

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Anna Lührmann, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/10438 –**

Transparenz bei Kostensteigerungen von Straßenbauprojekten

Vorbemerkung der Fragesteller

Bei Bundesfernstraßenprojekten kommt es immer wieder vor, dass die tatsächlichen Kosten am Ende des Projektes erheblich über den vor Baubeginn geschätzten Kosten liegen. Durch den Kostenanstieg verschlechtert sich auch regelmäßig das Nutzen-Kosten-Verhältnis des jeweiligen Projektes. Damit ändern sich zwei wesentliche Entscheidungskriterien, nachdem eine Projektentscheidung getroffen wurde. Darüber hinaus greifen die in der Bundeshaushaltsordnung vorgesehenen Mechanismen zur Begrenzung von Kostenanstiegen nicht.

1. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es zur verkehrs- und haushaltspolitischen Bewertung von Neu- und Ausbauprojekten bei Bundesfernstraßen eine gesetzlich vorgeschriebene, regelmäßig aktualisierte Kostenschätzung geben sollte?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat bereits 1995 bei Maßnahmen des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen ein Kostenmanagement mit bis zu fünf Kostenprüfstationen – von der Einleitung des Raumordnungsverfahrens bis zur Erteilung des Bauauftrages – eingeführt, um bei erheblichen Kostensteigerungen notwendige Folgerungen zu prüfen und ggf. umzusetzen.

Im Interesse einer weiteren Verbesserung des Zusammenwirkens von Bund und Ländern im Planungsprozess werden zurzeit die „Richtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE 85)“ grundlegend mit dem Ziel überarbeitet, eine durchgängige Beurteilung von Straßenplanungen – gerade auch hinsichtlich der Kostenentwicklungen – von der Vorplanung bis zum Genehmigungsverfahren zu ermöglichen.

2. Wann ist eine neue Kostenschätzung für die Bundesfernstraßenbauprojekte des aktuellen Bundesverkehrswegeplans geplant?

Die Aktualisierung der Kostenschätzungen von Bundesfernstraßenprojekten erfolgt laufend und gegebenenfalls darüber hinaus anlassbezogen.

3. Zu welchem Zeitpunkt im Planungsablauf findet bei der Planung und Durchführung von Bundesfernstraßenbauprojekten üblicherweise die für den Bund bzw. den Haushaltsgesetzgeber abschließende Kostenschätzung statt?

Mit der Entwurfsaufstellung nach den Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau (RE) einschließlich Kostenberechnung liegt die Voraussetzung nach § 24 Bundeshaushaltsordnung zur Veranschlagung der Maßnahmen im Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushaltsplan vor. Die Kostenberechnung wird vor Einstellung in den Straßenbauplan gegebenenfalls aktualisiert.

4. Nach Ablauf welchen Zeitraums nach Kostenschätzung und vor Baubeginn ist eine Neuberechnung der Kostenschätzung notwendig, die dann in der Folge auch zu einer Korrektur der Gesamtkosten im Straßenbauplan führen muss, und welche gesetzliche Grundlage gibt es dafür?

Nach den hierzu vom BMVBS herausgegebenen Regelungen werden die Projektkosten in der Regel bei Kostenveränderungen von mehr als 5 Prozent gegenüber den zuletzt genehmigten Kosten entweder bei Aufstellung der jährlichen Straßenbaupläne oder – wenn erforderlich – auch während des Haushaltsvollzugs aktualisiert. Dabei erfolgt bei Kostenveränderungen vor Baubeginn gegebenenfalls auch eine Überprüfung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV).

5. Welche Faktoren wirken sich kostensteigernd bzw. kostensenkend auf Projekte aus?

Kostensteigerungen können sich im Wesentlichen aus folgenden Faktoren ergeben:

- Anstieg der Baupreise
- steigende Anforderungen zur Berücksichtigung von Umweltfaktoren
- bautechnische Änderungen und Ergänzungen, die sich erst im Laufe der vertiefenden Planungsschritte ergeben.

6. Welche Faktoren wirken sich nutzensteigernd bzw. nutzensenkend auf Projekte aus?

Nutzenverändernd wirken insbesondere höhere oder niedrigere Verkehrsstärken als bisher für ein Projekt prognostiziert sowie wesentliche Veränderungen der Verkehrsstruktur.

7. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Straßenbaukosten in den vergangenen Jahren im Durchschnitt weitaus stärker gestiegen sind als der durchschnittlich erwartete Nutzen?

Nein

8. Nach Ablauf welchen Zeitraums nach Feststellung des Nutzens bei angemessenen Kosten und vor Baubeginn ist eine Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) notwendig?

Bei allen wesentlichen Kostenänderungen wird das bisherige Nutzen-Kosten-Verhältnis überprüft und ggf. neu berechnet.

9. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass eine wesentliche Absenkung des NKV eine Zurückstellung des Projektes in der Priorisierung erforderlich macht?

Die Kategorisierung nach den Dringlichkeitsstufen „Vordringlicher Bedarf“ bzw. „Weiterer Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan 2003 erfolgte nicht nur unter Beachtung der Ergebnisse der gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Analyse, sondern berücksichtigte neben den Planungsständen der Maßnahmen insbesondere auch netzkonzeptionelle Überlegungen, um zielgerichtet begonnene Ausbaukonzeptionen weiterzuführen und wichtige Achsen des Fernstraßennetzes zu komplettieren. Darüber hinaus wurden der Bau von Ortsumgehungen und von weiteren Bundesstraßen zur wesentlichen Minderung des Durchgangsverkehrs in besonders betroffenen Städten und Gemeinden als Schwerpunkte der künftigen Investitionstätigkeit festgelegt.

Diese Auffassung hat der Deutsche Bundestag im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zur Verabschiedung des 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetzes und damit des geltenden Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen grundsätzlich bestätigt.

Dem entsprechend folgt die Priorisierung von Planung und Bau der Bundesfernstraßen umfassenden gleichen Bedingungen. Das kann auch bedeuten, dass eine Minderung des NKV nicht zwangsläufig zu einer Änderung der Priorisierung eines Projektes führt.

10. Inwieweit werden die Schätzungen der Gesamtkosten und die NKV-Schätzung bei Veränderungen der Planungen von Straßenbauprojekten aktualisiert, und wann finden diese Aktualisierungen Eingang in den Straßenbauplan des jeweiligen Bundeshaushalts?
11. Inwieweit finden veränderte Gesamtkostenschätzungen Eingang in den Bundeshaushalt bzw. in den Straßenbauplan?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

12. Werden das Bundesministerium der Finanzen bzw. der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages über Kostensteigerungen von mehr als 15 Prozent bei Bundesfernstraßenbauprojekten informiert, und wenn ja, in welcher Weise?

Kostensteigerungen von mehr als 15 Prozent werden mit Zustimmung des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) nachträglich in die festgestellte Fassung des Straßenbauplans eines jeweiligen Haushaltsjahres eingestellt. Die neuen Bedarfszahlen werden dann in dem den gesetzgebenden Körperschaften mit dem nächsten Haushaltsentwurf zugeleiteten neuen Straßenbauplan entsprechend berücksichtigt.

13. Ab welcher prozentualen Kostensteigerung wird das Bauprojekt auch nach Baubeginn erneut überprüft bzw. das NKV erneut evaluiert?

Eine erneute Bewertung des Bauprojekts nach Baubeginn wird nicht vorgenommen.

14. Bei welchen Projekten kam es in den jeweiligen Jahren 1992 bis 2008 zu erheblichen Kostensteigerungen über 15 Prozent (tabellarische Aufschlüsselung nach Bundesländern und Projekten)?

Eine Auswertung für die Realisierung der Projekte des Bedarfsplans 1993 wäre mangels einer elektronischen Datenbank äußerst personal- und zeitintensiv und nur aus der Aktenlage mit einem kaum vertretbaren Aufwand erstellbar.

In der Anlage sind die Maßnahmen des Bedarfsplans 2004 aufgeführt, deren bis heute genehmigten Kosten gegenüber dem Kostenstand zur Verabschiedung des Bedarfsplans um über 15 Prozent – inklusive der Baupreissteigerungen von > 12 Prozent – angestiegen sind.

15. In welchen Fällen hat das Bundesministerium der Finanzen der Inanspruchnahme einer Kostenerhöhung bei Bauprojekten eingewilligt, in welchen Fällen auf sein Recht verzichtet (vgl. Haushaltsvermerk Kapitel 12 02, Titelgruppe 05)?

Entsprechend dem Haushaltsvermerk zu Kapitel 12 02, Titelgruppe 05 und Kapitel 12 10 hat das BMF allen für Bauprojekte vom BMVBS vorgelegten berücksichtigten Kostenerhöhungen von über 15 Prozent zugestimmt. Es verzichtet auf sein Recht bei Kostenerhöhungen unter 15 Prozent, erhält aber vierteljährlich Meldung über diese Bauprojekte.

16. Wie wurden diese Kostensteigerungen finanziert, bzw. welche Projekte konnten in den jeweiligen Jahren in Folge der Kostensteigerungen nicht realisiert werden?

Alle Kostensteigerungen wurden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Ausgabemittel finanziert. Die Steuerung erfolgt im Rahmen der Finanzierungsprogrammabesprechungen mit den Auftragsverwaltungen der Länder.

17. Bei welchen Projekten waren in den Jahren 2000 bis 2008 jeweils Ausgaben vorgesehen, konnten jedoch dann im Vollzug nicht verausgabt werden (tabellarische Aufschlüsselung nach Bundesländern und Projekten)?

Welche Gründe lagen der Nichtverausgabung jeweils zu Grunde?

Solche Projekte sind nicht bekannt, da die vorgesehenen Bauvorhaben mit den jeweiligen veranschlagten Gesamtkosten in den Haushalt eingestellt werden. In einigen Fällen werden allerdings anfangs nur Vorarbeiten und/oder Grunderwerb durchgeführt, so dass die verfügbaren Haushaltsmittel erst später vollständig in Anspruch genommen werden.

18. Wurde seit dem Jahr 2000 eine Evaluation durchgeführt, die einerseits die prognostizierten Kosten der Straßenbauprojekte mit den jeweiligen verausgabten Kosten vergleicht und bewertet sowie Gründe für Abweichungen darstellt, um Effizienzsteigerungen hinsichtlich der Straßenausgaben erreichen zu können?

Falls ja, zu welchen wesentlichen Erkenntnissen kamen diese Evaluationen?

Die regelmäßige Analyse der Investitionsaufwendungen zeigt – bis auf die Steigerungen der Baukosten auf Grund der Baupreisentwicklungen – seit Jahren keine signifikanten Veränderungen der jeweils verausgabten Kosten. Aus den so erkannten Durchschnittskosten je Kilometer Straße sind keine Schlussfolgerungen für die Kosten des jeweiligen geplanten Einzelprojekts möglich.

19. Gibt es Evaluationen, ob die durch Straßenbauprojekte anfallenden Kosten in den jeweiligen Bundesländern unabhängig von den regionalen Preisunterschieden differieren?

Wenn ja, wodurch entstehen unterschiedliche Kosten?

Grundsätzlich ist eine Analyse von Kostenentwicklungen nach Ländern nur sehr eingeschränkt möglich, da die planungs- und bautechnischen Einflüsse jeweils vom spezifischen Projekt abhängig sind. Generell kann festgestellt werden, dass in topografisch bewegteren Gebieten höhere Baukosten zu erwarten sind als im Flachland.

20. Macht der Bund den Ländern im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung konkrete Vorgaben, inwieweit Straßenbauprojekte volkswirtschaftlich sinnvoll durchzuführen sind (beispielsweise Baustellen, an denen rund um die Uhr gebaut wird), oder sind die Bundesländer frei in der Durchführung der Bauprojekte?

Die Durchführung von Straßenbauprojekten liegt nach Artikel 85 und 90 Grundgesetz in der Zuständigkeit und Verantwortung der Länder. Dazu gehört auch die in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen optimierte Planung und Terminierung von Baustellen, um Stau und Unfälle zu verhindern und somit auch volkswirtschaftliche Kosten zu vermeiden. Für diesen Bereich existieren Regelungen des Bundes, die mit den Ländern abgestimmt wurden.

21. Liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor, ob in den jeweiligen Bundesländern Straßenbauprojekte in unterschiedlicher Geschwindigkeit umgesetzt werden bzw. die Dauer der Baustellen bei ähnlichen baulichen Veränderungen stark differiert?

Grundsätzliches Ziel bei der Planung und Durchführung von Baustellen ist es, die Dauer der Bauarbeiten auf einen möglichst kurzen Zeitraum zu beschränken, um Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufes und insbesondere der Verkehrssicherheit zu minimieren.

Da Art und Umfang der einzelnen Baustellen mit den entsprechenden Randbedingungen schwer vergleichbar sind, können über die unterschiedliche Dauer von Baustellen in den Ländern keine belastbaren Aussagen getroffen werden.

Anlage

zur Kleinen Anfrage „Transparenz bei Kostensteigerungen von Straßenbauprojekten“

BADEN-WÜRTTEMBERG

Straße	Bedarfsplanmaßnahme	Straße	Bedarfsplanmaßnahme
A 6	Wiesloch/Rauenberg - Sinsheim	B 10	Nordtangente Karlsruhe (2. BA)
A 6	Heilbronn/Untereisenheim - Weinsberg	B 28	Rottenburg - Tübingen
A 8	Mühlhausen - Ulm-W	B 29	Ortsumgehung Schwäbisch Gmünd
A 96	Gebrazhofen - Dürren	B 34	Ortsumgehung Wyhlen
B 3	Ortsumgehung Sandweiler	B 298	Ortsumgehung Mutlanger
B 10	Verlegung in Enzweihingen	B 311	Ortsumgehung Unlingen
B 10	Göppingen/O - Süßen/O	B 313	Nürtingen - Wendlingen

BAYERN

Straße	Bedarfsplanmaßnahme	Straße	Bedarfsplanmaßnahme
A 3	Abschnitte zwischen Hösbach und Würzburg	B 26	Ebert-Brücke Aschaffenburg
A 6	Oberpfälzer Wald - Wittschau	B 26	Südspange Goldbach
A 9	Sophienberg - Bayreuth-Nord	B 85	Cham - Untertraubenbach
A 9	München/Frankfurter Ring - Neufahrn	B 85	Wackersdorf - Schwandorf
A 70	Knetzgau - Eltmann	B 173	Ortsumgehung Wallenfels
A 71	Schweinfurt - Berkach	B 279	Ortsumgehung Oberweissenbrunn
A 73	Ebersdorf - Eisfeld	B 286	Ortsumgehung Maibach
A 94	Forstinning - Pastetten	B 299	Ortsumgehung Mühlhausen/NB
A 99	Langwied - Unterpfaffenhofen	B 299	Ortsumgehung Neumarkt
B 2	Ortsumgehung Eschenau	B 299	Ortsumgehung Pressath
B 2	Ortsumgehung Puchheim	B 303	Ortsumgehung Untersteinach
B 8	Ortsumgehung Biebelried	B 303	Verlegung Sonnefeld - Johannisthal
B 15n	Saalhaupt - Neufahrn	B 304	Nordumfahrung Traunstein
B 16	Ortsumgehung Unterhausen-Oberhausen	B 304	Ortsumgehung Ebersberg
B 19	Immenstadt - Kempten	B 472	Ortsumgehung Peißenberg
B 20	Ortsumgehung Furth im Wald	B 533	Ortsumgehung Schwarzach
B 25	Ortsumgehung Nördlingen	B 999	Ortsumgehung Rödental

BERLIN

Straße	Bedarfsplanmaßnahme	Straße	Bedarfsplanmaßnahme
A 10	Weißensee - Pankow	A 100	Neukölln - Am Treptower Park

BRANDENBURG

Straße	Bedarfsplanmaßnahme	Straße	Bedarfsplanmaßnahme
A 10	Pankow - Oranienburg	B 96a	Schönefeld - Mahlow
A 10	Umbau Autobahndreieck Nuthetal	B 101	Ortsumgehung Luckenwalde
B1/167	Ortsumgehung Seelow	B 101	Ortsumgehungen Wiesenhausen, Kliestow und Trebbin
B 1	Ortsumgehung Kietz - Küstrin	B 103	Ortsumgehung Pritzwalk
B 2	Ortsumgehung Michendorf	B 166	Ortsumgehung Passow
B 87	Ortsumgehung Müllrose	B 169	Ortsumgehung Senftenberg
B 96	Rangsdorf - Landesgrenze BB/BE		

BREMEN

Straße	Bedarfsplanmaßnahme
A 281	Bremen-Airport-Stadt - Warturmer Heerstr.

HAMBURG

Straße	Bedarfsplanmaßnahme	Straße	Bedarfsplanmaßnahme
A 1	Hamburg-SO - Hamburg/Billstedt	A 24	Hamburg-Horn - Landesgrenze HH/SH
A 7	Elbtunnel Hamburg		

HESSEN

Straße	Bedarfsplanmaßnahme	Straße	Bedarfsplanmaßnahme
A 44	Kassel - Wommen	B 49	Abschnitte zwischen Limburg und Wetzlar
A 66	Wiesbaden - Kriftel	B 83	Ortsumgehung Hofgeismar
A 66	Fulda-Süd - AD Fulda	B 84	Ortsumgehung Hünfeld
B 3a	Westumgehung Friedberg	B 255	Ortsumgehung Weimar
B 3a	Weimar/Argenstein - Weimar/Roth	B 277	Schloßbergtunnel Dillenburg
B 3	Ortsumgehung Fulda/Ihringshausen	B 426	Ortsumgehung Pfungstadt
B 42	Ortsumgehung Rüdeseim	B 426	Ortsumgehung Nieder-Ramstadt
B 44	Ortsumgehung Groß-Rohrheim	B 456	Teil-Ortsumgehung Weilburg
B 45	Ortsumgehung Höchst i.Odw.		

MECKLENBURG-VORPOMMERN

Straße	Bedarfsplanmaßnahme
A 20	Groß Grönau - Schönberg

NIEDERSACHSEN

Straße	Bedarfsplanmaßnahme	Straße	Bedarfsplanmaßnahme
A 1	Oyten - Buchholz	B 73	Ortsumgehung Otterndorf
A 2	Landesgrenze NW/NI - Talbrücke Kleinenbremen	B 83	Ortsumgehung Wehrbergen
A 7	Göttingen-Nord - Nörten/Hardenberg	B 83	Ortsumgehung Burgdorf
A 26	Abschnitte Stade - Rübke	B 210	Ortsumgehung Schortens
A 33	Osnabrück-Belm - OS-Schinkel	B 211	Mittelort - Brake
B 1	Mehle - Elze	B 212	Ortsumgehung Berne
B 3	s Celle - nö Celle	B 217	Ortsumgehungen Everstorf und Weetzen
B 4	Ortsumgehung Kirchweyhe	B 243	Bad Sachsa - Bad Lauterberg
B 51	Ortsumgehung Barnstorf	B 248	Ortsumgehung Lüchow
B 51	K 316 - Belm	B 442	Ortsumgehung Eimbeckhausen
B 64	Ortsumgehung Negenborn	B 445	Ortsumgehung Sebexen
B 72	Ortsumgehung Norden		

NORDRHEIN-WESTFALEN

Straße	Bedarfsplanmaßnahme	Straße	Bedarfsplanmaßnahme
A 1	Abschnitte zwischen Wermelskirchen und Westhofen	B 59	Ortsumgehung Pulheim
A 1	Abschnitte zwischen Münster und Lotte/Osnabrück	B 61	Ortsumgehung Barkhausen Weserauentunnel
A 2	Dortmund/Mengede - Dortmund-NO	B 65	Ortsumgehung Minden, Stadtgr. - Erbeweg
A 2	Abschnitte zwischen Kamen und Gütersloh	B 70	Ortsumgehung Wetringer
A 3	Köln/Dellbrück - Köln/Mülheim	B 221	Ortsumgehung Wassenberg
A 4	Wenden - Krombach	B 221	Ortsumgehung Unterbruch
A 33	Bielefeld - Bielefeld/Brackwede	B 221	Ortsumgehung Arsbeck
A 40	w Gelsenkirchen - ö Gelsenkirchen	B 227	Essen, A 44 - L 439
A 40	Dortmund-M - Dortmund/Unna	B 237	Ortsumgehung Wipperfürth
A 46	Westring - Sonnborn	B 237	Ortsumgehung Hückeswagen
A 46	Bestwig - Bestwig/ Nuttlar	B 264	Süd-Ortsumgehung Weisweiler
A 57	Neuss/West - Merbusch	B 474	Ortsumgehung Datteln
B 1	Ortsumgehung Salzkotten	B 475	West-Ortsumgehung Ennigerloh
B 8	Ortsumgehung Düsseldorf/Wittlaer 2.BA	B 480	Ortsumgehung Bad Wünnenberg
B 51	OU Köln/Meschenich	B 480	Ortsumgehung Olsberg
B 51	Ortsumgehung Wermelskirchen	B 481	Ortsumgehung Münster
B 51	Ortsumgehung Münster Lütkenbecker Weg - L 843	B 484	Ortsumgehung Lohmar
B 54	Kreuztal - Olpe/ Krombach	B 508	Teil-Ortsumgehung Kreuztal
B 56	Ortsumgehung Puffendorf	B 525	Ortsumgehung Nottuln/Darup
B 58	L 460 - Rheinbrücke		

RHEINLAND-PFALZ

Straße	Bedarfsplanmaßnahme	Straße	Bedarfsplanmaßnahme
A 6	Kaiserslautern-W - Kaiserslautern-O	B 42	Koblenz-Pfaffendorf
A 60	Hechtshausen-W - Mainz/Laubenheim	B 47	Ortsumgehung Eisenberg
A 63	Kaiserslautern-O - AS Sembach	B 50	Niederkostenz - Kauerhof
B 8	Ortsumgehung Hasselbach	B 51	Ortsumgehung Konz-Könen
B 9	Guntersblum - Oppenheim	B 53	Ortsumgehung Biewer und Pfalzel
B 9	Verlegung bei Worms	B 257	Ortsumgehung Hönningen/Ahr
B 41	Ortsumgehung Hochstetten-Dhaun	B 260	Ortsumgehung Fachbach - Bad Ems

SAARLAND

Straße	Bedarfsplanmaßnahme	Straße	Bedarfsplanmaßnahme
B 51	Ortsumgehung Ensdorf	B 269	Bundesgrenze F/D - Lisdorf

SACHSEN

Straße	Bedarfsplanmaßnahme	Straße	Bedarfsplanmaßnahme
A 4	Flutrinne Elbe - Dresden Nord	B 169	Salbitz - Riesa
A 14	Schkeuditz - Leipzig-M	B 169	Erweiterung in Riesa mit Elbebrücke
A 17	Pirna - Dresden/Gorbitz	B 170	Autobahnzubringer A 17
A 38	Landesgrenze ST/SN - Leipzig-Südwest	B 173	Ortsumgehung Mylau/Vogtl.
A 72	Frohburg - Rötha	B 173	Ortsumgehung Flöha
A 72	Chemnitz-Süd - Autobahnkreuz Chemnitz	B 174	Gornau - Chemnitz
B 6	Leipzig/Ost - Gerichshain	B 175	Ortsumgehung Döbeln/Masten
B 6	Großkugel - Leipzig	B 175	Ortsumgehung Waldenburg
B 92	Ortsumgehung Oelsnitz	B 178	Bundesgrenze D/PL - Zittau
B 101	Ortsumgehung Meißen, linkselbisch	B 178	Ortsumgehung Löbau

SACHSEN-ANHALT

Straße	Bedarfsplanmaßnahme	Straße	Bedarfsplanmaßnahme
A 2	Burg-Ost - Ziesar	B 6n	Landesgrenze NI/ST - Wernigerode
A 9	Droyßig - AS Naumburg	B 81	Ortsumgehung Kroppenstedt
A 9	Elbebrücke Vockerode - Klein Marzehns	B 81	Egeln/N - B 246a
A 14	Landesgrenze SN/ST - Halle	B 86	Nordost-Ortsumgehung Riestedt
A 38	Sangerhausen-Süd - Eisleben	B 100	Ortsumgehung Brehna
A 71	Landesgrenze TH/ST - Oberröblingen	B 180	Nordwest-Ortsumgehung Aschersleben
B 2	Süd-Ortsumgehung Wittenberg	B 246a	Ortsumgehung Schönebeck
B 6n	Ortsumgehung Köthen		

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Straße	Bedarfsplanmaßnahme	Straße	Bedarfsplanmaßnahme
A 20	Lübeck/Genin - Groß Grönau	A 24	Hamburg-Ost - Landesgrenze SH/MV

THÜRINGEN

Straße	Bedarfsplanmaßnahme	Straße	Bedarfsplanmaßnahme
A 4	Erfurt/Ost - Erfurt-Vieselbach	B 88	Ortsumgehung Rothenstein
A 4	Magdala - Jena/Göschwitz	B 93	Ortsumgehungen Gößnitz und Löhmitzen
A 9	Triptis - Hermsdorf	B 93	Osttangente Altenburg
A 38	Breitenworbis - Bleicherode	B 176	Ortsumgehung Sömmerda
A 71	Meiningen-S - Traßdorf	B 243	Nordhausen - B 243
A 71	Abschnitte zwischen Erfurt und Heldrungen	B 247	Ortsumgehung Bad Langensalza
A 73	Suhl-Friedberg - Autobahndreieck Suhl	B 247	Ortsumgehung Leinefelde
B 2	Nordanbindung Gera	B 281	Ortsumgehung Miesitz
B 4	Ortsumgehung Sondershausen	B 281	Ortsumgehung Gorndorf
B 88	Bücheloh - Gehren		