU Langen	24KK	2,0	4,9	HE8206	
83	B 519	OU Hofheim am Taunus (bei Abstufung B 519)	02KK	4,7	29,2		

Land: Hessen

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
84	B 519	OU Flörsheim, Wicker, Weilbach (bei Abstufung B 519)	02KK	10,1	30,6		
85	B 521	OU Altenstadt	02KK	2,1	6,8	HE8215	
		SUMME			1.034,3		

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB (siehe Kap. 3.4.6.2)

86	A 49	Bischhausen–Stadtallendorf (B 454)	04KB	17,9	173,0	HE5601	RWA
87	A 49	Stadtallendorf (B 454)–A 5	04KB	17,0	161,4	HE5601	
88	B 3	Weimar/Argenstein–Weimar/Roth	04KB	4,5	40,2	HE8505	
89	B 8	OU Königstein und Kelkheim	04KK	7,9	26,2	HE8065	
90	B 26	OU Babenhausen	02KK	2,8	3,1	HE8067	
91	B 62	OU Biedenkopf/ Eckelshausen	02KK	3,1	10,1	NW5180	
92	B 84	OU Hünfeld	02KK	2,6	4,8	HE8611	
93	B 87n	Fulda–Meiningen	02KK	28,3	55,4	HE5001	
94	B 249	OU Meinhard/Frieda	02KK	2,3	4,1	HE7143	
95	B 249	OU Eschwege	04KK	2,9	8,0	HE7143	
96	B 249	OU Meinhard/ Schwebda	02KK	1,8	2,2	HE7143	
97	B 252	OU Burgwald/ Ernsthausen	02KK	5,0	15,4	NW5180	
98	B 252	OU Münchhshn, Simtshsn., Todenhshn., Wetter, Nd-Wetter	02KK	15,0	64,4	NW5180	
99	B 252	/B 62 OU Lahntal/ Göttingen	02KK	3,7	10,7	NW5180	
100	B 252	OU Burgwald/Bottendorf	02KK	3,0	7,0	NW5180	
101	B 255	OU Weimar	02KK	5,1	12,5	HE8505	
102	B 255	OU Herborn/Herbornseelbach	02KK	3,3	13,1	HE8167	
103	B 254	OU Lauterbach/Maar und Lauterbach	02KK	4,0	12,8	HE8510	
104	B 457	OU Büdingen/Büches (bei Abstufung B 457)	02KK	2,0	10,2		
105	B 458	OU Hilders/Wickers	02KK	1,8	3,3	HE8203	
106	B 458	OU Dipperz	02KK	3,4	6,0	HE8202	
107	B 486	OU Dreieich/Offenthal	02KK	3,3	4,9	HE7209	
		SUMME			648,9		

GESAMT für Vordringlichen Bedarf**3.611,6**

Land: Hessen

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)							
108	A 5	AD A 5/A 49–AD Reiskirchen	46BB	23,0	98,0	HE5601	
109	A 5	AD Reiskirchen–AD Gambach	46BB	16,5	56,0	HE6218	
110	A 5	AK Gambach–AS Friedberg	68BB	22,3	76,6	HE5017	
111	B 54	AS Limburg/S–Lgr. HE/RP	02KK	2,3	6,8	HE7620	
112	B 54n	B 54–Lgr. HE/RP	02KK	0,7	2,0	HE7620	
113	B 37	OU Neckarsteinach	02KK	2,8	34,3	HE8075	
114	A 643	AK Wiesbaden/Schierstein–Rheinbr. Schierstein	46BB	2,2	47,5	HE7605	
115	B 252	OU Twistetal/Twiste	02KK	4,8	13,3	HE7615	
116	B 252	OU Twistetal/Berndorf	02KK	3,4	8,7	HE7615	
117	B 275	OU Ober-Mörlen und Bad Nauheim	02KK	5,4	20,0	HE7051	
118	B 450	S-OU Arolsen	02KK	3,1	13,8	HE8622	
119	B 455	OU Wiesbaden/Fichten	02KK	2,7	9,2	HE8194	
120	B 456	OU Wehrheim/Oberursel	24KK	8,9	23,0	HE8221	
		SUMME			409,1		

Neue Vorhaben

121	A 4	AD Kirchheim–AD A 4/ A 44	46KB	35,6	64,5	HE5007	
122	A 5	AD Hattenbach–AD A 5/ A 49 (Gemünden)	46BB	38,3	165,0	HE5010	
123	A 5	AK Darmstadt–AS Seeheim-Jugenheim	46BB	10,6	24,6	HE5021	
124	A 5	AS Seeheim-Jugenheim–LGr. HE/BW	46BB	18,6	38,9	HE5021	
125	A 6	Lgr. BW/HE–AD Viernheim	46KB	1,8	5,7	RP6601	
126	A 44	W Diemelstadt–AS Diemelstadt	46BB	3,0	16,7	NW5034	
127	A 44	AS Diemelstadt–Diemelstadt	46BB	5,3	28,3	NW5034	
128	A 44	Lgr. NW/HE–AS Breuna	46BB	6,6	54,6	NW5034	
129	A 44	AS Breuna–AS Zierenberg	46BB	13,4	72,3	NW5034	
130	A 44	AS Zierenberg–AS Kassel/Wilhelmshöhe	46BB	9,7	52,4	NW5034	
131	A 44	AS Kassel/Wilhelmshöhe–Südkreuz Kassel	46BB	4,0	21,6	NW5034	
132	A 45	Südkreuz Gießen–AK Gambach	46BB	8,8	31,5	HE7029	
133	A 66	AS Miquelallee–AD Frankfurt/Seckbach	06KB	2,8	263,5	HE5032	
134	A 66	AK Wiesbaden/Schierstein- AS Wi./Erbenheim	46BB	5,8	46,6	HE7508	
135	A 66	AD Langenselbold–AS Langenselbold	46BB	3,0	8,1	HE7604	
136	A 66	AS Langenselbold–AS Gründau/Rothenbergen	46BB	4,0	3,5	HE8618	
137	A 67	AD Rüsselsheim–AK Darmstadt	46BB	16,5	33,7	HE5035	
138	A 661	AS Bad Homburg–AK Bad Homburg	46BB	1,6	5,5	HE7038	
139	B 3	Lang-Göns–Butzbach/Windhof	24KK	4,2	13,8	HE8701	
140	B 3	Butzbach/Windhof–A 5	02KK	3,5	10,1	HE8701	
141	B 8	OU Brechen/ Niederbrechen	02KK	3,0	14,3	HE8059	
142	B 8	OU Waldems/Esch	02KK	1,5	6,1	HE8061	
143	B 8	OU Glashütten	02KK	1,6	26,4	HE8606	
144	B 27	OU Eschwege/Eltmannsh. u. ESW/Niddawitzhausen	02KK	4,2	36,0	HE8069	
145	B 27	OU Ludwigsau/Mecklar	02KK	0,8	15,1	HE8070	
146	B 27	OU Eichenzell/Rothemann	02KK	2,5	6,4	HE8073	
147	B 27	OU Eichenzell/Döllbach	02KK	2,2	5,1	HE8074	

Land: Hessen

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
148	B 38	OU Groß-Bieberau	02KK	1,9	4,7	HE8079	
149	B 44	A 5–L 3263 bei Mörfelden/Walldorf	24KK	2,0	5,6	HE8087	
150	B 45	OU Niddatal/Ilbenstadt	02KK	2,2	3,1	HE8050	
151	B 45	Dieburg (B 26)–Groß Umstadt	24KK	5,6	12,2	HE8096	
152	B 47	OU Bürstadt	24KK	3,7	9,2	HE7507	
153	B 47	OU Bürstadt–Lorsch	24KK	2,1	8,7	HE7507	
154	B 54	OU Hadamar/ Oberzeuzheim	02KK	2,1	3,4	HE8111	
155	B 62	OU Philippsthal/ Heiboldshausen	02KK	1,9	7,3	HE8130	
156	B 62	OU Philippsthal/ Röhrigshof	02KK	1,9	8,1	HE8130	
157	B 83	OU Trendelburg/Deisel	02KK	1,9	5,1	NW6305	
158	B 251	OU Korbach/Meininghausen	02KK	3,7	7,7	HE8145	
159	B 251	OU Waldeck/Freienhagen	02KK	3,2	7,7	HE8146	
160	B 253	OU Dillenbg/Frohnhausen u. Eschenburg/ Wissenbach	02KK	5,2	27,8	HE8153	
161	B 253	OU Breidenbach	02KK	1,5	3,1	HE8154	
162	B 253	OU Frankenberg/Geismar	02KK	2,0	4,6	HE8155	
163	B 253	T-OU Melsungen	02KK	1,7	10,2	HE8157	
164	B 254	W-OU Fulda	02KK	5,7	44,0	HE7166	
165	B 254	OU Wabern/Unshausen u. Wabern/Hebel	02KK	5,0	13,8	HE8158	
166	B 254	OU Alsfeld/Eudorf	02KK	3,5	5,8	HE8159	
167	B 255	SO-OU Gladenbach	02KK	5,5	11,2	HE8168	
168	B 260	OU Eltville/Martinsthal	02KK	1,9	32,9	HE8612	
169	B 275	OU Waldems/Esch	02KK	1,7	4,0	HE8062	
170	B 275	Verlegung bei Bad Schwalbach/Hettenhain	02KK	2,5	7,9	HE8170	
171	B 275	OU Usingen/Merzhausen	02KK	2,2	3,3	HE8173	
172	B 275	OU Friedberg und OU Ossenheim	02KK	4,9	11,4	HE8174	
173	B 276	OU Brachtal/Schlierbach	02KK	2,8	4,0	HE8180	
174	B 454	OU Neustadt (Hessen)	02KK	3,0	4,4	HE8187	
175	B 455	OU Nidda/Borsdorf	02KK	1,5	3,9	HE8192	
176	B 521	OU Schöneck/Büdesheim	02KK	2,8	4,8	HE8214	
		SUMME			1.350,0		

Neue Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB* (siehe Kap. 3.4.6.2.)

177	B 38	OU Fürth (Odw.)	02KK	3,4	18,9	HE6083	
178	B 38	OU Rimbach und Fürth/Lörzenbach	02KK	4,4	23,0	HE6083	
		SUMME			41,9		

Neue Vorhaben mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko

179	A 4	Lgr. NW/HE–AS B 3	04KB	45,2	531,6	HE5011	
180	A 4	AS B 3–A 49	04KB	13,7	161,1	HE5011	
181	A 4	A 49/A 4	04KB	4,7	55,3	HE5011	
182	A 4	A 49–Hattenbacher Dreieck	04KB	23,7	278,7	HE5011	
183	A 480	AK Wetzlar–Biebertal	04KB	8,8	84,4	HE5036	
184	A 480	Biebertal–AS Wettenberg	24KB	2,0	9,3	HE5036	

Land: Hessen

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
185	B 54	OU Dornburg/Langendernbach	02KK	2,0	3,6	HE8110	
186	B 62	OU Dautphetal/ Buchenau	02KK	2,5	8,1	NW5180	
187	B 62	OU Lahntal/ Sterzhausen	02KK	3,1	9,0	NW5180	
188	B 62	OU Lahntal/Goßfelden	02KK	1,5	4,3	NW5180	
189	B 62	OU Kirtorf/Lehrbach	02KK	2,0	3,0	NW5180	
190	B 62	OU Kirtorf	02KK	4,0	5,7	NW5180	
191	B 62	OU Kirtorf/Ober-Gleen	02KK	4,0	4,9	NW5180	
192	B 62	OU Alsfeld/Angenrod und Alsfeld/Leusel	02KK	5,0	7,3	NW5180	
193	B 62	OU Alsfeld	02KK	2,7	6,4	NW5180	
194	B 251	OU Habichtswald/Ehlen	02KK	2,2	6,1	HE8508	
195	B 251	OU Habichtswald/Dörnberg	02KK	3,0	8,9	HE8508	
196	B 253	OU Haina (Kloster)/Löhlbach	02KK	4,0	8,2	HE8156	
197	B 254	OU Großenlüder/Müs	02KK	2,2	5,6	HE6165	
198	B 275	OU Florstadt/Nieder-Florstadt u. /Ober-Florstadt	02KK	2,3	4,1	HE8175	
199	B 275	OU Florstadt/Nieder-Mockstadt	02KK	1,3	2,4	HE8176	
200	B 275	OU Ranstadt/ Ober-Mockstadt	02KK	1,1	2,0	HE8177	
201	B 275	OU Ortenberg/Selters	02KK	1,1	4,0	HE8178	
202	B 275	OU Lauterbach und Lauterbach/Blitzenrod	02KK	6,2	6,8	HE8510	
203	B 278	OU Tann (Rhön)	02KK	2,4	10,5	HE8183	
204	B 420	Rheinbrücke Nierstein–AS Groß-Gerau (A 67)	02KK	14,7	44,0	HE5227	
205	B 451	OU Witzenhausen	02KK	1,8	8,7	HE8132	
206	B 454	OU Neukirchen/Asterode	02KK	2,2	6,1	HE8188	
207	B 486	OU Rödermark/Urberach	02KK	4,6	5,6	HE7209	
		SUMME			1.295,5		
GESAMT Weiterer Bedarf					3.096,5		

Land: Mecklenburg-Vorpommern

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BVWP-Nr.	Bemerkung
Laufende und fest disponierte Vorhaben							
1	A 20	Groß Grönau (Lgr. SH/MV)–AS Schönberg	04KB	14,2	71,6		VDE
2	A 20	AK Rostock–AS Sanitz	04KB	14,0	4,1		VDE
3	A 20	AS Sanitz–AS Tessin	04KB	9,5	56,2		VDE
4	A 20	AS Tessin–AS Tribsees	04KB	19,8	65,4		VDE
5	A 20	AS Tribsees–AS Grimmen/W	04KB	11,2	47,2		VDE
6	A 20	AS Grimmen/O–Dersekow	04KB	15,7	68,2		VDE
7	A 20	Dersekow–AS Gützkow	04KB	10,1	29,7		VDE
8	A 20	AS Gützkow–AS Jarmen/S	04KB	6,8	9,1		VDE
9	A 20	AS Jarmen/S–AS Anklam	04KB	10,6	40,0		VDE
10	A 20	AS Anklam–AS Neubrandenburg/N	04KB	16,5	86,8		VDE
11	A 20	AS Neubrandenburg/N–AS Neubrandenburg/O	04KB	9,5	12,7		VDE
12	A 20	AS Neubrandenburg/O–AS Friedland	04KB	11,9	21,8		VDE
13	A 20	AS Friedland–AS Strasburg	04KB	9,4	14,6		VDE
14	A 20	AS Strasburg–AS Pasewalk/S	04KB	20,3	14,4		VDE
15	A 241	N Schwerin–AS Schwerin/S	04KB	11,5	22,3		
16	A 241	Wismar (A 20)–Jesendorf (+ EFRE)	04KB	11,2	18,0		
17	A 241	Jesendorf–N Schwerin	04KB	14,5	78,2		
18	B 96	/B 109 OU Greifswald (4. BA)	02KK	4,0	13,2		
19	B 96	OU Neustrelitz	02KK	3,7	11,1		
20	B 96	OU Neubrandenburg (B 104/O – B 96/S)	04KK	7,3	26,3		
21	B 96n	Bergen–A 20 (+ EFRE) (o. 2. Strelasundquerung)	04/24	48,9	25,5		
22	B 96n	2. Strelasundquerung	24KK	4,7	102,5		
23	B 104	N-OU Schwerin, 1. BA	02KK	5,7	25,0		
24	B 105	/B 96 OU Stralsund, 5. BA	02KK	5,4	23,8		
25	B 105	OU Ribnitz	02KK	5,9	22,8		
26	B 109	OU Anklam (1. BA)	02KK	1,8	13,3		
27	B 109	OU Anklam (2. BA)	02KK	2,5	4,1		
28	B 192	OU Penzlin (2. BA)	02KK	1,8	2,2		
29	B 321	OU Pampow	02KK	3,4	9,9		
30	B 321	OU Crivitz	02KK	4,9	17,4		
31		Restbeträge für unter Verkehr befindliche VKE			7,8		
32		+ Refin 50 % Länderanteil			18,0		
33		+ EFRE			200,0		
34		+ VDE 2001/02 GESAMT			369,0		
35		+ PROGRAMMREALISIERUNG 2001/02 GESAMT			109,0		
		SUMME			1.661,1		

Neue Vorhaben

36	B 104	OU Neubrandenburg (B 104/W – B 96/N)	02KK	4,2	31,7	MV5001	
37	B 104	OU Neubrandenburg (B 96/N – B 104/O)	02KK	5,0	37,7	MV5001	RWA
38	B 104	BAB-Zubringer Neubrandenburg	02KK	7,3	10,0	MV5063	
39	B 104	N-OU Schwerin, 2. BA	02KK	7,0	41,2	MV6010	
40	B 104	OU Güstrow	02KK	11,9	36,0	MV8604	
41	B 104	OU Pasewalk	02KK	5,3	15,0	MV7605	
42	B 105	OU Bad Doberan	02KK	7,4	19,9	MV8023	

Land: Mecklenburg-Vorpommern

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BVWP-Nr.	Bemerkung
43	B 105	OU Neubukow	02KK	4,4	15,7	MV8027	
44	B 109	OU Levenhagen	02KK	1,9	1,9	MV8060	
45	B 191	/B 321 OU Parchim	02KK	10,6	32,2	MV6040	RWA
46	B 191	N-OU Plau	02KK	3,4	10,3	MV8607	
47	B 192	OU Waren (B 192/W – B 108/N)	02KK	3,1	9,6	MV8614	
48	B 192	OU Waren (B 108/N – B 192/O)	02KK	6,1	20,0	MV8614	
49	B 194	OU Loitz	02KK	4,7	13,5	MV8044	
50	B 196	OU Bergen	02KK	7,5	17,9	MV8612	
51	B 321	OU Raben Steinfeld	24KK	2,1	9,6	MV7052	RWA
52	B 321	OU Bandenitz	02KK	2,2	6,6	MV7050	RWA
53	B 321	OU Warsow	02KK	2,2	6,4	MV7050	RWA
54	B 321	OU Hagenow	02KK	3,9	11,7	MV8051	
		SUMME			347,0		

Laufende und fest disponierte Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB (siehe Kap. 3.4.6.2)

55	A 14	Schwerin (A 24)–Lgr. MV/BB	04KB	3,4	56,5	ST 5142	VUNO
56	B 198	W-OU Mirow, 1. BA	02KK	3,9	10,3	ST 5142	VUNO
57	B 198	S-OU Mirow, 2. BA	02KK	4,1	6,6	ST 5142	VUNO
58	B 198	/B 189 OU Mirow–Lgr. MV/BB	02KK	2,4	2,9	ST 5142	VUNO
		SUMME			76,3		

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB (siehe Kap. 3.4.6.2)

59	B 96	Neubrandenburg–Neustrelitz	24KK	20,6	69,0	MV6603	
60	B 96	OU Neustrelitz	24KK	3,7	8,0		NB
61	B 110	OU Dargun	02KK	3,4	10,8	MV8031	
62	B 111	OU Wolgast	02KK	5,6	39,0	MV8035	
		SUMME			126,8		

GESAMT für Vordringlichen Bedarf

2.211,1

Land: Mecklenburg-Vorpommern

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Kosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BVWP-Nr.	Bemerkung
Neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)							
63	B 5	S-OU Ludwigslust	02KK	3,1	6,1	MV6036	
64	B 191	S-OU Plau	02KK	6,1	14,3	MV8608	
		SUMME			20,4		
Neue Vorhaben							
65	B 104	OU Strasburg	02KK	3,1	6,6	MV6012	
66	B 104	OU Lützwow	02KK	2,1	4,8	MV8009	
67	B 104	OU Schwerin/Friedrichsthal	02KK	3,4	15,5	MV8011	
68	B 104	OU Rehna	02KK	3,3	9,5	MV8022	
69	B 104	OU Löcknitz	02KK	6,8	19,8	MV7605	
70	B 105	OU Rövershagen	02KK	4,0	12,2	MV8024	
71	B 105	Damgarten	24KK	1,8	11,4	MV8025	
72	B 105	OU Selmsdorf	02KK	4,8	12,4	MV8062	
73	B 109	OU Belling	02KK	2,0	3,9	MV7029	
74	B 109	OU Jatznick	02KK	2,6	6,1	MV7029	
75	B 110	OU Gnoien	02KK	3,6	10,6	MV8030	
76	B 191	OU Neustadt-Glewe	02KK	4,4	17,3	MV7039	
77	B 194	W-OU Stavenhagen	02KK	4,5	7,8	MV8611	
78	B 197	OU Friedland	02KK	8,3	16,5	MV7047	
		SUMME			154,3		
Neue Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko							
79	B 104	OU Malchin	02KK	5,6	16,6	MV8610	
80	B 104	OU Sternberg	02KK	2,9	20,1	MV8021	
81	B 104	OU Teterow	02KK	6,7	14,8	MV8610	
82	B 104	S-OU Stavenhagen	02KK	4,9	9,6	MV8610	
83	B 104	OU Woldegk	02KK	4,2	13,0	MV6012	
84	B 110	OU Murchin	02KK	1,1	3,2	MV8034	
85	B 110	OU Demmin	02KK	11,1	47,1	MV6032	
86	B 117	OU Bützow	02KK	13,7	40,5	MV6053	
87	B 119	OU Bad Sülze	02KK	2,7	7,6	MV8054	
88	B 191	/B 106 OU Ludwigslust	02KK	7,6	22,0	MV5064	
89	B 191	Ludwigslust–Dömitz	02KK	27,2	50,5	MV5064	
90	B 192	OU Goldberg	02KK	1,9	6,0	MV8043	
91	B 195	OU Dömitz	02KK	4,7	13,8	MV5064	
92	B 198	OU Bredenfelde	02KK	1,4	3,1	MV8048	
		SUMME			267,7		
GESAMT Weiterer Bedarf					442,4		

Land: Niedersachsen

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Laufende und fest disponierte Vorhaben							
1	A 1	AD Buchholz–AS Rade	46BB	6,0	18,7	NI5006	A
2	A 1	AS Rade–AS Heidenau	46BB	18,2	51,5	NI5006	A
3	A 1	AS Heidenau–AS Sittensen	46BB	9,5	32,4	NI5006	A
4	A 1	AS Sittensen–AS Bockel	46BB	9,8	32,1	NI5006	A
5	A 1	AS Bockel–AS Stuckenborstel	46BB	10,5	31,0	NI5006	A
6	A 1	AS Stuckenborstel–AS Oyten	46BB	14,8	50,1	NI5006	A
7	A 1	AS Oyten–Bremer Kreuz	46BB	6,0	11,0	NI5006	A
8	A 1	AS Osnabrück/N–AK Lotte/Osnabrück (Anteil NI)	46KB	10,4	36,1		
9	A 2	Talbrücke Arensburg–AS Rehren	46KB	8,9	12,1		
10	A 2	AS Braunschweig-Watenbüttel–AK B./N	46KB	5,0	19,7		VDE
11	A 2	AS Lehrte–AS Peine	46KB	12,7	3,2		VDE
12	A 7	AD Hannover/N–AS Großburgwedel	46KB	6,0	31,0		
13	A 7	AS Großburgwedel–AS Altwarmbüchen	46KB	6,0	15,6		
14	A 7	AS Altwarmbüchen–AK Hannover/O	46KB	5,7	17,7		
15	A 7	AK Hannover/O	46KB	0,6	8,9		
16	A 7	AS Hannover-Anderten–AD Hannover/S	46KB	6,0	11,4		
17	A 7	AS Göttingen–AD Friedland	46KB	9,2	28,0		
18	A 20	K 28–Elbquerung (Lgr. NI/SH)	04KB	6,0	88,0		NB, F
19	A 26	Stade–Horneburg	04KB	11,7	102,9		
20	A 31	Westumgehung Emden	04KK	4,7	6,0		
21	A 31	Geeste–Wietmarschen	04KB	5,5	3,4		
22	A 31	Wietmarschen–W Lingen	04KB	7,3	12,6		
23	A 31	Lingen –Schüttorf	04KB	13,7	32,3		
24	A 31	Schüttorf–Hubertushof	04KB	13,5	21,4		
25	A 33	AS Dissen/N–AS Dissen/S	04KB	3,4	1,6		
26	A 38	AD Friedland–SW Friedland	04KB	7,9	28,2		VDE
27	A 38	SW Friedland–Uder	04KB	8,2	65,6		VDE
28	A 39	Weyhausen–AS Sandkamp	04KB	3,8	12,5		
29	A 39	AK Wolfsburg/Königslutter- Cremlingen (B 1)	04KB	7,0	42,4		
30	A 39	Cremlingen (B 1)–Rautheim	04KB	5,0	29,3		
31	A 39	Rautheim–AK Braunschweig/S	04KB	5,6	14,9		
32	A 280	Abzweig Bunde	04KB	4,3	1,1		
33	A 391	Braunschweig-Meinholz–B.-Bienrode (A 2)	02KB	2,7	7,5		
34	B 4	OU Uelzen	02KK	12,8	3,7		
35	B 4	OU Gifhorn (Südabschnitt)	24KK	2,7	2,3		
36	B 6n	Bad Harzburg (A 395)–Lgr. NI/ST	04KK	2,7	3,6		
37	B 27	Bad Lauterberg–Scharzfeld	02KK	2,6	8,5		
38	B 51	OU W Diepholz, 1.BA	02KK	3,9	4,4		
39	B 64	OU Bevern	02KK	5,5	11,2		
40	B 68	OU Bersenbrück	02KK	5,4	11,7		
41	B 69	Südteil OU Vechta	02KK	4,9	1,9		
42	B 69	Nordteil OU Vechta	02KK	4,4	3,8		
43	B 71	OU Beverstedt	02KK	2,9	5,5		

Land: Niedersachsen

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
44	B 82	OU Langelsheim/Astfeld	02KK	8,2	2,6		
45	B 188	OU Meinersen	02KK	2,9	0,6		
46	B 190n	A 39–Lgr. NI/ST	02KK	1,0	2,0	ST5142	
47	B 212	OU Rodenkirchen/Sürwürden und OU Rodenkircherwupp	02KK	8,2	1,3		
48	B 214	OU Diepholz, 2. BA	02KK	2,7	9,7		
49	B 216	N-OU Dahlenburg	02KK	6,1	7,4		
50	B 217	OU Weetzen und Evestorf	04KK	6,9	2,5		
51	B 244	OU Helmstedt	02KK	3,1	11,4		
52	B 402	Bgr. NL/D–A 31 (Lückenschluß Rijksw. 37)	24KK	7,5	18,1		
53	B 403	OU Neuenhaus	02KK	4,0	4,3		
54	B 446	OU Esplingerode	02KK	3,5	2,1		
55		Restbeträge für unter Verkehr befindliche VKE			14,6		
56		Restbeträge für unter Verkehr befindliche VDE			9,0		VDE
57		+ Refin 50 % Länderanteil			187,0		
58		+ VDE 2001/02 GESAMT			63,0		
59		+ PROGRAMMREALISIERUNG 2001/02 GESAMT			264,0		
		SUMME			1.536,5		

Neue Vorhaben

60	A 1	AS Bramsche–AS Osnabrück/N	46BB	8,4	48,8	NI5601	
61	A 1	AS Neuenkirchen/Vörden–AS Bramsche	46BB	11,5	37,6	NI5601	
62	A 1	AS Lohne/Dinklage–AS Neuenkirchen/Vörden	46BB	19,0	62,2	NI5601	
63	A 1	AD Ahlhorner Heide–AS Lohne/Dinklage	46KB	26,1	42,5		
64	A 2	Lgr. NW/NI–Talbrücke Kleinenbremen	46KB	0,6	13,5		
65	A 7	AD Salzgitter–AS Seesen	46BB	23,6	119,8	NI5016	
66	A 7	AS Seesen–AS Nörten-Hardenberg	46BB	30,0	149,4	NI5016	
67	A 7	AD Göttingen/N– AS Göttingen	46BB	11,4	59,2	NI5016	
68	A 7	AS Nörten-Hardenberg–AD Göttingen/N	46BB	7,2	28,4	NI5016	
69	A 26	Anbindung B 3–A 26	02KK	3,7	10,1	NI5017	
70	A 26	Horneburg–Buxtehude	04KK	9,8	120,2	NI5017	
71	A 26	Stade–K 28	04KK	14,7	133,0		NB
72	A 33	Osnabrück/Belm S–Osnabrück/Schinkel	24KB	1,5	8,5	NI5020	RWA
73	A 33	Osnabrück/Belm N–Osnabrück/Belm S	04KB	0,6	3,6	NI5020	RWA
74	B 1	Coppenbrügge–Marienau	02KK	5,0	12,9	NI6034	RWA
75	B 1	OU Mehle	02KK	3,2	8,0	NI6034	RWA
76	B 1	OU Aerzen	02KK	3,4	8,4	NI8026	
77	B 1	S-OU Hameln	02KK	7,3	83,1	NI6027	
78	B 1	OU Himmelsthür (West- u. Mittelteil)	04KK	4,1	24,2		
79	B 3	OU Arnum	02KK	4,8	18,2	NI7702	
80	B 3	OU Westerfeld	04KK	3,8	25,0	NI7702	
81	B 3	OU Celle (Nordteil)	02KK	2,4	13,9	NI6048	
82	B 3	OU Celle (Mittelteil)	04KK	3,6	37,1	NI6048	
83	B 3	OU Celle (Südteil)	02KK	3,0	11,9	NI6048	
84	B 3	S Celle–N Ehlershausen	02KK	7,4	25,0	NI6049	

Land: Niedersachsen

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
85	B 3	OU Gr. Hehlen	02KK	5,5	14,8	NI6048	
86	B 4	Gifhorn–Rötgesbüttel	04KK	5,5	22,8	NI6061	
87	B 6	Nienburg–Eilvese	24KK	8,9	10,8	NI6063	
88	B 6	Eilvese–Neustadt	24KK	8,1	13,5	NI6063	
89	B 51	A 33–K 316	04KK	0,9	4,9	NI6022	
90	B 51	K 316–Belm	04KK	3,6	15,2	NI6022	
91	B 51	OU Barnstorf	02KK	3,1	8,0	NI7607	
92	B 61	OU Barenburg	02KK	2,2	5,2	NI8078	
93	B 64	OU Negenborn	02KK	2,6	7,9	NI8079	
94	B 68	OU Essen	02KK	3,5	8,8	NI8091	
95	B 68	OU Badbergen	02KK	2,9	7,1	NI8092	
96	B 68	Bramsche–Wallenhorst	24KK	2,8	19,4	NI8093	
97	B 72	OU Norden	02KK	8,7	17,7	NI8103	
98	B 73	OU Cuxhaven–Otterndorf	02KK	10,6	26,7	NI5110	
99	B 73	OU Otterndorf	02KK	5,8	13,4	NI5110	
100	B 73	Otterndorf–Cadenberge	02KK	9,2	18,2	NI5110	
101	B 73	OU Cadenberge	02KK	8,3	18,4	NI5110	
102	B 74	N-OU Bremervörde (Teilstück A 22)	02KK	13,0	36,9	NI6111	
103	B 75	OU Dibbersen	04KK	3,6	13,3	NI8116	
104	B 75	OU Scheeßel	02KK	3,3	6,5	NI8608	
105	B 83	OU Wehrbergen	02KK	2,7	9,4	NI8126	
106	B 188	OU Burgdorf	02KK	7,6	25,5	NI8129	
107	B 188	OU Danndorf/Velpke	02KK	6,9	9,8	ST6003	
108	B 210	Aurich–Riepe	02KK	12,3	31,7	NI6147	
109	B 210	OU Aurich	02KK	10,6	33,7	NI6147	
110	B 210	O-OU Schortens	04KK	2,3	9,6	NI8148	
111	B 210	W-OU Schortens	02KK	3,3	13,9	NI8148	
112	B 210	Verlegung s Emden	02KK	1,3	11,8	NI8149	
113	B 211	Mittelort–Brake	02KK	7,5	12,8	NI8152	
114	B 211	Loyerberg	02KK	1,3	3,1	NI8150	
115	B 212	OU Berne (ohne Huntebrücke–L 875)	02KK	8,8	27,8	NI5025	
116	B 213	OU Lastrup	02KK	5,6	16,7	NI8155	
117	B 213	Verlegung nö Nordhorn	02KK	1,9	4,4	NI8160	
118	B 214	OU Thuine/Freren	02KK	6,0	10,2	NI8161	
119	B 240	OU Marienhagen	02KK	2,3	13,2	NI7612	
120	B 240	NO-OU Eschershausen	02KK	5,6	13,4	NI7612	
121	B 241	Bollensen–Volpriehausen	02KK	5,2	18,1	NI6191	
122	B 241	Volpriehausen–Ellierode	02KK	4,2	25,1	NI6191	
123	B 243	Bad Lauterberg–Bad Sachsa	04KK	9,0	40,0	NI8615	
124	B 243	Bad Sachsa–Lgr. NI/TH	02KK	3,7	17,0	NI8615	
125	B 247	OU Duderstadt	02KK	11,5	42,9	TH5093	RWA
126	B 248	OU Lüchow	02KK	5,4	9,9	NI8701	
127	B 248	OU Brome	02KK	4,9	7,4	NI8197	
128	B 248	Querspange Braunschweig/Rüningen–A 39	02KK	0,9	3,7	NI8202	
129	B 403	N-OU Nordhorn	02KK	6,5	18,3	NI8160	

Land: Niedersachsen

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
130	B 441	OU Wunstorf	02KK	6,5	31,3	NI8211	
131	B 442	OU Eimbeckhausen (alternativ: Prüfung Troglage)	02KK	4,4	8,5	NI8213	
132	B 445	OU Sebexen	02KK	2,3	6,6	NI8619	
		SUMME			1.869,8		

Laufende und fest disponierte Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB (siehe Kap. 3.4.6.2)

133	A 39	Wolfsburg (B 188)–Lüneburg (1. BA Uelzen–Lüneburg)	04KB	30,0	200,0	ST5142	
134	A 39	Wolfsburg–Lüneburg (2. BA Uelzen–Wolfsburg)	04KB	50,0	237,0	ST5142	
		SUMME			437,0		

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB (siehe Kap. 3.4.6.2)

135	A 26	Buxtehude–Rübke	04KB	5,0	61,4	NI5017	
136	A 33	Osnabrück/N (A 1)–Osnabrück/Belm N	04KB	9,3	60,1	NI5020	RWA
137	B 212	Harmenhausen–Lgr. NI/HB	02KK	11,7	38,9	NI5025	
		SUMME			160,3		

GESAMT für Vordringlichen Bedarf**4.003,5**

Land: Niedersachsen

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Kosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)							
138	A 7	AS Soltau/O–AD Walsrode	46BB	30,0	137,7	NI5013	
139	B 73	Cadenberge–Himmelpforten	02KK	15,4	47,4	NI5110	
140	B 73	Himmelpforten–Stade (A 26)	24KK	16,3	59,8	NI5110	
141	B 75	OU Tostedt/Wistedt	02KK	5,8	12,9		
		SUMME			257,8		

Neue Vorhaben

142	A 1	Lgr. HH/NI–Horster Dreieck (A 7)	68BB	7,3	77,8	NI6004	
143	A 1	w AS Bremen/Brinkum–AS Bremen/Brinkum	68BB	1,0	15,5	NI5601	
144	A 1	AS Bremen/Brinkum–AS Delmenhorst/Ost	68BB	7,0	53,7	NI5601	
145	A 1	AS Delmenhorst/O–AD Ahlhorner Heide	46BB	34,5	57,9	NI5601	
146	A 1	Horster Dreieck–AD Buchholz	46BB	11,4	49,8	NI7005	
147	A 2	AS Hannover-Herrenhausen–AD Hannover/W	68BB	2,1	14,8	NI7011	
148	A 2	AK Hannover/O–AS Lehrte	68BB	4,7	30,5	NI7012	
149	A 7	AD Walsrode–AD Hannover/N	68BB	29,1	133,7	NI5014	
150	A 7	AS Hildesheim–AD Salzgitter	46BB	16,6	76,6	NI5015	
151	A 39	AD Braunschweig/SW–AK Braunschweig/S	46KB	1,0	16,4	NI7024	
152	B 1	OU Reher und Gr. Berkel	02KK	6,3	14,0	NI8026	
153	B 1	O-OU HI-Himmelsthür	04KK	1,4	12,4	NI8039	
154	B 1	OU Einum und Bettmar	04KK	4,7	22,6	NI8040	
155	B 1	OU Groß Lafferde	02KK	3,5	8,6	NI8041	
156	B 1	Marienu–Mehle	02KK	7,2	16,2	NI6034	
157	B 1	Heyersum–Gr. Escherde	24KK	3,4	15,7	NI7038	
158	B 1	OU Burgstemmen	02KK	1,7	9,9	NI7038	
159	B 1	OU Elze	02KK	1,5	4,5	NI8604	
160	B 1	OU Mahlerten	02KK	1,5	3,5	NI8604	
161	B 3	OU Elstorf	02KK	5,0	9,9	NI7018	
162	B 3	OU Wülfingen	02KK	2,1	6,5	NI7702	
163	B 3	OU Bergen	02KK	5,3	13,6	NI8044	
164	B 3	OU Varrigsen	02KK	1,3	2,4	NI8053	
165	B 3	OU Ammensen	02KK	1,8	5,5	NI8054	
166	B 4	Rötgesbüttel–Meinholz	04KK	7,3	40,4	NI6061	
167	B 6	Ausbau in Hann.-Stöcken (K 321–Stöckener Str.)	46KK	2,1	28,3	NI8064	
168	B 27	OU Gieboldehausen	02KK	1,7	4,6	NI8071	
169	B 27	OU Waake	02KK	2,5	11,8	NI8072	
170	B 51	Belm–Ostercappeln	02KK	3,7	13,3	NI6022	
171	B 51	OU Cornau	02KK	1,5	3,6	NI7607	
172	B 51	OU Twistringen	02KK	5,1	12,9	NI7607	
173	B 64	O Lobach–Brunsen (B 3)	02KK	19,5	44,0	NI6084	
174	B 64	Brunsen (B 3)–Gr.Rhüden (A 7)	02KK	8,7	74,2	NI6084	
175	B 65	Wichtringhausen–Ronnenberg	02KK	8,5	18,9	NI7090	
176	B 65	Wichtringhausen–Stadthagen	02KK	16,5	43,7	NI7505	
177	B 65	OU Dunglebeck	02KK	5,3	12,2	NI8231	

Land: Niedersachsen

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Kosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
178	B 65	OU Vehlen	02KK	1,6	3,8	NI8603	
179	B 65	Bückeberg–Vehlen	02KK	1,4	3,3	NI8603	
180	B 65	Vehlen–Nienstädt/Sülbeck	24KK	6,7	19,4	NI8603	
181	B 65	OU Nienstädt/Sülbeck	02KK	5,1	16,0	NI8087	
182	B 71	OU Zeven	02KK	6,8	18,2	NI8096	
183	B 71	OU Rotenburg	02KK	5,3	9,8	NI8097	
184	B 71	OU Soltau	02KK	7,4	18,0	NI8098	
185	B 71	OU Groß Liedern	02KK	2,5	5,6	NI8101	
186	B 72	Cloppenburg–A 1	24KK	11,7	47,8	NI6105	
187	B 72	OU Moordorf	02KK	6,4	16,2	NI8104	
188	B 79	OU Remlingen	02KK	2,1	5,7	NI6123	
189	B 79	OU Roklum	02KK	1,8	4,7	NI6123	
190	B 79	OU Semmenstedt	02KK	1,7	3,8	NI6123	
191	B 79	OU Wittmar	02KK	1,9	4,3	NI6123	
192	B 79	OU Wolfenbüttel	02KK	6,4	17,6	NI8609	
193	B 83	OU Steinbergen/Deckbergen	02KK	6,7	24,1	NI8125	
194	B 83	OU Grohnde	02KK	3,1	10,1	NI8127	
195	B 83	OU Stahle	02KK	3,0	14,5	NI8128	
196	B 191	OU Stöcken	02KK	1,8	3,7	NI8132	
197	B 209	OU Amelinghausen	02KK	3,9	10,6	NI8143	
198	B 209	OU Walsrode	02KK	6,1	11,4	NI8144	
199	B 212	OU Ellwürden	02KK	2,4	6,1	NI8153	
200	B 212	OU Bookholzberg	02KK	3,9	10,9	NI8206	
201	B 213	OU Bawinkel	02KK	3,9	10,0	NI8157	
202	B 213	OU Lohne	02KK	2,0	5,9	NI8158	
203	B 213	/B 402 W Meppen (A 31)–W Cloppenburg (B 68)	24KK	61,0	218,3	NI5154	
204	B 214	OU Bersenbrück	02KK	2,8	6,6	NI8162	
205	B 214	OU Schwarmstedt	02KK	2,8	6,6	NI8163	
206	B 215	Rohrsen–Erichshagen	02KK	4,6	10,3	NI8167	
207	B 215	Erichshagen–Nienburg	02KK	2,5	5,7	NI8611	
208	B 215	OU Landesbergen	02KK	4,4	9,8	NI8168	
209	B 218	OU Merzen	02KK	2,5	5,9	NI8171	
210	B 218	OU Ueffeln	02KK	1,9	4,2	NI8172	
211	B 238	OU Steinbergen	02KK	1,6	25,6	NI8174	
212	B 238	OU Möllenbeck	02KK	3,3	7,3	NI8173	
213	B 239	OU Wagenfeld	02KK	2,0	4,8	NI8175	
214	B 240	OU Eime	02KK	2,5	5,7	NI7612	
215	B 240	OU Weenzen	02KK	4,2	8,8	NI7612	
216	B 240	Fölziehausen–Eschershausen	02KK	7,9	52,0	NI7612	
217	B 240	OU Halle	02KK	2,0	4,9	NI8176	
218	B 241	OU Uslar	02KK	8,6	17,8	NI6191	
219	B 241	OU Dorste	02KK	2,6	7,2	NI8193	
220	B 241	OU Hammenstedt	02KK	2,0	5,0	NI5187	
221	B 241	OU Katlenburg/Lindau	02KK	8,4	24,7	NI8613	
222	B 244	Hankensbüttel–Wittingen	02KK	13,4	36,4	NI8196	

Land: Niedersachsen

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Kosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
223	B 248	OU Grabow	02KK	1,7	3,8	NI7618	
224	B 248	OU Jameln	02KK	3,0	7,8	NI7618	
225	B 248	OU Schaafhausen	02KK	2,5	6,0	NI7618	
226	B 248	OU Ehra	02KK	1,7	3,8	NI8199	
227	B 248	OU Jembke	02KK	2,0	4,5	NI8200	
228	B 248	OU Tappenbeck	02KK	2,0	4,3	NI8201	
229	B 248	OU Lobmachersen	02KK	2,0	4,1	NI8203	
230	B 248	OU Beinum	02KK	2,1	4,7	NI8204	
231	B 322	OU Groß Mackenstedt	02KK	1,7	3,8	NI8205	
232	B 436	OU Friedeburg	02KK	1,9	3,7	NI8208	
233	B 441	Ahlem–Herrenhausen	02KK	1,5	26,0	NI8212	
234	B 442	OU Hachmühlen	02KK	2,7	8,1	NI8214	
235	B 443	OU Koldingen	02KK	2,4	5,0	NI8216	
236	B 443	OU Gestorf	02KK	2,5	5,0	NI8217	
237	B 446	OU Lütgenrode	02KK	1,8	4,5	NI8220	
		SUMME			1843,9		

Neue Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB* (siehe Kap. 3.4.6.2.)

238	A 20	Stade (A 26)–Sittensen (A 1)	04KB	38,5	293,4	NB	
239	A 22	Westerstede (A 28)–Drochtersen (K28)	04KB	112,5	844,1		
240	B 74	OU Ritterhude	02KK	4,6	17,3	NI8112	
241	B 209	OU Lauenburg (mit Elbequerung)	02KK	0,6	12,6	SH8085	
242	B 215	OU Verden	02KK	2,7	24,8	NI8165	
		SUMME			1192,2		

Neue Vorhaben mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko

243	A 21	Ostumfahrung HH (Lgr. SH/NI–A 250)	04KB	13,1	87,5	SH5019	
244	B 4	OU Hohegeiß	02KK	1,7	5,0	NI8062	
245	B 6	Rhene–Baddeckenstedt	02KK	4,8	15,6	NI8605	
246	B 6n	Stuhr–Brinkum	02KB	2,0	21,2	HB5002	
247	B 27	OU Bad Lauterberg	02KK	5,4	35,2	NI8070	
248	B 51	OU Bad Iburg	02KK	6,0	21,8	NI8077	
249	B 71	OU Munster	02KK	13,0	36,5	NI6099	
250	B 71	S-OU Bremervörde	02KK	9,5	26,8	NI7095	
251	B 71	Uelzen–B 4n	02KK	3,5	9,7	NI8100	
252	B 71	OU Bergen (Dumme)	02KK	3,3	8,4	NI8102	
253	B 188	OU Vorsfelde	02KK	2,3	7,4	ST6003	
254	B 191	OU Eschede	02KK	4,7	11,3	NI8131	
255	B 191	OU Dannenberg	02KK	8,5	23,2	NI8134	
256	B 209	OU Rethem	02KK	2,7	11,3	NI8145	
257	B 214	OU Watenbüttel	02KK	3,4	35,4	NI8164	
258	B 215	OU Leese	02KK	4,7	12,5	NI8169	
259	B 216	OU Göhrde	02KK	1,6	3,5	NI8170	
260	B 241	Sudheim–Katlenburg	02KK	9,6	30,4	NI 8192	
261	B 242	OU Clausthal-Zellerfeld	02KK	2,9	9,5	NI8194	

Land: Niedersachsen

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Kosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
262	B 243	OU Herzberg	04KB	9,3	67,8	NI8614	
263	B 461	OU Carolinensiel	02KK	2,1	4,6	NI8221	
		SUMME			484,5		
GESAMT Weiterer Bedarf					3778,4		

Land: Nordrhein-Westfalen

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Laufende und fest disponierte Vorhaben							
1	A 1	Lgr. NI/NW -AK Lotte/Osnabrück	46BB	4,5	24,6		
2	A 1	AK Lotte/Osnabrück–AS Lengerich/Tecklenburg	46BB	11,1	33,7	NW5003	A
3	A 1	AS Lengerich/Tecklenburg–DEK-Brücke	46BB	11,6	23,2	NW5003	A
4	A 1	DEK Brücke–AS Münster/N	46BB	16,4	38,2	NW5003	A
5	A 1	AK Münster/S (2. Baustufe)	66BB	0,0	11,9		
6	A 1	AS Münster/N–AK Münster/S (Baustufe 1.2)	46KB	9,9	30,2		A
7	A 1	T+R-Anlage Lichtendorf–AK Westhofen	46BB	6,4	11,0		
8	A 1	AK Westhofen–AS Hagen/N	46BB	5,6	85,1		
9	A 1	AS Gevelsberg–AS Wuppertal/Langerfeld	46BB	10,3	10,7		
10	A 1	AS WU/Langerfeld–Blombachtal	46KB	5,5	94,2		
11	A 1	AS Wuppertal/Ronsdorf–AS Remscheid	46KB	5,1	5,3		
12	A 1	AS Remscheid–T+R-Anlage Remscheid	46BB	2,9	33,9		
13	A 1	T+R-Anlage Remscheid–AS Wermelskirchen	46KB	4,3	48,6		
14	A 1	AK Leverkusen–AK Köln/N	46BB	10,0	14,0		
15	A 1	AK Köln/N–DB-Strecke Köln–Aachen	46BB	7,3	81,5		
16	A 2	Bereich AK Kamen	46BB	2,6	35,7		
17	A 2	AK Kamen–O AK Kamen	46BB	3,3	13,9		A
18	A 2	O AK Kamen–AS Hamm	46BB	5,9	28,8		
19	A 2	AS Hamm–T+R-Anlage Hamm/Rhynern	46BB	4,0	23,9		A
20	A 2	Hamm–AS Hamm/Uentrop	46BB	8,1	28,8		A
21	A 2	W AS Hamm/Uentrop–O AS Hamm/Uentrop	46BB	3,4	2,3		
22	A 2	AS Hamm/Uentrop–AS Beckum	46BB	6,5	26,7		A
23	A 2	AS Beckum–AS Oelde	46BB	10,6	19,9		
24	A 2	AS Dortmund/Mengede–AS Dortmund/NO	46BB	5,8	29,3		
25	A 2	AS Gelsenkirchen/Buer–AS Herten	46BB	5,2	32,8		
26	A 3	AK Oberhausen	46KB	0,9	2,8		
27	A 3	AS Köln/Mülheim–AS Köln-Dellbrück	48BB	2,2	61,4		
28	A 3	AS Köln-Dellbrück–AK Köln/O	48BB	2,1	52,7		
29	A 3	AK Köln/Ost–Griesinger Straße	48BB	3,0	63,3		
30	A 4	AS Eschweiler–AS Weisweiler	46BB	7,4	50,7		
31	A 4	AS Weisweiler–AS Düren	46BB	7,9	32,6		
32	A 4	AS Düren–AS Kerpen (Anteil Bund ohne Rheinbraun)	46KB	17,8	8,1		A
33	A 4	AK Kerpen–AK Köln/W	46BB	10,8	62,5		
34	A 4	AK Köln/W	46BB	1,0	1,7		
35	A 4	AS Wenden–Krombach	04KB	8,8	53,9		
36	A 30	AK Löhne–Rehme	04KB	9,5	137,0		
37	A 31	Hubertushof–AS Gronau/Ochtrup	04KB	7,7	5,7		
38	A 40	w AS Gelsenkirchen–o AS Gelsenkirchen	46KB	1,2	10,5		
39	A 40	AS Gelsenkirchen–AS Bochum/Stahlhausen	46BB	3,1	29,7		
40	A 40	w AS BO/Stahlhausen–ö AS BO/Stahlhausen	46KB	2,5	59,5		
41	A 40	Dortmund/O (B 236)–AK Dortmund/Unna	46BB	7,7	46,6	NW5021	A
42	A 44	Bochum/Sheffieldring–AK Bochum/Witten (A 43)	04KB	2,9	41,6		
43	A 44	AK Dortmund/Unna–AK Unna/O	46BB	4,0	13,5	NW9006	A

Land: Nordrhein-Westfalen

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
44	A 44	AK Unna/O–AK Werl	46BB	12,6	42,6	NW9006	A
45	A 46	O AS Haan/Ost–Westring	46KB	1,0	9,6		
46	A 46	Westring–AK Sonnborn	46KB	2,2	14,5		
47	A 46	Arnsberg/Uentrop–Wennemen	04KB	8,6	3,0		
48	A 52	AK Essen/O–AK Essen/N	06KB	7,1	75,0	NW5603	F
49	A 57	AK Meerbusch–AK Kaarst	46BB	5,3	24,3		
50	A 57	AK Kaarst–AS Neuss/W	46BB	5,9	41,6		
51	A 57	AS Neuss/West	46BB	2,1	28,5		
52	A 57	AS Neuss/Norf–AK Neuss/S	46KB	3,4	12,6	NW5057	A
53	A 57	AK Neuss/S–AK Köln/N	46BB	18,6	70,4	NW5057	A
54	A 59	AK Duisburg–AS Duisburg/Duisern	46BB	1,2	23,8		
55	A 59	AS Duisburg/Duisern–AS Duisburg/Hochfeld	46BB	2,3	54,5		
56	A 61	AK Wanlo–AS Jackerath	46BB	8,2	0,0	NW5705	
57	A 61	Netzschluss bei Venlo (Bgr. D/NL)	04KB	3,0	32,7		
58	B 1	OU Werl	02KK	3,0	6,6		
59	B 51	OU Wermelskirchen	02KK	3,6	15,1		
60	B 54	OU Gronau	02KK	2,8	8,0		
61	B 54	Lünen (B 236–DB–Strecke)	24KK	2,6	6,2		
62	B 54	Olpe/Krombach (A 4)–Kreuztal	04KB	6,0	40,7		
63	B 55	OU Warstein/Belecke	02KK	0,9	3,2		
64	B 56	Bonn/Bad Godesberg (Bahnparallele–B 9/A 562)	04KB	0,6	8,0		
65	B 56	OU Puffendorf	02KB	4,0	5,9		
66	B 59	OU Pulheim	02KK	3,7	17,5		
67	B 61	OU Barkhausen (mit Weserauentunnel)	04KK	2,7	8,1		
68	B 66	OU Lemgo	02KK	5,2	13,2		
69	B 67	Bocholt–Rhede	02KK	7,0	20,7		
70	B 223	OD Dorsten	24KK	1,0	4,4		
71	B 226	Ruhrbrücke Wetter	02KK	0,9	28,3		
72	B 227	Essen (L 439–A 44)	04KB	3,7	22,3		
73	B 229	AS Remscheid–Lennep	24KK	1,0	4,1		
74	B 229	Arnsberg/Müschede–Arnsberg/Hüsten	02KK	2,9	27,4		
75	B 236	Dortmund/Remberg–Schueruferstraße	04KB	1,1	5,5		
76	B 236	Dortmund/Schueruferstr.–Dortmund/Schwerte	04KB	2,6	55,0		
77	B 236	Dortmund/Schwerte–AS Schwerte (A 1)	24KB	1,6	9,7		
78	B 238	W-OU Lemgo (Südabschnitt)	02KK	4,6	0,6		
79	B 239	OU Herford	24KK	5,3	36,7		
80	B 264	S-OU Weisweiler	02KK	2,3	9,7		
81	B 265	OU Ertstadt/Lechenich	02KK	4,6	2,6		
82	B 474	OU Waltrop	04KK	8,4	56,6		
83	B 474	OU Dülmen (Nordabschnitt)	02KK	3,5	8,4		
84	B 474	OU Dülmen (Südabschnitt)	02KK	7,5	14,2		
85	B 474	OU Coesfeld/Lette	02KK	3,0	4,6		
86	B 475	W-OU Ennigerloh	02KK	3,3	7,5		
87	B 477	W-OU Kerpen/Blatzheim	02KK	5,3	3,8		
88	B 484	OU Lohmar	02KK	1,2	6,4		

Land: Nordrhein-Westfalen

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
89		Restbeträge für unter Verkehr befindliche VKE und Lärmschutz			47,0		
90		+ Refin 50 % Länderanteil			160,0		
91		+ PROGRAMMREALISIERUNG 2001/02 GESAMT			451,0		
		SUMME			3.074,1		

Neue Vorhaben

92	A 1	AS Hamm-Bockum/Werne -AK Kamen	46BB	13,3	67,1	NW5291	
93	A 1	DB-Strecke Köln–Aachen–AK Köln/W	46BB	2,1	95,4		
94	A 3	AK Leverkusen–AS Köln/Mülheim	68BB	5,4	77,7	NW5008	
95	A 33	AS Halle/Steinhagen–AS Bielefeld/Brackwede	04KB	7,9	80,8	NW5630	
96	A 33	AS Bielefeld/Brackwede–AK Bielefeld	04KB	6,5	66,4	NW5630	
97	A 33	/B 61 Zubringer Bielefeld/Brackwede	04KB	1,3	10,7	NW5630	
98	A 33	/B 61 Zubringer Bielefeld/Ummeln	02KK	3,9	18,3	NW5630	
99	A 40	AK Dortmund/W–Dortmund (L 660)	46BB	4,5	71,7	NW5021	
100	A 40	AS Dortmund (L 660)–AS Dortmund/M (L 672)	04KB	3,0	140,2	NW5021	
101	A 40	AS Dortmund/M (L 672)–AS Dortmund/O (B 236)	04KB	2,2	193,3	NW5021	
102	A 40	AK Duisburg/Kaiserberg–AS Essen/Fronhausen	46KB	14,0	192,8	NW5017	
103	A 43	AK Bochum–AK Bochum/Witten	46BB	4,2	33,2	NW6631	
104	A 43	AK Herne–AK Bochum	46BB	8,0	89,5	NW6631	
105	A 43	AK Recklinghausen/Herten–AK Recklinghausen	46BB	2,8	31,4	NW6631	
106	A 43	AK Recklinghausen–AK Herne	46BB	5,0	56,5	NW6631	
107	A 44	Essen/Dilldorf–AD Velbert	24BB	0,9	8,8	NW5603	
108	A 44	Düsseldorf/Ratingen–Velbert	04KB	8,7	120,8	NW5292	
109	A 45	AK Dortmund/Witten–AK Westhofen	56BB	9,9	33,5	NW5039	
110	A 45	AK Westhofen–AK Hagen	56BB	8,0	46,0	NW7604	
111	A 45	AK Dortmund/W–AK Dortmund/Witten	56BB	5,0	37,2	NW5039	
112	A 46	AS Hemer–Menden	04KB	7,3	118,8	NW5048	
113	A 46	Menden (B 515)–Arnsberg-Neheim	04KB	11,4	134,3	NW5048	
114	A 46	AS Bestwig–Bestwig/Nuttlar (einschl. Zubringer B 480)	04KB	5,4	90,8	NW6047	
115	A 46	AK Wanlo–AK Holz	46BB	8,2	0,0		
116	A 52	AK Essen/N–AS Essen/Gladbeck	04KB	5,5	88,4	NW5603	
117	A 52	AS Essen/Gladbeck–AS Gelsenkirchen-Buer/W	04KB	2,8	67,4	NW5603	
118	A 52	Roermond (Bgr. D/NL)–Elmpt	04KB	5,3	27,1	NW7052	
119	A 52	AK Neersen–AK Mönchengladbach	46BB	8,5	57,1	NW7601	
120	A 57	AK Moers–AS Krefeld	46BB	10,7	65,8	NW5055	
121	A 57	AS Krefeld–AK Meerbusch	46BB	6,4	57,6	NW5055	
122	A 57	AK Kamp-Lintfort–AK Moers	46BB	5,6	17,0	NW5055	
123	A 59	AD Köln/Porz –AS Porz/Lind	46BB	7,5	92,1	NW5059	
124	A 59	AS Porz/Lind–AD St. Augustin/W	46BB	7,6	94,0	NW5059	
125	A 59	AD St. Augustin/W–AD Bonn/Beuel	48BK	3,0	35,3	NW5621	
126	A 445	AS Hamm/Rhynern–AS Werl/N	04KB	8,0	40,5	NW7067	
127	A 524	Duisburg/Rahm–Duisburg/Serm	24KB	3,0	20,5	NW6634	
128	A 535	Ruhralleetunnel (AS Bergerhausen A 52–L 925)	04KB	3,1	208,4	NW5603	
129	A 565	AD Bonn/Beuel–AS Bonn/Beuel-N	46BB	2,0	36,6	NW5621	

Land: Nordrhein-Westfalen

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
130	B 1	OU Blomberg/Istrup	02KK	2,6	10,5	NW7622	
131	B 1	OU Salzkotten	02KK	6,0	16,3	NW8074	
132	B 1	Salzkotten–Paderborn	24BK	4,4	9,5	NW8606	
133	B 1	OU Blomberg/Herrentrup	02KK	2,5	6,9	NW7622	
134	B 7	Bestwig/Nuttlar (A 46)–Brilon (B 480a)	02KK	11,7	55,4	NW5307	RWA
135	B 8	OU Düsseldorf/Wittlaer, 1.BA	04KK	1,4	8,8	NW6634	
136	B 8	OU Düsseldorf/Wittlaer, 2.BA	04KK	2,7	15,3	NW6634	
137	B 8	OU Hennef/Uckerath	02KK	3,5	7,9	NW8086	
138	B 51	OU Köln/Meschenich	02KK	2,7	11,2	NW8633	
139	B 51	Telgte–Münster/Handorf	24KB	4,9	17,8	NW8300	
140	B 51	Münster/Handorf–Münster	24KB	1,8	6,7	NW8502	
141	B 51	OU Münster–Lütkenbecker Weg, 3.BA	24KB	2,7	20,5	NW8502	
142	B 51	Bergisch Born	02KK	2,6	8,9	NW7100	
143	B 54	OU Ochtrup–OU Steinfurt	02KK	5,2	16,4	NW8111	
144	B 55	OU W Erwitte	02KK	7,4	44,9	NW6605	
145	B 55	OU Warstein	02KK	3,8	30,6	NW7624	RWA
146	B 55	OU Eslohe	02KK	3,0	12,0	NW7624	
147	B 56	Bgr. D/NL–Tüddern	02KK	3,3	8,3	NW6518	
148	B 56	Tüddern–Gangelt	02KK	6,7	24,1	NW6518	
149	B 56	Gangelt–AS Hainsberg (A 46/B 221)	02KK	8,3	30,8	NW6518	
150	B 56	OU Much N	02KK	1,7	3,1	NW8609	
151	B 56	OU Swisttal/Miel (mit AS A 61)	02KK	2,6	6,0	NW8635	
152	B 56	Ostumgehung Düren (N)	04KK	2,6	13,0	NW8628	
153	B 56	Ostumgehung Düren (S)	02KK	4,3	7,3	NW8628	
154	B 56	OU Euskirchen/Kuchenh. u. OU Ludendorf/Essig	02KK	9,2	16,9	NW8628	
155	B 56	OU Soller	02KK	2,6	3,5	NW8628	
156	B 57	N-OU Baesweiler	02KK	4,1	3,9	NW6143	RWA
157	B 57	S-OU Baesweiler	02KK	2,8	3,7	NW6143	RWA
158	B 57	OU Gereonsweiler	02KK	2,1	2,0	NW8142	
159	B 57	OU Alsdorf (ö der Halde)	02KK	3,4	3,9	NW6143	RWA
160	B 58	L 460–Rheinbrücke (einschl.)	24KK	2,1	31,8	NW5512	
161	B 58	OU Wesel (ö Rheinbrücke–B 8)	04KK	1,6	24,1	NW5512	
162	B 58	OU Wesel–Büderich (B 58–L 460)	02KK	4,2	14,9	NW5512	
163	B 58	OU Beckum	02KK	3,8	11,7	NW8157	
164	B 58	OU Wesel	04KK	2,1	38,7	NW5512	
165	B 58	OU Ahlen	02KK	9,3	20,4	NW8160	
166	B 59	OU Rommerskirchen und OU Sinsteden	02KK	7,9	26,2	NW8161	
167	B 61	Löhne/Wittel–Vlotho/Exter	02KK	5,2	20,3	NW7171	
168	B 62	OU Bad Laasphe	02KK	5,9	45,0	NW5180	
169	B 62	Siegtalbrücke (A 45)–Mudersbacher Kreisel	02KK	3,1	67,8		
170	B 63	OU Hamm (Mittel- u. Südabschnitt)	02KK	10,0	59,0	NW8169	
171	B 64	OU Warendorf	02KK	9,0	36,4	NW6109	
172	B 65	OU Minden	02KK	4,7	16,2	NW8610	
173	B 66	Blomberg/Großenmarpe–Barntrup	02KK	4,2	8,8	NW6203	
174	B 66	Lage–Lemgo	02KK	4,8	17,9	NW7526	

Land: Nordrhein-Westfalen

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
175	B 66	OU Barntrup	02KK	6,6	20,4	NW7622	
176	B 66	BI/Hillegossen-Leopoldsh./Asemissen	04KB	1,9	9,0	NW8189	
177	B 66	OU Lage/Kachtenhausen	02KK	2,0	4,8	NW8190	
178	B 66	OU Oerlinghausen/Helpup	02KK	2,2	7,2	NW8190	
179	B 67	Reken–Dülmen	02KK	12,3	23,7	NW6206	
180	B 67	Rhede–Borken	02KK	9,7	27,7	NW7205	
181	B 67	Kervenheim (A 57–L 77)	02KB	2,3	8,2	NW7204	
182	B 67	Uedem (L 77–L 174)	02KB	6,7	17,7	NW7204	
183	B 70	OU Wettringen, 2. BA	02KK	7,8	14,5	NW7611	
184	B 83	OU Beverungen und Lauenförde	02KK	6,2	23,3	NW6305	
185	B 83	OU Bad Karlshafen–Lgr. HE/NW (Kosten in HE)	02KK	1,2	0,0	NW6305	
186	B 220	OU Kleve Kellen–B 57	02KK	2,7	7,3	NW8513	
187	B 221	OU Unterbruch	02KK	4,8	17,5	NW6212	
188	B 221	OU Wassenberg	02KK	5,5	13,8	NW6212	
189	B 221	OU Wildenrath	02KK	1,8	3,9	NW6212	
190	B 221	OU Arsbeck	02KK	4,1	8,1	NW8213	
191	B 227	Gelsenkirchen (B 227)–Essen (A 40)	24KK	3,1	7,6	NW8304	
192	B 229	OU Neuenrade	02KK	3,3	14,7	NW6309	
193	B 229	S-OU Remscheid/Lennep	02KK	2,1	19,5	NW6309	
194	B 229	OU Arnsberg/Müschede	02KK	3,0	8,3	NW6309	
195	B 236	OU Grevenbrück	02KK	1,6	11,0	NW8119	
196	B 237	OU Hückeswagen	02KK	4,0	12,7	NW7100	
197	B 237	OU Wipperfürth	02KK	0,5	2,5	NW7100	
198	B 237	OU Kierspe	02KK	4,0	15,8	NW8229	
199	B 237	Bergisch Born–Hückeswagen	02KK	3,5	9,9	NW7100	
200	B 238	OU Lemgo	02KK	3,0	8,8	NW7503	
201	B 238	OU Kalletal/Hohenhausen	02KK	4,2	13,8	NW8527	
202	B 238	OU Kalletal/Langenholzhausen	02KK	3,0	8,3	NW8527	
203	B 239	Bad Salzuflen	02KK	2,4	20,1	NW7526	
204	B 239	Herford (A 2)–Bad Salzuflen	02KK	2,9	20,3	NW7526	
205	B 239	Kirchlengern–Herford	02KK	7,5	34,3	NW8234	
206	B 256	OU Marienheide	02KK	2,1	5,9	NW8239	
207	B 258n	Aachen–Bgr. D/NL	02KK	3,8	6,6	NW8710	
208	B 264	OU Golzheim	02KK	1,6	2,7	NW8249	
209	B 265	Militärring (L 34)–OU Hürth/Hermülheim	24KK	2,3	8,1	NW6254	
210	B 265	OU Hürth/Hermülheim	04KK	3,4	17,7	NW6254	
211	B 265	OU Hürth/Hermülheim–OU Erftstadt/Liblar	24KK	5,6	17,5	NW6254	
212	B 265	OU Weiler i.d. Ebene	02KB	3,4	3,7	NW8257	
213	B 266	OU Mechernich/Roggendorf	02KK	3,7	10,3	NW8259	
214	B 266	OU Kesternich	02KK	1,8	2,3	NW8260	
215	B 399	OU Gey	02KK	2,4	7,2	NW8261	
216	B 399	N-OU Düren, 1. BA	02KK	1,5	6,9	NW8524	
217	B 399	N-OU Düren, 3. BA	04KK	1,0	4,2	NW8524	
218	B 474	OU Datteln	02KK	3,3	14,0	NW8616	
219	B 475	OU Lippetal/Hultrop	02KK	3,4	2,0	NW7271	

Land: Nordrhein-Westfalen

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
220	B 475	OU Beckum/Neubeckum	02KK	3,4	9,3	NW8266	
221	B 475	OU Ennigerloh/Westkirchen	02KK	3,7	10,2	NW8267	RWA
222	B 475	OU Lippetal/Oestinghausen	02KK	2,7	4,6	NW7271	
223	B 475	OU Saerbeck	02KK	4,0	11,2	NW8272	
224	B 477	OU O Rommerskirchen	02KK	2,5	5,2	NW8614	
225	B 477	OU Butzheim/Frixheim	02KK	3,1	6,3	NW8628	RWA
226	B 480	OU Bad Wünnenberg	02KK	6,8	26,7	NW5307	
227	B 480	OU Olsberg	02KK	3,8	22,0	NW6047	
228	B 481	OU Münster	02KK	3,6	30,1	NW8502	
229	B 483	OU Schwelm, 1.BA	02KK	2,8	12,5	NW8615	
230	B 483	OU Schwelm, 2.BA	02KK	3,9	15,7	NW8615	
231	B 484	OU Overath	02KK	0,9	17,2	NW8282	
232	B 508	T-OU Kreuztal	02KK	2,0	13,8	NW5180	
233	B 508	OU Kreuztal/Ferndorf	02KK	6,1	30,7	NW5180	
234	B 517	Krombach (A 4)–OU Kirchh./Welschen-Ennest	02KK	5,0	13,7	NW7624	
235	B 517	OU Welschen-Ennest	02KK	3,5	9,2	NW7624	
236	B 525	OU Nottuln	02KK	4,9	10,6	NW8625	
237	B 525	OU Nottuln/Darup	02KK	3,3	4,7	NW8625	
238	B 528	OU S Kamp-Lintfort (W)	02KK	3,9	8,0	NW7288	
239	B 528	OU S Kamp-Lintfort (O)	02KK	2,4	12,4	NW7288	
		SUMME			4.386,7		

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB (siehe Kap. 3.4.6.2)

240	A 1	AS Blankenheim–Lommersdorf	04KB	9,3	83,0	RP5001	
241	A 1	Lommersdorf (LGr NW/RP)–AS Adenau (m Ahrtalbrücke)	04KB	1,4	46,2	RP5001	
242	A 33	AS Borgholzhausen–AS Halle/Steinhagen	04KB	11,8	110,2	NW5630	
243	B 9	OU Kleve	02KK	6,3	6,1	NW8607	
244	B 62	Hilchenbach/Grund–Altenteich mit OU Lützel	02KK	4,9	14,8	NW5180	
245	B 62	OU Erndtebrück und OU Schameder	02KK	9,2	52,6	NW5180	
246	B 64	Brakel/Hembsen–Höxter	02KK	12,8	39,9	NW6506	
247	B 65	Preußisch Oldendorf–Lübbecke	02KK	11,3	28,1	NW6188	
248	B 83	Höxter/Godelheim–Beverungen/Wehrden	02KK	2,6	7,4	NW6506	
249	B 239	Bad Salzuflen/Schötmar–Lage	02KK	8,0	26,9	NW8199	
250	B 239	OU Lage	02KK	4,9	16,9	NW8199	
251	B 239	OU Horn/Bad Meinberg	02KK	3,6	10,1	NW7503	
252	B 258	OU Imgenbroich	02KK	1,8	2,7	NW6613	
253	B 258	OU Höfen	02KK	2,9	3,4	NW6613	
254	B 258	OU Konzen	02KK	2,7	4,8	NW6613	
255	B 258	OU Aachen/Brand	02KK	1,0	1,9		NB
256	B 508	OU S Hilchenbach	02KK	3,4	8,7	NW5180	
		SUMME			463,7		

GESAMT für Vordringlichen Bedarf**7.924,4**

Land: Nordrhein-Westfalen

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Kosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)							
257	A 1	AS Ascheberg–AS Hamm-Bockum/Werne	46BB	12,5	61,2	NW5291	
258	A 61	AK Mönchengladbach–AK Wanlo	46BB	13,3	111,0	NW7602	
259	A 524	Krefeld/Uerdingen (A 57)–Duisburg/Serm	24BB	8,7	89,3	NW6634	
260	B 58	OU Wulfen	02KK	2,1	11,8	NW8156	
261	B 64	OU Beelen	02KK	4,1	13,6	NW6109	
262	B 64	OU Herzebrock/Clarholz	02KK	10,4	31,7	NW6109	
263	B 58	OU Geldern	02KK	7,3	16,6	NW8155	
264	B 229	OU Lüdenscheid/Brügge	02KK	3,4	31,3	NW6309	
		SUMME			366,5		

Neue Vorhaben

265	A 1	AK Münster/S–AS Ascheberg	46BB	14,1	48,5	NW5291	
266	A 1	AK Köln/West–AS Hürth	46KB	5,2	57,2	NW5005	
267	A 1	AS Hürth–AD Erfttal	46KB	8,8	72,1	NW5005	
268	A 4	AK Köln/Ost–AS Köln/Merheim	46BB	0,9	6,8	NW5011	
269	A 4	AS Köln/Merheim–AS Bergisch-Gladbach/Moitzfeld	46BB	8,8	93,9	NW5011	
270	A 40	AS Duisburg/Homborn–AK Duisburg	68KB	5,4	90,0	NW5016	
271	A 40	AK Bochum (A 43)–AK Dortmund/W (A 45)	46BB	8,2	115,2	NW5022	
272	A 40	O AS Bochum/Stahlhausen–AK Bochum (A 43)	46BB	6,9	97,0	NW5022	
273	A 44	AK Wünnenberg/Haaren–AS Marsberg/Meerhof	46BB	10,8	41,2	NW5034	
274	A 44	AS Marsberg/Meerhof–Lgr. NW/HE	46BB	8,9	29,9	NW5034	
275	A 44	Lgr. HE/NW–Lgr. NW/HE im Bereich Warburg	46BB	4,8	11,9	NW5034	
276	A 44	AK Erwitte/Anröchte–AS Geseke	46BB	14,1	43,2	NW5293	
277	A 44	AK Werl–AS Werl-Ost	46BB	3,1	10,2	NW5293	
278	A 44	AS Geseke–AK Wünnenberg/Haaren	46BB	14,4	49,4	NW5293	
279	A 44	AS Soest/O–AS Erwitte/Anröchte	46BB	12,4	40,2	NW5293	
280	A 44	AS Soest/W–AS Soest/O	46BB	3,3	11,0	NW5293	
281	A 44	AS Werl/O–AS Soest/W	46BB	11,5	37,9	NW5293	
282	A 44	AK Neersen–AS Krefeld-Forstwald	46BB	5,9	35,6	NW7701	
283	A 59	AS Duisburg/Hamborn–AK Duisburg (A 40)	46BB	4,7	149,3	NW5058	
284	A 59	AD Bonn/Beuel–AS Bonn/Beuel-O	46BB	1,5	21,8	NW7065	
285	A 61	AS Kaldenkirchen–AK M' Gladbach	46BB	20,1	139,6	NW5704	
286	A 61	AS Jackerath–AK Kerpen	46BB	23,6	154,3	NW5705	
287	A 61	AK Kerpen–AD Erfttal	46BB	10,6	76,7	NW5705	
288	A 61	AK Bliesheim–AK Meckenheim	46BB	25,5	160,4	NW5706	
289	B 1	OU S Erwitte	02KK	3,9	10,4	NW6605	
290	B 7	OU Warburg/Scherfede	02KK	3,8	11,5	NW8081	
291	B 9	Westtangente Krefeld	02KK	6,6	38,5	NW8302	
292	B 55	OU Lippstadt, 1.BA	24KK	6,1	7,1	NW6605	
293	B 55	OU Lippstadt, 2.BA	24KK	4,6	9,5	NW6605	
294	B 55	OU Meschede	02KK	1,7	37,8	NW7624	
295	B 55	OU Lennestadt/ Kirchveischede und L./Bilstein	02KK	4,4	40,9	NW8125	
296	B 57	OU Marienbaum	02KK	3,5	4,5	NW8146	

Land: Nordrhein-Westfalen

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Kosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
297	B 57	OU Baal	02Kk	2,9	10,1	NW8627	
298	B 58	Wesel (B 70–A 3)	24KK	5,4	9,1	NW5512	
299	B 59	OU Allrath	02KK	3,0	10,6	NW8161	
300	B 63	OU Wickede	02KK	7,4	19,7	NW8181	
301	B 70	OU Heek	02KK	3,3	4,5	NW7611	
302	B 221	OU Brüggen/Genholt	02KK	1,5	2,8	NW8626	
303	B 229	OU Balve	02KK	4,2	16,8	NW6309	
304	B 229	OU Langenfeld	02KK	2,1	12,6	NW8218	
305	B 233	OU Fröndenberg/Langschede	02KK	5,4	24,7	NW8224	
306	B 235	OU Lüdinghausen	02KK	2,7	3,3	NW8620	
307	B 236	OU Lennestadt/Saalhausen	02KK	1,3	10,8	NW8225	
308	B 236	OU Nachrodt	02KK	2,1	50,4	NW8226	
309	B 236	OU Winterberg/Züschen	02KK	2,8	13,1	NW7708	
310	B 236	OU Hallenberg	02KK	3,0	17,3	NW7708	
311	B 239	OU Lübbecke	02KK	5,3	68,5	NW8534	
312	B 256	OU Waldbröll/Denklingen	02KK	11,7	54,2	NW6241	
313	B 256	OU Gummersbach und OU Derschlag	02KK	9,1	83,7	NW7523	
314	B 265	OU Schleiden/Gemünd	02KK	6,0	16,4	NW7258	
315	B 474	OU Olfen	02KK	6,0	8,1	NW8616	
316	B 480	OU Olsberg/Wiemeringhausen	02KK	2,2	6,8	NW7708	
317	B 482	Porta Westfalica (A 2)–Weserbrücke	24BK	4,3	10,5	NW8641	
318	B 513	OU Harsewinkel	02KK	5,0	12,8	NW8284	
		SUMME			2.219,9		

Neue Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB* (siehe Kap. 3.4.6.2.)

319	B 258	OU Aachen/Kornelimünster 2. BA	02KK	5,1	14,8		NB
320	B 258	OU Roetgen	02KK	3,5	7,7	NW6613	
321	B 480	OU Brilon/Alme	02KK	7,4	45,2	NW5307	
		SUMME			67,7		

Neue Vorhaben mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko

322	B 8	Friedrichsfeld–Dinslaken	02KK	13,2	38,0	NW8642	
323	B 8	Wesel–Friedrichsfeld	04KK	1,7	10,4	NW8642	
324	B 65	Lübbecke–Hille/Eickhorst	02KK	8,5	23,0	NW6188	
325	B 70	OU Stadtlohn	02KK	2,8	4,3	NW7611	
326	B 70	OU Ahaus/Wüllen	02KK	4,5	4,8	NW7611	
327	B 70	OU Südlohn	02KK	4,0	6,8	NW7611	
328	B 229	OU Radevormwald	02KK	3,1	14,6	NW6309	
329	B 239	OU Horn/Bad Meinberg/Belle	02KK	2,3	6,5	NW8233	
330	B 241	OU Beverungen/Dalhausen	02KK	3,5	9,9	NW8235	
331	B 252	OU Brakel/Rheder	02KK	1,8	6,2	NW8238	
332	B 252	OU Brakel/Siddessen	02KK	2,0	5,6	NW8238	
333	B 265	OU Heimbach/Hergarten	02KK	1,7	3,3	NW8256	
334	B 476	OU Sassenberg	02KK	3,2	5,8	NW8275	
335	B 480	OU Winterberg/Niedersfeld	02KK	3,3	5,7	NW7708	

Land: Nordrhein-Westfalen

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Kosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
336	B 480	OU Wünnenberg–OU Brilon/Alme	02KK	3,4	11,9	NW5307	
		SUMME			156,8		
GESAMT Weiterer Bedarf					2810,9		

Land: Rheinland-Pfalz

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Laufende und fest disponierte Vorhaben							
1	A 1	Kelberg–Daun	04KB	8,8	110,1		
2	A 60	AS Hechtsheim/W–AS Mainz-Laubenheim	46KB	4,9	96,6		
3	A 61	AK Frankenthal–AK Mutterstadt	46KB	13,5	59,6	RP5623	A
4	A 61	AK Mutterstadt–Rheinbrücke Speyer	46KB	18,5	65,7	RP5623	A
5	A 63	AS Sembach–AS Kaiserslautern/O	04KB	9,8	21,9		
6	B 9	Oppenheim–OU Guntersblum	02KK	6,1	16,0		
7	B 10	AS Pirmasens–Fehrbach	24KK	3,1	7,7		
8	B 10	AS B 270–Haseneck	24KK	1,8	18,8		
9	B 10	Haseneck–Waldfriedhof	24KK	1,2	2,6		
10	B 10	Wallmersbach–Hinterweidenthal	24KK	3,8	38,9		
11	B 37	OU Hochspeyer	02KK	4,4	13,5		
12	B 39	OU Geinsheim	02KK	3,4	3,8		
13	B 41	Rüdesheim–Bad Kreuznach	24KK	3,5	14,7		
14	B 42	Koblenz-Pfaffendorf Brückenkopf (2. Baustufe)	24KK	1,3	0,7		
15	B 42	OU Ehrenbreitstein	04KK	0,6	11,5		
16	B 47	Rheinbrücke Worms	24KK	4,5	61,2		
17	B 47	A 61–Worms (2. FB) (Kolpingstraße/K 17)	24KK	1,0	2,1		
18	B 49	OU Neuhäusel	02KK	3,8	23,1		
19	B 50	A 1/A 60–B 50 alt (Platten)	04KK	5,3	47,0		
20	B 50	B 50 alt (Platten)–Zubringer B 53 neu	04KK	5,9	23,1		F
21	B 50	Zubringer B 53 neu–B 50 alt (Longkamp)	04KK	13,8	70,0		
22	B 53	OU Biewer und Pfalzel	02KK	4,0	13,7		
23	B 257	OU Hönningen/Ahr	02KK	1,7	0,7		
24	B 260	OU Fachbach–Bad Ems	02KK	4,1	42,5		
25	B 270	OU Wolfstein	02KK	1,7	7,8		
26		Restbeträge für unter Verkehr befindliche VKE			0,8		
27		+ Refin 50 % Länderanteil			214,0		
28		+ PROGRAMMREALISIERUNG 2001/02 GESAMT			125,0		
		SUMME			1.112,8		

Neue Vorhaben

29	A 6	AS Kaiserslautern/W–AS Kaiserslautern/O	46KB	7,5	62,8	RP7604	
30	A 60	AD Mainz–AS Mainz/Finthen	46KB	2,0	48,6	RP5009	
31	A 60	AS Mainz/Finthen–AK Mainz/Süd	46KB	4,3	57,8	RP5009	
32	A 650	Feuerberg–AS Maxdorf	24KB	3,3	2,5		
33	B 10	Fehrbach–AS B 270	24KK	1,5	19,0		
34	B 10	Münchweiler–Wallmersbach	24KK	2,9	20,3		
35	B 38	OU Impflingen	02KK	3,0	16,7	RP8036	
36	B 41	OU Martinstein	02KK	2,0	20,4	RP7609	
37	B 41	OU Hochstetten und Dhaun	02KK	0,8	11,5	RP7609	
38	B 41	OU Niederbrombach, Oberbrombach, Rötweiler	02KK	6,4	36,8	RP7609	
39	B 47	OU Eisenberg	02KK	3,1	6,8		
40	B 47	Verlegung bei Worms	04KK	2,3	21,9	RP8048	

Land: Rheinland-Pfalz

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
41	B 48	OU Enkenbach-Alsenborn	02KK	0,6	5,1	RP8621	
42	B 48	OU Klingenmünster	02KK	3,8	11,2	RP8058	
43	B 50	FH Hahn–Nieder Kostenz	24KK	6,7	18,5	RP6612	
44	B 50	Nieder Kostenz–Kauerhof	24KK	7,5	30,3	RP6612	
45	B 50	Kauerhof–Simmern/Ost	24KK	6,5	39,3	RP6612	RWA
46	B 51	OU Konz-Könen	02KK	4,3	11,9	RP7064	
47	B 54	OU Rennerod	02KK	2,3	8,5	RP8072	RWA
48	B 54	OU Flacht–Niederneisen	02KK	3,0	11,0	HE7620	RWA
49	B 62	OU Mudersbach	02KK	5,2	19,0	RP8077	
50	B 255	OU Rothenbach und Langenhahn	02KK	8,0	11,1		
51	B 255	OU Niederahr–Ettinghausen–Hahner Kreuz	02KK	6,0	33,9		
52	B 256	OU Straßenhäuser	02KK	3,0	10,2	RP8086	
53	B 256	OU Kruft	02KK	3,5	10,8	RP8136	
54	B 256	OU Rengsdorf	02KK	4,2	32,9		
55	B 257	OU Wolsfeld	02KK	2,9	7,6	RP8089	
56	B 260	OU Dausenau	02KK	1,0	8,0	RP8616	
57	B 266	Ahrquerung, 1.FB	02KK	1,6	9,9	RP8093	
58	B 266	Bad Neuenahr (A 573)–Bad Neuenahr/Ost	04KK	1,8	40,6		
59	B 270	OU Olsbrücken	02KK	2,3	8,6	RP6100	
60	B 271	OU Kirchheim	02KK	3,5	14,4	RP8102	
61	B 271	OU Herxheim	02KK	3,4	9,2	RP8102	
62	B 271	OU Herxheim–Bad Dürkheim	02KK	4,5	11,8	RP8102	
63	B 327	OU Kastellaun	02KK	4,8	22,0	RP8105	
64	B 327	OU Gödenroth	02KK	2,9	6,8	RP8104	
65	B 417	OU Diez (kleine Tunnellösung)	02KK	0,7	9,2	RP8618	
66	B 427	OU Bad Bergzabern	02KK	4,1	38,6	RP8619	RWA
		SUMME			765,6		

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB (siehe Kap. 3.4.6.2)

67	A 1	Lommersdorf–Adenau	04KB	4,0	36,5	RP5001	
68	A 1	Adenau–Kelberg	04KB	10,0	148,7	RP5001	
69	B 9	OU Nierstein	02KK	5,2	38,4	HE5227	
70	B 10	2. Rheinbrücke Wörth–Karlsruhe	04KK	6,4	77,7	RP5522	
71	B 48	OU Imsweiler	02KK	1,7	10,7	RP8610	
		SUMME			312,0		

GESAMT für Vordringlichen Bedarf**2.190,4**

Land: Rheinland-Pfalz

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)							
72	A 643	Rheinbrücke Schierstein–AD Mainz	46BB	4,2	20,5	HE7605	
73	B 10	Hinterweidenthal–Rinnthal	24KK	14,0	118,1	RP5025	
74	B 10	Queichhambach–Landau (A 65)	24KK	10,9	58,8	RP7505	
75	B 54	Lgr. HE/RP (L 319)–Freiendiez	02KK	2,3	7,1	HE7620	
76	B 54n	Lgr. HE/RP (L 319)–B 54	02KK	1,4	4,0	HE7620	
77	B 266	Ahrquerung, 2.FB	24KK	1,6	5,1	RP8093	
78	B 427	OU Hinterweidenthal	02KK	1,0	18,4	RP5032	
79	B 427	OU Dahn	02KK	2,7	23,0	RP5032	
80	B 410	OU Dockweiler	02KK	3,7	8,2	RP8132	
		SUMME			263,1		

Neue Vorhaben

81	A 6	Lgr. SL/RP – AK Landstuhl	46KB	12,5	74,8	RP5002	
82	A 6	AK Landstuhl–Kaiserslautern/W	46KB	13,5	72,3	RP5501	
83	A 6	AD Kaiserslautern/O–AS Grünstadt	46KB	31,0	122,7	RP7602	
84	A 6	AS Grünstadt–AK Frankenthal	46KB	9,7	35,0	RP7603	
85	A 6	AK Frankenthal–Lgr. RP/BW	46KB	7,8	44,8	RP6601	
86	A 60	AS Heidesheim–AD Mainz	46KB	3,5	46,5	RP5009	
87	A 60	AS Ingelheim/W–AS Heidesheim	56LB	8,2	63,9	RP5518	
88	A 60	Winterspelt (Bgr. D/B)–AS Prüm	24KB	18,2	48,1		
89	A 61	AS Bad Neuenahr-Ahrweiler–AS Mendig	46KB	26,4	95,0	RP5010	
90	A 61	AS Kruft–AK Koblenz	46KB	11,4	56,6	RP5010	
91	A 61	AS Mendig–AS Kruft	46KB	5,7	18,6	RP5010	
92	A 61	Lgr. NW/RP–AS Bad Neuenahr-Ahrweiler	46KB	6,5	15,7	RP5010	
93	A 61	AK Koblenz–AS Rheinböllen	46KB	48,0	210,8		NB
94	A 61	AS Rheinböllen–AD Nahetal	46KB	19,0	150,8	RP6502	
95	A 61	AD Nahetal–AS Kreuznach	46KB	4,2	30,9		NB
96	A 61	AS Kreuznach–AK Frankenthal	46KB	51,7	291,3		NB
97	A 62	AS Pirmasens–AS Bann	24KB	19,4	41,9		
98	A 63	AS Kleinwinternheim–AS Niederolm	46KB	4,6	27,5	RP7016	
99	A 64	AS Trier–Trier/Ehrang	24KB	2,3	7,3		
100	B 8	OU Höchstenbach	02KK	2,9	10,0	RP8116	
101	B 8	OU Hasselbach	02KK	0,8	5,1	RP8130	
102	B 9	OU Bad Breisig	02KK	4,1	25,6	RP8019	
103	B 9	Bad Breisig–Brohl	24KK	2,8	9,5	RP8020	
104	B 9	Verlegung bei Worms	02KK	1,8	8,3		
105	B 10	Rinnthal–AS Queichhambach	24KK	9,0	134,0	RP5025	
106	B 38	OU Ingenheim	02KK	3,9	14,3	RP8035	
107	B 38	Oberrotterbach–Schweigen	02KK	5,7	21,0	RP8608	
108	B 39	N-OU Neustadt adW	02KK	3,1	45,2	RP8131	
109	B 39	Ausbau Speyer/S	24KK	4,0	19,4	RP8039	
110	B 41	OU Waldböckelheim	04KK	5,4	40,0	RP8040	
111	B 42	OU Leutesdorf	02KK	1,1	10,2	RP8045	
112	B 42	T-OU Neuwied	04KK	1,1	21,5	RP8046	

Land: Rheinland-Pfalz

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
113	B 47	OU Wachenheim	02KK	3,2	11,7	RP8049	
114	B 48	OU Waldrohrbach	02KK	1,6	5,9	RP8057	
115	B 48	Bad Kreuznach (Tunnel)	02KK	2,0	30,7	RP8611	
116	B 49	OU Wittlich-Neuerburg	02KK	3,0	6,1	RP8059	
117	B 51	OU Ayl	02KK	2,9	4,0	RP8701	
118	B 53	OU Andel	02KK	1,4	5,2	RP8068	
119	B 54	OU Rennerod/Emmerichenhain	02KK	1,5	5,6	RP8069	
120	B 54	OU Irmtraut	02KK	1,5	5,5	RP8073	
121	B 54	OU Hahnstätten	02KK	4,0	14,7	RP8076	
122	B 54	OU Waldmühlen	02KK	1,5	5,6	RP8072	
123	B 255	OU Hellenhahn-Schellenberg	02KK	3,0	11,1	RP7081	
124	B 255	OU Höhn	02KK	3,6	13,3	RP7081	
125	B 255	OU Ailertchen	02KK	2,5	9,2	RP7081	
126	B 256	OU Plaidt	04KK	2,0	13,3	RP8516	
127	B 256	Ausbau Kretz	24KK	2,9	10,3	RP8516	
128	B 257	OU Altenahr, 2. BA	02KK	0,3	7,2		
129	B 258	OU Virneburg	02KK	1,7	6,2	RP8090	
130	B 266	OU Bad Bodendorf	04KK	1,9	19,1	RP8093	
131	B 266	Remagen (B 9)–Linz (B 42) (Rheinbrücke)	02KK	3,0	43,5	RP8092	
132	B 270	OU Hirschhorn	02KK	2,5	9,2	RP6100	
133	B 270	OU Katzweiler	02KK	4,0	14,7	RP6100	
134	B 271	OU Bockenheim	02KK	3,4	12,5	RP8617	
135	B 327	Pfaffenheck (A 61)–Koblenz/Karthause	24KK	10,3	33,2	RP6106	
136	B 410	OU Watzerath	02KK	4,0	14,7	RP8107	
137	B 412	OU Burgbrohl	02KK	3,5	25,6	RP8109	
138	B 413	OU Mündersbach	02KK	2,0	7,4	RP8117	
139	B 413	OU Dierdorf	02KK	3,3	6,4	RP8118	
140	B 413	OU Höchstenbach	02KK	1,4	3,6	RP8512	
141	B 413	OU Merkelbach	02KK	1,7	5,2	RP8512	
142	B 413	OU Wied	02KK	1,3	4,0	RP8512	
143	B 414	OU Nister-Möhrendorf	02KK	1,1	4,1	RP8119	
144	B 414	OU Kirburg	02KK	2,8	10,3	RP8517	
145	B 417	OU Altendiez	02KK	4,5	20,4	RP8121	
146	B 420	Rheinbrücke Nierstein	02KK	0,8	25,1	HE5227	
147	B 420	Wörrstadt-Sulzheim	02KK	2,0	7,3	RP8134	
148	B 420	OU Gau-Bickelheim	02KK	3,0	11,7	RP8138	
149	B 421	OU Stadtkyll	02KK	2,8	10,3	RP8124	
150	B 423	OU Schönenberg–Kübelberg	02KK	2,5	9,2	RP8126	
151	B 427	OU Busenberg	02KK	4,4	16,2	RP5032	
152	B 427	OU Lauterschwan–Birkenhördt	02KK	4,7	17,3	RP5032	
		SUMME			2.315,2		

Land: Rheinland-Pfalz

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Neue Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB* (siehe Kap. 3.4.6.2)							
153	A 65	Kandel/Wörth–Neulauterburg (Bgr. D/F)	04KB	11,4	80,0	RP7605	
		SUMME			80,0		
Neue Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko							
154	A 48	Mogendorf (A 3)–Siegen (A 45)	04KB	50,5	568,3	RP5133	
155	A 64	Nordumgehung Trier, 1. BA	04KB	2,7	23,0	RP8504	
156	A 64	Nordumgehung Trier, 2. BA	04KB	7,3	120,2	RP5017	
157	B 48	OU Mannweiler-Coelln	02KK	1,4	5,2	RP7055	
158	B 48	OU Dielkirchen-Steingruben	02KK	2,8	10,4	RP7055	
159	B 48	OU Steckweiler	02KK	1,5	5,6	RP7055	
160	B 50	Longkamp–Hochscheid (B 327)	04KK	9,9	132,3	RP6612	
161	B 51	Konz–AS A 64 (Moselaufstieg); 1. BA (B 419-B 49)	02KK	1,4	11,3	RP7063	
162	B 51	Konz–AS A 64 (Moselaufstieg); 2. BA (B 49-A 64)	04KK	4,6	32,2	RP7063	
163	B 255	OU Rehe	02KK	3,1	11,4	RP8614	
164	B 267	S-OU Altenahr	02KK	0,6	2,2	RP8095	
165	B 269	OU Birkenfeld	02KK	4,8	15,1	RP8096	
166	B 410	OU Gerolstein–Pelm	02KK	4,0	9,2	RP8108	
167	B 417	OU Hirschberg	02KK	2,0	7,4	RP8120	
168	B 427	OU Oberhausen-Hergersw.–Winden-Minderslachen	02KK	17,8	52,9	RP5032	
		SUMME			1.006,6		
GESAMT Weiterer Bedarf					3.665,0		

Land: Saarland

Vordringlicher und weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
----------	--------	-------------	--------	------------	---	----------	-----------

Vordringlicher Bedarf

Laufende und fest disponierte Vorhaben

1	A 8	Besch (Bgr. L/D)–AS Perl/Borg	04KB	4,4	14,1		
2	B 51	OU Ensdorf	02KK	2,4	4,6		
3	B 51	OU Saarlouis/Fraulautern-Roden	02KK	7,0	13,2		
4	B 269	Querspange Ensdorf	02KK	1,8	31,1		
5	B 423	Verlegung in Blieskastel	02KK	0,8	1,3		
6		Restbeträge für unter Verkehr befindliche VKE			2,3		
7		+ Refin 50 % Länderanteil			72,0		
8		+ PROGRAMMREALISIERUNG 2001/02 GESAMT			47,0		
		SUMME			185,6		

Neue Vorhaben

9	A 8	AS Merzig/Wellingen–AS Merzig/Schwemlingen	24KB	3,5	20,0		
10	B 41	A 62–Wolfersweiler	02KK	2,6	5,9	SL6005	
11	B 41	OU Wolfersweiler	02KK	3,0	11,0		
12	B 41	OU Ottweiler	02KK	1,8	23,6	SL8006	
13	B 51	OU Besseringen	02KK	3,7	23,2	SL8007	
14	B 269	Bgr. F/D–Lisdorf (A 620)	02KK	9,0	42,1	SL7603	
15	B 269	Verlegung bei Lebach	02KK	4,0	10,0	SL8011	
16	B 423	OU Schwarzenbach und Schwarzenacker	02KK	3,4	9,4	SL8701	
		SUMME			145,3		

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB (siehe Kap. 3.4.6.2)

17	A 1	A 623–B 268 und Westspange Saarbrücken	04KB	1,6	27,9	SL7601	
18	A 1	Verbindung A 1–A 623 Saarbrücken	02KK	3,5	37,0	SL7601	
		SUMME			64,9		

GESAMT für Vordringlichen Bedarf

395,8

Weiterer Bedarf

Neue Vorhaben

19	A 620	AS Saarbrücken/Gersweiler–AS SB/Messegelände	46KB	1,8	19,7	SL7003	
20	A 620	AS Saarbrücken/W.-H.-Br.–AS SB/Bismarckbr.	46KB	0,5	13,0	SL7004	
21	B 41	OU Neunkirchen	24KK	4,0	12,0		
22	B 269	Verlegung bei Nalbach	02KK	2,6	7,4	SL8009	
		SUMME			52,1		

GESAMT Weiterer Bedarf

52,1

Land: Sachsen

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Laufende und fest disponierte Vorhaben							
1	A 4	Schmölln–AS Glauchau	46KB	17,0	35,3		VDE
2	A 4	AS Glauchau–AS Hohenstein-Ernstthal	46KB	8,1	55,7		VDE
3	A 4	AS Hohenstein-Ernstthal–AS Limbach-Oberfrohna	46KB	9,6	56,6		VDE
4	A 4	AS Chemnitz/N–AS Frankenberg	46KB	14,0	9,1		VDE
5	A 14	AS Leipzig/Messegelände–AS Leipzig/Nordost	46KB	4,8	52,2	SN5007	
6	A 14	AS Leipzig/Nordost–AS Leipzig/Ost	46KB	2,4	7,3	SN5007	
7	A 14	AS Leipzig/Ost–AK A 14/A 38	46BB	4,9	22,4	SN5007	
8	A 17	AS Kesselsdorf–AS Dresden/S (nur EFRE)	04KB	9,0	0,0		
9	A 17	AS Dresden/S–AS Pirna (+EFRE)	04KB	12,7	33,3		
10	A 17	AS Pirna–Bgr. D/CZ mit Zubringer B 172 (+ EFRE)	04KB	19,3	77,6		
11	A 38	AS Knautnaundorf–AS Gaschwitz	04KB	9,5	158,9		
12	A 38	AS Gaschwitz –AS Liebertwolkwitz	04KB	5,7	44,2		
13	A 38	AS Liebertwolkwitz–Leipzig (A 14)	04KB	10,2	53,7		
14	A 72	AK Chemnitz–AS Chemnitz/S	46KB	3,0	32,7		
15	A 72	AS Chemnitz/S–AS Hartmannsdorf	04KB	5,3	59,2		
16	A 72	AS Hartmannsdorf–AS Niederfrohna	04KB	4,3	46,2		
17	A 72	Niederfrohna–AS Penig	04KB	5,1	31,9		
18	A 72	AS Penig–AS B 7n	04KB	19,6	81,6		
19	A 72	AS B 7n (einschl. Zubringer Altenburg)–AS S.Borna	04KB	4,8	17,1		
20	A 72	AS S Borna –AS N Borna	24RB	2,5	12,9		
21	A 72	AS N Borna–AD A 38/A 72	04KB	15,3	87,1	SN5009	
22	B 87	OU Eilenburg	02KK	5,5	21,4		
23	B 92	OU Oelsnitz/Vogtl.	02KK	4,8	18,3		
24	B 92	OU Elsterberg	02KK	2,2	5,0		
25	B 95	OU Borna	04KK	3,9	17,0		
26	B 101	OU Meißen (linkselbisch)	02KK	3,5	35,1		
27	B 101	OU Siebenlehn	02KK	2,0	1,9		
28	B 169	OU Riesa, 1. BA	24KK	3,0	6,5		
29	B 170	Autobahnzubringer A 17	24KK	1,9	8,9		
30	B 172	OU Pirna	04KK	5,2	20,7		
31	B 173	OU Mylau/Vogtl.	02KK	1,5	1,2		
32	B 173	OU Neumark	02KK	4,1	1,7		
33	B 173	OU Kesselsdorf, 1. BA	04KK	2,7	6,4		
34	B 173	OU Kesselsdorf, 2. BA	04KK	2,0	4,6		
35	B 173	OU Kesselsdorf, 3. BA	02KK	3,1	9,4		
36	B 173	OU Lichtenstein	02KK	6,5	7,5		
37	B 175	Verlegung in Glauchau, 1. BA	04KK	2,4	1,9		
38	B 178	n Löbau–s Löbau	04KK	4,0	5,3		
39	B 180	OU Stollberg	02KK	2,6	14,7		
40		Restbeträge für unter Verkehr befindliche VKE			13,8		
41		Restbeträge für unter Verkehr befindliche VDE			15,7		VDE
42		+ Refin 50 % Länderanteil			26,0		
43		+ EFRE			278,0		

Land: Sachsen

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
44		+ VDE 2001/02 GESAMT			170,0		
45		+ PROGRAMMREALISIERUNG 2001/02 GESAMT			221,0		
		SUMME			1.887,1		

Neue Vorhaben

46	B 6	Muldebrücke Wurzen	24KK	1,2	13,5	SN8603	
47	B 6	OU Dresden-Cossebaude	02KK	4,2	32,6	SN8225	
48	B 6	OU Bennewitz	02KK	1,4	3,0	SN8603	
49	B 6	Verlegung in Machern	02KK	2,2	10,2	SN8218	
50	B 87	OU Doberschütz	02KK	2,0	3,8	BB5222	
51	B 87	OU Großtreben-Zwethau/Zwethau	02KK	2,2	3,3	BB5222	
52	B 87	OU Jesewitz	02KK	2,5	5,4	BB5222	
53	B 87	OU Jesewitz/Gordemitz	02KK	1,5	2,8	BB5222	
54	B 87	OU Mockrehna	02KK	3,2	4,3	BB5222	
55	B 87	Verlegung in Taucha	02KK	1,9	5,2	BB5222	
56	B 87	Erweiterung ö Leipzig	24KK	1,4	4,7	SN8039	
57	B 92	Plauen–A 72	24KK	4,5	11,7	SN8049	
58	B 94	Reichenbach–A 72	24KK	2,2	3,5	SN8703	
59	B 95	OU Thum	02KK	3,8	12,8	SN6066	RWA
60	B 95	OU Burkhardtsdorf	02KK	2,5	18,7	SN8513	
61	B 95	OU Ehrenfriedersdorf	02KK	4,7	11,6	SN6066	
62	B 96	OU Hoyerswerda	02KK	6,6	8,8	SN8079	
63	B 96	Westtangente Bautzen	02KK	3,8	20,5	SN8606	
64	B 98	OU Bischofswerda	02KK	6,8	15,2	SN8503	
65	B 98	T-OU Großenhain	02KK	4,9	10,5	SN7610	
66	B 98	OU Thiendorf	02KK	1,7	3,9	SN8097	
67	B 101	OU Lauter	02KK	3,5	15,7	SN8095	
68	B 101	OU Markersbach	02KK	1,7	11,0	SN8098	
69	B 101	Verlegung in Aue (B 101–B 169)	02KK	1,0	22,0	SN7612	RWA
70	B 101	OU Freiberg/W	02KK	6,4	18,1	SN7611	RWA
71	B 101	Freiberg–Brand-Erbisdorf	24KK	0,7	2,2	SN7611	
72	B 107	OU Grimma	02KK	8,4	17,3	SN8613	
73	B 107	A 4–Ebersdorf	04KK	4,3	31,0	SN7221	
74	B 107	Ebersdorf–Südverbund Chemnitz	04KK	6,8	40,2	SN7221	
75	B 115	OU Krauschwitz, 1. BA	02KK	4,0	14,0	SN6608	
76	B 115	OU Krauschwitz, 2. BA	02KK	2,0	6,8	SN6608	
77	B 156	OU Malschwitz/Niedergurig	02KK	1,8	4,6	SN8119	
78	B 160	Hoyerswerda–Weißwasser	02KK	21,0	35,4	SN6608	
79	B 169	OU Göltzschtal	02KK	11,7	29,2	SN6060	
80	B 169	OU Riesa, 2. BA	02KK	4,0	13,2	SN6125	
81	B 169	OU Riesa, 3. BA	02KK	8,0	22,3	SN6125	
82	B 169	OU Lichtensee	02KK	2,8	3,3	SN8006	
83	B 169	OU Stützengrün/Hundshübel	02KK	3,0	8,9	SN8131	
84	B 173	OU Mülsen	02KK	3,5	15,3	SN6229	
85	B 173	OU Bernsdorf	02KK	1,7	5,8	SN6229	

Land: Sachsen

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
86	B 173	Verl. in Flöha	02KK	5,8	32,2	SN8150	
87	B 173	T-OU Reichenbach	02KK	0,8	1,8	SN8224	
88	B 173	Plauen–A 72	24KK	2,5	9,7	SN8227	
89	B 173	OU Freiberg/O	02KK	5,6	25,2	SN7611	RWA
90	B 173	OU Oederan	02KK	3,9	18,3	SN8152	
91	B 173	OU Oberlungwitz/Mittelbach	02KK	9,6	27,6	SN6229	
92	B 174	Verlegung Chemnitz–Gornau	04KB	3,5	19,5	SN6502	RWA
93	B 174	OU Marienberg	02KK	9,8	28,3	SN6502	
94	B 175	/B 180 OU Waldenburg, 1. BA	02KK	1,9	7,0	SN8701	
95	B 175	OU Döbeln/Masten	02KK	1,8	7,4	SN8163	
96	B 178	A 4–B 6n Löbau	04KK	11,7	77,0	SN5077	RWA
97	B 178	Löbau–Obercunnersdorf	02KK	6,0	32,1	SN5077	
98	B 178	Obercunnersdorf–Niederoderwitz	02KK	10,7	51,2	SN5077	
99	B 178	Niederoderwitz und Zittau	02KK	6,5	31,0	SN5077	
100	B 178	s Zittau (B 99)–BGr. D/PL	02KK	0,8	3,8	SN5077	
101	B 181	A 9–Stadtgrenze Leipzig	24KK	4,1	12,5	SN8178	
		SUMME			907,0		

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB (siehe Kap. 3.4.6.2)

102	B 87	OU Torgau	02KK	6,0	41,5	BB5222	
103	B 96n	Lgr. SN/BB–Hoyerswerda	02KK	16,7	30,2	SN6608	
104	B 169	OU Gröditz	02KK	8,2	20,5	SN6004	
105	B 174	OU Großolbersdorf/Hohndorf	02KK	2,3	9,2	SN6502	
106	B 174	OU Hirtstein/Reitzenhain	02KK	1,7	4,1	SN6502	
		SUMME			105,4		

GESAMT für Vordringlichen Bedarf**2.899,5**

Land: Sachsen

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)							
107	A 72	AK A 38/A 72–AS Leipzig/Connewitz	04KB	7,7	43,6	SN7016	
108	B 96	Verlegung Eibau–B 178	02KK	4,1	15,2	SN8607	
109	B 97	Bernsdorf–Lauta	02KK	9,7	15,3	SN8080	
		SUMME			74,1		

Neue Vorhaben

110	A 72	AS Chemnitz/Süd–AS Stollberg/West	46KB	15,1	148,6	SN5015	
111	A 72	AS Stollberg/West–AS Zwickau/Ost	46KB	13,0	127,9	SN5015	
112	B 2	OU Krostitz/Hohenossig	02KK	2,4	3,0	SN8601	
113	B 2	OU Krostitz/Krensitz	02KK	3,5	4,7	SN8601	
114	B 2	OU Schönwölkau/Lindenhayn	02KK	2,3	3,1	SN8601	
115	B 6	OU Kühren	02KK	2,4	3,0	SN8031	
116	B 95	OU Wiesa/Schönfeld	02KK	3,5	10,8	SN6066	
117	B 98	OU Schönfeld	02KK	2,1	3,0	SN7610	
118	B 101	OU Annaberg-Buchholz	02KK	4,3	14,2	SN7612	
119	B 101	OU Scheibenberg	02KK	3,5	8,0	SN7612	
120	B 101	OU Schlettau	02KK	2,1	9,2	SN7612	
121	B 101	T-OU Schwarzenberg	02KK	2,2	8,7	SN7612	
122	B 169	OU Rossau/Greifendorf	02KK	5,6	10,5	SN8218	
123	B 169	OU Schlema	02KK	2,1	34,3	SN8130	
124	B 169	Aue (Bahnhofsbrücke–S 222)	24KK	1,0	8,2	SN8216	
125	B 171	T-OU Olbernhau	02KK	1,8	5,2	SN8614	
126	B 180	OU Thalheim	02KK	3,5	15,8	SN8616	
127	B 182	OU Strehla	02KK	5,6	7,9	SN8181	
128	B 283	Verlegung in Aue	02KK	1,1	3,0	SN8216	
		SUMME			429,0		

Neue Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB* (siehe Kap. 3.4.6.2)

129	B 2	OU Bad Düben, 1. BA	02KK	1,0	3,3	SN8019	
130	B 2	OU Bad Düben, 2. BA	02KK	2,5	10,7	SN8019	
131	B 2	OU Bad Düben/Wellaune	02KK	1,7	2,2	SN8601	
132	B 175	/B 180 OU Waldenburg, 2. BA	02KK	4,5	16,5	SN8701	
		SUMME			32,7		

Neue Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko

133	A 16	/ B 87 Leipzig (A 38)–Torgau	04KB	49,9	239,8		
134	B 2	OU Groitzsch/Audigast	02KK	1,5	3,2	SN8602	
135	B 6n	Verl. sw Torgau	02KK	12,5	24,6		
136	B 6n	OU Bad Düben	02KK	3,6	5,7		
137	B 6n	OU Kossa/Görschlitze u. Pressel mit Verlegung	02KK	4,5	4,7		
138	B 93	Schneeberg–BGr D/CZ	02KK	24,0	64,1	SN6051	
139	B 96	Groß Särchen–Königswartha	02KK	9,4	18,4	SN7609	
140	B 98	OU Glaubitz	02KK	2,6	6,6	SN7610	

Land: Sachsen

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
141	B 98	OU Wildenhain	02KK	1,7	2,7	SN7610	
142	B 107	OU Trebsen	02KK	3,5	4,4	SN8104	
143	B 107	T-OU Colditz (mit Neubau Muldebrücke)	02KK	3,0	14,4	SN8174	
144	B 156	Uhyst–Boxberg	02KK	7,0	14,0	SN8617	
145	B 170	OU Dippoldiswalde–Altenberg	02KK	18,5	27,1	SN7704	
146	B 171	OU Zöblitz	02KK	2,2	3,9	SN8136	
147	B 173	OU Mohorn	02KK	7,0	7,1	SN8619	
148	B 175 /B 180	OU Waldenburg, 3. BA	02KK	1,4	7,5	SN8702	
149	B 175	OU Rochlitz	02KK	4,2	13,7	SN8010	
150	B 182	OU Dommitzsch/Greudnitz, Wörblitz u. Proschwitz	02KK	4,1	4,5	SN8179	
151	B 282	OU Mehltheuer	02KK	2,2	10,5	SN7187	
152	B 282	OU Mühltroff	02KK	2,8	7,8	SN7187	
153	B 282	OU Syrau	02KK	2,4	6,9	SN7187	
		SUMME			491,6		
GESAMT Weiterer Bedarf					1027,4		

Land: Sachsen-Anhalt

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Laufende und fest disponierte Vorhaben							
1	A 9	AS Klein Marzehns–AS Köselitz	46KB	8,2	6,8		VDE
2	A 9	AS Köselitz–Elbebrücke Vockerode	46KB	11,6	16,2		VDE
3	A 9	AS Zörbig–AS Wiedemar	46KB	19,6	104,0		VDE
4	A 9	AS Wiedemar–AS Großkugel (m AK Schkeuditz)	46KB	7,0	9,3		VDE
5	A 9	AS AS Großkugel–AS Naumburg	46KB	43,0	55,2		VDE
6	A 38	AD Halle/S–AS Merseburg/N	04KB	5,9	14,7		VDE
7	A 38	AS Merseburg/N–AS Merseburg/S	04KB	9,3	12,5		VDE
8	A 38	AS Merseburg/S–AS Leuna	04KB	4,3	3,5		VDE
9	A 38	AS Sangerhausen/S–AS Eisleben	04KB	17,3	12,6		VDE
10	A 38	AS Eisleben–AS Schafstädt	04KB	16,3	98,8		VDE
11	A 38	AS Schafstädt–AD Halle/S	04KB	5,9	20,8		VDE
12	A 38	Görsbach (Lgr. TH/ST)–AS Roßla	04KB	9,8	86,3		VDE
13	A 38	AS Roßla–Wallhausen	04KB	6,9	29,6		VDE
14	A 71	AD Oberröblingen (A 38)–Lgr. ST/TH	04KB	4,3	28,7		
15	A 143	AD Halle/S–AS Halle-Neustadt	04KB	9,5	54,2		VDE
16	A 143	AS Halle-Neustadt–AD Halle/N	04KB	12,1	156,3		VDE
17	B 2	/B 187 Südumfahrung Wittenberg/O	04KK	1,7	7,9		
18	B 2	/B 187 Südumfahrung Wittenberg/W	04KK	1,3	5,6		
19	B 6n	Benzingerode–Bernburg (+EFRE)	04KB	42,4	11,2		
20	B 6n	Quedlinburg–Hoym–Frose	04KB	28,9	114,4		
21	B 80	S-OU Riestedt	02KK	3,1	2,3		
22	B 81	OU Egelin/N	04KK	3,4	11,8		
23	B 81	OU Gröningen	02KK	5,8	6,5		
24	B 91	/B2 N- OU Zeitz-Theißen	02KK	4,3	9,6		
25	B 91	/B2 OU Zeitz-Theißen, 2.BA	02KK	4,2	13,1		
26	B 180	OU Rothenschirmbach und Verlegung Eisleben	02KK	8,6	4,2		VDE
27	B 180	NW-OU Aschersleben, 1.BA	02KK	2,5	6,5		
28	B 181	OU Günthersdorf	02KK	0,9	3,3		
29	B 183	OU Sandersdorf, 3. BA	02KK	3,5	1,4		
30	B 184	OU Leitzkau	02KK	3,8	2,1		
31	B 188	OU Tangermünde	02KK	8,8	4,8		
32	B 189	OU Wolmirstedt	04KK	6,6	12,5		
33	B 190n	Lgr. ST/NI–B 71 s Salzwedel	02KK	33,0	100,0	ST5142	
34	B 190n	B 71 s Salzwedel–A 14	02KK	34,0	100,0	ST5142	
35	B 190n	A 14–Lgr. ST/BB	02KK	26,6	66,2	ST5142	
36	B 246a	OU Schönebeck, 1.BA	02KK	5,6	4,4		
37		Restbeträge für unter Verkehr befindliche VKE			14,5		
38		Restbeträge für unter Verkehr befindliche VDE			32,4		VDE
39		+ Refin 50 % Länderanteil			12,0		
40		+ EFRE			146,0		
41		+ VDE 2001/02 GESAMT			330,0		
42		+ PROGRAMMREALISIERUNG 2001/02 GESAMT			152,0		
		SUMME			1.884,2		

Land: Sachsen-Anhalt

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Neue Vorhaben							
43	A 14	Halle–Lgr. ST/SN	46KB	10,4	47,1	ST6601	
44	B 1	/B 246 OU Burg	02KK	8,0	18,4	ST8014	
45	B 2	/B 100 OU Eutzsch	02KK	3,2	5,1	ST8019	
46	B 2	OU Wittenberg/Ost	02KK	4,4	4,7	ST8603	
47	B 6n	Köthen–A 9	02KK	17,8	25,5	ST6604	
48	B 6n	OU Bernburg	02KK	8,4	27,9	ST8129	
49	B 6n	OU Köthen	02KK	13,0	27,0	ST7505	
50	B 27	T-OU Hüttenrode	02KK	2,2	2,3	ST8503	RWA
51	B 71n	A 14–Haldensleben	02KK	10,5	18,9	NB	
52	B 79	Halberstadt–OU Harsleben	02KK	7,3	7,6	ST7036	
53	B 81	Egeln/N–B 246a	24KK	5,2	10,0	ST6047	
54	B 81	B 246a–Langenweddingen	24KK	2,5	7,3	ST6047	
55	B 81	OU Kroppenstedt	02KK	4,6	5,4	ST8043	
56	B 81	OU Blankenburg	02KK	4,4	25,6	TH6608	RWA
57	B 86	NO-OU Riestedt	02KK	1,9	5,2	ST6611	
58	B 86	OU Annarode–Siebigerode–Mansfeld	02KK	9,6	22,0	ST6611	
59	B 87	OU Bad Kösen	02KK	11,5	48,7	ST6062	
60	B 87	OU Naumburg	02KK	13,5	13,5	ST6062	
61	B 91	OU Theißen	02KK	4,3	15,3	ST7076	RWA
62	B 91	OU Deuben	02KK	1,0	6,2	ST7076	RWA
63	B 91	OU Naundorf	02KK	1,0	3,6	ST7076	RWA
64	B 100	OU Brehna, 2. BA	04KK	2,6	10,1	ST8613	
65	B 107	OU Oranienbaum	02KK	4,4	5,7	ST8081	
66	B 176	OU Weißenfels/Nord	02KK	2,3	2,6	ST7072	
67	B 180	/B 242 OU Hettstedt–Mansfeld–Klostermannsfeld	02KK	13,8	46,9	ST6611	
68	B 180	/B 250 OU Querfurt	02KK	8,2	17,2		
69	B 180	OU Aschersleben/S–Quenstedt	02KK	8,2	14,5	ST6611	
70	B 180	OU Schneidlingen	02KK	3,6	7,0	NB	
71	B 183	OU Bitterfeld	02KK	4,9	13,3	ST8092	
72	B 184	OU Gommern/Dannigkow	02KK	6,3	15,7	ST7616	
73	B 184	Roßlau–Dessau	24KK	2,8	10,0	ST8132	
74	B 184	OU Roßlau/Tornau	02KK	3,7	9,9	ST7616	
75	B 185	OU Hoym	02KK	3,9	5,7	ST8617	
76	B 185	OU Ballenstedt	02KK	4,4	6,2	ST8617	
77	B 188	OU Klosterneuendorf–Jävenitz–Hottendorf	02KK	6,2	11,4	ST7619	
78	B 188	OU Uchtspringe–Staats–Vintelberg	02KK	10,9	15,3	ST7619	
79	B 189	OU Stendal	02KK	7,2	14,2	ST8118	
80	B 245	OU Bebertal	02KK	4,8	8,5	ST8123	
		SUMME			561,3		

Laufende und fest disponierte Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB (siehe Kap. 3.4.6.2)

81	A 14	Lgr. BB/ST–B 190n	04KB	12,0	70,0	ST5142	VUNO
82	A 14	B 190n–B 189	04KB	44,0	143,0	ST5142	VUNO

Land: Sachsen-Anhalt

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
83	A 14	B 189–A 2	04KB	40,0	210,0	ST5142	VUNO
		SUMME			423,0		

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB (siehe Kap. 3.4.6.2)

84	B 187	OU Coswig	02KK	6,9	14,9	ST7618	RWA
85	B 187	OU Griebo	02KK	4,4	7,6	ST7618	RWA
86	B 188	OU Miesterhorst	02KK	5,0	7,5	ST7619	
87	B 188	OU Oebisfelde	02KK	9,5	19,4	ST7619	
88	B 246a	OU Gommern	02KK	2,3	10,2	ST7621	RWA
89	B 246a	OU Plötzky	02KK	3,5	21,1	ST7621	RWA
90	B 246a	OU Schönebeck, 2. BA	02KK	5,5	8,8	ST7621	RWA
91	B 246a	OU Schönebeck, Elbebrücke	02KK	2,2	25,8	ST7621	RWA
		SUMME			115,3		

GESAMT für Vordringlichen Bedarf**2.983,8**

Land: Sachsen-Anhalt

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)							
92	B 246	OU Oschersleben	02KK	6,0	7,4	ST8620	
93	B 246	OU Wanzleben	02KK	2,4	3,8	ST8620	
		SUMME			11,2		

Neue Vorhaben

94	B 79	OU Athenstedt	02KK	2,3	4,1	NI6123	
95	B 81	OU Halberstadt	02KK	15,7	26,2	ST6039	
96	B 81	B 6n–Halberstadt	24KK	7,5	8,2	ST8609	
97	B 81	/B 242 OU Hasselfelde	02KK	4,6	24,5	TH6608	
98	B 87	Südtangente Weißenfels	02KK	4,5	30,0	ST 8131	
99	B 87	OU Eckartsberga	02KK	2,0	4,8	ST8612	
100	B 100	Brehna–Bitterfeld	24KK	4,7	7,6	ST8079	
101	B 180	OU Pretzsch	02KK	1,6	2,3	ST8083	
102	B 180	OU Kretzschau–Döschwitz	02KK	3,7	9,4	ST8084	
103	B 183	OU Gnetsch	02KK	1,8	3,8	ST7505	
104	B 183	OU Prosigk	02KK	2,2	3,7	ST7505	
105	B 184	OU Heyrothsberge–Menz–Wahlitz	02KK	8,0	33,9	ST7095	
106	B 184	OU Zerbst, 2. BA	02KK	5,3	9,3	ST7616	
107	B 185	OU Köthen–Ost	02KK	5,5	6,0	ST6607	
108	B 185	OU Mosigkau	02KK	4,7	10,3	ST6607	
109	B 187	N-OU Wittenberg	02KK	11,6	26,5	ST7618	
110	B 187	OU Roßlau	02KK	6,8	25,8	ST8107	
111	B 187	OU Iserbegka–Elster–Listerfehrda	02KK	7,6	12,9	ST8111	
112	B 187	OU Jessen	02KK	4,3	6,7	ST8112	
113	B 187	OU Holzdorf	02KK	3,2	7,5	ST8113	
114	B 187	OU Mühlanger	02KK	4,6	10,1	ST8110	
115	B 244	OU Wernigerode	02KK	3,4	52,0	ST8122	
		SUMME			325,5		

Neue Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko

116	B 6n	A9/B 6n–B 184	02KK	2,7	5,3		
117	B 6n	B 184–B 183 ö Rösa	02KK	20,4	40,1		
118	B 6n	OU Schwemsal	02KK	1,8	2,9		
119	B 180	OU Naumburg	02KK	6,7	22,0	ST8614	
120	B 187a	OU Aken–B 184 (mit Elbquerung)	02KK	15,8	49,8	ST6106	
		SUMME			120,1		

GESAMT Weiterer Bedarf

456,8

Land: Schleswig-Holstein

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Laufende und fest disponierte Vorhaben							
1	A 1	Heiligenhafen/N–Heiligenhafen/S	24KB	3,3	17,2		
2	A 1	Heiligenhafen/S–n Oldenburg	24KB	8,0	40,8		
3	A 1	n Oldenburg–w Oldenburg	24KB	4,2	3,9		
4	A 7	AD Bordesholm–AS Neumünster/S	46KB	14,9	26,8	SH6084	A
5	A 7	AS Neumünster/S–AS Quickborn	46KB	34,2	50,7	SH6084	A
6	A 7	AS Quickborn–Lgr. HH/SH	46KB	10,4	12,7	SH6084	A
7	A 20	Lübeck–AS Genin	04KB	6,4	11,9		VDE
8	A 20	AS Genin–Groß Grönau	04KB	10,4	65,7		VDE
9	A 20	Lgr. NI/SH–B 431 (Elbtunnel)	04KB	5,1	38,0		NB, F
10	A 21	AS Bornhöved–AS Wahlstedt	24KB	8,6	26,0		
11	A 23	AS Itzehoe/N–AS Itzehoe/S	24KB	7,5	100,6		
12	B 76	Lärmschutz im Bereich Klausdorf–Raisdorf	00KK	4,7	3,5		
13	B 76	OU Preetz	02KK	8,8	13,0		
14	B 76	OU Gettorf	02KK	4,9	13,8		
15	B 203	Kappeln–Ellenberg	04KK	1,6	4,0		
16	B 203	OU Klein- und Groß-Wittensee	02KK	5,3	6,5		
17	B 206	OU Bad Bramstedt	02KK	8,0	29,3		
18	B 207	Lübeck–Pogeez	02KK	12,6	41,7		
19	B 502	Kiel–Brodersdorf	04KK	9,2	1,5		
20		Restbeträge für unter Verkehr befindliche VKE			19,0		
21		+ VDE 2001/02 GESAMT			57,0		
22		+ PROGRAMMREALISIERUNG 2001/02 GESAMT			76,0		
		SUMME			659,7		

Neue Vorhaben

23	A 20	B 431–A 23	04KB	10,0	84,0		NB
24	A 20	A 23–A 7	04KB	44,0	126,0		NB
25	A 20	A 7–A 21 (Bad Segeberg)	04KB	22,9	97,0		NB
26	A 20	A 21 (Bad Segeberg)–Weede	04KB	6,0	96,6	SH5001	
27	A 20	Weede–Geschendorf	04KB	5,3	19,6	SH5001	
28	A 20	Geschendorf–Lübeck (A 1)	04KB	15,9	77,2	SH5001	RWA
29	A 21	Kiel–Kl. Barkau	24KB	8,0	43,5	SH5038	
30	A 21	Kl. Barkau–Stolpe	24KB	12,0	47,8	SH5038	
31	B 5	Nordumgehung Geesthacht bis A 25/B 5	02KK	9,4	35,4	SH6022	
32	B 5	OU Bredstedt	02KK	4,0	10,5	SH6047	
33	B 5	OU Breklum–Struckum	02KK	4,8	19,8	SH6047	
34	B 5	OU Hattstedt	02KK	3,5	14,5	SH6047	
35	B 104	OU Schlutup, 2. BA	02KK	2,0	6,2	SH8053	
36	B 199	OU Handewitt	02KK	6,9	9,1	SH8055	
37	B 202	OU Tating	02KK	3,8	4,1	SH8603	
38	B 209	N-OU Schwarzenbek	02KK	5,0	21,2	SH8027	
39	B 431	Verlegung in Wedel	02KK	2,2	7,5	SH7011	
		SUMME			1.809,6		

Land: Schleswig-Holstein

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB (siehe Kap. 3.4.6.2)							
40	B 208	OU Ratzeburg	02KK	3,3	10,2	SH8501	
		SUMME			10,2		
GESAMT für Vordringlichen Bedarf					2.479,5		

Land: Schleswig-Holstein

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)							
41	B 5	N-OU Lauenburg/Elbe	02KK	7,7	49,6	SH8029	
42	B 207	Puttgarden–Heiligenhafen	24KK	20,0	93,4	SH6606	
43	B 209	Elbebrücke OU Lauenburg (Anteil SH)	02KK	3,0	19,7	SH8085	
		SUMME			162,7		

Neue Vorhaben

44	B 5	OU Meldorf	02KK	2,8	9,1	SH8048	
45	B 5	OU Marne	02KK	5,8	14,5	SH8049	
46	B 75	OU Bargtheide	02KK	4,5	13,5	SH8050	
47	B 77	OU Hohenwestedt	02KK	3,5	12,2	SH8052	
48	B 199	Flensburg/O–Wees	24KK	2,0	5,6	SH8056	
49	B 199	Niebüll–Leck	02KK	8,5	19,1	SH8054	
50	B 201	OU Süderbrarup	02KK	4,0	9,0	SH8057	
51	B 202	OU Seeth und Norderstapel	02KK	6,6	14,8	SH8060	
52	B 202	OU Garding	02KK	3,6	4,6	SH8603	
53	B 202	Eckverbindung A 21–B 76 in Kiel (Südspange)	04KK	1,7	17,9		NB
54	B 203	OU Hamdorf	02KK	2,2	5,5	SH8064	
55	B 203	Osterhof–Büsum	02KK	3,9	8,1	SH8065	
56	B 209	OU Lüttau	02KK	4,1	7,7	SH8033	
57	B 430	OU Schmalensee	02KK	2,7	3,4	SH8071	
58	B 431	OU Glückstadt	02KK	6,7	27,4	SH8074	
59	B 431	OU Brokdorf	02KK	4,6	14,1	SH8091	
60	B 431	OU St. Margarethen	02KK	3,4	13,9	SH8091	
61	B 432	OU Itzstedt	02KK	2,4	9,8	SH8092	
62	B 432	OU Kayhude	02KK	3,0	12,2	SH8092	
63	B 432	OU Leezen	02KK	3,2	13,1	SH8092	
64	B 501	OU Grömitz	02KK	3,4	10,1	SH8081	
		SUMME			245,8		

Neue Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB* (siehe Kap. 3.4.6.2.)

65	A 21	Bargtheide (A 1)–Kasseburg (A 24)	24KB	19,6	112,1	SH5006	
		SUMME			112,1		

Neue Vorhaben mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko

66	A 21	Ostumfahrung Hamburg (A 24–A 250)	24KB	20,5	177,2	SH5019	
67	B 76	OU Fleckeby	02KK	3,0	8,7	SH8051	
68	B 77	OU Rimmels	02KK	2,7	8,5	SH8082	
69	B 202	OU Selent	02KK	3,5	11,8	SH8063	
70	B 206	Itzehoe–Bad Bramstedt	02KK	10,3	42,1	SH8605	
71	B 206	OU N Itzehoe	02KK	7,0	28,6	SH8604	
72	B 431	Wedel–Lgr. SH/HH	24KK	2,0	23,5	SH7011	
73	B 431	OU Uetersen	02KK	5,3	21,7	SH8075	
74	B 431	OU Holm	02KK	3,0	12,2	SH8076	

Land: Schleswig-Holstein

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
75	B 432	OU Nahe	02KK	2,5	10,2	SH8092	
		SUMME			344,5		
GESAMT Weiterer Bedarf					865,1		

Land: Thüringen

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Laufende und fest disponierte Vorhaben							
1	A 4	AS Gera–AS Gera/Leumnitz	46KB	5,0	37,5		VDE
2	A 4	AS Gera/Leumnitz–AS Ronneburg	46KB	7,8	31,8		VDE
3	A 4	AS Ronneburg–AS Schmölln	46KB	8,9	72,7		VDE
4	A 4	AS Magdala–AS Jena/Göschwitz	46KB	11,5	185,7		VDE
5	A 4	AS Jena/Göschwitz–AK Hermsdorf (A 9)	46KB	18,5	101,2		VDE
6	A 4	AK Hermsdorf–AS Rüdersdorf	46KB	8,0	11,1		VDE
7	A 4	AS Arnstadt -AS Erfurt/O	46KB	15,4	75,8		VDE
8	A 4	Herleshausen–Werrabrücke	46KB	1,6	12,5		VDE
9	A 4	Werrabrücke–Eisenach/O	46KB	12,5	72,7		VDE
10	A 4	Eisenach/O–Waltershausen	46KB	12,0	90,4		VDE
11	A 4	AS Waltershausen–AS Gotha	46KB	17,5	8,0		VDE
12	A 9	AS Bad Klosterlausnitz–AK Hermsdorf	46KB	3,2	25,5		VDE
13	A 9	AK Hermsdorf	46KB	2,9	49,1		VDE
14	A 9	AK Hermsdorf–AS Triptis	46KB	16,7	50,8		VDE
15	A 9	AS Triptis–AS Dittersdorf	46KB	10,0	59,0		VDE
16	A 9	AS Dittersdorf–AS Schleiz	46KB	9,0	63,3		VDE
17	A 9	AS Schleiz–AS Hirschberg	46KB	19,3	58,2		VDE
18	A 38	Uder–AS Heiligenstadt	04KB	10,6	121,1		VDE
19	A 38	AS Heiligenstadt–AS Leinefelde	04KB	15,7	86,0		VDE
20	A 38	AS Breitenworbis–AS Bleicherode	04KB	11,9	84,6		VDE
21	A 38	AS Bleicherode–AS Werther	04KB	14,2	40,9		VDE
22	A 38	AS Heringen–Görsbach	04KB	5,9	40,0		VDE
23	A 71	AS Heldrungen–AS Sömmerda	04KB	18,6	116,4		VDE
24	A 71	AS Ilmenau/O–AS Gräfenroda	04KB	10,3	11,3		VDE
25	A 71	AS Gräfenroda–AS Oberhof	04KB	11,2	29,3		VDE
26	A 71	AS Suhl/Zella-Mehlis–AD Suhl	04KB	6,7	8,9		VDE
27	A 71	AD Suhl–AS Meiningen/N	04KB	13,8	10,2		VDE
28	A 71	AS Meiningen/N–AS Meiningen/S	04KB	6,9	21,9		VDE
29	A 71	AS Meiningen/S–Berkach	04KB	13,3	93,3		VDE
30	A 71	Lgr. ST/TH–Erfurt/Bindersleben (+EFRE)	04KB	46,7	50,8		VDE
31	A 73	AD Suhl–AS Suhl/S	04KB	7,5	91,9		VDE
32	A 73	AS Suhl/S–AS Schleusingen	04KB	7,8	127,3		VDE
33	A 73	AS Schleusingen–AS Eisfeld/N	04KB	11,7	145,4		VDE
34	A 73	AS Eisfeld/N–Eisfeld/S	04KB	6,5	15,9		VDE
35	B 4	N-OU Sondershausen	02KK	4,3	13,3		VDE
36	B 4	S-OU Sondershausen	02KK	3,5	5,5		VDE
37	B 19	OU Barchfeld, 2. BA	02KK	3,0	4,6		VDE
38	B 19	/B 89 Meiningen/N–Untermaßfeld	02KK	4,5	11,1		VDE
39	B 19	Osttangente Meiningen (B 280–A 71)	02KK	3,3	2,7		VDE
40	B 62	OU Bad Salzungen, 3. BA	02KK	2,7	5,9		VDE
41	B 85	Südknoten–Ankerwerk	02KK	4,5	10,9		VDE
42	B 89	OU Sonneberg	02KK	10,1	14,4		VDE
43	B 89	/B 4/B 281 Eisfeld–Sachsenbrunn	02KK	2,0	4,1		VDE

Land: Thüringen

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
44	B 93	Osttangente Altenburg, 1. BA	02KK	4,2	8,5		
45	B 93	Osttangente Altenburg, 2. BA	02KK	5,8	9,1		
46	B 243	Nordhausen–K 4	04KK	2,8	11,8		
47	B 247	OU Leinefelde	02KK	2,8	4,6		
48	B 247	OU Worbis	02KK	12,4	38,8		
49	B 247	OU Kalmerode	02KK	4,7	6,7		
50	B 247	/B 84 OU Bad Langensalza, 1. BA	02KK	5,2	18,2		
51	B 247	/B 84 OU Bad Langensalza, 2. BA	02KK	3,0	7,0		
52	B 281	OU Triptis	02KK	4,0	9,5		VDE
53	B 281	OU Miesitz	02KK	2,0	4,5		VDE
54		Restbeträge für unter Verkehr befindliche VKE			1,7		
55		Restbeträge für unter Verkehr befindliche VDE			44,3		VDE
56		+ Refin 50 % Länderanteil			13,0		
57		+ EFRE			168,0		
58		+ VDE 2001/02 GESAMT			725,0		
59		+ PROGRAMMREALISIERUNG 2001/02 GESAMT			82,0		
		SUMME			3.325,7		

Neue Vorhaben

60	B 4	Sundhäuser Berg	02KK	3,7	5,1	TH5015	
61	B 4	OU Straußfurt	02KK	5,7	14,5	TH5015	
62	B 4	OU Gebesee	02KK	3,5	4,6	TH5015	
63	B 4	OU Greußen	02KK	5,2	7,3	TH5015	
64	B 7	OU Tüttleben	02KK	2,0	4,6	TH8018	
65	B 7	Altenburg–Lgr. TH/SN	02KK	0,7	1,1	TH7606	RWA
66	B 19	OU Wasungen	02KK	3,5	41,5	TH6032	RWA
67	B 19	Talbrücke Zwick	02KK	2,7	15,2	TH6504	RWA
68	B 19	OU Fambach	02KK	1,4	1,6	TH6504	RWA
69	B 19	OU Schwallungen	02KK	2,4	10,9	TH6504	RWA
70	B 19	Wernshausen–Niederschmalkalden	02KK	4,0	1,6	TH6504	RWA
71	B 19	OU Meiningen (B 19–B 280)	02KK	1,9	2,4	TH7035	
72	B 19	OU Waldfish	02KK	1,6	2,5	TH8031	RWA
73	B 19	OU Gumpelstadt	02KK	2,2	3,4	TH8031	
74	B 19	OU Witzelroda	02KK	2,4	3,3	TH8031	
75	B 62	Hämbacher Kreuz	02KK	4,0	8,6	TH6042	
76	B 62	Werraquerung Bad Salzungen	02KK	2,7	13,9	TH6042	
77	B 62	OU Dorndorf/Merkers	02KK	3,8	10,8	TH6042	
78	B 85	Saalfeld–Schwarza	24KK	2,0	6,5	TH8060	
79	B 85	OU Schwarza Süd	02KK	2,4	3,0	TH8512	
80	B 85	OU Oldisleben-Heldrungen	02KK	6,3	15,1	TH7049	
81	B 88	Bücheloh–Gehren	02KK	5,0	18,2	TH5064	
82	B 88	Gehren–Pennewitz	02KK	3,7	9,3	TH5064	
83	B 88	OU Kahla	02KK	1,3	12,2	TH7605	
84	B 88	OU Großeutersdorf	02KK	1,5	3,9	TH7605	
85	B 88	OU Rothenstein	02KK	2,5	12,9	TH7605	

Land: Thüringen

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
86	B 88	OU Zeutsch	02KK	1,3	3,2	TH7605	
87	B 88	OU Uhlstädt	02KK	1,7	7,2	TH7605	
88	B 88	Spange B 247/B 88 bei Nauendorf	02KK	2,0	5,7	TH8020	
89	B 88	Ohrdruf–Spange B 247/B 88	02KK	1,3	2,6	TH8020	
90	B 89	OU Hildburghausen	02KK	7,4	10,0	TH7073	
91	B 90	A 9–Gefell	02KK	4,9	9,1	TH7076	
92	B 93	OU Gößnitz und OU Löhmingen	02KK	5,2	18,7	TH7610	
93	B 175	OU Frießnitz	02KK	3,2	3,8	TH7601	
94	B 175	OU Burkertsdorf	02KK	2,1	2,7	TH7601	
95	B 175	OU Großebersdorf	02KK	1,6	2,3	TH7601	
96	B 176	OU Sömmerda	02KK	4,4	7,8	TH8086	
97	B 176	OU Kölleda, 1. BA	02KK	2,5	4,2	TH8051	
98	B 176n	OU Gräfentonna	02KK	4,6	9,2	TH8087	
99	B 247	Gotha–A 4	24KK	1,9	4,7	TH8018	
100	B 247	A 4–OU Schwabhausen	04KK	3,4	7,0	TH8019	
101	B 247	OU Teistungen	02KK	5,3	10,9	TH5093	RWA
102	B 247	OU Wintzingerode	02KK	4,0	8,1	TH5093	RWA
103	B 247	OU Ferna	02KK	1,4	6,0	TH5093	RWA
104	B 247	OU Höngeda	02KK	4,5	10,7	TH6502	
105	B 247	Ammern–B 249	02KK	6,1	10,9	TH6502	
106	B 247	B 249–Höngeda	02KK	3,2	7,9	TH6502	
107	B 247	OU Großengottern	02KK	3,4	7,1	TH8099	RWA
108	B 249	OU Mühlhausen (B 247–L 1016)	02KK	3,4	3,5	TH6501	
109	B 249	OU Grabe–Körner	02KK	7,4	11,8	TH8101	
110	B 281	OU Neuhaus a. R.	02KK	4,0	8,9	TH6107	RWA
111	B 281	OU Pößneck	02KK	5,0	17,4	TH6114	
112	B 281	OU Rockendorf	02KK	1,6	3,1	TH6114	
113	B 281	OU Krölpa	02KK	2,0	7,7	TH6114	
114	B 281	OU Gorndorf	04KK	3,2	10,9	TH6114	
115	B 281	OU Könitz	02KK	1,0	3,6	TH6114	
116	B 281	W-OU Saalfeld	02KK	4,2	8,0	TH8108	
117	B 281	OU Mittelpöllnitz	02KK	1,5	2,7	TH8117	
		SUMME			471,1		

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB (siehe Kap. 3.4.6.2)

118	B 2	Nordanbindung Gera	02KK	6,4	9,7	TH7601	
119	B 4	OU Ilfeld	02KK	2,9	17,7	TH6608	
120	B 4	OU Nordhausen	02KK	5,0	11,3	TH6608	
121	B 4	OU Niedersachswerfen	02KK	4,1	9,8	TH6608	
122	B 19	OU Stockhausen	02KK	3,7	6,9	TH8030	
123	B 19	OU Wutha/Farnroda	02KK	2,3	18,7	TH8030	
124	B 19	Wilhelmsthal–OU Wutha/Farnroda	02KK	6,4	41,9	TH8030	
125	B 84	OU Behringen	02KK	3,4	4,3	TH7604	
126	B 84	OU Reichenbach	02KK	2,1	2,8	TH7604	
127	B 87n	Fulda–Meiningen, Rhönquerung	02KK	8,6	65,2	HE5001	RWA

Land: Thüringen

Vordringlicher Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
128	B 87n	Fulda–Meiningen, OU Melkers/Walldorf	02KK	3,3	15,8	HE5001	RWA
129	B 87n	Fulda–Meiningen, OU Dörrensolz	02KK	1,7	3,9	HE5001	RWA
130	B 87n	Fulda–Meiningen, OU Stepfershausen	02KK	2,2	3,2	HE5001	RWA
131	B 87n	Fulda–Meiningen, OU Herpf	02KK	1,2	1,8	HE5001	RWA
132	B 87n	Fulda–Meiningen, OU Oberkatz	02KK	1,1	1,6	HE5001	RWA
133	B 90n	OU Kleinliebringen	02KK	4,9	6,2	TH5063	
134	B 90n	OU Geilsdorf	02KK	1,6	3,3	TH5063	
135	B 90n	OU Hammersfeld	02KK	0,7	0,9	TH5063	
136	B 90n	OU Griesheim	02KK	3,5	8,3	TH5063	
137	B 243	OU Günzerode	02KK	5,2	10,6	TH6607	RWA
138	B 243	OU Holbach	02KK	4,8	9,5	TH6607	RWA
139	B 243	OU Mackenrode	02KK	1,3	1,5	TH6607	RWA
		SUMME			254,6		
GESAMT für Vordringlichen Bedarf					4.051,4		

Land: Thüringen

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Neue Vorhaben							
140	B 4	OU Oberspier	02KK	4,6	6,4	TH5015	
141	B 4	A 38–OU Sondershausen, 2. BA	24KK	8,7	17,0	TH7012	
142	B 4	Straußfurt–Andisleben, 3. BA	24KK	14,1	22,1	TH8602	
143	B 7	Weimar–Umpferstedt	24KK	3,4	7,6	TH7024	
144	B 7	OU Eisenberg	02KK	2,8	12,9	TH7025	
145	B 7	B 93–Lgr. TH/SN	24KK	5,0	9,4	TH7610	
146	B 7	OU Gotha	02KK	2,1	19,1	TH8018	
147	B 7	OU Großstöbnitz	02KK	2,1	6,2	TH8028	
148	B 7	Mönchholzhausen–Nohra	24KK	6,2	16,7	ST8134	
149	B 7	OU Weimar-Ost	02KK	4,9	14,5	TH7024	
150	B 19	Meiningen–Barchfeld	24KK	28,9	104,9	TH5034	
151	B 62	OU Vacha–Badelachen	02KK	1,6	2,5	TH8038	
152	B 62n	OU Zella-Mehlis	02KK	1,8	5,8	TH8124	
153	B 84	OU Vacha	02KK	2,0	4,6	TH8038	
154	B 84	OU Marksuhl	02KK	3,2	6,9	TH8047	
155	B 84	OU Dönges	02KK	1,2	3,0	TH8048	
156	B 84	OU Bad Langensalza, 3. BA	02KK	4,0	16,4		
157	B 85	S-OU Bad Frankenhausen	02KK	7,8	13,6	TH8050	
158	B 85	OU Buttstedt	02KK	2,7	6,0	TH8052	
159	B 85	OU Pflanzwirschbach	02KK	1,0	3,3	TH8055	
160	B 85	OU Probstzella	02KK	1,1	7,9	TH8061	
161	B 85n	Nohra–Weimar	24KK	4,2	13,2	TH 8123	
162	B 86	OU Weißensee	02KK	3,0	3,6	TH8062	
163	B 88	OU Kirchhasel	02KK	2,1	2,8	TH8056	
164	B 88	Rothenstein–A 4	24KK	2,1	5,5	TH7605	
165	B 88	OU Camburg	02KK	2,3	13,1	TH7605	
166	B 88	OU Crawinkel	02KK	4,6	5,6	TH7605	
167	B 88	OU Friedrichroda	02KK	1,3	2,0	TH7605	
168	B 88	/B 247 OU Ohrdruf, 1. BA	24KK	2,8	6,2	TH8020	
169	B 88	n Ohrdruf–s Ohrdruf	24KK	3,4	6,6	TH8020	
170	B 88	OU Gräfenroda/Frankenhain	02KK	4,8	16,7	TH8022	
171	B 89	OU Schalkau	02KK	5,7	11,0	TH8119	
172	B 92	Weida–Gera	24KK	7,5	19,9	TH7601	
173	B 93	Altenburg–OU Gößnitz	02KK	5,7	15,6	TH7610	
174	B 94	OU Zeulenroda	02KK	7,5	24,7	TH8084	
175	B 176n	Andisleben (B 4)–Bad Langensalza	24KK	21,5	37,8	TH5088	
176	B 180	OU Meuselwitz	02KK	6,2	10,4	TH7606	
177	B 180	OU Rositz–Altenburg	02KK	7,6	13,8	TH7606	
178	B 247	Bad Langensalza–Mühlhausen	24KK	16,8	33,9	TH6501	
179	B 247	Schwabhausen–Ohrdruf	24KK	2,4	5,2	TH8126	
180	B 249	OU Mühlhausen (L 1016–B 249)	02KK	5,6	3,7	TH6501	
		SUMME			558,2		

Land: Thüringen

Weiterer Bedarf

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge (km)	Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio.€)	BWVP-Nr.	Bemerkung
Neue Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko							
181	B 7	Gotha–Ohrdruf	02KK	4,3	6,2	TH8017	
182	B 85	OU Bad Berka	02KK	2,8	8,1	TH8053	
183	B 85	OU Teichel	02KK	1,5	4,8	TH8054	
184	B 88	OU Dorndorf/Steudnitz, 1. BA	02KK	0,9	3,2	TH7605	
185	B 88	OU Dorndorf/Steudnitz, 2. BA	02KK	2,6	7,3	TH7605	
186	B 94	OU Schleiz	02KK	4,6	18,2	TH8083	
187	B 281	OU Lichte/Schmiedefeld	02KK	6,1	31,2	TH6107	
188	B 281	OU Reichmannsdorf	02KK	2,7	3,2	TH6107	
		SUMME			82,2		
GESAMT Weiterer Bedarf					640,4		