

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Caren Lay,  
Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/9301 –**

### **Gesamtbilanz des Bundesverkehrswegeplanes 2003**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Mit dem Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2030 erfolgte eine Umstellung bei der Darstellung der Erhaltungsaufwendungen, in dem die anteiligen Aufwendungen dafür bei Neu- und Ausbaumaßnahmen nun jeweils gesondert ausgewiesen werden. Somit sind die Angaben des BVWP 2003 und des BVWP 2030 nur bedingt miteinander vergleichbar; ferner führt dies dazu, dass der Erhaltungsanteil bezogen auf die geplanten Gesamtinvestitionen im BVWP 2030 gegenüber dem BVWP 2003 deutlich höher liegt, ohne dass die tatsächlichen Anteile sich unterscheiden müssen. Aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE., „Bilanz des Bundesverkehrswegeplanes 2003“ auf Bundestagsdrucksache 18/727 geht hervor, dass die anteiligen Erhaltungsaufwendungen beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen auch für den Zeitraum ab dem Jahr 2001 bekannt sind bzw. pauschal berechnet wurden.

Wir verweisen auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE., „Bilanz des Bundesverkehrswegeplanes 2003“ (Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/727) und bitten um vollständige Beantwortung der Fragen, d. h. keine nur die genannte Anfrage ergänzenden Angaben.

#### Vorbemerkungen der Bundesregierung:

Auch bei früheren Bundesverkehrswegeplänen (BVWP) erfolgte eine Ermittlung des Anteils der Erhaltungsinvestitionen an den Aus- und Neubaumaßnahmen. Beim BVWP 2030 erfolgte die Ermittlung des Anteils der Erhaltungsinvestitionen mit einer höheren Genauigkeit gegenüber früheren BVWP. Dies ermöglichte die Ausweisung dieser Investitionsanteile auch bei den einzelnen Projekten.

Der BVWP 2030 nimmt keine Vergleiche zu den im BVWP 2003 ausgewiesenen Investitionsanteilen vor. Verglichen werden lediglich tatsächlich erfolgte Ersatzinvestitionen in früheren Jahren mit den geplanten Ersatzinvestitionen.

1. Wie viele Kilometer Neubau von Autobahnen sieht das Fernstraßenausbaugesetz einerseits im Vordringlichen Bedarf, andererseits im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht in jedem der 16 Bundesländer sowie insgesamt vor?

Wie viele Kilometer wurden davon jeweils von 2001 bis einschließlich 2015 realisiert (bitte spätestens seit dem Jahr 2015 im Bau befindliche Projekte mit einbeziehen, bitte absolut sowie in Prozent angeben)?

Es wird auf die Tabelle in Anlage 1, Spalten 2 bis 4 verwiesen.

Eine differenzierte Betrachtung nach Projekten des VB (Vordringlicher Bedarf) und des WB\* (Weiteren Bedarf mit Planungsrecht) sowie des WÖ\* (Neue Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB\*) wurde hier nicht vorgenommen.

Die in den WB\* und WÖ\* eingestellten Projekte sind der Vollständigkeit halber nachfolgend aufgeführt:

Land	Straße	Bezeichnung	Bautyp	NKV	Länge km	Kosten Mio. €	Dringlichkeit
BE	A 100	AS Treptow. Park (B 96a) – AS Frankf. Allee (B 1/B 5)	06KB	3,1	3,1	286,3	WB*
HH	A 252	AS HH/Waltershof (A 7) – AS HH/Georgswerder	04KB	1,4	8,0	475,3	WB*
NI	A 22	Westerstede (A 28) – Drochtersen (K28)	04KB	2,8	112,5	844,1	WÖ*
RP	A 65	Kandel/Wörth – Neulauterburg (Bgr. D/F)	04KB	5,0	11,4	80,0	WÖ*
SN	A 72	AD A 38/A 72 – AS Leipzig/Con-newitz	04KB	4,0	7,7	43,6	WB*
Summe					142,7	1.729,3	

2. Wie viele Kilometer Ausbau von Autobahnen sieht das Fernstraßenausbaugesetz einerseits im Vordringlichen Bedarf, andererseits im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht in jedem der 16 Bundesländer sowie insgesamt vor?

Wie viele Kilometer wurden davon jeweils von 2001 bis einschließlich 2015 realisiert (bitte spätestens seit dem Jahr 2015 im Bau befindliche Projekte mit einbeziehen, bitte absolut sowie in Prozent angeben)?

Es wird auf die Tabelle in Anlage 1, Spalten 5 bis 7 verwiesen.

Eine differenzierte Betrachtung nach Projekten des VB (Vordringlicher Bedarf) und des WB\* (Weiteren Bedarf mit Planungsrecht) sowie des WÖ\* (Neue Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB\*) wurde hier nicht vorgenommen.

Die in den WB\* und WÖ\* eingestellten Projekte sind der Vollständigkeit halber nachfolgend aufgeführt:

Land	Straße	Bezeichnung	Bautyp	NKV	Länge km	Kosten Mio. €	Dringlichkeit
BY	A 3	AS Schlüsselfeld – AS Pommersfelden	46BB	6,1	14,5	54,4	WB*
BY	A 3	AS Pommersfelden – T+R-Anlage Aurach	46BB	6,1	16,7	102,3	WB*
BY	A 3	T+R-Anlage Aurach – AK Fürth-Erlangen	46BB	6,1	8,3	80,3	WB*
BY	A 3	AK Regensburg – AS Neutraubling	46BB	4,1	12,0	62,8	WB*
BY	A 6	Lgr. BW/BY – AK Feuchtwangen	46BB	5,1	8,8	39,3	WB*
BY	A 6	AK Feuchtwangen – AS Aurach	46BB	5,1	16,7	75,7	WB*
BY	A 6	AS Aurach – AS Ansbach	46BB	5,1	11,7	56,4	WB*
BY	A 6	AS Ansbach – AS Lichtenau	46BB	5,1	10,6	62,7	WB*
BY	A 6	AS Lichtenau – AS Neuendettelsau	46BB	5,1	6,4	30,4	WB*
BY	A 6	AS Neuendettelsau – AS Schwabach/W	46BB	5,1	15,7	68,7	WB*
BY	A 8	Bernau – AS Felden	46KB	5,8	4,4	50,7	WB*
BY	A 9	AK Nürnberg – AK Nürnberg/O	68BB	9,2	4,9	33,8	WB*
BY	A 9	AD Holledau – AK Neufahrn	68BB	4,7	33,0	149,8	WB*
BB	A 10	AS Groß Kreuz – AS Berlin-Spandau	46KB	1,2	21,1	137,5	WB*
BB	A 10	AS Berlin-Spandau – AD Havelland	46KB	<1	18,6	102,0	WB*
HE	A 5	AD A 5/A 49 – AD Reiskirchen	46BB	3,9	23,0	98,0	WB*
HE	A 5	AD Reiskirchen – AD Gambach	46BB	5,3	16,5	56,0	WB*
HE	A 5	AK Gambach – AS Friedberg	68BB	5,9	22,3	76,6	WB*
HE	A 643	AK Wiesbaden/Schierstein – Rheinbrücke Schierstein	46BB	4,0	2,2	47,5	WB*
NI	A 7	AS Soltau/O – AD Walsrode	46BB	5,0	30,0	137,7	WB*
NW	A 1	AS Ascheberg – AS Hamm-Bockum/Werne	46BB	4,7	12,5	61,2	WB*
NW	A 61	AK Mönchengladbach – AK Wanlo	46BB	4,5	13,3	111,0	WB*
NW	A 524	Krefeld/Uerdingen (A 57) – Duisburg/Serm	24BB	6,3	8,7	89,3	WB*
RP	A 6	AK Frankenthal – Lgr. RP/BW	46KB	1,7	7,8	44,8	WB*
RP	A 643	Rheinbrücke Schierstein – AD Mainz	46BB	4,0	4,2	20,5	WB*
SH	A 21	Bargtheide (A 1) – Kasseburg (A 24)	24KB	2,4	19,6	112,1	WÖ*
Summe					395,9	2.066,4	

3. Wie viele Kilometer Neubau von Bundesstraßen sieht das Fernstraßenausbaugesetz einerseits im Vordringlichen Bedarf, andererseits im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht in jedem der 16 Bundesländer sowie insgesamt vor?

Wie viele Kilometer wurden davon jeweils von 2001 bis einschließlich 2015 realisiert (bitte spätestens seit dem Jahr 2015 im Bau befindliche Projekte mit einbeziehen, bitte absolut sowie in Prozent angeben)?

Es wird auf die Tabelle in Anlage 1, Spalten 8 bis 10 verwiesen.

Eine differenzierte Betrachtung nach Projekten des Neubaus und des Ausbaus sowie des VB (Vordringlicher Bedarf) und des WB\* (Weiteren Bedarf mit Planungsrecht) bzw. des WÖ\* (Neue Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB\*) wurden hier nicht vorgenommen.

Die in den WB\* und WÖ\* eingestellten Bundesstraßen-Projekte des Neubaus sind der Vollständigkeit halber nachfolgend aufgeführt:

Land	Straße	Bezeichnung	Bautyp	NKV	Länge km	Kosten Mio. €	Dring- lichkeit
BW	B 10	Geislingen/M – Geislingen/O	02KK	6,1	3,0	44,3	WÖ*
BW	B 14	OU Spaichingen	02KK	4,7	7,6	20,6	WB*
BW	B 19	OU Gaildorf (nö Abschnitt)	02KK	1,0	1,2	14,5	WB*
BW	B 27	Balingen/S – Dotternhausen	02KK	3,0	6,0	21,8	WB*
BW	B 27	OU Schömberg	02KK	3,0	3,8	19,0	WB*
BW	B 27	OU Offenau	02KK	3,9	3,8	20,2	WB*
BW	B 28n	Grünmettstetten – L 355a	02KK	2,3	5,3	18,4	WB*
BW	B 29a	Aalen/Unterkochen	02KK	1,9	5,0	19,2	WB*
BW	B 31	Breisach (Bgr. D/F) – AS Freiburg/M, (2. BA)	02KK	-	11,6	38,1	WB*
BW	B 31	OU Falkensteig – Engenbach (1. Tunnelöhre)	02KK	1,6	2,8	43,0	WB*
BW	B 32	OU Bad Saulgau (kleine Lösung)	02KK	NB	3,3	13,6	WB*
BW	B 34	OU Oberlauchringen	02KK	2,8	3,4	15,6	WB*
BW	B 35	OU Bruchsal	02KK	3,5	4,0	35,4	WB*
BW	B 293	N-OU Berghausen/ OU Jöhlingen	02KK	NB	2,6	12,4	WB*
BW	B 10	OU Berghausen	02KK	5,1	2,2	42,6	WB*
BW	B 311	OU Riedlingen (ortsnahe Lösung)	02KK	NB	2,8	7,9	WB*
BW	B 462	Verlegung in Schwarzenberg	02KK	1,8	0,3	5,9	WB*
BW	B 462	OU Schramberg	02KK	2,5	4,5	50,0	WB*
BW	B 462	Verlegung in Baiersbronn	02KK	1,4	2,3	21,3	WB*
BW	B 463	Westtangente Pforzheim, 2. BA (W-OU)	02KK	4,2	2,5	47,2	WB*
BW	B 523	Villingen – Schwenningen, 2. BA	02KK	3,3	6,0	16,1	WB*
BY	B 2	OU O Garmisch-Partenkirchen (mit Wank-Tunnel)	02KK	3,5	5,8	69,5	WB*
BY	B 4	A 3 – Flughafenstr. (Anbindung FH Nürnberg)	02KK	10,0	2,7	21,9	WB*
BY	B 15n	Essenbach – Geissenhausen	04KB	3,2	12,4	98,0	WÖ*
BY	B 26n	westl. AD Würzburg/W(A 3) – Karlstadt	04KB	5,2	23,0	190,0	WB*
BY	B 85	OU Heinersreuth/Altenplos	02KK	2,4	7,5	23,0	WB*
BY	B 85	OU Gumpenreit	02KK	1,7	1,6	2,5	WÖ*
BY	B 173	OU Oberlangenstadt – Küps	04KK	3,6	5,3	35,5	WB*
BY	B 279	Voccawind – Ermershausen	02KK	2,0	8,0	15,0	WB*
BY	B 299	OU Garching a.d.Alz	02KK	4,2	10,2	14,3	WB*
BY	B 299	OU Neuhausen	02KK	3,0	3,8	6,7	WB*
BY	B 299	OU Weihmichl	02KK	3,0	4,5	8,2	WB*
BY	B 300	OU Friedberg	02KK	7,4	5,0	14,1	WB*
BY	B 303n	/B 303 Gefrees – A 93 oder Alternative A 93 – AD A9 / A70	04KB	1,7	27,3	303,7	WÖ*
BY	B 304	OU Nunhausen/Matzing	02KK	4,2	6,1	10,0	WB*
BY	B 308	OU Immenstadt	02KK	2,4	4,3	44,0	WB*

Land	Straße	Bezeichnung	Bautyp	NKV	Länge km	Kosten Mio. €	Dring- lichkeit
BY	B 470	O-OU Forchheim	02KK	4,5	9,1	21,3	WÖ*
BB	B 1	OU Potsdam (B 2 – L 40)	02KK	>10	6,8	13,4	WÖ*
BB	B 1	Potsdam/Werder – A 10	02KK	4,1	9,3	18,6	WÖ*
HB	B 6n	Neuenlander Str. (A 281) – Lgr. HB-NI	02KB	6,1	2,0	59,6	WÖ*
HE	B 27	OU Eschwege/Eltmannsh. und E./Niddawitzhau- sen	02KK	1,9	4,2	36,0	WB*
HE	B 37	OU Neckarsteinach	02KK	4,4	2,8	34,3	WB*
HE	B 38	OU Fürth (Odw.)	02KK	7,1	3,4	18,9	WÖ*
HE	B 38	OU Rimbach und Fürth/Lörzenbach	02KK	7,1	4,4	23,0	WÖ*
HE	B 54	AS Limburg/S – Lgr. HE/RP	02KK	5,9	2,3	6,8	WB*
HE	B 54n	B 54 – Lgr. HE/RP	02KK	5,9	0,7	2,0	WB*
HE	B 252	OU Twistetal/Twiste	02KK	1,9	4,8	13,3	WB*
HE	B 252	OU Twistetal/Berndorf	02KK	1,9	3,4	8,7	WB*
HE	B 275	OU Ober-Mörlen und Bad Nauheim	02KK	>10	5,4	20,0	WB*
HE	B 450	S-OU Arolsen	02KK	2,9	3,1	13,8	WB*
HE	B 455	OU Wiesbaden/Fichten	02KK	8,0	2,7	9,2	WB*
MV	B 191	S-OU Plau	02KK	1,4	6,1	14,3	WB*
NI	B 6n	Stuhr Lgr. HB/NI – Brinkum	02KB	6,1	2,0	21,2	WÖ*
NI	B 73	Cadenberge – Himmelpforten	02KK	5,4	15,4	47,4	WB*
NI	B 74	OU Ritterhude	02KK	9,2	4,6	17,3	WÖ*
NI	B 75	OU Tostedt/Wistedt	02KK	7,3	5,8	12,9	WB*
NI	B 209	OU Lauenburg (mit Elbequerung)	02KK	4,3	0,6	12,6	WÖ*
NI	B 215	OU Verden	02KK	>10	2,7	24,8	WÖ*
NW	B 58	OU Wulfen	02KK	1,7	2,1	11,8	WB*
NW	B 58	OU Geldern	02KK	4,6	7,3	16,6	WB*
NW	B 64	OU Beelen	02KK	5,7	4,1	13,6	WB*
NW	B 64	OU Herzebrock/Clarholz	02KK	5,7	10,4	31,7	WB*
NW	B 229	OU Lüdenscheid/Brügge	02KK	3,9	3,4	31,3	WB*
NW	B 258	OU Aachen/Kornelimünster	02KK	>10	5,1	14,8	WÖ*
NW	B 258	OU Roetgen	02KK	>10	3,5	7,7	WÖ*
NW	B 480	OU Brilon/Alme	02KK	4,8	7,4	45,2	WÖ*
RP	B 48	OU Dielkirchen-Steingruben	02KK	2,7	2,8	10,4	WÖ*
RP	B 54	Lgr. HE/RP (L 319 – Freindiez) (OU Limburg)	02KK	5,9	2,3	7,1	WB*
RP	B 54n	Lgr. HE/RP (L 319) – B 54	02KK	5,9	1,4	4,0	WB*
RP	B 410	OU Dockweiler	02KK	3,4	3,7	8,2	WB*
RP	B 427	OU Dahn	02KK	1,7	2,7	23,0	WB*
RP	B 427	OU Hinterweidenthal	02KK	1,7	1,0	18,4	WB*
SN	B 2	OU Bad Düben, 1. BA	02KK	3,1	1,0	3,3	WB*
SN	B 2	OU Bad Düben, 2. BA	02KK	3,1	2,5	10,7	WÖ*
SN	B 2	OU Groitzsch/Audigast	02KK	2,8	1,5	3,2	WB*
SN	B 6n	Verlegung sw Torgau	02KK	3,7	12,5	24,6	WÖ*
SN	B 6n	OU Bad Düben	02KK	3,7	3,6	5,7	WB*

Land	Straße	Bezeichnung	Bautyp	NKV	Länge km	Kosten Mio. €	Dring- lichkeit
SN	B 6n	OU Kossa/Görschlitze und Pressel mit Verlegung	02KK	3,7	4,5	4,7	WB*
SN	B 87n	n Eilenburg – s Torgau	04KK	NB		80,0	WÖ*
SN	B 93	Schneeberg – Bgr. D/CZ	02KK	1,2	24,0	64,1	WÖ*
SN	B 96	Verlegung Eibau – B 178	02KK	4,0	4,1	15,2	WB*
SN	B 96	Westtangente Bautzen	02KK	5,5	3,8	20,5	WB*
SN	B 97	Bernsdorf – Lauta	02KK	2,6	9,7	15,3	WB*
SN	B 101	OU Annaberg-Buchholz	02KK	3,6	4,3	14,2	WB*
SN	B 101	OU Schlettau	02KK	3,6	2,1	9,2	WB*
SN	B 101	OU Brand-Erbisdorf	02KK	3,3	5,5	16,2	WB*
SN	B 169	Salbitz -Döbeln (A 14)	04KK	6,6	8,4	28,7	WB*
SN	B 173	OU Oederan	02KK	1,1	3,9	18,3	WB*
SN	B 175	/B 180 OU Waldenburg, 2. BA	02KK	2,4	4,5	16,5	WB*
SN	B 180	OU Thalheim	02KK	1,5	3,5	15,8	WB*
ST	B 6n	A9/B 6n – B 184	02KK	3,7	2,7	5,3	WÖ*
ST	B 6n	B 184 – B 183	02KK	3,7	20,4	40,1	WÖ*
ST	B 6n	OU Schwemsal	02KK	3,7	1,8	2,9	WÖ*
ST	B 187	N-OU Wittenberg	04KK	4,7	11,6	26,5	WB*
ST	B 244	OU Wernigerode	02KK	4,6	3,4	52,0	WB*
ST	B 246	OU Oschersleben	02KK	3,0	6,0	7,4	WB*
ST	B 246	OU Wanzleben	02KK	3,0	2,4	3,8	WB*
SH	B 5	N-OU Lauenburg/Elbe	02KK	2,2	7,7	49,6	WB*
SH	B 209	OU Lauenburg/Elbe m. Elbebrücke (Abschnitt SH)	02KK	4,3	3,0	19,7	WB*
Summe					534,2	2.677,8	

4. Wie viele Kilometer Ausbau von Bundesstraßen sieht das Fernstraßenausbaugesetz einerseits im Vordringlichen Bedarf, andererseits im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht in jedem der 16 Bundesländer sowie insgesamt vor, und wie viele Kilometer wurden davon jeweils von 2001 bis einschließlich 2015 realisiert (bitte spätestens seit dem Jahr 2015 im Bau befindliche Projekte mit einbeziehen, bitte absolut sowie in Prozent angeben)?

Es wird auf die Tabelle in Anlage 1, Spalten 8 bis 10 verwiesen.

Eine differenzierte Betrachtung nach Projekten des Neubaus und des Ausbaus sowie des VB (Vordringlicher Bedarf) und des WB\* (Weiteren Bedarf mit Planungsrecht) bzw. des WÖ\* (Neue Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB\*) wurden hier nicht vorgenommen.

Die in den WB\* und WÖ\* eingestellten Bundesstraßen-Projekte des Ausbaus sind der Vollständigkeit halber nachfolgend aufgeführt:

Land	Straße	Bezeichnung	Bautyp	NKV	Länge km	Kosten Mio. €	Dring- lichkeit
BW	B 31	Stadttunnel Freiburg	24KK	1,3	1,8	100,0	WB*
BW	B 33	Elgersweier – Gengenbach	24KB	7,9	5,8	10,7	WB*
BY	B 2	Eschenlohe – Farchant/N	24KK	4,2	9,0	186,3	WB*
BY	B 85	Amberg – Amberg Ost (A 6)	24KK	2,2	7,9	20,2	WB*
BY	B 85	Amberg (A 6) – AS Schwandorf/N	24KK	2,2	14,7	35,4	WB*
BY	B 173	OU Zettlitz – Oberlangenstadt	24KK	3,6	4,3	16,3	WB*
HE	B 45	Dieburg (B 26) – Groß Umstadt	24KK	8,1	5,6	12,2	WB*
HE	B 456	OU Wehrheim/Oberursel	24KK	>10	8,9	23,0	WB*
NI	B 73	Himmelpforten – Stade (A 26)	24KK	5,4	16,3	59,8	WB*
NI	B 213	/B 402 w Meppen (A 31) – w Cloppenburg (B 68)					
RP	B 10	Hinterweidenthal – Rinntal	24KK	2,0	14,0	118,1	WB*
RP	B 10	Queichhambach – Landau (A 65)	24KK	6,7	10,9	58,8	WB*
RP	B 266	Ahrquerung, 2. BA	24KK	6,3	1,6	5,1	WB*
SN	B 87n	s Eilenburg – n Eilenburg	24KK	NB		13,5	WÖ*
SH	B 207	Puttgarden – Heiligenhafen	24KK	1,0	20,0	93,4	WB*
Summe					186,1	996,6	

5. Welche Summen waren laut BVWP 2003 bis zum Jahr 2015 (d. h. ohne Planungsreserve) jeweils für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen in den 16 Bundesländern vorgesehen?

Welche Investitionen wurden seit dem Jahr 2001 bis einschließlich 2015 dafür tatsächlich getätigt (bitte in einer Tabelle jeweils insgesamt sowie getrennt nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen angeben und die Erhaltungsanteile für Aus- und Neubau gesondert ausweisen)?

Der über das verfügbare Finanzvolumen bis 2015 hinausgehende Anteil stellt die Planungsreserve dar. Diese wurde im Bundesverkehrswegeplan 2003 nicht deziert ausgewiesen. Daher ist eine nachträgliche länderscharfe Ausweisung nicht möglich.

Es wird auf die Tabelle in Anlage 1, Spalten 11 bis 22 sowie 28 verwiesen.

6. Welche Summen waren laut BVWP 2003 bis zum Jahr 2015 (d. h. ohne Planungsreserve) jeweils für den Erhalt von Bundesfernstraßen in den 16 Bundesländern vorgesehen?

Welche Investitionen wurden seit dem Jahr 2001 bis einschließlich 2015 dafür tatsächlich getätigt (bitte tabellarisch getrennt nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen angeben und Erhaltungsanteile für Neu- und Ausbau gesondert ausweisen)?

Es wird auf die Tabelle in Anlage 1, Spalten 23 bis 29 verwiesen.

Zu den „reinen“ Erhaltungsausgaben kommen noch die Erhaltungsanteile in anderen Ausgabebereichen, die mit nachfolgenden Prozentsätzen angerechnet werden:

- Erweiterung von Bundesautobahnen: 30 Prozent
- Um- und Ausbaumaßnahmen der Bundesfernstraßen: 50 Prozent

Diese Erhaltungsanteile summieren sich in den Jahren 2001 bis 2015 auf insgesamt rd. 5,6 Mrd. Euro. Damit flossen im Betrachtungszeitraum insgesamt rd. 33,3 Mrd. Euro in die Erhaltung der Bundesfernstraßen. Eine projektscharfe Veranschlagung der Erhaltungsanteile bei der Erweiterung von Bundesautobahnen erfolgt zur Erhöhung der Transparenz erst ab dem Haushaltsjahr 2015.

7. Wie hoch war zwischen 2001 und 2015 der Anteil der Erhaltungsinvestitionen („reine“ Erhaltungsausgaben ohne Erhaltungsanteile bei Ausbauprojekten) an den Gesamtinvestitionen für den Neubau, Ausbau und Erhalt der Bundesfernstraßen, und welcher Erhaltungsanteil wurde bei den Bundesfernstraßen im BVWP 2003 für den Zeitraum von 2001 bis 2015 angegeben (bitte jeweils in Prozent und unter Angabe der im BVWP 2003 angegebenen bzw. realen Gesamtinvestitionen im Fernstraßenbereich aufführen)?

Jahr	Investitionen Bundesfernstraßen			Anteil Erhaltung in %
	Neu- und Ausbau in Mio. €	Erhaltung in Mio. €	Summen in Mio. €	
2001	2.621	1.214	3.835	32 %
2002	2.809	1.084	3.893	28 %
2003	3.012	918	3.930	23 %
2004	3.114	1.067	4.181	26 %
2005	3.048	1.439	4.486	32 %
2006	2.752	1.687	4.439	38 %
2007	2.486	1.630	4.117	40 %
2008	2.637	1.680	4.317	39 %
2009	2.696	2.638	5.334	49 %
2010	2.475	2.024	4.499	45 %
2011	2.431	1.911	4.342	44 %
2012	2.197	2.218	4.415	50 %
2013	2.091	2.524	4.615	55 %
2014	1.898	2.746	4.644	59 %
2015	1.501	2.940	4.441	66 %
Summe	37.768	27.722	65.490	42 %

Angaben gerundet

Der Erhaltungsanteil im BVWP 2003 für den Zeitraum von 2001 bis 2015 lag gemäß der Tabelle in Anlage 1, Spalten 20, 23 und 24 bei rund 40 Prozent.

8. Welche Summen wurden in den 16 Bundesländern für den Aus- und Neubau (inklusive Grunderwerb) von Bundesfernstraßen in den Haushaltjahren 2001 bis einschließlich 2015 jeweils verausgabt (bitte tabellarisch getrennt für Bundesautobahnen und Bundesstraßen bei gesonderter Ausweisung der Erhaltungsanteile bei Neu- und Ausbauprojekten aufführen)?

Es wird auf die Tabelle in Anlage 1, Spalten 11 bis 22 sowie 28 verwiesen.



9. Welche Summen wurden in den 16 Bundesländern für den Erhalt von Bundesfernstraßen in den Haushaltjahren von 2001 bis einschließlich 2015 jeweils verausgabt (bitte tabellarisch getrennt für Bundesautobahnen und Bundesstraßen bei gesonderter Ausweisung der Erhaltungsanteile bei Neu- und Ausbauprojekten aufführen)?

Es wird auf die Tabelle in Anlage 1, Spalten 23 bis 29 verwiesen.

10. Welche Summen waren im Bundeshaushalt jeweils zwischen 2001 und einschließlich 2015 jeweils für Neubau, Ausbau und Erhalt der Bundesautobahnen veranschlagt, und welche Summen wurden in den betreffenden Jahren jeweils für Neubau, Ausbau und Erhalt der Bundesautobahnen tatsächlich verausgabt (bitte tabellarisch pro Jahr aufführen und dabei reine Erhaltungsaufwendungen angeben und Erhaltungsanteile bei Neu- und Ausbaumaßnahmen gesondert ausweisen)?

Die Soll-Ansätze und Ist-Ausgaben für Neubau, Ausbau und Erhalt der Bundesautobahnen können den jeweiligen Bundeshaushaltsplänen sowie den Straßenbau- und Verkehrsinvestitionsberichten entnommen werden.

11. Welche Summen waren im Bundeshaushalt jeweils zwischen 2001 und einschließlich 2015 jeweils für Neubau, Ausbau und Erhalt der Bundesstraßen veranschlagt, und welche Summen wurden in den betreffenden Jahren jeweils für Neubau, Ausbau und Erhalt der Bundesstraßen tatsächlich verausgabt (bitte tabellarisch pro Jahr aufführen und dabei reine Erhaltungsaufwendungen angeben und Erhaltungsanteile bei Neu- und Ausbaumaßnahmen gesondert ausweisen)?

Die Soll-Ansätze und Ist-Ausgaben für Neubau, Ausbau und Erhalt der Bundesstraßen können den jeweiligen Bundeshaushaltsplänen sowie den Straßenbau- und Verkehrsinvestitionsberichten entnommen werden.

12. Auf welche Höhe summieren sich die Baukosten aller bis zum Jahr 2015 realisierten ÖPP-Projekte (ÖPP – Öffentlich-Private Partnerschaft) im Bereich der Bundesfernstraßen (bitte auch in Bau befindliche Projekte aufführen und die jeweiligen Erhaltungsanteile ebenfalls angeben)?

Inwieweit finden diese Kosten in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 Berücksichtigung (wenn möglich genauen Betrag angeben)?

Wie verteilen sich diese Baukosten auf die Bundesländer?

Aufgrund des Lebenszyklusansatzes von ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau – also Ausführungsplanung, Bau, Erhaltung, Betrieb und (anteilige) Finanzierung werden über einen langfristigen Vertragszeitraum von in der Regel 30 Jahren durch eine privaten Auftragnehmer erbracht – werden die Baukosten bei diesen Projekten nicht gesondert im Bundeshaushalt ausgewiesen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/5938 verwiesen.

13. In welcher Höhe wurde der Bundeshaushalt bis einschließlich 2015 durch ÖPP-Projekte im Bereich der Bundesfernstraßen (bitte getrennt nach Anschubfinanzierungen, Betreiberentgelten und sonstigen Kosten aufführen) insgesamt belastet?

Wie verteilen sich diese Ausgaben auf die einzelnen Bundesländer und auf die einzelnen Haushaltsjahre in diesem Zeitraum (bitte tabellarisch aufführen)?

Die Soll-Ansätze sowie die bislang verausgabten Mittel für ÖPP-Projekte im Bereich der Bundesfernstraßen können den Tabellen des Straßenbauplans als Anlage zum Bundeshaushaltsplan entnommen werden. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/5938 verwiesen.

14. Für welche Vorhaben des Vordringlichen Bedarfes und Weiteren Bedarfes mit Planungsrecht im BVWP 2003 in jeweils welchem Bundesland mit jeweils welchen Baukosten wurde ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von
- größer als acht,
  - größer als fünf und kleiner als acht,
  - größer als drei und kleiner als fünf,
  - kleiner als drei
- errechnet?

Vorhaben mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von größer als acht:

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamtkosten Bund ab 2003 Mio. €	Dringlichkeit
BY	A 6	AS Roth – AK Nürnberg/S	8,8	7,5	68,6	VB
BY	A 6	AK Nürnberg/S – AK Nürnberg/O	8,8	5,2	44,0	VB
BY	A 9	AK Nürnberg – AK Nürnberg/O	9,2	4,9	33,8	WB*
BY	B 2	OU Kissing	10,0	6,8	21,0	VB
BY	B 4	A 3 – Flughafenstr. (Anbindung FH Nürnberg)	10,0	2,7	21,9	WB*
BY	B 16	OU Dillingen	8,7	6,7	13,5	VB
BY	B 16	OU Höchstädt	8,7	5,7	10,2	VB
BB	B 101	OU Kloster Zinna	8,0	3,0	7,1	VB
BB	B 102	OU Dahnsdorf	9,0	2,9	2,3	VB
BB	B 102	OU Premnitz	8,5	7,8	9,0	VÖ
BB	B 102n	N- OU Brandenburg Teil Nord	8,5	8,9	17,9	VÖ
BB	B 102n	S- OU Brandenburg Teil Süd	8,5	8,0	9,3	VÖ
BB	B 167	OU Vevais	9,7	2,1	3,9	VB
BB	B 167	OU Kunersdorf	9,7	1,6	3,5	VB
BB	B 167	OU Gottesgabe	9,7	1,0	2,7	VB
BB	B 167	OU Neuhardenberg	9,7	4,3	8,0	VB
BB	B 167	OU Platkow/Gusow	9,7	6,7	16,8	VB

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lichkeit
BB	B 167	OU Dolgelin/Libbenichen	9,7	4,3	6,5	VB
HE	B 8	OU Bad Camberg/OU B.C.-Erbach/OU B.C.- Würges	8,0	7,1	22,5	VB
HE	B 44	OU Groß-Gerau/Dornheim	9,4	5,1	7,9	VB
HE	B 45	Dieburg (B 26) – Groß Umstadt	8,1	5,6	12,2	WB*
HE	B 455	OU Wiesbaden/Fichten	8,0	2,7	9,2	WB*
NI	B 6	Nienburg – Eilvese	8,1	8,9	10,8	VB
NI	B 6	Eilvese – Neustadt	8,1	8,1	13,5	VB
NI	B 74	OU Ritterhude	9,2	4,6	17,3	WÖ*
NI	B 75	OU Dibbersen	9,5	3,6	13,3	VB
NW	A 59	AD St. Augustin/W – AD Bonn/Beuel	9,6	3,0	35,3	VB
NW	A 565	AD Bonn/Beuel – AS Bonn/Beuel-N	9,6	2,0	36,6	VB
NW	B 239	OU Lage	10,0	4,9	16,9	VB
SN	B 2	OU Krostitz/Hohenossig	9,5	2,4	3,0	VB
SN	B 2	OU Bad Dübren/Wellaune	9,5	1,7	2,2	VB
SN	B 95	OU Burkhardtsdorf	8,8	2,5	18,7	VB
ST	B 6n	Köthen – A 9	8,6	17,8	25,5	VB
TH	B 4	Sundhäuser Berg	9,9	3,7	5,1	VB
TH	B 4	OU Straußfurt	9,9	5,7	14,5	VB
TH	B 4	OU Gebesee	9,9	3,5	4,6	VB
TH	B 4	OU Greußen	9,9	5,2	7,3	VB
TH	B 19	OU Meiningen (B 19 – B 280)	9,1	1,9	2,4	VB
TH	B 19	Wilhelmsthal – OU Wutha/Farnroda	8,6	6,4	41,9	VÖ
TH	B 19	OU Wutha/Farnroda	8,6	2,3	18,7	VÖ
TH	B 19	OU Stockhausen	8,6	3,7	6,9	VÖ
TH	B 62	Hämbacher Kreuz (OU Bad Salzungen 4. BA)	8,4	4,0	8,6	VB
TH	B 62	Werraquerung Bad Salzungen	8,4	2,7	13,9	VB
TH	B 62	OU Dorndorf/Merkers	8,4	3,8	10,8	VB
TH	B 281	OU Pößneck	8,0	5,0	17,4	VB
TH	B 281	OU Rockendorf	8,0	1,6	3,1	VB
TH	B 281	OU Krölpa	8,0	2,0	7,7	VB
TH	B 281	OU Gorndorf	8,0	3,2	10,9	VB
TH	B 281	OU Könitz	8,0	1,0	3,6	VB

Vorhaben mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von größer als fünf und kleiner als acht:

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lichkeit
BW	A 5	AK Heidelberg – AK Walldorf	7,7	15,4	122,9	VB
BW	A 5	AS Baden-Baden – AS Bühl	5,2	9,4	38,9	VB
BW	A 5	AS Bühl – AS Achern	5,2	8,6	42,1	VB
BW	A 5	AS Teningen – AS Freiburg/M	7,9	11,3	108,8	VB
BW	A 8	Hohenstadt – AS Ulm/W	5,8	22,2	144,2	VB
BW	A 8	AS Ulm/W – AS Ulm/O	5,8	5,0	22,0	VB
BW	A 8	AK Ulm/Elchingen – Lgr. BW/BY	5,8	3,5	19,9	VB
BW	B 10	Nordtangente Karlsruhe (Westteil m. Anteil Rheinbrücke)	7,6	5,9	37,5	VB
BW	B 10	Schwieberdingen – Stuttgart/Zuffhausen (A 81)	6,4	3,0	14,3	VB
BW	B 10	Süßen/O – Gingen/O	6,1	3,0	24,3	VB
BW	B 10	Gingen/O – Geislingen/M	6,1	5,0	43,8	VÖ
BW	B 10	Geislingen/M – Geislingen/O	6,1	3,0	44,3	WÖ*
BW	B 12	OU Großholzleute	5,0	2,9	4,6	VÖ
BW	B 14	Backnang/W – Nellmersbach	5,2	7,5	98,6	VB
BW	B 14	OU Oppenweiler	5,2	2,6	23,2	VB
BW	B 19	OU Bad Mergentheim	6,3	2,7	6,9	VB
BW	B 19	OU Gaisbach	5,9	3,4	16,1	VB
BW	B 27	OU Jestetten	5,8	3,9	5,0	VB
BW	B 29	Schwäbisch Gmünd – Hussenhofen	7,5	2,3	18,9	VB
BW	B 29	Hussenhofen – Böbingen	7,5	4,1	26,2	VB
BW	B 29	Böbingen – Mögglingen	7,5	3,3	13,3	VB
BW	B 29	Essingen – Aalen	7,5	3,6	17,0	VB
BW	B 29a	OU Ebnat (w Ebnat – A 7)	5,0	2,0	4,4	VB
BW	B 31	Überlingen/O – Oberuhldingen	5,7	5,0	33,8	VB
BW	B 31	Oberuhldingen – Meersburg/W	5,7	4,7	33,2	VB
BW	B 31	Überlingen/W – Überlingen/O	5,7	3,3	22,2	VB
BW	B 31	Meersburg/W – Stetten	5,7	3,8	21,8	VB
BW	B 31	Stetten – Immenstaad	5,7	6,4	38,2	VB
BW	B 31	Immenstaad – Friedrichshafen/Waggershausen	5,7	7,1	63,1	VB
BW	B 33	A 5 – Elgersweier	7,9	3,5	23,1	VB
BW	B 33	Elgersweier – Gengenbach	7,9	5,8	10,7	WB*
BW	B 33	OU Haslach	5,6	3,1	23,0	VB
BW	B 290	OU Blaufelden	5,4	3,1	4,4	VB
BW	B 290	OU Königshofen	5,3	2,6	8,2	VB
BW	B 10	OU Berghausen	5,1	2,2	42,6	WB*
BW	B 297	OU Lorch	5,1	1,0	6,0	VB
BW	B 311	OU Unlingen	7,4	4,0	8,0	VB

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lichkeit
BW	B 311	Erbach – Dellmensingen	5,0	7,6	27,3	VB
BW	B 313	OU Grafenberg	5,2	1,9	4,6	VB
BW	B 463	OU Lautlingen	7,7	4,4	23,4	VB
BW	B 492	OU Brenz	5,5	2,3	6,3	VB
BY	A 3	AS Aschaffenburg/W – AS Aschaffenburg/O	7,6	4,9	45,5	VB
BY	A 3	AS Hösbach – Waldaschaff	5,9	6,6	61,0	VB
BY	A 3	AS Waldaschaff – AS Weibersbrunn	5,9	4,2	29,1	VB
BY	A 3	AS Weibersbrunn – AS Rohrbrunn	5,9	5,8	27,6	VB
BY	A 3	AS Rohrbrunn – AS Marktheidenfeld	5,9	15,5	149,8	VB
BY	A 3	AS Marktheidenfeld – AS Wertheim	5,9	7,0	41,7	VB
BY	A 3	AS Wertheim – AS Helmstadt	5,9	14,5	72,3	VB
BY	A 3	AS Helmstadt – AS Kist	5,9	6,1	31,5	VB
BY	A 3	AS Kist – AS Heidingsfeld	5,9	6,3	28,9	VB
BY	A 3	AS Heidingsfeld – AS Randersacker	5,9	5,6	81,1	VB
BY	A 3	AS Randersacker – AK Biebelried	5,9	8,8	47,0	VB
BY	A 3	AK Biebelried – AS Kitzingen	6,1	8,8	40,8	VB
BY	A 3	AS Kitzingen – AS Wiesentheid	6,1	10,1	50,2	VB
BY	A 3	AS Wiesentheid – AS Geiselwind	6,1	10,1	55,1	VB
BY	A 3	AS Geiselwind – AS Schlüsselfeld	6,1	12,0	62,2	VB
BY	A 3	AS Schlüsselfeld – AS Pommersfelden	6,1	14,5	54,4	WB*
BY	A 3	AS Pommersfelden – T+R-Anlage Aurach	6,1	16,7	102,3	WB*
BY	A 3	T+R-Anlage Aurach – AK Fürth-Erlangen	6,1	8,3	80,3	WB*
BY	A 6	Lgr. BW/BY – AK Feuchtwangen	5,1	8,8	39,3	WB*
BY	A 6	AK Feuchtwangen – AS Aurach	5,1	16,7	75,7	WB*
BY	A 6	AS Aurach – AS Ansbach	5,1	11,7	56,4	WB*
BY	A 6	AS Ansbach – AS Lichtenau	5,1	10,6	62,7	WB*
BY	A 6	AS Lichtenau – AS Neuendettelsau	5,1	6,4	30,4	WB*
BY	A 6	AS Neudettelsau – AS Schwabach/W	5,1	15,7	68,7	WB*
BY	A 6	AS Schwabach/W – AS Roth	5,1	5,5	39,4	VB
BY	A 8	Bubesheim – Leinheim, 2. BA	5,6	5,8	17,6	VB
BY	A 8	Leinheim – AS Zusmarshausen	5,6	19,7	115,6	VB
BY	A 8	AS Zusmarshausen – AS Adelsried	5,6	9,5	53,8	VB
BY	A 8	AS Adelsried – AS Augsburg/W	5,6	9,6	54,4	VB
BY	A 8	AS Ulm/O – AK Ulm/Elchingen	5,8	6,8	19,9	VB
BY	A 8	Derching – AS Dasing	5,8	5,7	33,9	VB
BY	A 8	AS Dasing – Odelshausen	5,8	13,0	93,3	VB
BY	A 8	Odelshausen – AS Sulzemoos	5,8	8,5	67,7	VB
BY	A 8	AS Sulzemoos – AS Dachau	5,8	7,9	57,2	VB
BY	A 8	AS Rosenheim – AS Frasdorf	5,8	10,1	65,3	VB
BY	A 8	AS Frasdorf – AS Bernau	5,8	5,3	58,9	VB

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lichkeit
BY	A 8	Bernau – AS Felden	5,8	4,4	50,7	WB*
BY	A 94	AS Forstinning – Pastetten	5,0	6,2	26,9	VB
BY	A 94	Pastetten – Dorfen	5,0	17,5	128,2	VB
BY	A 94	Dorfen – Heldenstein	5,0	14,9	119,5	VB
BY	A 94	Heldenstein – Ampfing	5,0	5,1	49,2	VB
BY	B 2	Verl. in Fürstenfeldbruck	7,0	0,6	8,7	VB
BY	B 2	OU Puchheim	6,8	2,3	6,6	VB
BY	B 10	Neu-Ulm – AS Nersingen (A 7)	5,0	6,0	10,9	VB
BY	B 15	Westtangente Rosenheim	6,4	11,3	61,3	VB
BY	B 15	Rosenheim	6,1	3,3	6,3	VB
BY	B 16	OU Ichenhausen	5,1	5,0	8,4	VB
BY	B 16	OU Kötz	5,1	3,5	7,1	VB
BY	B 16	OU Marktoberdorf	6,4	5,7	5,4	VB
BY	B 17	W-OU Landsberg	6,1	3,5	13,0	VB
BY	B 17	OU Kaufering	6,1	12,0	55,0	VB
BY	B 20	OU Laufen	7,1	4,0	7,6	VB
BY	B 26n	westl. AD Würzburg/W(A 3) – Karlstadt	5,2	23,0	190,0	WB*
BY	B 26n	Karlstadt – AD Werneck (A 7) (mit Mainbrücke)	5,2	23,0	189,5	VB
BY	B 286	Schweinfurt (A 70) – Schwebheim	6,0	3,1	6,2	VB
BY	B 299	OU Neumarkt	7,2	4,1	7,7	VB
BY	B 299	OU Mühlhausen/OPF.	6,7	5,9	7,1	VB
BY	B 300	AS Dasing (A 8) – Aichach	6,0	5,5	20,8	VB
BY	B 300	OU Thannhausen	5,6	2,9	3,8	VB
BY	B 300	OU Diedorf	5,5	3,5	10,4	VB
BY	B 300	OU Vogelsang	5,5	2,1	8,6	VB
BY	B 300	OU Friedberg	7,4	5,0	14,1	WB*
BY	B 492	OU Obermedlingen	5,5	2,3	3,6	VB
BE	A 10	ö AD Pankow – Weißensee (Lgr. BE/BB)	6,1	5,3	59,3	VB
BB	A 10	AD Havelland – AD Oranienburg (A 111)	6,0	10,8	56,3	VB
BB	A 10	ö AD Oranienburg – AD Pankow	6,1	17,1	93,5	VB
BB	A 10	Weißensee – AD Schwanebeck	6,1	2,7	20,5	VB
BB	B 1	OU Herzfelde	6,8	3,8	5,7	VB
BB	B 1	OU Tasdorf	6,8	1,6	5,2	VÖ
BB	B 2n	OU Parstein	6,1	2,0	3,0	VB
BB	B 2n	OU Neuendorf	6,1	2,3	3,4	VB
BB	B 2n	B 2 – Neukünkendorf	6,1	7,0	8,5	VB
BB	B 2n	OU Oderberg/Neuenhagen	6,1	5,9	8,3	VÖ
BB	B 5	OU Nauen – OU Wustermark	6,9	4,0	6,1	VB
BB	B 5	OU Lietzow	5,1	1,8	1,9	VB

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lichkeit
BB	B 87	OU Markendorf	5,8	3,5	6,1	VB
BB	B 101	OU Herzberg	5,5	3,0	4,2	VB
BB	B 101	OU Winkel	5,2	1,0	1,9	VB
BB	B 102	OU Neustadt/Dosse	5,3	3,0	3,1	VB
BB	B 102	OU Belzig	7,2	3,4	8,0	VB
BB	B 112	OU Neuzelle	5,2	4,2	7,9	VB
BB	B 112	OU Forst	5,8	6,5	10,9	VB
BB	B 112	OU Eisenhüttenstadt	5,2	8,9	17,2	VÖ
BB	B 158	OU Seefeld	7,4	4,1	5,1	VB
BB	B 158	OU Werneuchen	7,4	4,3	4,8	VB
BB	B 168	OU Peitz	7,9	2,4	3,5	VÖ
BB	B 168n	OU Pfaffendorf	5,6	2,3	3,0	VB
BB	B 168n	OU Groß Rietz	5,6	2,8	4,0	VB
BB	B 169	OU Neupetershain/N	5,2	1,5	3,6	VB
BB	B 246	OU Trebbin, 2. BA	5,0	2,9	3,7	VB
BB	B 246	B 112 – BGr D/PL mit GÜ Eisenhüttenstadt/N	6,0	2,6	9,0	VÖ
HB	B 6n	Neuenlander Str. (A 281) – Lgr. HB-NI	6,1	2,0	59,6	WÖ*
HB	B 212	Hafenstraße – Bremerhaven/M (A 27)	6,1	2,7	18,7	VB
HB	B 212	Lgr. NI/HB – Bremen (A 281)	6,2	1,6	9,5	VÖ
HE	A 5	AD Reiskirchen – AD Gambach	5,3	16,5	56,0	WB*
HE	A 5	AK Gambach – AS Friedberg	5,9	22,3	76,6	WB*
HE	A 5	AS Friedberg – AK Bad Homburg	5,9	10,2	47,9	VB
HE	B 3	Weimar/Argenstein – Weimar/Roth	6,5	4,5	40,2	VÖ
HE	B 8	OU Limburg/Lindenholzhausen	6,5	2,0	2,1	VB
HE	B 8	OU Elz	7,4	4,2	12,6	VB
HE	B 26	OU Babenhausen	5,0	2,8	3,1	VÖ
HE	B 38	OU Mörlenbach (alternativ: Untersuchung Tunnel)	7,1	3,8	38,3	VB
HE	B 38	OU Reinheim /Spachbrücken	5,4	4,7	17,4	VB
HE	B 38	OU Fürth (Odw.)	7,1	3,4	18,9	WÖ*
HE	B 38	OU Rimbach und Fürth/Lörzenbach	7,1	4,4	23,0	WÖ*
HE	B 44	OU Groß-Rohrheim	7,2	3,4	3,7	VB
HE	B 44	OU Gernsheim/Klein-Rohrheim	7,2	2,0	3,8	VB
HE	B 45	/B 521 OU Nidderau/ Windecken und N./Heldenbergen	7,6	7,3	30,1	VB
HE	B 45	OU Höchst im Odw.	5,2	3,4	18,7	VB
HE	B 49	Limburg/Ahlbach – Beselich/Obertiefenbach	7,4	4,5	13,4	VB
HE	B 49	Beselich/Obertiefenbach – Merenberg/Allendorf O	7,4	7,1	25,5	VB
HE	B 49	Löhnberg – Leun/Biskirchen	7,4	3,2	15,4	VB
HE	B 49	Leun/Biskirchen – Solms/Oberbiel	7,4	9,3	59,5	VB
HE	B 54	AS Limburg/S – Lgr. HE/RP	5,9	2,3	6,8	WB*
HE	B 54n	B 54 – Lgr. HE/RP	5,9	0,7	2,0	WB*

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lichkeit
HE	B 249	OU Meinhard/Frieda	7,5	2,3	4,1	VB
HE	B 249	OU Meinhard/Schwebda	7,5	1,8	2,2	VÖ
HE	B 249	OU Eschwege	7,5	2,9	8,0	VB
HE	B 253	OU Breidenbach	5,4	1,5	3,1	VB
HE	B 255	OU Weimar	6,5	5,1	12,5	VÖ
HE	B 255	OU Herborn/Herbornseelbach	6,1	3,3	13,1	VÖ
HE	B 452	OU Wehretal/ Reichensachsen	6,2	2,3	6,5	VB
HE	B 458	OU Dipperz	6,8	3,4	6,0	VÖ
HE	B 486	Mörfelden-Walldorf (A 5) – OU Langen	5,3	2,0	4,9	VB
MV	B 104	N-OU Schwerin, 2. BA (B 106 N – A 241)	5,0	7,0	41,2	VB
MV	B 321	OU Raben Steinfeld	5,3	2,1	9,6	VB
MV	B 321	OU Hagenow	5,8	3,9	11,7	VB
NI	A 7	AS Soltau/O – AD Walsrode	5,0	30,0	137,7	WB*
NI	B 1	OU Aerzen	6,4	3,4	8,4	VB
NI	B 3	OU Celle (Nordteil)	6,1	2,4	13,9	VB
NI	B 3	OU Celle (Mittelteil)	6,1	3,6	37,1	VB
NI	B 3	OU Celle (Südteil)	6,1	3,0	11,9	VB
NI	B 3	s Celle – n Ehlershausen	7,0	7,4	25,0	VB
NI	B 3	OU Gr. Hehlen	6,1	5,5	14,8	VB
NI	B 4	OU Kirchweyhe	7,6	2,7	4,6	VB
NI	B 4	Gifhorn – Rötgesbüttel	5,7	5,5	22,8	VB
NI	B 6n	Stuhr Lgr. HB/NI – Brinkum	6,1	2,0	21,2	WÖ*
NI	B 51	OU Barnstorf	6,8	3,1	8,0	VB
NI	B 68	OU Badbergen	5,9	2,9	7,1	VB
NI	B 68	Bramsche – Wallenhorst	5,0	2,8	19,4	VB
NI	B 72	OU Norden	6,1	8,7	17,7	VB
NI	B 73	OU Cuxhaven – Otterndorf	5,4	10,6	26,7	VB
NI	B 73	OU Otterndorf	5,4	5,8	13,4	VB
NI	B 73	Otterndorf – Cadenberge	5,4	9,2	18,2	VB
NI	B 73	OU Cadenberge	5,4	8,3	18,4	VB
NI	B 73	Cadenberge – Himmelpforten	5,4	15,4	47,4	WB*
NI	B 73	Himmelpforten – Stade (A 26)	5,4	16,3	59,8	WB*
NI	B 75	OU Tostedt/Wistedt	7,3	5,8	12,9	WB*
NI	B 83	OU Wehrbergen	5,6	2,7	9,4	VB
NI	B 188	OU Burgdorf	6,4	7,6	25,5	VB
NI	B 188	OU Danndorf/Velpke	6,8	6,9	9,8	VB
NI	B 210	OU Aurich	7,2	10,6	33,7	VB
NI	B 210	Aurich – Riepe	7,2	12,3	31,7	VB
NI	B 210	O-OU Schortens	6,4	2,3	9,6	VB
NI	B 210	W-OU Schortens	6,4	3,3	13,9	VB



Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lichkeit
NI	B 211	Mittelort – Brake	5,8	7,5	12,8	VB
NI	B 211	Loyerberg	6,3	1,3	3,1	VB
NI	B 212	OU Berne (ohne Huntebrücke – L 875)	6,2	8,8	27,8	VB
NI	B 212	Harmenhausen – Lgr. NI/HB	6,2	11,7	38,9	VÖ
NI	B 240	OU Marienhagen	5,3	2,3	13,2	VB
NI	B 240	NO-OU Eschershausen	5,3	5,6	13,4	VB
NI	B 243	Bad Lauterberg – Bad Sachsa	5,4	9,0	40,0	VB
NI	B 243	Bad Sachsa – Lgr. NI/TH	5,4	3,7	17,0	VB
NI	B 441	OU Wunstorf	5,0	6,5	31,3	VB
NI	B 442	OU Eimbeckhausen (alternativ: Prüfung Troglage)	5,9	4,4	8,5	VB
NW	A 1	AS Blankenheim – Lommersdorf	7,2	9,3	83,0	VÖ
NW	A 1	AS Blankenheim – AS Lommersdorf	7,2			VB
NW	A 1	AS Lommersdorf – Lgr. NW/RP	7,2			VÖ
NW	A 1	Lommersdorf (LGr NW/RP) – AS Adenau (m Ahr- talbr.)	7,2	1,4	46,2	VÖ
NW	A 33	AS Borgholzhausen – AS Halle/Steinhagen	6,3	11,8	110,2	VB
NW	A 33	AS Halle/Steinhagen – AS Bielefeld/Brackwede	6,3	7,9	80,8	VB
NW	A 33	AS Bielefeld/Brackwede – AK Bielefeld	6,3	6,5	66,4	VB
NW	A 33	/B 61 Zubringer Bielef./Brackwede	6,3	1,3	10,7	VB
NW	A 33	/B 61 Zubringer Bielefeld/Ummeln	6,3	3,9	18,3	VB
NW	A 40	Dortmund/O (B 236) – AK Dortmund/Unna	6,2	7,7	46,6	VB
NW	A 40	AK Dortmund/W – Dortmund (L 660)	6,2	4,5	71,7	VB
NW	A 40	AS Dortmund (L 660) – AS Dortmund/M (L 672)	6,2	3,0	140,2	VB
NW	A 40	AS Dortmund/M (L 672) – AS Dortmund/O (B 236)	6,2	2,2	193,3	VB
NW	A 40	AK Duisburg/Kaiserberg – AS Essen/Fronhausen	5,0	14,0	192,8	VB
NW	A 44	Düsseldorf/Ratingen – Velbert	5,7	8,7	120,8	VB
NW	A 44	Essen/Dilldorf – AD Velbert	5,3	0,9	8,8	VB
NW	A 45	AK Westhofen – AK Hagen	5,9	8,0	46,0	VB
NW	A 46	AS Hemer – Menden	5,2	7,3	118,8	VB
NW	A 46	Menden (B 515) – Arnsberg-Neheim	5,2	11,4	134,3	VB
NW	A 46	AS Bestwig – Bestwig/Nuttlar (einschl. Zubringer B 480)	6,5	5,4	90,8	VB
NW	A 52	Roermond (Bgr. D/NL) – Elmpt	7,1	5,3	27,1	VB
NW	A 52	AK Essen/O – AK Essen/N	5,3	7,1	75,0	VB
NW	A 52	AK Essen/N – AS Essen/Gladbeck	5,3	5,5	88,4	VB
NW	A 52	AS Essen/Gladbeck – AS Gelsenkirchen-Buer/W	5,3	2,8	67,4	VB
NW	A 57	AK Kamp-Lintfort – AK Moers	6,8	5,6	17,0	VB
NW	A 57	AK Moers – AS Krefeld	6,8	10,7	65,8	VB
NW	A 57	AS Krefeld – AK Meerbusch	6,8	6,4	57,6	VB
NW	A 57	AS Neuss/Norf – AK Neuss/S	6,5	3,4	12,6	VB
NW	A 57	AK Neuss/S – AK Köln/N	6,5	18,6	70,4	VB

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lichkeit
NW	A 524	Krefeld/Uerdingen (A 57) – Duisburg/Serm	6,3	8,7	89,3	WB*
NW	A 524	Duisburg/Rahm – Duisburg/Serm	6,3	3,0	20,5	VB
NW	A 535	Ruhralleetunnel (AS Bergerhausen A 52 – L 925)	5,3	3,1	208,4	VB
NW	B 1	Salzkotten – Paderborn	5,9	4,4	9,5	VB
NW	B 8	OU Düsseldorf/Wittlaer, 1.BA	6,3	1,4	8,8	VB
NW	B 8	OU Düsseldorf/Wittlaer, 2.BA	6,3	2,7	15,3	VB
NW	B 9	OU Kleve	5,2	6,3	6,1	VÖ
NW	B 51	OU Köln/Meschenich	5,5	2,7	11,2	VB
NW	B 51	Telgte – Münster/Handorf	5,4	4,9	17,8	VB
NW	B 57	OU Gereonsweiler	6,0	2,1	2,0	VB
NW	B 58	OU Wesel-Büderich (B 58 – L 460)	5,0	4,2	14,9	VB
NW	B 58	L 460 – Rheinbrücke (einschl.)	5,0	2,1	31,8	VB
NW	B 58	OU Wesel (ö Rheinbrücke – B 8)	5,0	1,6	24,1	VB
NW	B 58	OU Wesel	5,0	2,1	38,7	VB
NW	B 63	OU Hamm (Mittel- u. Südabschnitt)	6,0	10,0	59,0	VB
NW	B 64	OU Warendorf	5,7	9,0	36,4	VB
NW	B 64	OU Beelen	5,7	4,1	13,6	WB*
NW	B 64	OU Herzebrock/Clarholz	5,7	10,4	31,7	WB*
NW	B 66	OU Lage/Kachtenhausen	6,7	2,0	4,8	VB
NW	B 66	Lage – Lemgo	7,5	4,8	17,9	VB
NW	B 66	BI/Hillegossen-Leopoldshausen/Asemissen	5,3	1,9	9,0	VB
NW	B 66	OU Oerlinghausen/Helpup	6,7	2,2	7,2	VB
NW	B 67	Reken – Dülmen	6,3	12,3	23,7	VB
NW	B 238	OU Lemgo	7,1	3,0	8,8	VB
NW	B 239	Kirchlengern – Herford	5,3	7,5	34,3	VB
NW	B 239	Herford (A 2) – Bad Salzuflen	7,5	2,9	20,3	VB
NW	B 239	Bad Salzuflen	7,5	2,4	20,1	VB
NW	B 239	OU Horn/Bad Meinberg	7,1	3,6	10,1	VÖ
NW	B 258n	Aachen/Richterich – Bgr. D/NL	6,0	3,8	6,6	VB
NW	B 399	OU Gey	5,1	2,4	7,2	VB
NW	B 399	N-OU Düren, 1. BA	5,9	1,5	6,9	VB
NW	B 399	N-OU Düren, 3. BA	5,9	1,0	4,2	VB
NW	B 475	OU Lippetal/Hultrop	7,2	3,4	2,0	VB
NW	B 475	OU Beckum/Neubeckum	5,2	3,4	9,3	VB
NW	B 475	OU Lippetal/Oestinghausen	7,2	2,7	4,6	VB
NW	B 480	OU Olsberg	6,5	3,8	22,0	VB
NW	B 483	OU Schwelm, 1.BA	5,0	2,8	12,5	VB
NW	B 483	OU Schwelm, 2.BA	5,0	3,9	15,7	VB
NW	B 484	OU Overath	6,6	0,9	17,2	VB
RP	A 1	Lommersdorf – Adenau	7,2	4,0	36,5	VÖ

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lichkeit
RP	A 1	Adenau – Kelberg	7,2	10,0	148,7	VÖ
RP	A 60	AD Mainz – AS Mainz/Finthen	5,2	2,0	48,6	VB
RP	A 60	AS Mainz/Finthen – AK Mainz/Süd	5,2	4,3	57,8	VB
RP	A 65	Kandel/Wörth – Neulauterburg (Bgr. D/F)	5,0	11,4	80,0	WÖ*
RP	B 10	Queichhambach – Landau (A 65)	6,7	10,9	58,8	WB*
RP	B 10	Wörth – Karlsruhe (2. Rheinbrücke)	5,9	6,4	77,7	VÖ
RP	B 47	Verlegung bei Worms	5,1	2,3	21,9	VB
RP	B 54	Lgr. HE/RP (L 319) – Freindiez (OU Limburg)	5,9	2,3	7,1	WB*
RP	B 54	OU Flacht – Niederneisen	5,9	3,0	11,0	VB
RP	B 54n	Lgr. HE/RP (L 319) – B 54	5,9	1,4	4,0	WB*
RP	B 62	OU Mudersbach	6,4	5,2	19,0	VB
RP	B 256	OU Straßenhäuser	6,4	3,0	10,2	VB
RP	B 257	OU Wolsfeld	5,6	2,9	7,6	VB
RP	B 266	Ahrquerung, 1. BA	6,3	1,6	9,9	VB
RP	B 266	Ahrquerung, 2. BA	6,3	1,6	5,1	WB*
SL	A 1	Verbindung A 1 – A 623 nördl. Saarbrücken (natur- vertr. Variante)	5,2	3,5	28,0	VÖ
SL	A 1	A 623 – B 268 und Westspange Saarbrücken	5,2	1,6	27,9	VÖ
SL	B 41	A 62 – Wolfersweiler	6,9	2,6	5,9	VB
SL	B 269	Bgr. F/D – Lisdorf (A 620)	5,1	9,0	42,1	VB
SL	B 269	Verlegung bei Lebach	7,1	4,0	10,0	VB
SN	B 6	OU Dresden-Cossebaude	5,7	4,2	32,6	VB
SN	B 6	Verlegung in Machern	5,5	2,2	10,2	VB
SN	B 96	OU Hoyerswerda	6,0	6,6	8,8	VB
SN	B 96	Westtangente Bautzen	5,5	3,8	20,5	WB*
SN	B 98	OU Bischofswerda	5,9	6,8	15,2	VB
SN	B 98	T-OU Großenhain 2. BA	5,0	4,9	10,5	VB
SN	B 98	OU Schönfeld	5,0	2,1	3,0	VB
SN	B 101	OU Lauter	6,7	3,5	15,7	VB
SN	B 101	OU Markersbach	6,6	1,7	11,0	VB
SN	B 169	OU Riesa 2. BA	5,4	4,0	13,2	VB
SN	B 169	OU Riesa 3. BA	5,4	8,0	22,3	VB
SN	B 169	Riesa – Salbitz	6,6	8,0	35,5	VB
SN	B 169	Salbitz -Döbeln (A 14)	6,6	8,4	28,7	WB*
SN	B 169	OU Lichtensee	5,2	2,8	3,3	VB
SN	B 173	OU Mülsen	6,2	3,5	15,3	VB
SN	B 173	OU Bernsdorf	6,2	1,7	5,8	VB
SN	B 173	T-OU Reichenbach	6,9	0,8	1,8	VB
SN	B 173	OU Oberlungwitz/Mittelbach	6,2	9,6	27,6	VB

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lichkeit
ST	B 2	/B 100 OU Eutzsch	6,8	3,2	5,1	VB
ST	B 6n	OU Bernburg	7,1	8,4	27,9	VB
ST	B 81	Egeln/N – B 246a	5,3	5,2	10,0	VB
ST	B 81	B 246a – Langenweddingen	5,3	2,5	7,3	VB
ST	B 86	NO-OU Riestedt	6,5	1,9	5,2	VB
ST	B 86	OU Annarode-Siebigeroode-Mansfeld	6,5	9,6	22,0	VB
ST	B 100	OU Brehna, 2. BA	5,4	2,6	10,1	VB
ST	B 107	OU Oranienbaum	7,1	4,4	5,7	VB
ST	B 176	OU Weißenfels/N	7,8	2,3	2,6	VB
ST	B 180	/B 242 OU Hettstedt – Mansfeld – Klostermannsfeld	6,5	13,8	46,9	VB
ST	B 180	S-OU Aschersleben – Quenstedt	6,5	8,2	14,5	VB
ST	B 188	OU Klosterneuendorf – Jävenitz – Hottendorf	6,3	6,2	11,4	VB
ST	B 188	OU Uchtspringe – Staats – Vinzelberg	6,3	10,9	15,3	VB
ST	B 188	OU Miesterhorst	6,3	5,0	7,5	VÖ
ST	B 188	OU Oebisfelde	6,3	9,5	19,4	VB
SH	B 104	OU Schlutup, 2. BA	6,4	2,0	6,2	VB
SH	B 431	Verlegung in Wedel	5,9	2,2	7,5	VB
TH	B 88	Bücheloh – Gehren	7,3	5,0	18,2	VB
TH	B 88	Gehren – Pennewitz Jesuborn	7,3	3,7	9,3	VB
TH	B 88	OU Kahla	7,4	1,3	12,2	VB
TH	B 88	OU Großbeutersdorf	7,4	1,5	3,9	VB
TH	B 88	OU Rothenstein	7,4	2,5	12,9	VB
TH	B 88	OU Zeutsch	7,4	1,3	3,2	VB
TH	B 88	OU Uhlstädt	7,4	1,7	7,2	VB
TH	B 88	Ohrdruf – Spange B 247/B 88 (2.BA)	6,2	1,3	2,6	VB
TH	B 88	Spange B 247/B 88 bei Nauendorf (3.BA)	6,2	2,0	5,7	VB
TH	B 89	OU Hildburghausen	6,9	7,4	10,0	VB
TH	B 90n	OU Kleinliebringen	5,8	4,9	6,2	VÖ
TH	B 90n	OU Geilsdorf	5,8	1,6	3,3	VÖ
TH	B 90n	OU Hammersfeld	5,8	0,7	0,9	VÖ
TH	B 90n	OU Griesheim	5,8	3,5	8,3	VÖ
TH	B 247	A 4 s OU Schwabhausen (n A 4)	6,1	3,4	7,0	VB
TH	B 247	OU Höngeda	6,7	4,5	10,7	VB
TH	B 247	Ammern – B 249 (OU Mühlhausen)	6,7	6,1	10,9	VB
TH	B 247	B 249 – Höngeda (OU Mühlhausen)	6,7	3,2	7,9	VB
TH	B 247	OU Großengottern	5,1	3,4	7,1	VB
TH	B 249	OU Mühlhausen (B 247 – L 1016)	5,0	3,4	3,5	VB
TH	B 281	OU Neuhaus a. R.	5,1	4,0	8,9	VB
TH	B 281	W-OU Saalfeld	7,4	4,2	8,0	VB
TH	B 281	OU Mittelpölnitz	7,3	1,5	2,7	VB

Vorhaben mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von größer als drei und kleiner als fünf:

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lichkeit
BW	A 5	AS Appenweier – AS Offenburg	3,7	8,2	28,8	VB
BW	A 6	AK Weinsberg – AS Kupferzell	4,9	30,9	116,2	VB
BW	A 98	Rheinfeld/Karsau – Bad Säckingen	3,8	10,5	88,9	VÖ
BW	A 98	Bad Säckingen – Murg	3,8	6,0	87,5	VÖ
BW	A 98	Hauenstein -Tiengen	3,8	14,7	165,1	VÖ
BW	B 3	OU Rastatt-Süd	3,2	5,5	27,6	WB*
BW	B 10	OU Luizhausen	4,9	2,6	4,7	VB
BW	B 14	OU Spaichingen	4,7	7,6	20,6	WB*
BW	B 19	OU Gaildorf (sö-Abschnitt)	4,3	2,0	9,2	VB
BW	B 27	Tübingen – Bläsibad (langer Schindhaubasistunnel)	4,3	3,5	133,0	VB
BW	B 27	Nehren – Bodelshausen	3,1	6,9	42,1	VB
BW	B 27	OU Zollhaus	3,4	1,0	7,6	VB
BW	B 27	OU Randen	3,4	1,5	2,3	VB
BW	B 27	Balingen/S – Dotternhausen	3,0	6,0	21,8	WB*
BW	B 27	OU Schömberg	3,0	3,8	19,0	WB*
BW	B 27	OU Offenau	3,9	3,8	20,2	WB*
BW	B 27	Donaueschingen – Hüfingen	3,4	5,4	14,1	VB
BW	B 27	OU Behla	3,4	1,9	3,6	VB
BW	B 30	Baindt (Egelsee) – Ravensburg/Eschach	3,9	5,6	44,4	VB
BW	B 30	Ravensburg/Eschach – Friedrichshafen (B 31)	3,9	11,0	47,1	VB
BW	B 31	Friedrichshafen/Waggersh. – Friedrichshafen/B 30 (alt)	3,8	2,5	26,4	VB
BW	B 32	OU Horb	3,6	0,8	12,0	VÖ
BW	B 34	OU Grenzach	3,9	2,8	10,7	VB
BW	B 34	OU Wyhlen	3,9	4,5	9,8	VB
BW	B 35	OU Bruchsal	3,5	4,0	35,4	WB*
BW	B 294	OU Bauschlott	3,1	2,8	11,7	VB
BW	B 294	OU Elzach	4,9	2,8	7,2	VB
BW	B 294	OU Winden	4,6	4,9	27,1	VB
BW	B 294	OU Loßburg	3,7	5,0	17,9	VB
BW	B 312	OU Ringschnait	3,4	2,6	4,8	VÖ
BW	B 312	OU Edenbachen	3,4	2,0	7,3	VÖ
BW	B 312	OU Ochsenhausen	3,4	7,6	17,9	VÖ
BW	B 462	OU Dunningen	4,5	6,3	18,0	VB
BW	B 463	Westtangente Pforzheim, 2. BA (W-OU)	4,2	2,5	47,2	WB*
BW	B 523	Villingen – Schwenningen, 2. BA	3,3	6,0	16,1	WB*
BY	A 3	AK Regensburg – AS Neutraubling	4,1	12,0	62,8	WB*
BY	A 9	AD Holledau – AK Neufahrn	4,7	33,0	149,8	WB*
BY	B 2	OU Röttenbach	4,3	4,3	10,2	VB

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lichkeit
BY	B 2	OU Dettenheim	4,0	3,5	7,0	VB
BY	B 2	OU Eschenau	4,2	2,1	7,2	VB
BY	B 2	OU Zedtwitz	3,7	2,3	3,3	VB
BY	B 2	Kiliansdorf – Roth	4,3	2,1	5,3	VB
BY	B 2	OU Untersteinbach	4,3	2,6	9,0	VB
BY	B 2	OU Wernsbach	4,3	4,6	12,3	VB
BY	B 2	Eschenlohe – Farchant/N	4,2	9,0	186,3	WB*
BY	B 2	OU O Garmisch-Partenkirchen (mit Wank-Tunnel)	3,5	5,8	69,5	WB*
BY	B 4	Coburg (Weichengereuth)	3,7	1,3	10,8	VB
BY	B 11	Verlegung bei Schweinhütt	4,9	2,5	5,1	VB
BY	B 13	OU Merkendorf	3,3	2,3	3,0	VB
BY	B 13	OU Lehrberg – Unterheßbach	4,0	4,5	11,0	VB
BY	B 15n	Neufahrn – Ergoldsbach	3,2	7,2	50,1	VB
BY	B 15n	Ergoldsbach – Essenbach	3,2	7,2	88,3	VB
BY	B 15n	Essenbach – Geissenhausen	3,2	12,4	98,0	WÖ*
BY	B 16	OU Tapfheim	4,7	7,2	12,1	VB
BY	B 19	OU Giebelstadt – Euerhausen	3,0	8,9	11,7	VB
BY	B 19	Herzmanns – Heuberg	4,9	3,7	25,7	VB
BY	B 19	Heuberg – Immenstadt	4,9	5,2	33,4	VB
BY	B 23	OU Saulgrub	4,6	2,7	10,1	VB
BY	B 23	OU Oberau	4,7	1,4	8,1	VB
BY	B 23	W-OU Garmisch-Partenkirchen (mit Kramer-Tunnel)	3,5	5,2	68,2	VB
BY	B 25	OU Dinkelsbühl	3,3	1,2	9,2	VB
BY	B 25	OU Wallerstein/Ehringen	3,3	3,6	7,5	VB
BY	B 25	OU Greiselbach	3,3	3,6	4,4	VB
BY	B 85	OU Pressig	4,4	3,9	9,0	VB
BY	B 85	Altenkreith – Untertraubenbach	3,2	8,4	39,3	VB
BY	B 85	Untertraubenbach – Cham	3,2	10,3	27,0	VB
BY	B 173	Lichtenfels – Zettlitz, 2. BA	3,6	1,8	19,4	VB
BY	B 173	OU Zettlitz – Oberlangenstadt	3,6	4,3	16,3	WB*
BY	B 173	OU Oberlangenstadt – Küps	3,6	5,3	35,5	WB*
BY	B 173	Johannisthal – Kronach	3,6	2,6	12,9	VB
BY	B 173	OU Zeyern	4,5	1,8	3,1	VB
BY	B 279	OU Reckendorf und Baunach	3,3	7,9	14,3	VÖ
BY	B 289	OU Kulmbach/O – Untersteinach	4,6	5,2	34,8	VB
BY	B 289	OU Mainroth	3,9	2,0	7,0	VB
BY	B 289	OU Rothwind – Fassoldshof	3,9	1,9	3,8	VB
BY	B 299	OU Garching a.d.Alz	4,2	10,2	14,3	WB*
BY	B 299	OU Neumarkt/St. Veit	3,2	5,0	12,7	VB
BY	B 299	OU Neuhausen	3,0	3,8	6,7	WB*

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lichkeit
BY	B 299	OU Weihmichl	3,0	4,5	8,2	WB*
BY	B 300	OU Weichenried	3,0	4,3	7,4	VB
BY	B 301	N-OU Freising	4,6	5,2	12,7	VB
BY	B 303	OU Stadtsteinach	4,6	6,0	11,9	VB
BY	B 303	OU Untersteinach	4,6	2,6	4,1	VB
BY	B 304	OU Traunstein, 2. BA	4,2	4,3	31,0	VB
BY	B 304	OU Altenmarkt (mit Aubertunnel)	4,2	8,1	19,4	VB
BY	B 304	OU Nunhausen/Matzing	4,2	6,1	10,0	WB*
BY	B 470	W-OU Forchheim	4,1	3,3	9,1	VB
BY	B 470	O-OU Forchheim	4,5	9,1	21,3	WÖ*
BY	B 472	OU Hohenpeißenberg	3,9	5,2	21,6	VB
BY	B 472	OU Bertoldshofen	4,8	1,9	10,0	VB
BY	B 472	N-OU Bad Tölz	3,4	2,4	8,5	VB
BY	B 533	OU Auerbach	3,6	2,1	8,9	VB
BY	B 533	OU Schwarzach (Hengersberg)	3,6	5,0	12,4	VB
BY	B 999	OU Rödental	4,5	5,3	22,5	VÖ
BE	A 100	AD Neukölln – AS Am Treptower Park (B 96 a)	3,1	3,2	312,6	VB
BE	A 100	AS Treptow. Park (B 96a) – AS Frankf. Allee (B 1/B 5)	3,1	3,1	286,3	WB*
BE	B 158	OU Ahrensfelde (Kosten in BB)	3,7	0,0	0,0	VB
BB	A 14	Lgr. ST/BB – Lgr. BB/MV	3,0	30,0	104,2	VÖ
BB	A 24	AS Neuruppin – AS Neuruppin/S	4,7	5,9	15,4	VB
BB	A 24	AS Neuruppin/S – AD Havelland	4,7	24,4	94,6	VB
BB	B 1	Potsdam/Werder – A 10	4,1	9,3	18,6	WÖ*
BB	B 87	OU Biebersdorf	4,6	2,1	5,7	VB
BB	B 87	OU Mittweide	4,6	1,8	3,4	VB
BB	B 87	OU Trebatsch/Sabrodt	4,6	2,2	6,2	VB
BB	B 87	OU Ranzig	4,6	2,8	5,2	VB
BB	B 87	OU Leibchel	4,6	1,0	2,2	VB
BB	B 87	OU Löhsten	3,7	1,2	2,0	VB
BB	B 87	OU Kolochau	3,7	1,4	2,5	VB
BB	B 87	OU Schlieben	3,7	3,5	4,2	VB
BB	B 87	OU Hohenbucko	3,7	3,1	4,1	VB
BB	B 87	OU Naundorf	3,7	1,0	1,8	VB
BB	B 87	OU Herzberg	3,7	9,6	19,7	VÖ
BB	B 87	OU Wüstermarke	3,7	1,2	1,3	VÖ
BB	B 87	OU Langengrassau	3,7	2,8	4,3	VÖ
BB	B 87	OU Lübben	4,6	10,1	20,2	VÖ
BB	B 96	OU Fürstenberg	4,0	10,2	19,5	VB
BB	B 96	OU Gransee/Altlüdersdorf	4,0	10,5	19,5	VÖ
BB	B 96	OU Löwenberg/Teschendorf (n B 167)	4,0	2,7	8,4	VÖ

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lichkeit
BB	B 96	OU Löwenberg/Teschendorf (s B 167)	4,0	12,4	43,1	VÖ
BB	B 96n	OU Ruhland	3,8	0,9	4,5	VB
BB	B 96n	OU Schwarzbach	3,8	4,0	4,4	VB
BB	B 96n	OU Hosena	3,8	4,1	6,3	VB
BB	B 97	OU Cottbus (A 15 – B 97 S)	3,2	3,1	14,9	VB
BB	B 97	OU Spremberg/Schwarze Pumpe	4,4	12,5	25,6	VB
BB	B 101	OU Elsterwerda	4,4	6,5	9,6	VÖ
BB	B 101	OU Wiederau	3,1	2,0	2,5	VB
BB	B 101	OU Langennaundorf	3,3	1,7	3,2	VB
BB	B 109	OU Templin	3,6	6,0	7,1	VÖ
BB	B 115	OU Döbern	3,6	4,2	5,1	VÖ
BB	B 158	OU Ahrensfelde (BE+BB-Anteil)	3,7	6,0	36,9	VB
BB	B 158n	SO-OU Freienwalde	3,6	4,0	10,8	VB
BB	B 166	OU Passow	3,7	5,3	10,1	VB
BB	B 167	OU Bückwitz	4,8	1,0	1,7	VB
BB	B 167	OU Metzelthin	4,8	2,0	2,4	VB
BB	B 167	OU Ganzer	4,8	1,5	1,6	VB
BB	B 167	OU Kerzlin/Wildberg	4,8	5,4	6,7	VB
BB	B 167	OU Dabergotz	4,8	2,9	5,0	VB
BB	B 167	OU Neuruppin	4,2	8,0	12,9	VB
BB	B 167	OU Altruppin	4,2	5,0	7,8	VB
BB	B 167	OU Wulkow	4,2	1,1	1,8	VB
BB	B 167	OU Herzberg	4,2	2,2	3,9	VB
BB	B 167	OU Grieben	4,2	3,0	4,6	VB
BB	B 167	OU Löwenberg/Neulöwenberg	4,4	5,0	6,1	VB
BB	B 167	OU Finowfurt/Eberswalde (B 198 – A 11)	3,4	2,3	5,4	VB
BB	B 167n	OU Bad Freienwalde	4,4	6,4	8,2	VÖ
BB	B 169	OU Schwarzheide/O	3,7	2,0	4,1	VB
BB	B 169	OU Plessa	3,7	7,3	9,1	VÖ
BB	B 169	OU Elsterwerda	3,7	6,6	8,8	VÖ
BB	B 169	OU Gröditz (Lgr. SN/BB – B 101)	3,6	1,0	1,7	VÖ
BB	B 179	OU Königs Wusterhausen	3,9	3,6	5,7	VB
BB	B 183	OU Marxdorf	3,7	1,2	2,2	VB
BB	B 183	OU Lausitz	3,7	2,2	3,9	VB
BB	B 183	OU Bad Liebenwerda	3,7	4,9	13,6	VÖ
BB	B 189	OU Kuhbier	3,0	1,6	1,9	VB
BB	B 189	OU Groß-Pankow	3,0	1,9	3,2	VÖ
BB	B 189	OU Retzin	3,0	1,5	1,3	VÖ
BB	B 189n	OU Chemnitz	3,0	2,4	3,9	VB
BB	B 189n	OU Heiligengrabe	3,0	2,9	3,8	VB



Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lichkeit
BB	B 189n	OU Babitz	3,0	1,8	2,8	VB
BB	B 189n	OU Wittstock/Dosse	3,0	6,0	8,3	VÖ
BB	B 189n	OU Pritzwalk (B 103 – B 189n)	3,0	3,1	6,6	VB
BB	B 189n	Netzer Ergänzung L 15 – Lgr. BB/MV (Kosten + 2,5 aus 903)	3,0	8,0	12,6	VÖ
BB	B 190n	OU Breddin	4,8	2,2	4,2	VB
BB	B 190n	OU Stüdenitz	4,8	2,5	3,0	VB
BB	B 190n	Netzer Ergänzung Zernitz – B 102	4,8	9,0	18,6	VB
BB	B 246	OU Schneeberg/Beeskow	3,3	4,5	5,1	VB
BB	B 246	OU Bornow	3,9	1,2	1,6	VB
HH	A 7	n HH/Waltershofs Elbtunnel – A 26	3,5	3,9	110,0	VB
HE	A 5	AD A 5/A 49 – AD Reiskirchen	3,9	23,0	98,0	WB*
HE	A 49	Bischhausen – Stadtallendorf (B 454)	3,9	17,9	173,0	VÖ
HE	A 49	Stadtallendorf (B 454) – A 5	3,9	17,0	161,4	VÖ
HE	A 643	AK Wiesbaden/Schierstein – Rheinbrücke Schierstein	4,0	2,2	47,5	WB*
HE	A 661	AK Bad Homburg – AS Frankfurt/Eckenheim	3,0	6,5	22,3	VB
HE	B 26	/B 42 NO-OU Darmstadt	3,6	2,4	35,8	VB
HE	B 27	OU Neu-Eichenberg/Hebenshausen	3,2	1,2	3,4	VB
HE	B 37	OU Neckarsteinach	4,4	2,8	34,3	WB*
HE	B 47	Rheinbrücke Worms – OU Rosengarten (einschl.)	4,4	3,0	15,3	VB
HE	B 47	OU Rosengarten – Bürstadt (B 44)	4,4	2,0	4,1	VB
HE	B 49	OU Reiskirchen und Reiskirchen/Lindenstruth	4,0	4,8	10,7	VB
HE	B 62	OU Dautphetal/ Buchenau	4,5	2,5	8,1	VÖ
HE	B 62	OU Lahntal/ Sterzhäuser	4,5	3,1	9,0	VÖ
HE	B 62	OU Lahntal/Goßfelden	4,5	1,5	4,3	VÖ
HE	B 62	OU Biedenkopf/ Eckelshäuser	4,5	3,1	10,1	VÖ
HE	B 83	OU Bad Karlshafen	3,9	4,4	17,6	VB
HE	B 83	OU Hofgeismar	3,9	3,4	11,2	VB
HE	B 83	OU Rotenburg/Lispenshausen	3,3	2,6	12,6	VB
HE	B 84	OU Hünfeld	3,4	2,6	4,8	VÖ
HE	B 87n	Fulda – Meiningen	3,8	28,3	55,4	VÖ
HE	B 252	OU Burgwald/ Ernsthäuser	4,5	5,0	15,4	VÖ
HE	B 252	OU Burgwald/Bottendorf	4,5	3,0	7,0	VÖ
HE	B 252	OU Münchh., Simtsh., Todenh., Wetter, Nd-Wetter	4,5	15,0	64,4	VÖ
HE	B 252	/B 62 OU Lahntal/Göttingen	4,5	3,7	10,7	VÖ
HE	B 254	OU Wartenberg/Angersbach	3,8	3,5	14,8	VB
HE	B 254	OU Wartenberg/Landenshausen	3,8	4,6	16,4	VB
HE	B 254	OU Lauterbach/Maar und Lauterbach	4,9	4,0	12,8	VÖ
HE	B 275	OU Idstein/Eschenhahn	4,2	3,2	10,4	VB
HE	B 277	OU Haiger	4,0	2,7	11,9	VB

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten- Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lichkeit
HE	B 455	OU Friedberg/Dorheim	4,9	2,2	10,1	VB
HE	B 456	/B275 OU Usingen	3,7	6,5	27,9	VB
HE	B 486	OU Mörfelden	3,1	5,1	13,3	VB
HE	B 519	OU Flörsheim, OU Wicker, OU Weilbach	4,6	10,1	30,6	VB
HE	B 521	OU Altstadt	4,0	2,1	6,8	VB
MV	A 14	Schwerin (A 24) – Lgr. MV/BB	3,0	14,9	56,5	VÖ
MV	B 5	S-OU Ludwigslust	3,0	3,1	6,1	VB
MV	B 104	OU Güstrow	4,0	11,5	36,0	VB
MV	B 105	OU Bad Doberan	3,8	7,4	19,9	VB
MV	B 110	OU Dargun	3,8	3,4	10,8	VB
MV	B 111	OU Wolgast	4,0	5,6	39,0	VÖ
MV	B 191	/B 321 OU Parchim	4,2	10,6	32,2	VB
MV	B 194	OU Loitz	3,5	4,7	13,5	VB
MV	B 196	OU Bergen	4,0	7,5	17,9	VB
MV	B 198	W-OU Mirow	3,0	3,9	10,3	VB
MV	B 198	S-OU Mirow	3,0	4,1	6,6	VÖ
MV	B 198	/B 189 OU Mirow – Lgr. MV/BB	3,0	2,4	2,9	VB
MV	B 321	OU Bandenitz	3,9	2,2	6,6	VB
MV	B 321	OU Warsow	3,9	2,2	6,4	VB
NI	A 1	AD Buchholz – AS Rade	4,7	6,0	18,7	VB
NI	A 1	w AS Rade – ö AS Heidenau	4,7	18,2	51,5	VB
NI	A 1	AS Heidenau – ö AS Sittensen – w AS Sittensen	4,7	9,5	32,4	VB
NI	A 1	AS Sittensen – AS Bockel	4,7	9,8	32,1	VB
NI	A 1	AS Bockel – AS Stuckenborstel	4,7	10,5	31,0	VB
NI	A 1	AS Stuckenborstel – AS Oyten	4,7	14,8	50,1	VB
NI	A 1	AS Oyten – Bremer Kreuz	4,7	6,0	11,0	VB
NI	A 1	AS Lohne/Dinklage – AS Neuenkirchen/Vörden	4,0	19,0	62,2	VB
NI	A 1	AS Neuenkirchen/Vörden – AS Bramsche	4,0	11,5	37,6	VB
NI	A 1	AS Bramsche – AS Osnabrück/N	4,0	8,4	48,8	VB
NI	A 7	AD Salzgitter – AS Seesen	3,8	23,6	119,8	VB
NI	A 7	AS Seesen – AS Nörten-Hardenberg	3,8	30,0	149,4	VB
NI	A 7	AS Nörten-Hardenberg – AD Göttingen/N	3,8	7,2	28,4	VB
NI	A 7	AD Göttingen/N – AS Göttingen	3,8	11,4	59,2	VB
NI	A 33	Osnabrück/N (A 1) – Osnabrück/Belm N	4,4	9,3	60,1	VÖ
NI	A 33	Osnabrück/Belm N – Osnabrück/Belm S	4,4	0,6	3,6	VB
NI	A 33	Osnabrück/Belm S – Osnabrück/Schinkel	4,4	1,5	8,5	VB
NI	A 39	Wolfsburg (B 188) – Lüneburg (1. BA Uelzen- Lüneburg)	3,0	30,0	200,0	VÖ
NI	A 39	Wolfsburg (B 188) – Lüneburg (2. BA Uelzen-Wolfsburg)	3,0	50,0	237,0	VÖ

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lichkeit
NI	B 1	Coppenbrügge – Marienau	4,2	5,0	12,9	VB
NI	B 1	OU Mehle ( w Mehle – w Elze)	4,2	3,2	8,0	VB
NI	B 3	OU Arnum	3,9	4,8	18,2	VB
NI	B 3	OU Westerfeld	3,9	3,8	25,0	VB
NI	B 61	OU Barenburg	3,1	2,2	5,2	VB
NI	B 64	OU Negenborn	4,3	2,6	7,9	VB
NI	B 68	OU Essen	3,2	3,5	8,8	VB
NI	B 74	N-OU Bremervörde (Teilstück A 22)	4,0	13,0	36,9	VB
NI	B 190n	A 39 – Lgr. NI/ST	3,0	1,0	2,0	VB
NI	B 209	OU Lauenburg (mit Elbequerung)	4,3	0,6	12,6	WÖ*
NI	B 210	Verlegung s Emden	4,7	1,3	11,8	VB
NI	B 213	Verlegung nö Querspange Nordhorn	4,9	1,9	4,4	VB
NI	B 247	OU Duderstadt	4,3	11,5	42,9	VB
NI	B 403	N-OU Nordhorn	4,9	6,5	18,3	VB
NW	A 1	AK Lotte/Osnabrück – AS Lengerich/Tecklenburg	4,0	11,1	33,7	VB
NW	A 1	AS Lengerich/Tecklenburg – DEK-Brücke	4,0	11,6	23,2	VB
NW	A 1	DEK Brücke – AS Münster/N	4,0	16,4	38,2	VB
NW	A 1	AS Ascheberg – AS Hamm-Bockum/Werne	4,7	12,5	61,2	WB*
NW	A 1	AS Hamm-Bockum/Werne – AK Kamen	4,7	13,3	67,1	VB
NW	A 43	AK Bochum – AK Bochum/Witten	4,9	4,2	33,2	VB
NW	A 43	AK Recklinghausen/Herten – AK Recklinghausen	4,9	2,8	31,4	VB
NW	A 43	AK Recklinghausen – AK Herne	4,9	5,0	56,5	VB
NW	A 43	AK Herne – AK Bochum	4,9	8,0	89,5	VB
NW	A 45	AK Dortmund/W – AK Dortmund/Witten	3,7	5,0	37,2	VB
NW	A 45	AK Dortmund/Witten – AK Westhofen	3,7	9,9	33,5	VB
NW	A 52	AK Neersen – AK Mönchengladbach	4,7	8,5	57,1	VB
NW	A 61	AK Mönchengladbach – AK Wanlo	4,5	13,3	111,0	WB*
NW	A 61	AK Wanlow – AS Jackerath	3,8	8,2	0,0	VB
NW	B 1	OU Blomberg/Istrup	4,1	2,6	10,5	VB
NW	B 1	OU Salzkotten	4,5	6,0	16,3	VB
NW	B 1	OU Blomberg/Herrentrup	4,1	2,5	6,9	VB
NW	B 7	Bestwig/Nuttlar (A 46) – Brilon (B 480a)	4,8	11,7	55,4	VB
NW	B 8	OU Hennef/Uckerath	3,9	3,5	7,9	VB
NW	B 51	Münster/Handorf – Münster	4,8	1,8	6,7	VB
NW	B 51	OU Münster – Lütkenbecker Weg, 3.BA	4,8	2,7	20,5	VB
NW	B 51	Bergisch Born	4,1	2,6	8,9	VB
NW	B 54	OU Ochtrup – OU Steinfurt	4,2	5,2	16,4	VB
NW	B 55	W-OU Erwitte	4,9	7,4	44,9	VB
NW	B 55	OU Warstein	4,0	3,8	30,6	VB
NW	B 55	OU Eslohe	4,0	3,0	12,0	VB

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lichkeit
NW	B 56	N-OU Much	4,7	1,7	3,1	VB
NW	B 56	OU Swisttal/Miel (mit AS A 61)	4,4	2,6	6,0	VB
NW	B 56	O-OU Düren (N)	4,0	2,6	13,0	VB
NW	B 56	O-OU Düren (S)	4,0	4,3	7,3	VB
NW	B 56	OU Euskirchen/Kuchenheim und OU Ludendorf/Essig	3,8	9,2	16,9	VB
NW	B 56	OU Soller	4,0	2,6	3,5	VB
NW	B 57	N-OU Baesweiler	4,2	4,1	3,9	VB
NW	B 57	S-OU Baesweiler	4,2	2,8	3,7	VB
NW	B 57	OU Alsdorf (ö der Halde)	4,2	3,4	3,9	VB
NW	B 58	OU Beckum	3,1	3,8	11,7	VB
NW	B 58	OU Ahlen	3,9	9,3	20,4	VB
NW	B 58	OU Geldern	4,6	7,3	16,6	WB*
NW	B 59	OU Rommerskirchen und OU Sinsteden	4,3	7,9	26,2	VB
NW	B 62	OU Bad Laasphe	4,5	5,9	45,0	VB
NW	B 62	Hilchenbach/Grund – Altenteich mit OU Lützel	4,5	4,9	14,8	VÖ
NW	B 62	OU Erndtebrück und OU Schameder	4,5	9,2	52,6	VÖ
NW	B 64	Brakel/Hembsen – Höxter	4,5	12,8	39,9	VB
NW	B 65	OU Minden	4,9	4,7	16,2	VB
NW	B 66	Blomberg/Großenmarpe – Barntrup	3,9	4,2	8,8	VB
NW	B 66	OU Barntrup	4,1	6,6	20,4	VB
NW	B 67	Rhede – Borken	4,7	9,7	27,7	VB
NW	B 67	Kervenheim (A 57 – L 77) (O-OU Uedem Südabschnitt)	4,7	2,3	8,2	VB
NW	B 67	Uedem (L 77 – L 174) (O-OU Uedem Nordabschnitt)	4,7	6,7	17,7	VB
NW	B 70	OU Wettringen, 2. BA	4,3	7,8	14,5	VB
NW	B 83	Höxter/Godelheim – Beverungen/Wehrden	4,5	2,6	7,4	VB
NW	B 83	OU Beverungen und Lauenförde	3,9	6,2	23,3	VB
NW	B 83	OU Bad Karlshafen – Lgr. HE/NW	3,9	1,2	0,0	VB
NW	B 220	OU Kleve-Kellen – B 57	3,9	2,7	7,3	VB
NW	B 221	OU Unterbruch	3,7	4,8	17,5	VB
NW	B 221	OU Wassenberg	3,7	5,5	13,8	VB
NW	B 221	OU Wildenrath	3,7	1,8	3,9	VB
NW	B 221	OU Arsbeck	3,8	4,1	8,1	VB
NW	B 227	Gelsenkirchen (B 227 ) – Essen (A 40 )	4,7	3,1	7,6	VB
NW	B 229	S-OU Remscheid/Lennep	3,9	2,1	19,5	VB
NW	B 229	OU Arnsberg/Müschede	3,9	3,0	8,3	VB
NW	B 229	OU Neuenrade	3,9	3,3	14,7	VB
NW	B 229	OU Lüdenscheid/Brügge	3,9	3,4	31,3	WB*
NW	B 237	Bergisch Born – Hückeswagen	4,1	3,5	9,9	VB
NW	B 237	OU Hückeswagen	4,1	4,0	12,7	VB
NW	B 237	OU Wipperfürth	4,1	0,5	2,5	VB

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lichkeit
NW	B 237	OU Kierspe	3,1	4,0	15,8	VB
NW	B 238	OU Kalletal/Hohenhausen	4,7	4,2	13,8	VB
NW	B 238	OU Kalletal/Langenholzhausen	4,7	3,0	8,3	VB
NW	B 256	OU Marienheide	4,8	2,1	5,9	VB
NW	B 264	OU Golzheim	4,0	1,6	2,7	VB
NW	B 265	Militärring (L 34) – OU Hürth/Hermülheim	4,5	2,3	8,1	VB
NW	B 265	OU Hürth/Hermülheim	4,5	3,4	17,7	VB
NW	B 265	OU Hürth/Hermülheim – OU Erftstadt/Liblar	4,5	5,6	17,5	VB
NW	B 266	OU Mechernich/Roggendorf	3,1	3,7	10,3	VB
NW	B 266	OU Kesternich	3,0	1,8	2,3	VB
NW	B 474	OU Datteln	4,5	3,3	14,0	VB
NW	B 475	OU Ennigerloh/Westkirchen	3,8	3,7	10,2	VB
NW	B 475	OU Saerbeck	3,1	4,0	11,2	VB
NW	B 477	O-OU Rommerskirchen	4,6	2,5	5,2	VB
NW	B 477	OU Butzheim/Frixheim	3,9	3,1	6,3	VB
NW	B 480	OU Brilon/Alme	4,8	7,4	45,2	WÖ*
NW	B 480	OU Bad Wünnenberg	4,8	6,8	26,7	VB
NW	B 481	OU Münster	4,8	3,6	30,1	VB
NW	B 508	T-OU Kreuztal	4,5	2,0	13,8	VB
NW	B 508	OU Kreuztal/Ferndorf	4,5	6,1	30,7	VB
NW	B 508	S-OU Hilchenbach	4,5	3,4	8,7	VÖ
NW	B 517	Krombach (A 4) – OU Kirchhudem/Welschen-Ennest	4,0	5,0	13,7	VB
NW	B 517	OU Welschen-Ennest	4,0	3,5	9,2	VB
NW	B 525	OU Nottuln	3,0	4,9	10,6	VB
NW	B 525	OU Nottuln/Darup	3,0	3,3	4,7	VB
RP	A 643	Rheinbrücke Schierstein – AD Mainz	4,0	4,2	20,5	WB*
RP	B 9	OU Nierstein	4,4	5,2	38,4	VÖ
RP	B 51	OU Konz-Könen	4,7	4,3	11,9	VB
RP	B 54	OU Rennerod	4,9	2,3	8,5	VB
RP	B 260	OU Dausenau	3,3	1,0	8,0	VB
RP	B 270	OU Olsbrücken	4,4	2,3	8,6	VB
RP	B 271	OU Kirchheim	4,4	3,5	14,4	VB
RP	B 271	OU Herxheim	4,4	3,4	9,2	VB
RP	B 271	OU Herxheim, Bad Dürkheim, Kallstadt, Ungstein	4,4	4,5	11,8	VB
RP	B 410	OU Dockweiler	3,4	3,7	8,2	WB*
RP	B 417	OU Diez (kleine Tunnellösung)	3,0	0,7	9,2	VB
RP	B 427	OU Bad Bergzabern	4,4	4,1	38,6	VB
SL	B 41	OU Ottweiler	3,8	1,8	23,6	VB
SL	B 51	OU Besseringen	3,9	3,7	23,2	VB

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lichkeit
SL	B 423	OU Schwarzenbach und Schwarzenacker	3,6	3,4	9,4	VB
SN	A 72	AD A 38/A 72 – AS Leipzig/Connewitz	4,0	7,7	43,6	WB*
SN	B 2	OU Bad Dübén, 1. BA	3,1	1,0	3,3	WB*
SN	B 2	OU Bad Dübén, 2. BA	3,1	2,5	10,7	WÖ*
SN	B 6	Muldebrücke Wurzen	4,4	1,2	13,5	VB
SN	B 6	OU Bennewitz	4,3	1,4	3,0	VB
SN	B 6n	Verlegung sw Torgau	3,7	12,5	24,6	WÖ*
SN	B 6n	OU Bad Dübén	3,7	3,6	5,7	WB*
SN	B 6n	OU Kossa/Görschlitze und Pressel mit Verlegung	3,7	4,5	4,7	WB*
SN	B 95	OU Thum	3,5	3,8	12,8	VB
SN	B 95	OU Ehrenfriedersdorf	3,5	4,7	11,6	VB
SN	B 96	Verlegung Eibau – B 178	4,0	4,1	15,2	WB*
SN	B 96n	Lgr. SN/BB – Hoyerswerda (künftig B 160)	3,5	16,7	30,2	VB
SN	B 98	OU Thiendorf	4,4	1,7	3,9	VB
SN	B 101	Verlegung in Aue (B 101 – B 169)	3,6	1,0	22,0	VB
SN	B 101	OU Freiberg/W	3,3	6,4	18,1	VB
SN	B 101	OU Freiberg – Brand-Erbisdorf	3,3	0,7	2,2	VB
SN	B 101	OU Annaberg-Buchholz	3,6	4,3	14,2	WB*
SN	B 101	OU Schlettau	3,6	2,1	9,2	WB*
SN	B 101	OU Brand-Erbisdorf	3,3	5,5	16,2	WB*
SN	B 107	OU Grimma	4,2	8,4	17,3	VB
SN	B 107	A 4 – Ebersdorf	3,5	4,3	31,0	VB
SN	B 107	Ebersdorf – Südverbund Chemnitz	3,5	6,8	40,2	VB
SN	B 115	OU Krauschwitz, 1. BA	3,5	4,0	14,0	VB
SN	B 115	OU Krauschwitz, 2. BA	3,5	2,0	6,8	VB
SN	B 160	Hoyerswerda – Weißwasser	3,5	21,0	35,4	VB
SN	B 169	OU Stützengrün/Hundshübel	3,6	3,0	8,9	VB
SN	B 169	OU Gröditz	3,6	8,2	20,5	VÖ
SN	B 173	OU Freiberg/O	3,3	5,6	25,2	VB
SN	B 175	OU Döbeln/Masten	4,4	1,8	7,4	VB
ST	A 14	Lgr. BB/ST – B 190n	3,0	12,0	70,0	VÖ
ST	A 14	B 190n – B 189	3,0	44,0	143,0	VÖ
ST	A 14	B 189 – A 2	3,0	40,0	210,0	VÖ
ST	B 1	/B 246 OU Burg	3,0	8,0	18,4	VB
ST	B 6n	OU Köthen	4,5	13,0	27,0	VB
ST	B 6n	A9/B 6n – B 184	3,7	2,7	5,3	WÖ*
ST	B 6n	B 184 – B 183	3,7	20,4	40,1	WÖ*
ST	B 6n	OU Schwemsaal	3,7	1,8	2,9	WÖ*
ST	B 71n	A 14 – Haldensleben	3,0	10,5	18,9	VB
ST	B 81	OU Kroppenstedt	4,9	4,6	5,4	VB

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lichkeit
ST	B 91	OU Theißen	3,8	4,3	15,3	VB
ST	B 91	OU Deuben	3,8	1,0	6,2	VB
ST	B 91	OU Naundorf	3,8	1,0	3,6	VB
ST	B 183	OU Bitterfeld	3,3	4,9	13,3	VB
ST	B 184	OU Gommern/Dannigkow	4,2	6,3	15,7	VB
ST	B 184	Roßlau – Dessau	3,3	2,8	10,0	VB
ST	B 184	OU Roßlau/Tornau	4,2	3,7	9,9	VB
ST	B 185	OU Hoym	3,1	3,9	5,7	VB
ST	B 185	OU Ballenstedt	3,1	4,4	6,2	VB
ST	B 187	OU Coswig	4,7	6,9	14,9	VÖ
ST	B 187	OU Griebo	4,7	4,4	7,6	VÖ
ST	B 187	N-OU Wittenberg	4,7	11,6	26,5	WB*
ST	B 189	OU Stendal	3,5	7,2	14,2	VB
ST	B 190n	Lgr. ST/NI – B 71 s Salzwedel	3,0	33,0	100,0	VB
ST	B 190n	B 71 s Salzwedel – A 14	3,0	34,0	100,0	VB
ST	B 190n	A 14 – Lgr. ST/BB	3,0	26,6	66,2	VB
ST	B 244	OU Wernigerode	4,6	3,4	52,0	WB*
ST	B 246	OU Oschersleben	3,0	6,0	7,4	WB*
ST	B 246	OU Wanzleben	3,0	2,4	3,8	WB*
SH	A 7	AD Bordesholm – AS Neumünster/S	4,7	14,9	26,8	VB
SH	A 7	AS Neumünster/S – AS Quickborn	4,7	34,2	50,7	VB
SH	A 7	AS Quickborn – Lgr. HH/SH	4,7	10,4	12,7	VB
SH	A 21	Kiel – Klein Barkau	4,5	8,0	43,5	VB
SH	A 21	Klein Barkau – Stolpe	4,5	12,0	47,8	VB
SH	B 5	OU Bredstedt	4,8	4,0	10,5	VB
SH	B 5	OU Breklum – Struckum	4,8	4,8	19,8	VB
SH	B 5	OU Hattstedt	4,8	3,5	14,5	VB
SH	B 199	OU Handewitt	4,1	6,9	9,1	VB
SH	B 202	OU Tating	4,3	3,8	4,1	VB
SH	B 208	OU Ratzeburg	4,1	3,3	10,2	VÖ
SH	B 209	OU Lauenburg/Elbe m. Elbebrücke (Abschnitt SH)	4,3	3,0	19,7	WB*
TH	B 2	Nordanbindung Gera	3,9	6,4	9,7	VB
TH	B 7	OU Tütteleben	4,9	2,0	4,6	VB
TH	B 19	OU Schwallungen	4,1	2,4	10,9	VB
TH	B 19	OU Wasungen	3,5	3,5	41,5	VB
TH	B 19	Talbrücke Zwick	4,1	2,7	15,2	VB
TH	B 19	OU Fambach	4,1	1,4	1,6	VB
TH	B 19	Wernshausen – Niederschmalkalden	4,1	4,0	1,6	VB
TH	B 19	OU Waldfisch	4,4	1,6	2,5	VB
TH	B 19	OU Gumpelstadt	4,4	2,2	3,4	VB

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lichkeit
TH	B 19	OU Witzelroda	4,4	2,4	3,3	VB
TH	B 84	OU Behringen	3,5	3,4	4,3	VÖ
TH	B 84	OU Reichenbach	3,5	2,1	2,8	VÖ
TH	B 87n	Fulda – Meiningen, Rhönquerung	3,8	8,6	65,2	VÖ
TH	B 87n	Fulda – Meiningen, OU Melkers/Walldorf	3,8	3,3	15,8	VÖ
TH	B 87n	Fulda – Meiningen, OU Dörrensolz	3,8	1,7	3,9	VÖ
TH	B 87n	Fulda – Meiningen, OU Stepfershausen	3,8	2,2	3,2	VÖ
TH	B 87n	Fulda – Meiningen, OU Herpf	3,8	1,2	1,8	VÖ
TH	B 87n	Fulda – Meiningen, OU Oberkatz	3,8	1,1	1,6	VÖ
TH	B 93	OU Gößnitz und OU Löhmingen	3,9	5,2	18,7	VB
TH	B 175	OU Frießnitz	3,9	3,2	3,8	VB
TH	B 175	OU Burkersdorf	3,9	2,1	2,7	VB
TH	B 175	OU Großebersdorf	3,9	1,6	2,3	VB
TH	B 176	OU Sömmerda	4,0	4,4	7,8	VB
TH	B 176	OU Kölleda, 1. BA	3,2	2,5	4,2	VB
TH	B 247	Gotha – A 4	4,9	1,9	4,7	VB
TH	B 247	OU Teistungen	4,3	5,3	10,9	VB
TH	B 247	OU Wintzingerode	4,3	4,0	8,1	VB
TH	B 247	OU Ferna	4,3	1,4	6,0	VB



Vorhaben mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von kleiner als drei:

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lich- keit
BW	A 6	AS Kupferzell – Crailsheim	1,5	32,4	105,0	WB*
BW	A 8	AS Mühlhausen – Hohenstadt	2,6	8,0	51,7	VB
BW	A 61	Lgr. RP/BW – AD Hockenheim	1,1	6,0	16,7	VB
BW	B 10	Verlegung in Enzweihingen	2,6	3,1	24,6	VB
BW	B 12	OU Isny (BW- + BY-Anteil)	2,7	4,9	28,2	VB
BW	B 19	OU Gaildorf (nö Abschnitt)	1,0	1,2	14,5	WB*
BW	B 28	Verlegung in Freudenstadt	1,4	3,5	78,8	VB
BW	B 28n	OU Schopfloch	2,3	3,1	10,7	VB
BW	B 28n	Grünmettstetten – L 355a	2,3	5,3	18,4	WB*
BW	B 29a	Aalen/Unterkochen	1,9	5,0	19,2	WB*
BW	B 31	Stadttunnel Freiburg	1,3	1,8	120,0	VB
BW	B 31	Stadttunnel Freiburg	1,3	1,8	100,0	WB*
BW	B 31	OU Falkensteig – Engenbach (1. Tunnelöhre)	1,6	2,8	43,0	WB*
BW	B 33	Allensbach/W – Konstanz (Landeplatz)	1,2	9,6	136,4	VB
BW	B 33	Konstanz (Landeplatz) – w Rheinbrücke	1,2	3,0	13,8	VB
BW	B 34	OU Oberlauchringen	2,8	3,4	15,6	WB*
BW	B 296	Kernstadtentlastung Calw	2,7	0,9	12,6	VB
BW	B 311	OU Neuhausen ob Eck	2,6	6,4	17,0	VB
BW	B 312	OU Uttenweiler	1,1	3,1	9,5	VB
BW	B 314	OU Grimmelshofen	2,7	1,5	17,1	VB
BW	B 462	Verlegung in Schwarzenberg	1,8	0,3	5,9	WB*
BW	B 462	OU Schramberg	2,5	4,5	50,0	WB*
BW	B 462	Verlegung in Baiersbronn	1,4	2,3	21,3	WB*
BW	B 465	OU Warthausen	2,6	1,9	10,2	VB
BY	A 94	Malching – Tutting	2,8	11,1	30,0	VB
BY	A 94	Tutting – Pocking (A 3)	2,8	13,7	73,2	VB
BY	A 99	AK München/N – AS Haar	2,8	18,0	44,0	VB
BY	B 2	Entlastungstunnel Starnberg	2,8	2,6	79,6	VB
BY	B 11	Deggendorf – Grafing	2,2	4,0	13,6	VB
BY	B 11	OU Ruhmannsfelden	2,5	3,9	8,4	VB
BY	B 11	OU Bayerisch Eisenstein	2,5	2,1	6,8	VB
BY	B 14	OU Sulzbach-Rosenberg	1,7	2,4	5,8	VÖ
BY	B 16	OU Schwenningen	2,9	2,6	6,0	VB
BY	B 19	Fischen (Entlastungstunnel)	2,5	1,6	8,9	VB
BY	B 20	OU Furth i.W.	2,3	4,3	40,8	VB
BY	B 26	Ebert-Brücke Aschaffenburg	1,5	0,6	10,9	VB
BY	B 85	Amberg – Amberg Ost (A 6)	2,2	7,9	20,2	WB*
BY	B 85	Amberg (A 6) – AS Schwandorf/N	2,2	14,7	35,4	WB*

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lich- keit
BY	B 85	AS Schwandorf – Wackersdorf	2,9	2,7	5,3	VB
BY	B 85	OU Neubäu	1,7	3,4	7,8	VB
BY	B 85	OU s Altenkreith	2,6	2,7	5,0	VB
BY	B 85	OU Neukirchen v.W.	1,4	5,4	19,5	VB
BY	B 85	OU Heinersreuth/Altenplos	2,4	7,5	23,0	WB*
BY	B 85	OU Gumpenreit	1,7	1,6	2,5	WÖ*
BY	B 279	Voccawind – Ermershausen	2,0	8,0	15,0	WB*
BY	B 299	OU Pressath, 2. BA	1,2	3,5	4,9	VB
BY	B 299	OU Tanzfleck	2,4	2,4	3,1	VB
BY	B 299	OU Grafenwöhr	1,3	3,7	5,1	VB
BY	B 300	OU Gessertshausen	2,7	5,9	11,2	VB
BY	B 301	OU Au i.d. Hallertau	1,5	5,0	7,4	VB
BY	B 303	OU Schirnding	2,3	4,3	12,8	VB
BY	B 303	Marktredwitz/W – A 93	2,4	3,2	12,3	VB
BY	B 303n	/B 303 Gefrees – A 93 oder Alternative A 93 – AD A9/A70	1,7	27,3	303,7	WÖ*
BY	B 303n	A 93 – Schirnding oder Alternative Ausbau der bestehenden B 303 von 2 auf 4 Fahrstreifen	2,3	7,8	51,7	VÖ
BY	B 308	OU Immenstadt	2,4	4,3	44,0	WB*
BY	B 388	OU Dirnaich	2,9	4,5	8,9	VB
BY	B 388	OU Taufkirchen (Vils)	2,1	5,0	11,4	VB
BY	B 466	OU Brand/Geislohe	1,9	3,6	5,7	VB
BY	B 470	OU Uehlfeld/Demantsfürth	2,4	2,4	4,7	VÖ
BB	A 10	AD Werder – AS Berlin-Spandau	1,2	27,4	167,5	VB
BB	A 10	AD Werder – AS Groß Kreutz	1,2	6,3	30,0	VB
BB	A 10	AS Groß Kreutz – AS Berlin-Spandau	1,2	21,1	137,5	WB*
BB	B 5	OU Perleberg	2,9	3,7	3,9	VB
BB	B 101	OU Hohenahlsdorf	2,8	1,5	2,3	VB
BB	B 101	OU Welsickendorf	2,8	1,8	2,7	VB
BB	B 101	OU Hartmannsdorf	2,8	0,9	1,3	VB
BB	B 101	OU Horst	2,8	0,7	0,8	VB
BB	B 101	OU Brandis	2,8	0,9	1,9	VB
BB	B 166	OU Schwedt (mit Grenzübergang)	2,6	3,9	25,3	VÖ
BB	B 167	OU Liebenwalde	2,9	3,8	9,6	VB
BB	B 169	OU Allmosen	1,0	1,5	2,8	VB
HH	A 26	Rübke – Moorburg (A 7)	2,8	7,5	115,5	VÖ
HH	A 252	AS HH/Waltershof (A 7) – AS HH/Georgswerder	1,4	8,0	475,3	WB*
HE	B 7	OU Calden	2,9	3,6	7,3	VB
HE	B 27	OU Ludwigsau/Friedlos	2,9	3,8	12,5	VB

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamtkosten Bund ab 2003 Mio. €	Dringlichkeit
HE	B 27	OU Hauneck/Unterhaun+ H./Oberhaun + H./Sieglos	2,5	4,7	21,6	VB
HE	B 27	OU Eschwege/Eltmannsh. und E./Niddawitzhausen	1,9	4,2	36,0	WB*
HE	B 45	OU Erbach (Tunnel)	2,3	3,1	43,5	VB
HE	B 252	OU Vöhl/Dorfitter	1,9	3,0	13,4	VB
HE	B 252	OU Twistetal/Twiste	1,9	4,8	13,3	WB*
HE	B 252	OU Twistetal/Berndorf	1,9	3,4	8,7	WB*
HE	B 260	OU Schlangenbad/Wambach	1,8	1,5	19,9	VB
HE	B 450	S-OU Arolsen	2,9	3,1	13,8	WB*
HE	B 457	OU Büdingen/Büches	2,2	2,0	10,2	VÖ
HE	B 458	OU Hilders/Wickers	2,1	1,8	3,3	VÖ
MV	B 96	Neubrandenburg – Neustrelitz	2,0	20,6	69,0	VÖ
MV	B 104	BAB-Zubringer Neubrandenburg	2,4	7,3	10,0	VB
MV	B 104	OU Neubrandenburg 2. BA (B 96- N – B 104 - O)	2,3	5,0	37,7	VB
MV	B 104	OU Neubrandenburg 3. BA (B 104 W – B 96 N)	2,3	4,2	31,7	VB
MV	B 104	OU Pasewalk	2,1	5,3	15,0	VB
MV	B 105	S-OU Neubukow	2,4	4,4	15,7	VB
MV	B 191	N-OU Plau	1,6	3,4	10,3	VB
MV	B 191	S-OU Plau	1,4	6,1	14,3	WB*
MV	B 192	OU Waren (B 108 N- B 192 O)	2,8	6,1	20,0	VB
MV	B 192	OU Waren (B 192 W – B 108 N)	2,8	3,1	9,6	VB
NI	A 20	K 28 – Elbquerung (Lgr. NI/SH)	2,8	6,0	88,0	VB
NI	A 22	Westerstede (A 28) – Drochtersen (K28)	2,8	112,5	844,1	WÖ*
NI	A 26	K 28 – Stade	2,8	14,7	133,0	VB
NI	A 26	Horneburg – Buxtehude	2,8	9,8	120,2	VB
NI	A 26	Buxtehude – Rübke	2,8	5,0	61,4	VÖ
NI	A 26	Anbindung B 3 – A 26	2,8	3,7	10,1	VB
NI	B 1	S-OU Hameln	2,8	7,3	83,1	VB
NI	B 65	OU Nienstädt/Sülbeck	2,7	5,1	16,0	VB
NI	B 213	OU Lastrup	2,0	5,6	16,7	VB
NI	B 213	/B 402 w Meppen (A 31) – w Cloppenburg (B 68)	1,0	61,0	218,3	WB*
NI	B 214	OU Thuine/Freren	2,3	6,0	10,2	VB
NI	B 241	Volpriehausen – Ellierode	1,7	4,2	25,1	VB
NI	B 248	OU Lüchow	2,5	5,4	9,9	VB
NI	B 248	OU Brome	2,2	4,9	7,4	VB
NI	B 445	OU Sebexen	1,1	2,3	6,6	VB
NW	B 56	Bgr. D/NL – Tüddern	2,6	3,3	8,3	VB
NW	B 56	Tüddern – Gangelt	2,6	6,7	24,1	VB

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamtkosten Bund ab 2003 Mio. €	Dringlichkeit
NW	B 56	Gangelt – AS Hainsberg . (A 46/B 221)	2,6	8,3	30,8	VB
NW	B 58	OU Wulfen	1,7	2,1	11,8	WB*
NW	B 65	Preußisch Oldendorf – Lübbecke	2,7	11,3	28,1	VÖ
NW	B 236	OU Grevenbrück	1,8	1,6	11,0	VB
NW	B 265	OU Weiler i.d. Ebene	2,1	3,4	3,7	VB
NW	B 528	OU S Kamp-Lintfort (W)	2,5	3,9	8,0	VB
NW	B 528	OU S Kamp-Lintfort (O)	2,5	2,4	12,4	VB
NW	B 611	Löhne/Wittel – Vlotho/Exter	2,3	5,2	20,3	VB
RP	A 6	AD Kaiserslautern/W – AS Kaiserslautern/0	1,6	7,5	62,8	VB
RP	A 6	AK Frankenthal – Lgr. RP/BW	1,7	7,8	44,8	WB*
RP	A 61	AK Frankenthal – AK Mutterstadt	1,2	13,5	59,6	VB
RP	A 61	AK Mutterstadt – Rheinbrücke Speyer	1,2	18,5	65,7	VB
RP	B 10	Hinterweidenthal – Rinntal	2,0	14,0	118,1	WB*
RP	B 38	OU Impflingen	2,2	3,0	16,7	VB
RP	B 41	OU Martinstein	2,1	2,0	20,4	VB
RP	B 41	OU Hochstetten und Dhaun	2,1	0,8	11,5	VB
RP	B 41	OU Niederbrombach, Oberbrombach, Rötweiler	2,1	6,4	36,8	VB
RP	B 48	OU Enkenbach-Alsenborn	1,6	2,3	5,1	VB
RP	B 48	OU Klingenmünster	2,7	3,8	11,2	VB
RP	B 48	OU Imsweiler	2,9	1,7	10,7	VB
RP	B 48	OU Dielkirchen-Steingruben	2,7	2,8	10,4	WÖ*
RP	B 50	FH Hahn – Nieder Kostenz	2,6	6,7	18,5	VB
RP	B 50	Nieder Kostenz- Kauerhof	2,6	7,5	30,3	VB
RP	B 50	Kauerhof – Simmern/O	2,6	6,5	39,3	VB
RP	B 255	OU Rothenbach und Langenhahn	1,1	8,0	25,5	VB
RP	B 256	OU Kruft	2,6	3,5	10,8	VB
RP	B 327	OU Kastellaun	2,7	4,8	22,0	VB
RP	B 327	OU Gödenroth	2,4	2,9	6,8	VB
RP	B 427	OU Dahn	1,7	2,7	23,0	WB*
RP	B 427	OU Hinterweidenthal	1,7	1,0	18,4	WB*
SN	A 14	AS Leipzig/Messegelände – AS Leipzig/NO	2,5	4,8	52,2	VB
SN	A 14	AS Leipzig/NO – AS Leipzig/O	2,5	2,4	7,3	VB
SN	A 14	AS Leipzig/O – AK A 14/A 38	2,5	4,9	22,4	VB
SN	B 2	OU Groitzsch/Audigast	2,8	1,5	3,2	WB*
SN	B 92	Plauen – A 72	1,2	4,5	11,7	VB
SN	B 93	Schneeberg – Bgr. D/CZ	1,2	24,0	64,1	WÖ*
SN	B 94	Reichenbach – A 72	2,2	2,2	3,5	VB
SN	B 97	Bernsdorf – Lauta	2,6	9,7	15,3	WB*
SN	B 156	OU Malschwitz/Niedergurig	2,5	1,8	4,6	VB
SN	B 169	OU Göltzschtal	2,9	11,7	29,2	VB

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamt- kosten Bund ab 2003 Mio. €	Dring- lich- keit
SN	B 173	Verl. in OU Flöha	2,3	5,8	32,2	VB
SN	B 173	OU Oederan	1,1	3,9	18,3	WB*
SN	B 174	Verlegung Chemnitz – Gornau	2,7	3,5	19,5	VB
SN	B 174	OU Marienberg	2,7	9,8	28,3	VB
SN	B 174	OU Großolbersdorf/Hohndorf	2,7	2,3	9,2	VÖ
SN	B 174	OU Hirtstein/Reitzenhain	2,7	1,7	4,1	VB
SN	B 175	/B 180 OU Waldenburg, 1. BA	2,4	1,9	7,0	VB
SN	B 175	/B 180 OU Waldenburg, 2. BA	2,4	4,5	16,5	WB*
SN	B 178	A 4 – B 6n Löbau	2,1	11,7	77,0	VB
SN	B 178	Löbau – Obercunnersdorf	2,1	6,0	32,1	VB
SN	B 178	Obercunnersdorf – Niederoderwitz	2,1	10,7	51,2	VB
SN	B 178	Niederoderwitz und Zittau	2,1	6,5	31,0	VB
SN	B 178	s Zittau (B 99) – Bgr. D/PL	2,1	0,8	3,8	VB
SN	B 180	OU Thalheim	1,5	3,5	15,8	WB*
SN	B 181	A 9 – Stadtgrenze Leipzig	1,8	4,1	12,5	VB
ST	A 14	Halle – Lgr. ST/SN	1,5	10,4	47,1	VB
ST	B 2	O-OU Wittenberg	1,5	4,4	4,7	VB
ST	B 27	T-OU Hüttenrode	2,9	2,2	2,3	VB
ST	B 81	OU Blankenburg	2,9	4,4	25,6	VB
ST	B 87	OU Bad Kösen	1,6	11,5	48,7	VB
ST	B 87	OU Naumburg	1,6	7,6	13,5	VB
ST	B 180	OU Schneidlingen	1,8	3,6	7,0	VB
ST	B 245	OU Bebertal	1,7	4,8	8,5	VB
ST	B 246a	OU Schönebeck, 2. BA	2,8	5,5	8,8	VÖ
ST	B 246a	OU Schönebeck, Elbebrücke	2,8	2,2	25,8	VÖ
ST	B 246a	OU Gommern	2,8	2,3	10,2	VÖ
ST	B 246a	OU Plötzky	2,8	3,5	21,1	VÖ
SH	A 20	Elbquerung (Lgr. NI/SH)- B 431	2,8	5,1	38,0	VB
SH	A 20	B 431 – A 23	2,8	10,0	84,0	VB
SH	A 20	A 23 – A 7	2,8	22,0	126,0	VB
SH	A 20	A 7 – Bad Segeberg (A 21)	2,8	22,9	97,0	VB
SH	A 20	Bad Segeberg (A 21) – Weede	2,8	6,0	96,6	VB
SH	A 20	Weede – Geschendorf	2,8	5,3	19,6	VB
SH	A 20	Geschendorf – Lübeck (A 1)	2,8	15,9	77,2	VB
SH	A 21	Bargtheide (A 1) – Kasseburg (A 24)	2,4	19,6	112,1	WÖ*
SH	B 5	N-OU Geesthacht bis A 25/B 5	2,2	9,4	35,4	VB
SH	B 5	N-OU Lauenburg/Elbe	2,2	7,7	49,6	WB*
SH	B 207	Puttgarden – Heiligenhafen	1,0	20,0	93,4	WB*
SH	B 209	N-OU Schwarzenbek	2,4	5,0	21,2	VB
TH	B 4	OU Ilfeld	2,9	2,9	17,7	VÖ

Land	Straße	Projektbezeichnung	NKV	Länge km	Gesamtkosten Bund ab 2003 Mio. €	Dringlichkeit
TH	B 4	OU Nordhausen	2,9	5,0	11,3	VÖ
TH	B 4	OU Niedersachswerfen	2,9	4,1	9,8	VÖ
TH	B 7	Altenburg – Lgr. TH/SN	2,3	0,7	1,1	VB
TH	B 85	Saalfeld – Schwarza	2,5	2,0	6,5	VB
TH	B 176n	OU Gräfentonna	2,8	4,6	9,2	VB
TH	B 243	OU Günzerode	2,0	5,2	10,6	VB
TH	B 243	OU Holbach	2,0	4,8	9,5	VB
TH	B 243	OU Mackenrode	2,0	1,3	1,5	VB
TH	B 249	OU Grabe – Körner	1,7	7,4	11,8	VB

15. Welche dieser in Frage 14 aufgeführten Vorhaben wurden bis heute fertiggestellt, welche sind noch in Bau, und bei welchen wurde noch nicht mit dem Bau begonnen (bitte in die tabellarische Aufführung zu Frage 14 integrieren)?

Der nachstehenden Tabelle sind die fertiggestellten Projekte des Bedarfsplans 2004, der für die Realisierung der Projekte maßgebend ist, zu entnehmen.

Abweichungen zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/5018 ließen sich nicht vermeiden, soweit die dort ausgewiesenen Daten alternativ auf den BVWP 2003 und auf den Bedarfsplan 2004 bezogen wurden und bei der Projektbezeichnung – bei Wahl eines Bauabschnitts (Teilprojekts) – die tatsächlichen Anfangs- und Endpunkte des für den Verkehr freigegebenen Abschnitts genannt werden.

Die in der nachstehenden Tabelle kursiv dargestellten Projekte waren zum Zeitpunkt der Erstellung des Bedarfsplans 2004 bereits in Bau.

Eine weitergehende Gegenüberstellung der in der Antwort zu Frage 14 ausgewiesenen Projekte auf die, die noch nicht in Bau sind, ist wegen der abweichenden Projektbezeichnungen und Projektzuschnitte nicht möglich. Dies ist dem regulären Umsetzungsprozess der Bedarfsplanmaßnahmen geschuldet.

Land	Straße	Abschnittsbezeichnung	Länge km	NKV
BB	A 10	Umbau AD Nuthetal mit 1,0 km BAB A 115	3,5	
BB	A 10	Umbau AD Barnim (ehemals Schwanebeck)	6,4	1,8
BB	A 10	AD Havelland (m AS Kremmen)	4,2	5,9
BB	A 113	AK Schönefeld (o) – LGr BB/BE	7,9	10,6
BB	B 1	/B167 OU Seelow (West-/Nordumgehung)	13,1	2,9
BB	B 1	OU Kietz – Küstrin	3,9	
BB	B 2	OU Michendorf	4,8	10,0
BB	B 5	Nauen – Wustermark	4,0	6,9
BB	B 87	OU Müllrose	7,0	3,8
BB	B 96	AS Rangsdorf – LGr BB / BE	8,0	3,9
BB	B 96a	Schönefeld – Mahlow	6,3	4,0
BB	B 97	OU Schwarze Pumpe und Spremberg	12,5	4,4
BB	B 97	/B 168 OU Cottbus L 49 – B 168 (N)	6,5	3,0
BB	B 97	OU Heinersbrück	1,2	3,7
BB	B 101	OU Jüterbog	4,7	8,7
BB	B 101	OU Luckenwalde	17,0	11,9
BB	B 101	Luckenwalde – Wiesenhagen	6,1	3,8
BB	B 101	OU Wiesenhagen, Kliestow und Trebbin	9,4	1,2
BB	B 102	OU Dahnsdorf	2,9	9,0
BB	B 102	OU Bad Belzig	3,4	7,2
BB	B 103	/ B 189 OU Pritzwalk	10,7	3,5
BB	B 112	OU Guben Südabschnitt	7,8	3,6
BB	B 112	OU Guben Nordabschnitt	7,6	3,6
BB	B 112	OU Frankfurt (Oder) 2. BA: A 12 – B 5	6,8	9,5
BB	B 166	OU Passow	5,3	3,7
BB	B 169	OU Senftenberg	9,9	5,3
BB	B 169	OU Drebkau	7,4	1,4
BB	B 179	OU Königs Wusterhausen B 179 (S) – L 40	3,6	3,9
BB	B 188	OU Rathenow	9,2	2,5
BB	B 189	OU Kuhbier mit freier Strecke Kuhbier-Pritzwalk	1,6	3,4
BE	A 100	AS Buschkrugallee (o) – AD Neukölln (m) (15.BA)	1,0	1,3
BE	A 113	LGr BB/BE – AS Adlershof (o) (23.BA)	3,4	10,6
BE	A 113	AS Adlershof (m) – AS Späthstraße (o) (22.BA)	4,7	10,6
BE	B 101	Marienfelder Allee(LGr BB/BE – Ahrensdf.Str)	0,9	
BW	A 5	AS Offenburg – AS Appenweier	8,2	3,7
BW	A 5	AS Appenweier – AS Achern	15,5	2,9
BW	A 5	AS Achern – AS Bühl	8,6	5,2
BW	A 5	AS Bühl – AS Baden-Baden	9,4	5,2
BW	A 6	Viernheim (LGr HE/BW) – AK Mannheim	6,5	5,4
BW	A 6	AK Walldorf – AS Wiesloch/Rauenberg	5,8	4,8
BW	A 6	w AS Sinsheim – ö AS Sinsheim/Steinsfurt	9,8	4,8
BW	A 6	ö AS Sinsheim/Steinsfurt – AS Bad Rappenau	8,7	4,8

Land	Straße	Abschnittsbezeichnung	Länge km	NKV
BW	A 8	AS Karlsbad – w AS Pforzheim-W	9,2	10,0
BW	A 8	AS Heimsheim – w AD Leonberg (m B 295 Renningen)	10,3	2,9
BW	A 8	Grübingen – AS Mühlhausen	3,9	1,2
BW	A 8	AK Ulm/Elchingen(LGr BY/BW) – LGr BW/BY	3,5	5,8
BW	A 81	AS Gärtringen – AS Böblingen/Hulb	6,9	14,1
BW	A 96	s Gebrazhofen (B 18) -Dürren (B 18)	7,1	10,0
BW	A 98	AS Lörrach-O -AD Hochrhein	5,4	3,4
BW	A 98	Murg – Hauensteinl. Fahrbahn	9,6	3,8
BW	A 861	BGr D/CH (m Zollanlage) – AD Hochrhein (A 98)	4,6	3,4
BW	B 3	OU Bad Krozingen	3,1	5,7
BW	B 3	OU Bühl und Ottersweier Nordabschnitt	3,4	10,0
BW	B 3	OU Sandweier	4,5	6,2
BW	B 3	OU Karlsruhe/Wolfartsweier	2,3	2,0
BW	B 10	NT K' ruhe Elfmorgenbruch str.- A5 (1. Bauabschnitt)	1,0	1,0
BW	B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil, A 5 – B 10)	1,3	1,0
BW	B 10	Göppingen/O – Süßen/O [OU Eislingen (1. BA)]	3,1	3,8
BW	B 10	Göppingen/O – Süßen/O OU Salach u. Süßen (2.BA)	3,0	3,8
BW	B 10	OU Luizhausen	2,6	4,9
BW	B 12	OU Isny (m Kosten und Längen aus BY)	4,9	2,6
BW	B 14	Nellmersbach – Winnenden/M (L1127)	3,8	4,1
BW	B 14	Winnenden/M (L1127) – Winnenden/S	1,5	4,1
BW	B 19	OU Gaisbach	3,4	6,0
BW	B 19	OU Bad Mergentheim	2,7	6,3
BW	B 27	Nehren (L 394) – Dußlingen (K 6901) 3. BA	3,3	4,4
BW	B 27	Dußlingen (K 6901) –Tübingen (Bläsibad) 1 + 2. BA	3,7	4,4
BW	B 28	OU Oberkirch undLautenbach	6,0	5,9
BW	B 28	OU Schopfloch	3,1	2,3
BW	B 28	Schopfloch – Grünmettstetten (L 370)	2,6	4,3
BW	B 28	OU Ergenzingen	4,8	
BW	B 28	OU Metzingen (2.BA)	3,4	3,6
BW	B 29	OU Schwäbisch Gmünd	3,9	4,4
BW	B 31	Breisach – AS Freiburg/M 1. BA	8,0	
BW	B 32	OU Amtzell 2. BA (Tunnel Geiselharz)	0,5	3,1
BW	B 32	/B 311 OU Herbertingen	6,8	3,0
BW	B 33	OU Hornberg	2,5	1,9
BW	B 36	OU Bietigheim undOU Durmersheim	9,7	
BW	B 36	OU Graben-Neudorf	6,2	5,9
BW	B 39	OU Mühlhausen	4,1	1,6
BW	B 292	OU Osterburken	4,3	5,3
BW	B 294	OU Elzach	2,8	4,9
BW	B 297	OU Lorch	1,0	5,2
BW	B 298	OU Mutlangen	2,6	7,3



Land	Straße	Abschnittsbezeichnung	Länge km	NKV
BW	B 311	Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)	2,0	4,2
BW	B 311	OU Neuhausen ob Eck	6,4	2,6
BW	B 312	OU Uttenweiler	3,1	1,1
BW	B 313	Nürtingen (K 1220) – AS Wendlingen (A 8)	2,6	10,0
BW	B 462	OU Dunningen	6,3	4,5
BW	B 464	Sindelfingen – Renningen	7,5	
<i>BW</i>	<i>B 492</i>	<i>OU Hermaringen</i>	2,8	4,0
BW	B 492	OU Brenz	2,3	5,5
BY	A 3	AK Biebelried – AS Randersacker	8,8	5,9
BY	A 3	Mainbrücke Randersacker	2,0	5,9
BY	A 3	AS Heidingsfeld -w AD Würzburg-W	6,3	5,9
BY	A 3	w AD Würzburg-W -w AS Helmstadt	6,1	5,9
BY	A 3	w AS Helmstadt -ö AS Wertheim (LGr BY/BW)	9,3	5,9
BY	A 3	w AS Rohrbrunn – Kauppenbrücke (o)	10,0	5,9
BY	A 3	Kauppenbrücke (m) – ö AS Hösbach	6,6	5,9
<i>BY</i>	<i>A 3</i>	<i>AS Hösbach – AS Aschaffenburg/O</i>	6,4	10,0
BY	A 3	AS Aschaffenburg-O – AS Aschaffenburg-W	4,9	7,6
<i>BY</i>	<i>A 6</i>	<i>AS Roth (B 2n) -AK Nürnberg-S (o)</i>	11,2	8,8
<i>BY</i>	<i>A 6</i>	<i>AS Amberg/O (B 85) – AK Oberpfälzer Wald (o)</i>	20,1	9,0
<i>BY</i>	<i>A 6</i>	<i>w AK Oberpfälzer Wald (m) – Woppenhof</i>	8,4	9,0
<i>BY</i>	<i>A 6</i>	<i>Woppenhof – Kaltenbaum (Anbau der 2. FB)</i>	6,2	9,0
<i>BY</i>	<i>A 6</i>	<i>Kaltenbaum – w AS Lohma</i>	9,9	9,0
<i>BY</i>	<i>A 7</i>	<i>Füssen (B 310) (o Tunnel) – AS Nesselwang</i>	13,5	
BY	A 8	AK Ulm/Elchingen – Riedheim (LGr. BY/BW)	3,3	5,8
<i>BY</i>	<i>A 8</i>	<i>LGr BW/BY – w Bubesheim</i>	6,8	1,2
BY	A 8	ö Leinheim – AS Zusmarshausen	19,7	5,6
BY	A 8	AS Zusmarshausen – AS Adelsried	9,5	5,6
BY	A 8	AS Adelsried – AS Augsburg/W	9,6	5,6
BY	A 8	AS Augsburg/W – w Lech- brücke (Lärmschutz)	7,1	5,0
<i>BY</i>	<i>A 8</i>	<i>Lechbrücke bei Gersthofen</i>	0,1	5,0
BY	A 8	w Lechbrücke- AS Derching (m) (o Lechbr)	5,4	5,8
BY	A 8	Derching – w AS Dasing	5,7	5,8
BY	A 8	w AS Dasing – w Odelzhausen	9,8	5,8
BY	A 8	w Odelzhausen – w AS Sulzemoos	8,5	5,8
BY	A 9	AS München/FrankfurterRing – AK München-N	3,2	22,5
BY	A 9	AK München-N – AK Neufahrn	9,2	22,4
<i>BY</i>	<i>A 71</i>	<i>Schweinfurt (A 70) – Pfersdorf (B 19/B 286)</i>	16,6	6,4
<i>BY</i>	<i>A 71</i>	<i>(B 279n) Pfersdorf (B 19) – Bad Neustadt a.d.S.</i>	25,3	6,4
<i>BY</i>	<i>A 71</i>	<i>Bad Neustadt a.d.S.(B279n) – Berkach (LGr BY/TH)</i>	13,6	6,4
BY	A 73	Lichtenfels – Ebersdorf b. Coburg (B303)	12,5	3,9
<i>BY</i>	<i>A 73</i>	<i>Ebersdorf b.Coburg (B 303) – Coburg (B 4)</i>	12,0	3,9
BY	A 94	AS Forstinning – Pastetten	6,2	5,0

Land	Straße	Abschnittsbezeichnung	Länge km	NKV
BY	A 94	Heldenstein – Ampfing (B 12/ST 2091)	5,1	5,0
BY	A 94	Ampfing (B 12/ST 2091) – Erharting (B 299)	11,0	3,6
BY	A 94	<i>Erharting (B 299) – Winhöring</i>	9,4	2,9
BY	A 94	Malching – Kirchham 1. Fb	11,1	2,8
BY	A 94	Malching – Kirchham 2.FB	11,1	2,8
BY	A 96	Memmingen-O – Erkheim	12,3	3,1
BY	A 96	AS Bad Wörishofen – AS Buchloe (B12) 2.FB	4,0	2,9
BY	A 99	<i>Unterpfaffenhofen (A 96) mit B2neu Verl. Germering</i>	6,2	3,6
BY	B 2	OU Puchheim	2,3	6,8
BY	B 2	<i>OU Meitingen</i>	8,8	4,0
BY	B 2	OU Röttenbach	4,3	4,3
BY	B 2	Kiliansdorf – Roth	2,1	4,3
BY	B 2	OU Untersteinbach	2,6	4,3
BY	B 2	OU Eschenau	2,1	4,2
BY	B 2	OU Zedtwitz	2,3	3,7
BY	B 4	OU Rödental	5,3	4,5
BY	B 8	OU Biebelried	2,6	34,5
BY	B 13	OU'n Unterheßbach und Lehrberg	4,5	4,0
BY	B 15	Ausbau s Rosenheim	3,3	6,1
BY	B 15	Westtangente Rosenheim	11,3	6,3
BY	B 15n	Ergoldsbach (LA 9) – Neufahrn (St 2142)	7,2	3,2
BY	B 15n	Neufahrn (ST 2142) – Saalhaupt (A 93)	21,6	1,6
BY	B 16	OU Marktoberdorf mit OU Bertoldshofen (B 472)	7,6	6,4
BY	B 16	OU Dillingen	6,7	8,7
BY	B 16	<i>OU Nordheim</i>	2,0	12,2
BY	B 17	W-OU Landsberg	3,5	6,1
BY	B 17	Umfahrung Kaufering	12,0	6,1
BY	B 19	Immenstadt – Heuberg BA I	5,2	4,9
BY	B 19	Heuberg – Martinszell BAII	1,9	4,9
BY	B 19	Martinszell – Lanzen BAIII	3,9	2,4
BY	B 19	OU Werneck	3,6	1,5
BY	B 20	OU Furth i.W.	4,3	2,3
BY	B 22	OU Aichig	2,9	12,0
BY	B 25	N-OU Nördlingen	3,2	2,2
BY	B 25	OU Wallerstein/Ehringen	3,6	3,3
BY	B 26	Ebert-Brücke in Aschaffenburg	0,6	1,5
BY	B 32	OU Auers-Riedhirsch	2,0	2,0
BY	B 85	OU Neukirchen v.W.	5,4	1,4
BY	B 85	Cham-S – Untertraubenbach	10,3	3,2
BY	B 85	Wackersdorf -AS Schwandorf (A 93)	2,7	2,9
BY	B 173	Johannisthal – s Kronach	2,6	3,6
BY	B 279	<i>OU Oberweißenbrunn</i>	2,1	7,5

Land	Straße	Abschnittsbezeichnung	Länge km	NKV
BY	B 286	S-OU Maibach	3,3	0,0
BY	B 299	OU Neumarkt-St. Veit	5,0	3,2
BY	B 299	OU bei Neumarkt (BA 2.2)	4,1	7,2
BY	B 299	OU Pressath (2. BA)	3,5	1,2
BY	B 299	OU Hundsbach	2,8	1,0
BY	B 300	OU Thannhausen	2,9	5,5
BY	B 301	B 388 – Hallbergmoos (Anbindung Flughafen)	6,3	27,8
BY	B 301	OU Au i.d. Hallertau	5,0	1,5
BY	B 303	Verl. Sonnefeld – Johannisthal, 2. BA	5,1	6,9
BY	B 303	OU Untersteinach	2,6	4,6
BY	B 304	OU Zorneding	4,3	4,4
BY	B 304	OU Ebersberg	6,0	2,8
BY	B 304	OU Traunstein 2. BA	4,3	4,2
BY	B 388	OU Dirnaich	4,5	2,9
BY	B 466	OU Brand/Geislohe	3,6	1,9
BY	B 470	W-OU Forchheim	3,3	4,1
BY	B 471	Esting – Geiselbullach	5,0	3,2
BY	B 472	OU Peißenberg	7,0	3,3
BY	B 492	OU Obermedlingen (LGr BW/BY – B16 bei Gundelfingen)	2,3	5,5
BY	B 533	OU Schwarzach (Hengersberg)	5,0	3,6
HB	A 27	AS Bremen/Überseestadt – AS Bremen-N	10,3	11,7
HB	A 281	AS HB-Airport-Stadt – Warturmer Heerstr.(2.1 BA)	3,3	1,4
HB	A 281	Warturmer Heerstr. – AS Bremen-Strom (3.1 BA)	2,4	5,4
HB	B 71	Verl. AS Brhv./Wulsdorf – n LGr HB/NI (B 6)	2,0	0,7
HB	B 74	Verl. Farger Straße – Kreinsloger Straße / A 270	2,6	20,9
HE	A 4	w Wommen (AD A 4/A 44) – ö Herleshausen(LGr HE/TH)	6,4	15,2
HE	A 44	AS Hess. Lichtenau-W (m) – AS Hess. Lichtenau-M (o) (VKE 20)	2,2	5,4
HE	A 66	AK Wiesbaden – AD Kriftel	8,7	15,1
HE	A 66	AS Schlüchtern-N – AS Neuhof-S	8,1	2,2
HE	A 66	AS Neuhof-S – AS Neuhof-N	3,4	2,2
HE	A 66	AS Neuhof-N – AS Fulda-S	3,5	2,2
HE	A 66	AS Fulda-S – AD Fulda (A 7)	5,8	2,2
HE	B 3	OU Friedberg	6,0	1,3
HE	B 3	Weimar/Roth – Weimar/Argenstein	4,5	6,5
HE	B 38	OU Reinheim/Spachbrücken	4,7	5,4
HE	B 44	OU Groß-Rohrheim	3,4	7,2
HE	B 45	OU Höchst im Odw.	3,4	5,2
HE	B 45	/B 521 OU Nidderau/Win-decken und N/Heldenbergen	7,3	7,6
HE	B 47	Rheinbrücke Worms (Anteil Hessen)	0,5	1,8
HE	B 49	Limburg/Ahlbach – AS Beselich/Obertiefenbach	4,5	7,4
HE	B 49	AS Beselich/Obertiefenbach – Deponie Beselich	1,2	7,4
HE	B 49	Besl./Heckholzhs (GE- GR) – AS Merenberg-W	1,1	7,4

Land	Straße	Abschnittsbezeichnung	Länge km	NKV
HE	B 49	AS Merenberg-W – Merenberg-O	1,4	7,4
HE	B 49	Merenberg-O -AS Weilburg-W	1,1	7,4
HE	B 49	Kloster Altenberg – Wetzlar/Dalheim (BA 12)	2,1	3,0
HE	B 83	OU Hofgeismar	3,4	3,9
HE	B 84	OU Hünfeld	2,6	3,4
HE	B 249	OU Meinhard/Frieda	2,3	7,5
HE	B 253	OU Frankenberg/Röddenau und Frankenberg (Eder)	7,2	4,7
HE	B 255	OU Herborn/Herbornseelbach	3,3	6,1
HE	B 255	OU Weimar	5,1	6,5
HE	B 277	OU Dillenburg (Schlossbergtunnel)	1,2	1,2
HE	B 277	OU Haiger	2,8	4,0
HE	B 426	OU Pfungstadt	7,4	3,5
HE	B 426	Verl. bei Mühlthal/Nieder- Ramstadt, 2. BA: ö K 138	3,5	
HE	B 455	OU Friedberg/Dorheim	2,2	4,9
HE	B 456	TOU Weilburg	1,0	1,1
HE	B 457	P#OU Hungen	3,9	2,2
HE	B 458	OU Dipperz	3,4	6,8
HE	B 458	OU Hilders/Wickers	1,8	2,1
HE	B 486	OU Dreieich/Offenthal	3,3	12,8
HH	A 1	AD HH-SO (A 25) – AS HH/Billstedt	5,5	1,6
MV	A 14	AS Schwerin-N (B 104) – AS Jesendorf (L 101)	14,5	4,4
MV	A 14	AS Jesendorf (L 101) – AK Wismar (A 20)	11,2	4,4
MV	A 20	AS Tribsees (o) – AS Grimmen-W (o) (L 19)	11,2	2,6
MV	A 20	AS Grimmen-O (o) (B 194) – AS Greifswald (L 26) (m)	8,6	2,6
MV	A 20	AS Greifswald (L 26) (o) AS Gützkow (o)(B 96/B 111	17,2	2,6
MV	A 20	AS Jarmen (o) (B 110 n) – AS Anklam (m) (B 199)	10,6	2,6
MV	A 20	AS Anklam (o) (B 199) – AS Neubrandenburg-N (o)	16,5	2,6
MV	B 96	OU Neustrelitz 2. BA (B 96 – B 198 (m)) I. FB	3,7	3,8
MV	B 96	/B 109 OU Greifswald4. BA (B 96 S – B 109)	4,0	2,6
MV	B 96n	AS Stralsund (A 20) (o) – AS Miltzow (L 30) (m)	9,4	4,1
MV	B 96n	AS Miltzow(L 30) (o) – AS Abtshagen (B 96a)	9,7	4,1
MV	B 96n	Bf. Rügendamm -AS Altefähr (2. Strelasundquerung)	4,7	4,1
MV	B 96n	AS Altefähr – AS Samtens-Ost	11,4	4,1
MV	B 104	N-OU Schwerin 1. BA (B 104 W – B 106 N)	5,7	4,4
MV	B 105	/B96 OU Stralsund; 5.2 BA Langendorf – B 194 (o)	3,5	7,6
MV	B 109	OU Levenhagen	1,9	13,8
MV	B 194	OU Loitz	4,7	3,5
MV	B 321	OU Pampow	3,4	3,4
MV	B 321	OU Crivitz	4,9	2,0
NI	A 1	AK Lotte/Osnabrück (Anteil NW) – AS Osnabrück-N	4,5	1,4
NI	A 1	AK Lotte/Osnabrück (Anteil NI) – AS Osnabrück-N	10,4	1,4
NI	A 1	AS Osnabrück-N – AS Bramsche	8,4	4,1

Land	Straße	Abschnittsbezeichnung	Länge km	NKV
NI	A 1	s AS Lohne/Dinklage – AD Ahlhorner Heide	26,1	1,4
NI	A 1	ö Bremer Kreuz (m) – ö AS Oyten	6,0	4,7
NI	A 1	ö AS Oyten – ö AS Stuckenborstel	14,8	4,7
NI	A 1	ö AS Stuckenborstel – ö AS Bockel	10,5	4,7
NI	A 1	ö AS Bockel – w AS Sittensen	9,8	4,7
NI	A 1	w AS Sittensen – ö AS Sittensen	9,5	4,7
NI	A 1	ö AS Sittensen – w AS Rade	18,2	4,7
NI	A 1	w AS Rade – AD Buchholz (A 261)	6,0	4,7
NI	A 2	LGr NW/NI – ö Talbrücke Kleinenbremen	0,6	
NI	A 2	<i>AS Braunschweig-Watenb. AK Braunschweig-N</i>	5,0	14,2
NI	A 7	s AD Drammetal – n AS Göttingen	9,2	3,8
NI	A 7	n AS Göttingen – n AS Göttingen-N	11,4	3,8
NI	A 7	n AS Göttingen-N n AS Nörten/Hardenberg	7,2	3,8
NI	A 7	s AS Bockenem – AD Salzgitter	11,0	3,8
NI	A 7	<i>AD Hannover-Ss AS Hannover/Anderten</i>	6,0	4,1
NI	A 7	Um- und AusbauAK Hannover-O (m)	0,6	4,1
NI	A 7	<i>n AK Hannover-O -n AS Altwarmbüchen</i>	5,7	4,1
NI	A 7	<i>n AS Altwarmbüchen -n AS Großburgwedel -</i>	6,0	4,1
NI	A 26	A 26 – Anbindung B 3	3,7	2,8
NI	A 26	<i>Horneburg (K 36) -sö Stade (B 73)</i>	11,7	2,8
NI	A 31	<i>AS Emsbüren (L 40) – AS Lingen (B 213)</i>	13,7	3,5
NI	A 31	<i>n Emden(B210) – wEmden(L2) (W-Umgehung Emden)</i>	4,7	1,1
NI	A 38	AS Neu Eiche (B 27) – Uder (LGr NI/TH)	8,2	4,7
NI	A 39	AD Braunschweig-SW – AK Braunschweig-S	1,0	1,5
NI	A 39	<i>Rautheim (L 625) – nö Cremlingen (B 1)</i>	5,0	1,6
NI	A 39	nö Cremlingen (B 1) – AK WOB/(Königslutter (A 2)	7,0	3,1
NI	B 1	OU Aerzen	3,4	6,4
NI	B 1	OU Mehle	3,2	4,2
NI	B 3	n Ehlershausen – s Celle	7,4	7,0
NI	B 3	s Celle (B 3) – sö Celle(B 214) (Südteil OU Celle)	3,0	6,1
NI	B 4	OU Kirchweyhe	2,7	7,6
NI	B 6	Nienburg – w Eilvese (KGr) (2. FB)	8,9	8,1
NI	B 6	w Eilvese (KGr) – n Neustadt	8,1	8,1
NI	B 27	OU Waake	2,5	3,0
NI	B 27	<i>ö Scharzfeld – w Bad Lauterberg</i>	2,6	
NI	B 68	n Wallenhorst – s Bramsche	2,8	5,0
NI	B 68	OU Badbergen	2,9	5,9
NI	B 68	OU Essen	3,5	3,2
NI	B 71	<i>OU Beverstedt</i>	2,9	2,6
NI	B 72	OU Norden	8,7	6,1
NI	B 73	OU Otterndorf	5,8	5,4
NI	B 75	OU Dibbersen	3,6	9,5

Land	Straße	Abschnittsbezeichnung	Länge km	NKV
NI	B 83	OU Wehrbergen	2,7	5,6
NI	B 188	OU Burgdorf	7,6	6,4
NI	B 188	OU Danndorf/Velpke	6,9	6,8
NI	B 210	OU Schortens (L 807-AS Gr.Ostiem-A 29)	5,6	6,4
NI	B 211	Verl. u. Neub. bei Loyerberg	1,3	6,3
NI	B 213	OU Lastrup	5,6	2,0
NI	B 214	OU Thuine/Freren	6,0	2,3
NI	B 214	OU Diepholz 2. BA (N (B 51) – O (B 214))	2,7	3,2
NI	B 241	Volpriehausen – Ellierode	4,2	1,7
NI	B 243	OU Barbis: Bad Lauterberg – s Bad Sachsa	9,0	5,5
NI	B 244	OU Helmstedt (B 245 – B 1)	3,1	2,7
NI	B 248	Querspange Braunschweig/Rüningen – A 39	0,9	12,4
NI	B 248	OU Lüchow	5,4	2,5
NI	B 402	BGr NL/D – A 31 (2. FB)(Lückenschluß Rijksw. 37)	7,5	1,2
NI	B 437	Weserquerung	5,4	1,0
NI	B 442	OU Eimbeckhausen	4,4	5,9
NI	B 445	OU Sebexen	2,3	1,1
NW	A 1	AK Köln-W (m) – DB (AC-K)	2,1	
NW	A 1	DB (AC-K) – AK Köln-N (m)	7,3	
NW	A 1	T+R Anlage Remscheid – AS Remscheid	2,9	
NW	A 1	Blombachtal (L 419) AS WU/Langerfeld (m)	5,5	
NW	A 1	AS Hagen-N – AK Westhofen (m)	5,6	
NW	A 1	Umbau AK Münster/Süd	0,0	5,4
NW	A 1	DEK-Brücke (m) – AK Münster-S (o)	3,7	4,7
NW	A 1	AK Münster-S (m) AS Münster-N	9,9	5,4
NW	A 1	AK Lotte/Osnabrück – LGR NW/NI	4,5	1,4
NW	A 2	AS Gelsenkirchen/Buer – AS Herten	5,2	
NW	A 2	AK Dortmund-NW – AS Dortmund-NO (o)	5,8	3,4
NW	A 2	Bereich AK Kamen	2,6	3,4
NW	A	AK Kamen – ö AK Kamen	3,3	3,4
NW	A 2	ö AK Kamen – AS Hamm	5,9	3,4
NW	A 2	AS Hamm (m) – TR Hamm/Rhynern (m)	4,0	3,4
NW	A 2	ö AS Hamm – w AS Hamm/Uentrop	8,1	17,7
NW	A 2	ö AS Hamm/Uentrop – AS Beckum (o)	6,5	17,7
NW	A 2	AS Beckum (m) – AS Oelde (m)	10,6	17,7
NW	A 3	Griesinger Straße – AK Köln-O	3,0	
NW	A 3	AK Köln-O AS Köln/Dellbrück (m)	2,1	7,0
NW	A 3	AS Köln/Dellbrück – AS Köln/Mülheim (m)	2,2	7,0
NW	A 4	AS Eschweiler (o) – AS Weisweiler (m)	7,4	6,7
NW	A 4	AS Weisweiler-AS Düren (m) (o Rurbrücke)	7,9	6,7
NW	A 4	AS Düren – AS Kerpen (Anteil Bund o RWE-Power)	17,8	5,8
NW	A 4	AS Kerpen – AK Köln-W	10,8	6,7

Land	Straße	Abschnittsbezeichnung	Länge km	NKV
NW	A 4	AS Wenden – Krombach einschl. Abzw. Kromb. Höhe	8,8	2,5
NW	A 33	AK Bielefeld (A 2) – AS Bielefeld/Brackwede	6,5	6,3
NW	A 33	/B 61 Zubringer Bielefeld/Brackwede	1,3	6,3
NW	A 40	w AS Gelsenkirchen-S – ö AS Gelsenkirchen-S	1,2	
NW	A 40	ö AS Gelsenkirchen-S -w AS Bochum/Stahlhausen	3,1	2,9
NW	A 40	w AS Bochum/Stahlhausen – ö AS Bochum/Stahlhausen	2,5	2,9
NW	A 44	AD Velbert – Essen/Dilldorf	0,9	5,3
NW	A 46	ö AS Haan-O bis Westring	1,0	5,1
NW	A 52	Netzschluss bei Roermond (D/NL) – W Elmpt (B 230)	5,3	7,1
NW	A 57	AD Neuss-S (m) – AS Neuss/Norf	3,4	6,5
NW	A 57	<i>Umbau AK Neuss-W</i>	2,1	0,1
NW	A 57	AK Neuss-W – AK Kaarst (m)	5,9	17,1
NW	A 57	AK Kaarst (o) – AK Meerbusch (o)	5,3	17,1
NW	A 59	AS Duisburg/Hochfeld – AS Duisburg/Duisern	2,3	1,1
NW	A 59	AS Duisburg/Duisern – AK Duisburg (A 40)	1,2	1,1
NW	A 61	Netzschluss bei Venlo (NL/D)	3,0	1,3
NW	B 1	(A 40)AK Dortmund/W (A 45) – AS Dortmund (L 660)	4,5	6,2
NW	B 1	Salzkotten (L 776) – W Paderborn (L 756)	4,4	5,9
NW	B 8	OU Düsseldorf/Wittlaer 1. BA (A524-Froschenteich)	1,4	6,3
NW	B 8	OU Düsseldorf/Wittlaer 2.BA (Froschenteich-L139)	2,7	6,3
NW	B 51	OU Wermelskirchen	3,6	10,0
NW	B 54	Kreuztal – Olpe/ Krombach (A 4)	6,0	2,5
NW	B 54	w OU Steinfurt – ö Ochtrup (B 70)	5,2	4,2
NW	B 56	BGr D/NL – Tüddern – L 410	5,9	2,6
NW	B 56	L 410 – n Gangelt	3,3	2,6
NW	B 57	OU Baesweiler (L 240-K 27-B 56 )	6,9	4,2
NW	B 58	OU Wesel-Büderich (B 58 – L 460 )	4,2	5,0
NW	B 58	L 460 – Rheinbrücke (m)	2,1	5,0
NW	B 59	OU Rommerskirchen	5,0	4,3
NW	B 59	OU Pulheim (L 183 – N A 1)	3,7	3,9
NW	B 67	Bocholt (B 473) – Rhede (L 572)	7,0	4,8
NW	B 67	Rhede (L 572) – Borken (B 70)	9,7	4,7
NW	B 70	OU Wettringen, 2. BA	7,8	4,3
NW	B 221	OU Wildenrath	1,8	3,7
NW	B 221	OU Arsbeck	4,1	3,8
NW	B 226	Verl. bei Wetter (Ruhrbrücke)	0,9	1,4
NW	B 227	Essen, A 44 – L 439	3,7	6,3
NW	B 229	AS Remscheid – Lennep	1,0	6,4
NW	B 229	Arnsberg/Müschede – Arnsberg/Hüsten	2,9	2,2
NW	B 236	Dortmund, Schürferstr. – Stadtgrenze	2,6	2,0
NW	B 237	OU Wipperfürth	0,5	4,1
NW	B 238	OU Kalletal/Langenholtzhausen	3,0	4,7

Land	Straße	Abschnittsbezeichnung	Länge km	NKV
NW	B 239	OU Herford (A 2 – B 61)	5,3	2,3
NW	B 264	S-OU Weisweiler	2,3	4,2
NW	B 399	OU Gey	2,4	5,1
NW	B 474	OU Dülmen (Südabschnitt)(S K 45 – L 551)	7,5	3,2
NW	B 475	W-OU Ennigerloh (K 57 – B 475)	3,3	1,5
NW	B 480	OU Olsberg	3,8	6,4
NW	B 525	OU Nottuln/Darup	3,3	3,0
NW	B 528	OU S Kamp-Lintfort (O)	2,4	2,5
RP	A 1	Daun (B 257) -Rengen (L 46)	2,6	2,2
RP	A 1	Rengen (L 46) -Gerolstein (B 410n/ L 67)	3,5	2,2
RP	A 1	Gerolstein (B 410 n/ L 67)Kelberg (B 410)	2,6	2,2
RP	A 60	AS Hechtsheim-W – AS Mainz/Laubenheim	4,9	1,3
RP	A 650	AS Friedelsheim – AS Maxdorf	3,3	13,5
RP	B 9	Verlegung bei Worms	1,8	5,1
RP	B 9	Verlegung zw. OU Guntersblum und Oppenheim	6,1	2,3
RP	B 10	Fehrbach (K 1) – AS B 270	1,5	2,3
RP	B 10	AS B 270 – Haseneck	1,8	2,3
RP	B 10	Haseneck-Waldfriedhof	1,2	2,3
RP	B 10	Münchweiler – Walmersbach	2,9	2,3
RP	B 37	OU Hochspeyer	4,4	4,2
RP	B 42	OU Koblenz-Ehrenbreitstein	0,6	1,6
RP	B 47	OU Eisenberg	3,1	
RP	B 47	2. Rheinbrücke Worms (Anteil RP)	4,5	1,8
RP	B 49	OU Neuhäusel	3,8	1,8
RP	B 50	A 1 / A 60 – B 50 alt (Platten)	5,3	3,4
RP	B 50	Flughafen Hahn – Nieder Kostenz	6,7	2,6
RP	B 50	Nieder Kostenz – Kauerhof	7,5	2,6
RP	B 50	Kauerhof – Simmern/O (K 55)	6,5	2,6
RP	B 53	OU Biewer und Pfalzel	4,0	1,4
RP	B 256	OU Kruft	3,5	2,6
RP	B 256	OU Rengsdorf	4,2	3,5
RP	B 257	OU Wolsfeld	2,9	5,5
RP	B 257	OU Altenahr, 2. BA Lingenbergtunnel	0,3	1,8
RP	B 260	OU Dausenau	1,0	3,3
RP	B 260	OU Fachbach – Bad Ems	4,1	2,0
RP	B 270	OU Wolfstein	1,7	2,5
RP	B 327	OU Kastellaun	4,8	2,7
SH	A 1	AS Oldenburg-N (o) – AS Heiligenhafen-M (m)	8,0	0,8
SH	A 1	AS Heiligenhafen-M (o) – AS Heiligenhafen-O (B 501)	3,3	0,8
SH	A 20	Weede- Geschendorf	5,3	2,8
SH	A 20	Geschendorf- Lübeck (A 1)	15,9	2,8
SH	A 20	AS Lübeck/Genin (L 92) – Groß Grönau (LGr SH/MV)	10,4	6,1



Land	Straße	Abschnittsbezeichnung	Länge km	NKV
SH	A 21	AS Wahlstedt (B 205) – AS Bornhöved	8,6	4,7
SH	B 76	Lärmschutz im Bereich Klausdorf – Raisdorf	4,7	
SH	B 206	OU Bad Bramstedt	8,0	1,6
SH	B 207	Pogeez – Lübeck; 1. BA (A 20 – Lübeck)	5,7	9,8
SL	B 51	OU Besseringen	3,7	3,9
SL	B 269	BGr F/D – AS Lisdorf (A 620)	9,0	5,1
SL	B 269	Querspange Ensdorf (A 620 – B 51)	1,8	1,0
SN	A 4	ö AS Glauchau-Ost (o) – AS Hohenstein-Ernstthal(m)	8,1	5,0
SN	A 4	AS Hohenstein-Ernstthal(o) – AS Limbach-Oberfrohna(o)	9,6	5,0
SN	A 14	AS Leipzig-Messegelände(o) – AS Leipzig-O (B 6) (o)	7,2	2,5
SN	A 17	BGr CZ/D – AS Pirna (B 172a) (o)	19,3	4,6
SN	A 17	AS Pirna (B 172a) (m) – AS Dresden-Südvorstadt	12,7	4,6
SN	A 17	AS Dresden-Südvorstadt – AS Dresden-Gorbitz (o)	9,0	4,6
SN	A 38	Leipzig-SW (B 186) – Leipzig-S (B 2/B 95)	9,5	7,7
SN	A 38	Leipzig-S (B 2/B 95) – Leipzig-SO (S 38)	5,7	7,7
SN	A 38	Leipzig-SO (S 38) – AD Parthenaue (A 14)	10,2	7,7
SN	A 72	AS Chemnitz-S (o) – AK Chemnitz (A 4)	3,0	0,6
SN	A 72	AK Chemnitz (A 4) – AS Hartmannsdorf, BA 1.1	5,3	14,6
SN	A 72	AS Hartmannsdorf – AS Niederfrohna, BA 1.2	4,3	14,6
SN	A 72	AS Niederfrohna – AS Rochlitz (B175), BA 2	14,6	11,1
SN	A 72	AS Rochlitz (B 175) – AS Frohburg (B 7n), BA 3.1	10,1	11,1
SN	A 72	AS Frohburg (B 7n) – AS Borna-S (B 95), BA 3.2	4,8	11,1
SN	B 2	OU Bad Düben, 1. BA	1,0	3,1
SN	B 6	OU Bennewitz mit Muldebrücke Wurzen	2,6	4,4
SN	B 87	OU Jesewitz/Wölpern (BÜ-Beseitigung)	3,0	5,5
SN	B 92	OU Oelsnitz/Vogtl.	4,8	8,3
SN	B 95	OU Borna	3,9	3,3
SN	B 96	Westtangente Bautzen	3,8	5,4
SN	B 98	TOU Großenhain, 1. BA (BÜ-Beseitigung)	3,6	7,0
SN	B 98	TOU Großenhain	4,9	5,0
SN	B 98	OU Bischofswerda(1. und 2. BA)	6,8	5,9
SN	B 101	OU Markersbach	1,7	6,6
SN	B 101	OU Meißen, linkselbisch	3,5	6,4
SN	B 107	OU Grimma	8,4	4,2
SN	B 169	OU Stützengrün/Hundshübel	3,0	3,6
SN	B 169	B 6 – Riesa (2. BA)	4,1	6,6
SN	B 172	Autobahnzubringer Pirna (B 172a) (2. BA)	3,6	3,9
SN	B 173	Verlegung in Flöha	5,8	2,3
SN	B 173	OU Kesselsdorf (1. BA)	2,7	4,5
SN	B 173	OU Kesselsdorf (3. BA)	3,1	4,5
SN	B 174	OU Marienberg	9,8	2,6
SN	B 174	Verl. Gornau – Chemnitz	3,5	2,6

Land	Straße	Abschnittsbezeichnung	Länge km	NKV
SN	B 175	/B 180 OU Waldenburg, 1. BA (w Waldenburg)	1,9	2,4
SN	B 175	OU Döbeln/Masten	1,8	4,4
SN	B 178	BGr D/PL – s Zittau (B 99)<(BA 5)	0,8	2,1
SN	B 178	Niederoderwitz – Obercunnersdorf (BA 3.2)	10,7	2,1
SN	B 178	Obercunnersdorf – s Löbau (BA 3.1)	6,0	2,1
SN	B 178	n Löbau (B 6) – Nostitz (BA 1.2)	5,1	2,1
SN	B 180	OU Stollberg	2,6	8,1
ST	A 9	AS Wiedemar (m) -AS Zörbig (m)	19,6	8,6
ST	A 14	Schkeuditzer Kreuz -AS Halle-Peißen	10,4	1,5
ST	A 14	AS Wolmirstedt (m) -n Colbitz (BA 1.2)	7,4	3,4
ST	A 38	ö Görzbach (LGr TH/ST) -AS Roßla (o)	9,8	4,7
ST	A 38	AS Eisleben (o) -AS Schafstädt (L177) (o)	16,3	4,7
ST	A 38	AS Schafstädt (L 177)(m) -AD Halle-Süd (o)	5,9	4,7
ST	A 71	LGr TH/ST – AD Südharz (A38)	4,3	7,5
ST	B 2	/B 187 S-OU Wittenberg/W, 3. BA	1,3	1,9
ST	B 2	OU Wittenberg/O	4,4	1,5
ST	B 6n	AS Blankenburg/N – AS Blankenburg/O, BA 7	3,3	5,7
ST	B 6n	AS Blankenburg/O -AS Quedlinburg/Z, BA 8.1	9,0	5,7
ST	B 6n	AS Quedlinburg/Z -AS Quedlinburg/O, BA 8.2	4,2	5,7
ST	B 6n	s Quedlinburg/O – AS Hoym/Nachterstedt, BA 9.1	10,3	5,7
ST	B 6n	AS Hoym/Nachterstedt -K 2368(Frose), BA 9.2	4,3	5,7
ST	B 6n	AS Aschersleben/O – K 1373, BA 12	2,2	5,7
ST	B 6n	K 2373 – AS Güsten, BA 13.1	2,8	5,7
ST	B 6n	AS Güsten – AS Ilberstedt, BA 13.2	5,7	5,7
ST	B 6n	AS Ilberstedt-AS Bernburg (A 14), BA 13.3	3,5	5,7
ST	B 6n	OU Bernburg (14. BA)	8,4	7,1
ST	B 6n	OU Köthen (16. BA)	13,0	4,5
ST	B 6n	Köthen – A 9 (17. BA)	17,8	8,6
ST	B 81	OU Kroppenstedt	4,6	4,9
ST	B 81	OU EgelN/N	3,5	5,3
ST	B 81	EgelN/N – B 246a	5,2	5,3
ST	B 81	B 246a – Langenweddingen	2,5	5,3
ST	B 86	NO-OU Riestedt	1,9	6,5
ST	B 91	/B2 OU Zeitz-Theißen (L 193 – B 2), BA 2	4,2	3,6
ST	B 100	OU Brehna	2,6	5,4
ST	B 176	OU Weißenfels/N	2,3	7,8
ST	B 180	OU Aschersleben (B 6n – B 185)	2,5	1,7
ST	B 180	OU Hettstedt (1. BA)	3,7	6,5
ST	B 180	OU Hettstedt (2. BA)(einschl. Zubringer B 242)	4,7	6,5
ST	B 180	OU Hettstedt (3. BA)(OU Klostermansfeld)	5,4	6,5
ST	B 180	/B 250 OU Querfurt	8,2	1,7
ST	B 184	Dessau-Roßlau	2,8	3,3

Land	Straße	Abschnittsbezeichnung	Länge km	NKV
ST	B 184	OU Gommern/Dannigkow	6,3	4,2
ST	B 188	OU Oebisfelde	9,5	6,3
ST	B 188	OU Uchtsprunge – Staats – Vinzelberg	10,9	6,3
ST	B 189	OU Stendal/Ost	7,2	3,5
ST	B 246a	OU Schönebeck, BA 2	5,5	2,8
ST	B 246a	OU Schönebeck, Elbebrücke	2,2	2,8
TH	A 4	ö Herleshausen (LGr HE/TH) – w Werrabrücke	1,6	15,2
TH	A 4	ö WerrabrückeEisenach-Ost (B 84)	12,5	15,2
TH	A 4	Eisenach-Ost (B 84) -w Waltershausen	12,0	15,2
TH	A 4	ö AS Magdala (o) – w AS Jena-Göschwitz	11,5	15,2
TH	A 4	AS Gera/N (o) – AS Gera-Leumnitz (o)	5,0	5,0
TH	A 4	AS Ronneburg (o) – AS Schmölln (m) (LGr TH/SN)	8,9	5,0
TH	A 9	AS Schleiz (o) -AS Dittersdorf (o)	9,0	5,8
TH	A 9	AS Dittersdorf (m) -AS Triptis (o)	10,0	5,8
TH	A 9	n AK Hermsdorf (A 4) -AS Bad Klosterlausnitz	3,2	8,6
TH	A 38	nw Uder (LGr NI/TH) – ASHeilbad Heiligenstadt (o)	10,6	4,7
TH	A 38	AS Heilbad Heiligenstadt(m) – AS Leinefelde (o)	15,7	4,7
TH	A 38	AS Breitenworbis (o) -AS Bleicherode (o)	11,9	4,7
TH	A 38	AS Heringen (B 80) (o) -ö Görzbach (LGr TH/ST)	5,9	4,7
TH	A 71	Berkach (LGr TH/BY) -AS Meiningen-S (B 89)(o)	13,3	6,4
TH	A 71	AS Erfurt-Bindersleben – AS Erfurt-Nord	15,2	7,5
TH	A 71	Prov. AS B 85 (m) -AS Heldrungen (o)	6,9	7,5
TH	A 71	AS Heldrungen (m) -AS Artern (B 86) (m)	10,9	7,5
TH	A 71	AS Artern (B 86) (m) -LGr TH/ST	4,3	7,5
TH	A 73	AS Eisfeld-N (B 4) (o) – AS Schleusingen (B4)(o)	11,7	3,9
TH	A 73	AS Schleusingen (B 4) (m) – AS Suhl-Friedberg (o)	7,8	3,9
TH	A 73	AS Suhl-Friedberg (m) AD Suhl (A 71) (o)	7,5	3,9
TH	B 2	Nordanbindung Gera	6,4	3,8
TH	B 4	OU Sondershausen	7,8	9,9
TH	B 7	OU Bad Köstritzmit BÜ-Beseitigung	3,8	3,8
TH	B 19	OU Schwallungen	2,4	4,0
TH	B 19	OU Fambach u. Wernshausen-Niederschmalkalden	4,1	4,0
TH	B 19	OU Gumpelstadt	2,2	4,4
TH	B 19	OU Waldfisch	1,6	4,4
TH	B 62	OU Bad Salzungen, 3. BA Kurzschluß Leimbach	2,7	8,8
TH	B 88	OU Ohrdruf – Spange B 247/ /B 88 s OU Ohrdruf 2.BA	1,3	6,2
TH	B 88	Bücheloh – Gehren	5,0	7,3
TH	B 88	n Rothenstein – A 4	2,1	7,4
TH	B 89	OU Sonneberg	10,1	3,7
TH	B 93	OU Gößnitz undOU Löhmingen	5,2	3,9
TH	B 176	OU Sömmerda	4,4	4,0
TH	B 243	A 38 (AS Großwechsungen) -K 4	2,8	1,2

Land	Straße	Abschnittsbezeichnung	Länge km	NKV
TH	B 247	OU Bad Langensalz 1. + 2. BA	8,2	3,5
TH	B 247	OU Leinefelde	2,8	6,4
TH	B 247	OU Worbis und OU Wintzingerode	5,2	4,3
TH	B 281	OU Gorndorf	3,2	8,0
TH	B 281	OU Miesitz	2,0	2,2
TH	B 281	OU Triptis mit OU Mittelpölnitz (B 2)	5,6	7,3

16. Welche Summen waren im Bundeshaushalt jeweils zwischen 2001 und einschließlich 2015 jeweils für „Um- und Ausbau, Raststätten und Lärmschutz“ an Bundesfernstraßen veranschlagt, und welche Summen wurden in den betreffenden Jahren jeweils für „Um- und Ausbau, Raststätten und Lärmschutz“ an Bundesfernstraßen tatsächlich verausgabt (bitte getrennt für Bundesautobahnen und Bundesstraßen, tabellarisch für die in den entsprechenden, in den Erläuterungen zum Straßenbauplan aufgeführten Haushaltstitel und den Anteil der tatsächlichen Ausgaben an den veranschlagten Summen in Prozent angeben)?

Die Soll-Ansätze und Ist-Ausgaben für den „Um- und Ausbau, Raststätten und Lärmschutz“ an Bundesfernstraßen können den jeweiligen Bundeshaushaltsplänen sowie den Straßenbau- und Verkehrsinvestitionsberichten entnommen werden.

17. Wie viele Kilometer Bundesfernstraßen wurden jeweils in den Jahren 2001 bis 2015 in den einzelnen Bundesländern lärmsaniert (bitte gesamt sowie getrennt nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen angeben)?

Erst seit 2011 ist es möglich, die Längen von neuerrichteten Lärmsanierungsmaßnahmen anzugeben. An Bundesautobahnen wurden zwischen 2011 und 2014 31,2 km neue Schallschutzwände, 0,9 km neue Schallschutzwälle und auf einer Länge von 32,8 km offenporiger Asphalt im Rahmen der Lärmsanierung hergestellt. An Bundesstraßen waren dies im gleichen Zeitraum 9,5 km Schallschutzwände, 0,9 km Schallschutzwälle und 26,5 km offenporiger Asphalt.

Lärmschutzanlagen werden nur in den Abschnitten einer Gesamtstrecke angeordnet, wo die Schallimmissionen die Auslösewerte der Lärmsanierung überschreiten und Lärmschutzanlagen wirksam, angemessen und verhältnismäßig sind. Eine Angabe lärmsanierter Gesamtstreckenkilometer ist insofern nicht möglich, da nur die Längen der tatsächlichen Lärmschutzmaßnahmen statistisch erfasst werden.

Im Einzelnen:

Land	Schallschutz-wände und -wälle BAB (in m)	Schallschutz-wände und -wälle B (in m)	Offenporiger Asphalt BAB (in m)	Offenporiger Asphalt B (in m)
Baden-Württemberg	4.571	4.232	-	-
Bayern	1.222	1.401	-	23.679
Berlin	-	73	-	-
Brandenburg	1.833	-	-	1.076
Bremen	626	380	-	-
Hamburg	-	-	-	-
Hessen	2.980	1.598	-	1.709
Mecklenburg-Vorpommern	-	60	-	-
Niedersachsen	338	640	-	-
Nordrhein-Westfalen	14.780	1.091	30.844	-
Rheinland-Pfalz	5.057	460	-	-
Saarland	-	-	-	-
Sachsen	-	-	-	-
Sachsen-Anhalt	-	-	-	-
Schleswig-Holstein	36	-	1.966	-
Thüringen	644	528	-	-
Bundesgebiet	32.087	10.463	32.810	26.464

Für das Jahr 2015 liegen der Bundesregierung noch keine Daten vor.

18. Welche Bundesfernstraßenprojekte des BVWP 2003 sind im BVWP 2030 (Kabinettsbeschluss) erneut enthalten, und welchen Anteil haben diese Projekte im Bereich Straße des BVWP (bitte prozentualen Anteil hinsichtlich Straßenkilometern und Baukosten sowie dabei getrennt nach Ausbau und Neubau angeben)?

Welche Gründe liegen jeweils dafür vor, dass diese Projekte während der Laufzeit des BVWP 2003 nicht realisiert wurden?

Ein unmittelbarer Abgleich der Projekte des BVWP 2003 mit den Projekten des BVWP 2030 ist nicht möglich. Dies ergibt sich aus den abweichenden Projektzuschnitten und Projektbezeichnungen.

Der Realisierungsumfang von Projekten des Bedarfsplans 2004 wird durch die jährlich verfügbaren Investitionsmittel und das Vorliegen rechtsbeständiger Planfeststellungsunterlagen maßgebend mitbestimmt.

Auch können mit Blick auf die „Schleppe“ grundsätzlich nicht alle Projekte des VB tatsächlich realisiert werden.

Es wird zudem auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

19. Wie viele Kilometer Neubau von Schienenwegen des Bundes sieht das Bundesschienenwegeausbaugesetz im Vordringlichen Bedarf, im Weiteren Bedarf sowie bei internationalen Projekten insgesamt vor?

Wie viele Kilometer wurden davon jeweils von 2001 bis einschließlich 2015 realisiert (bitte im Bau befindliche Projekte mit einbeziehen, Angaben absolut sowie in Prozent)?

20. Wie viele Kilometer Ausbau von Schienenwegen des Bundes sieht das Bundesschienenwegeausbaugesetz im Vordringlichen Bedarf, im Weiteren Bedarf sowie bei internationalen Projekten insgesamt vor?

Wie viele Kilometer wurden davon jeweils von 2001 bis einschließlich 2015 realisiert (bitte im Bau befindliche Projekte mit einbeziehen, Angaben absolut sowie in Prozent)?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz enthält keine Längenangaben für den Neu- und Ausbau von Bundesschienenwegen.

Von 2001 bis 2015 sind insgesamt rund 850 km Neu- und Ausbaustrecke in Betrieb genommen worden. Realisiert wurden dabei ausschließlich Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs.

21. Welche Summen waren laut BVWP 2003 bis zum Jahr 2015 (d. h. ohne Planungsreserve) jeweils für den Neu- und Ausbau von Bundesschienenwegen insgesamt vorgesehen, und welche Investitionen (inklusive Grunderwerb) wurden von 2001 bis einschließlich 2015 dafür tatsächlich insgesamt getätigt?

Der BVWP 2003 sah vor, im Zeitraum 2001 bis 2015 insgesamt 25,5 Mrd. Euro (ohne Planungsreserve) in den Aus- und Neubau von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes zu investieren. Eine Differenzierung nach Ausbauvorhaben und Neubauvorhaben erfolgte nicht.

In den Jahren 2001 bis 2015 wurden rund 16 Mrd. Euro in die Neu- und Ausbauvorhaben des Bedarfsplans Schiene investiert.

22. Welche Summen waren laut BVWP 2003 bis zum Jahr 2015 für den Erhalt der Bundesschienenwege insgesamt vorgesehen, und welche Investitionen wurden seit dem Jahr 2001 bis einschließlich dem Jahr 2015 dafür tatsächlich insgesamt getätigt (bitte Erhaltungsanteile bei Neu- und Ausbauprojekten gesondert ausweisen)?

Der BVWP 2003 sah vor, im Zeitraum 2001 bis 2015 insgesamt 38,4 Mrd. Euro in die Erhaltung (Bestandsnetzinvestitionen) der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes zu investieren.

Im Rahmen der Neu- und Ausbauvorhaben erfolgt keine separate Ermittlung von investiven Erhaltungsanteilen, sofern diese nicht zur Erreichung des Projektziels unabdingbar sind. Insofern ist eine diesbezügliche Angabe nicht möglich.

23. Wie hoch war zwischen 2001 und 2015 der reale Anteil der Erhaltungsinvestitionen („reine“ Erhaltungsausgaben ohne Erhaltungsanteile bei Neu- und Ausbauprojekten) an den Gesamtinvestitionen im Bereich der Bundesschienenwege, und welcher Erhaltungsanteil wurde bei den Bundesschienenwegen im BVWP 2003 für den Zeitraum von 2001 bis 2015 (d. h. ohne Planungsreserve) angegeben (bitte jeweils in Prozent und die Gesamtinvestitionen angeben)?
24. Welche Summen waren im Bundeshaushalt jeweils zwischen 2001 und einschließlich 2015 jeweils für Neubau, Ausbau und Erhalt der Schienenwege des Bundes veranschlagt, und welche Summen wurden in den betreffenden Jahren jeweils für Neubau, Ausbau und Erhalt der Schienenwege des Bundes tatsächlich verausgabt (bitte reine Erhaltungsaufwendungen angeben und Erhaltungsanteile bei Neu- und Ausbaumaßnahmen bei Neu- bzw. Ausbau getrennt ausweisen)?

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Erst seit der Einführung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) im Jahre 2009 erfolgt eine grundsätzlich getrennte Veranschlagung der Bestandsnetzinvestitionen (Erhaltung) und der Bedarfsplaninvestitionen (Neu- und Ausbau) im Bundeshaushalt.

Die Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz (Infrastrukturbeitrag Bund gemäß LuFV) stellen sich in den Jahren 2009 bis 2015 wie folgt dar:

Jahr	gemäß LuFV für Ersatzinvestitionen verfügbar in Mio. €	Abruf durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes in Mio. €
2009	2.500	2.500
2010	2.500	2.500
2011	2.500	2.500
2012	2.500	2.500
2013	2.750	2.750
2014	2.750	2.750
2015	3.350	3.350

Die Bedarfsplaninvestitionen stellen sich in den Jahren 2009 bis 2015 wie folgt dar:

Jahr	Haushaltssoll in Mio. €	für den Bedarfsplan verfügbar in Mio. €	Abruf durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes	
			in Mio. €	in %
2009	1.168	1.152	1.152	100%
2010	1.111	1.102	1.102	100%
2011	1.111	1.024	1.024	100%
2012	1.227	1.300	1.237	95%
2013	1.454	1.164	1.019	88%
2014	1.236	986	934	95%
2015	1.040	1.040	963	93%

25. Welche Summen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils zwischen 2001 und 2015 für Neubau, Ausbau und Erhalt der Schienenwege zusätzlich zu den Bundesmitteln aus Eigenmitteln der Deutschen Bahn AG verausgabt (bitte reine Erhaltungsaufwendungen angeben und Erhaltungsanteile bei Neu- und Ausbaumaßnahmen, bei Neu- bzw. Ausbau getrennt ausweisen, hier ggfs. auf Angaben der Deutschen Bahn AG beruhend)?

Zu den von 2001 bis 2015 im Rahmen der Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege eingesetzten Eigenmitteln der Deutschen Bahn AG und deren Differenzierung liegen der Bundesregierung keine vollständigen Angaben vor.

Im Bereich der Sofortprogramme beträgt der Eigenmittelanteil der DB AG ca. 5 bis 10 Prozent.

Desweiteren stehen die LuFV-Mittel zur Verfügung.

Hierzu wird auf den Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht (IZB) 2015 (S. 9/10) verwiesen ([www.eba.bund.de](http://www.eba.bund.de) >Infrastrukturzustandsbericht).

Die LuFV II beinhaltet darüber u. a. hinaus zusätzliche Dividendenzahlungen der DB AG in Höhe von insgesamt 2,2 Mrd. Euro für den Zeitraum von 2015 bis 2019. Alle von den EIU nach Steuern erzielten Gewinne werden an den Bund ausgeschüttet und für Investitionen in die Schienenwege vom Bund wieder bereitgestellt. Durchschnittlich stehen jährlich rund 4 Mrd. Euro für Bestandsnetzinvestitionen zur Verfügung.

26. Welche Bundesschienenwegeprojekte des BVWP 2003 sind im BVWP 2030 (Kabinettsbeschluss) erneut enthalten, und welchen Anteil haben diese Projekte im Bereich Schiene des BVWP (bitte prozentualen Anteil hinsichtlich Schienenkilometern und Baukosten sowie dabei getrennt nach Ausbau und Neubau angeben)?

Welche Gründe liegen jeweils dafür vor, dass diese Projekte während der Laufzeit des BVWP 2003 nicht realisiert wurden?

Alle 37 „Laufenden und fest disponierten Projekte“ des BVWP 2030 waren bereits im BVWP 2003 enthalten. Sie werden im bisher geplanten Umfang weitergeführt.

Alle Projekte des BVWP 2003, die bis Ende 2015 noch nicht begonnen wurden und die erneut für die Aufnahme in den BVWP gemeldet waren, wurden neu bewertet. Wenn ihre Wirtschaftlichkeit erneut nachgewiesen werden konnte, wurden sie als Neues Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Entsprechend den Zielen, vorrangig und effektiv Engpässe im bestehenden Netz zu beseitigen und die Investitionsmittel effizient einzusetzen, entstanden dabei in vielen Fällen neue Projektzuschnitte bzw. die Bewertungen tragen den zwischenzeitlichen Planungsständen Rechnung.

Auch unter den noch zu bewertenden Projekten des Potentiellen Bedarfs befinden sich bereits im BVWP 2003 enthaltene Projekte. Hier ist die Projektdefinition noch nicht abgeschlossen. Es ist ebenfalls mit veränderten Projektzuschnitten zu rechnen.



Folgende im BWVP 2030 als Neues Vorhaben im Vordringlichen Bedarf enthaltene Projekte waren in zum Teil anderem Projektzuschnitt bereits im BVWP 2003 enthalten:

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Bemerkungen
1	2-001-V02	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Südbahn)	
2	2-002-V02	ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda – Erfurt (Alternative „Mottgers“ und Alternative „Bestandsnaher Neu-/Ausbau	Alternativenentscheidung noch nicht gefallen, anderer Projektzuschnitt als im BVWP 2003 wahrscheinlich.
	2-007-V01		
3	2-003-V03	ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden / Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen)	Im BVWP 2003 als „NBS/ABS Hamburg/ Bremen – Hannover“ (sog. „Y-Trasse“) mit anderem Projektzuschnitt enthalten.
4	2-004-V03	Korridor Mittelrhein: Zielnetz I (umfasst u. a. NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe, NBS Frankfurt – Mannheim, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau)	Im BVWP 2003 in drei Vorhaben gesplittet; anderer Projektzuschnitt als im BVWP 2003.
5	2-005-V02	ABS/NBS Karlsruhe – Basel	Anderer Projektzuschnitt als im BVWP 2003.
6	2-008-V02	ABS München – Mühldorf – Freilassing	Anderer Projektzuschnitt als im BVWP 2003.
7	2-009-V03	ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein)	Anderer Projektzuschnitt als im BVWP 2003.
8	2-010-V02	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)	Anderer Projektzuschnitt als im BVWP 2003.
9	2-011-V01	ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ)	Im BVWP 2003 als Internationales Projekt ohne Projektzuschnitt.
11	2-014-V01	ABS Nürnberg – Passau	Im BVWP 2003 als Internationales Projekt ohne Projektzuschnitt.
12	2-015-V01	ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringhausen)	Anderer Projektzuschnitt als im BVWP 2003.
13	2-016-V01	ABS/NBS Hannover – Bielefeld	Teilprojekt im BVWP 2003 als „ABS/NBS Seelze – Wunstorf – Minden“ mit anderem Projektzuschnitt enthalten.
14	2-017-V01	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ (– Prag) (Franken-Sachsen-Magistrale)	
20	2-027-V01	ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin)	
21	2-032-V01	ABS Hannover – Berlin (Lehrter Stammbahn)	Anderer Projektzuschnitt als im BVWP 2003.
22	2-041-V02	ABS/NBS Ulm – Augsburg	Anderer Projektzuschnitt als im BVWP 2003.
24	K-001-V99 bis K-005-V99	Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München)	Ggf. anderer Projektzuschnitt als im BVWP 2003.
26	R-999-V99	Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe	Anderer Projektzuschnitt als im BVWP 2003.

Folgende im BWVP 2030 als Projekt des Potentiellen Bedarfs enthaltene Projekte waren in zum Teil anderem Projektzuschnitt bereits im BVWP 2003 enthalten:

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Bemerkungen
4	2-010-V04	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)	Anderer Projektzuschnitt als im BVWP 2003.
9	2-025-V01	ABS Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen.
11	2-028-V01	ABS Cottbus – Görlitz	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen.
16	2-034-V01	ABS Kehl – Appenweier	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen.
18	2-036-V01	ABS Lübeck – Schwerin / Büchen – Lüneburg	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen.
20	2-038-V01	ABS Weimar – Gera – Gößnitz	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen.
22	2-040-V01	ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen.
25	2-044-V01	ABS Hamburg – Ahrensburg	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen.
29	2-048-V01	ABS Köln – Aachen	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen.
30	2-049-V01	ABS Münster – Lünen	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen.
32	K-001-V01	Knoten Frankfurt	Projektdefinition des aktuellen Bedarfsplanprojektes; wird in Untersuchung ggf. angepasst.
33	K-002-V01	Knoten Hamburg	Projektdefinition des aktuellen Bedarfsplanprojektes „Planfälle KHH 1 und KHH 2“; wird in Untersuchung ggf. angepasst.
34	K-003-V01	Knoten Köln	Projektdefinition noch nicht erfolgt.
35	K-004-V01	Knoten Mannheim	Projektdefinition des aktuellen Bedarfsplanprojektes; wird in Untersuchung ggf. angepasst.
36	K-005-V01	Knoten München	Projektdefinition des aktuellen Bedarfsplanprojektes; wird in Untersuchung ggf. angepasst.

Längenangaben für die im BVWP 2030 enthaltenen Projekte werden nicht ausgewiesen, da

- für Neubauprojekte die Trassierung erst im Zuge der weiteren Planungsschritte festgelegt wird,
- bei Ausbauprojekten nicht vergleichbare Ausbaumaßnahmen erfolgen (z. B. Blockverdichtung, Elektrifizierung, Bau zweiter Gleise in Abschnitten usw.) und der genaue Ausbaumumfang erst im Zuge der weiteren Planungsschritte festgelegt wird,
- bei kostenintensiven Ausbaumaßnahmen in Knoten die Längenangaben ein unbrauchbarer Vergleichsmaßstab sind.

Aussagen zum prozentualen Längenanteil der bereits im BVWP 2003 enthaltenen Projekte am Gesamtumfang der Projekte können deshalb nicht getroffen werden.

Die 37 laufenden und fest disponierten Projekte sowie die oben aufgeführten 18 neuen Vorhaben im Vordringlichen Bedarf haben ein Gesamtinvestitionsvolumen von 45 161,8 Mio. Euro. Für die 16 Projekte des Potentiellen Bedarfs kann eine belastbare Aussage über die Gesamtkosten erst im Zuge der Bewertung erfolgen. Aussagen zum prozentualen Anteil der bereits im BVWP 2003 enthaltenen Projekte am Investitionsvolumen aller Projekte können deshalb nicht getroffen werden.

Bei den im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthaltenen Projekten handelt es sich um langfristige Bauvorhaben mit einem erheblichen Zeit- und Finanzbedarf. Im Durchschnitt beträgt die Realisierungsdauer eines mittleren Bedarfsplanvorhabens einschließlich Planung und Baurechtserlangung etwa zwölf Jahre. Bei komplexen Großvorhaben im bestehenden Netz ist mit deutlich längeren Realisierungszeiten zu rechnen, da sich diese nur abschnittsweise unter Aufrechterhaltung des laufenden Betriebs umsetzen lassen. Zudem steigt der Zeitbedarf für die Erlangung des Baurechts angesichts komplizierter Planungs- und umfangreicher Abstimmungsprozesse sowie sich häufig ändernder gesetzlicher Maßgaben deutlich an.

27. Wie viele der im BVWP 2003 aufgeführten Bundeswasserstraßenprojekte wurden bis zum Jahr 2015 realisiert (bitte unter Angabe der Gesamtzahl der im BVWP enthaltenen Bundeswasserstraßenprojekte aufführen und nach Ausbau und Neubau differenzieren)?

Von den 25 Wasserstraßenprojekten im BVWP 2003 sind bis 2015 insgesamt 21 Wasserstraßenprojekte teilweise abgeschlossen bzw. im Bau. Im BVWP 2003 gab es im Bereich der Wasserstraßen kein Neubauprojekt.

28. Welche Bundeswasserstraßenprojekte des BVWP 2003 sind im BVWP 2030 (Kabinettsbeschluss) erneut enthalten, und welchen Anteil haben diese Projekte im Bereich Wasserstraße des BVWP (bitte prozentualen Anteil hinsichtlich Baukosten sowie dabei getrennt nach Ausbau und Neubau angeben)?

Welche Gründe liegen jeweils dafür vor, dass diese Projekte während der Laufzeit des BVWP 2003 nicht realisiert wurden?

Von den 10 laufenden und fest disponierten Projekten des BVWP 2030 im Bereich der Wasserstraße waren die nachfolgenden 9 Projekte Bestandteil des BVWP 2003.

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Bundeswasserstraße	Projektbezeichnung	Investitionen		
				Gesamt in Mio. €	davon Aus-/Neubau in Mio. €	davon Erhaltung in Mio. €
1	W 47	Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal, Untere-Havel-Wasserstraße, Berliner Wasserstraßen, Havelkanal	VDE 17 (Hannover – Magdeburg – Berlin)	250,0	62,5	187,5
2	W 48	Dortmund-Ems-Kanal	Ausbau der Dortmund-Ems-Kanal Südstrecke	150,0	37,5	112,5
3	W 49	Mittelweser	Anpassung der Mittelweser für das 2,50 m abgeladene GMS (Basisvariante)	10,0	10,0	0,0
4	W 50	Mittellandkanal/Mittelweser	Neubau Schleuse Minden	3,0	1,0	2,0
5	W 51	Datteln-Hamm-Kanal	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Weststrecke)	44,0	11,0	33,0
6	W 52	Rhein-Herne-Kanal	Ausbau des Rhein-Herne-Kanals (Östlich Gelsenkirchen)	173,0	43,3	129,8
7	W 53	Mosel	Bau der 2. Schleusenkammer Trier	60,0	60,0	0,0
8	W 54	Main	Fahrrinnenvertiefung zwischen Wipfeld und Limbach	48,0	48,0	0,0
9	W 55	Havel-Oder-Wasserstraße	Ersatzneubau des Schiffshebewerks Niederfinow	56,0	0,0	56,0

Von den 22 Wasserstraßenprojekten des Vordringlichen Bedarfs (VB) und Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E) im BVWP 2030 waren die nachfolgenden 7 Wasserstraßenprojekte Bestandteil des BVWP 2003. Das Investitionsvolumen dieser 7 Projekte beträgt 2,3 Mrd. Euro vom Gesamtinvestitionsvolumen des Vordringlichen Bedarfs.

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Bundeswasserstraße	Projektbezeichnung	Investitionen		
				Gesamt in Mio. €	davon Aus-/Neubau in Mio. €	davon Erhaltung in Mio. €
2	W 30	Main	Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg	28,3	28,3	0,0
5	W 46b	Unterweser	Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Süd)	5,3	5,3	0,0
6	W 46a	Unterweser	Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord)	35,4	35,4	0,0
12	W 31	Donau	Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing-Vilshofen (Variante A)	266,5	255,1	11,4
16	W 37	Havel-Oder-Wasserstraße	Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße	503,0	141,2	361,7
21	W 28	Mosel	Bau von 7 zweiten Schleusenkammern an der Mosel	579,3	579,3	0,0
22	W 33	Elbe-Lübeck-Kanal	Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals	838,1	790,4	47,7

Hinsichtlich der Fragestellung nach der Nichtrealisierung der oben genannten Ausbauprojekte in der Laufzeit des BVWP 2003 spielen vor allem unzureichende Planungskapazitäten, lange Planungs- und Ausführungszeiten mit umfangreichen Planfeststellungsverfahren und jahrelange Gerichtsverfahren eine wesentliche Rolle. Im Übrigen gilt der Grundsatz, dass Ersatzinvestitionen Vorrang vor Ausbauminvestitionen haben.

29. Welche Summen waren laut BVWP 2003 bis zum Jahr 2015 (d. h. ohne Planungsreserve) jeweils für Baumaßnahmen an den Seeschiffahrtsstraßen und Binnenwasserstraßen vorgesehen?

Welche Investitionen wurden seit dem Jahr 2001 bis einschließlich 2015 dafür tatsächlich getätigt (bitte insgesamt sowie getrennt nach Seeschiffahrtsstraßen und Binnenwasserstraßen angeben)?

Die Angaben bitte ich der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

Vorhaben (VB)		im BVWP 2003 vorgesehen Mio. €	tatsächlich verausgabt 2001 bis 2015 Mio. €
Seewasserstraßen	Laufende, fest disponierte und neue Vorhaben	260	rd. 550
Binnenwasserstraßen	Laufende, fest disponierte und neue Vorhaben	4.840	rd. 4.500

Tatsächliche Ausgaben berücksichtigen Preissteigerungen während der Laufzeit.

30. Welche Summen waren laut BVWP 2003 bis zum Jahr 2015 für den Erhalt der Bundeswasserstraßen vorgesehen?

Welche Investitionen wurden seit dem Jahr 2001 bis einschließlich dem Jahr 2015 dafür tatsächlich getätigt (bitte „reine“ Erhaltungsausgaben ohne Erhaltungsanteile bei Ausbauprojekten angeben)?

Gemäß BVWP 2003 waren für die Erhaltung der Bundeswasserstraßen insgesamt 6,6 Mrd. Euro vorgesehen. Im Zeitraum von 2001 bis 2015 wurden zusätzlich zu den Erhaltungsanteilen bei Ausbauprojekten insgesamt 2,5 Mrd. Euro für die „reine“ Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur verausgabt (siehe Tabelle zu Frage 32).

31. Wie hoch war demnach zwischen 2001 und 2015 der reale Anteil der Erhaltungsinvestitionen (reine Erhaltungsausgaben ohne Erhaltungsanteile bei Ausbauprojekten) an den Gesamtinvestitionen im Bereich der Bundeswasserstraßen, und welcher Erhaltungsanteil wurde bei den Bundeswasserstraßen im BVWP 2003 für den Zeitraum von 2001 bis 2015 (d. h. ohne Planungsreserve, bitte jeweils in Prozent und unter Nennung der Gesamtinvestitionen im Bereich Wasserstraßen angeben)?

Für den Zeitraum 2001 bis 2015 sind die Ergebnisse (reale Anteile) in der Antwort zu Frage 32 dargestellt. Bei Um- und Ausbaumaßnahmen ist eine Differenzierung von Erhaltungsanteilen fachlich und inhaltlich nicht möglich.

32. Welche Summen waren im Bundeshaushalt zwischen 2001 bis einschließlich 2015 jeweils für Neubau, Ausbau und Erhalt der Wasserstraßen des Bundes veranschlagt, und welche Summen wurden in den betreffenden Jahren jeweils für Neubau, Ausbau und Erhalt der Wasserstraßen des Bundes tatsächlich verausgabt (bitte reine Erhaltungsaufwendungen angeben und Erhaltungsanteile bei Neu- und Ausbaumaßnahmen bei Neu- bzw. Ausbau integrieren)?

Die Angaben bitte ich der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

Jahr	Soll-Ausgaben		Ist-Ausgaben	
	Ersatz-, Aus- und Neubau in Mio. €	Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur in Mio. €	Ersatz-, Aus- und Neubau in Mio. €	Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur in Mio. €
2001 <sup>5)</sup>	506	110	450	97
2002 <sup>5)</sup>	514	115	432	116
2003	472	108	423	105
2004 <sup>1)</sup>	389	130	408	89
2005 <sup>1)</sup>	401	120	420	117
2006 <sup>1)</sup>	457	110	397	119
2007 <sup>1)</sup>	469	120	438	144
2008 <sup>1)</sup>	527	158	508	195
2009 <sup>1) 2) 3)</sup>	998	149	792	160
2010 <sup>1) 2) 3)</sup>	823	171	702	183
2011 <sup>2) 3)</sup>	832	123	599	206
2012 <sup>4)</sup>	606	201	460	210
2013 <sup>4)</sup>	707	202	459	221
2014 <sup>4)</sup>	727	202	458	256
2015 <sup>4)</sup>	675	216	407	288

<sup>1)</sup> einschließlich Investitionen aus Mauteinnahmen (Kapitel 1202 Tgr. 05)

<sup>2)</sup> einschließlich Investitionen aus dem Konjunkturpaket I

<sup>3)</sup> einschließlich Investitionen aus dem Konjunkturpaket II (Epl. 60)

<sup>4)</sup> einschließlich Investitionen aus den Infrastrukturbeschleunigungsprogrammen

<sup>5)</sup> einschließlich investiver Erhaltungsanteil aus der Unterhaltung der Bundeswasserstraßen

33. Wie hat sich zwischen 2001 und 2015 die Anzahl der bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) Beschäftigten entwickelt (bitte Zahl pro Jahr angeben)?

Für die Jahre 2001 bis 2009 liegen keine Daten mehr vor.

Jahr	Anzahl der Mitarbeiterinnen/ Mitarbeiter*
2010	12.566
2011	12.141
2012	11.929
2013	11.618
2014	11.448
2015	11.072

\*dauerhaft beschäftigtes Personal (ohne Ausbildung und sonstige Befristungen)

Für einen Vergleich zum Personalbestand des Jahres 2000 wird auf die Anlage zu Frage 1 der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD auf Bundestagsdrucksache 17/9625 verwiesen.

34. Welche Verteilung der Verkehrsleistung auf die Verkehrsträger wurde im BVWP 2003 für das Jahr 2015 prognostiziert?

Wie hat sich diese Verteilung von 2001 bis 2015 real entwickelt (bitte nach Personen- und Güterverkehr differenzieren und auch die absoluten Zahlen der Personen- bzw. Tonnenkilometer angeben)?

Im Rahmen der Verkehrsprognose 2015 für den BVWP 2003 wurde aus mehreren denkbaren verkehrspolitischen Szenarien letztendlich das sog. Integrationszenario ausgewählt, in dem preispolitische Maßnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsverteilung enthalten waren. Darin wird die Entwicklung des Personenverkehrs (Verkehrsleistung des motorisierten Verkehrs) wie folgt prognostiziert:

Verkehrszweig	Absolute Werte in Mrd. Pkm	Modal-Split in %
Motorisierter Individualverkehr	872,7	77,3
Eisenbahnverkehr	98,1	8,7
ÖSPV	85,6	7,6
Luftverkehr	72,5	6,4
Summe Motorisierter Verkehr	1128,9	100,0

Quelle: ITP Intraplan Consult GmbH, ifo Institut für Wirtschaftsforschung, BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH, PLANCO Consulting GmbH: Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung. – Schlussbericht zu FE 96.578/1999 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, München, Freiburg, Essen, 2001.

Die Entwicklung des Güterverkehrs (Transportleistung) wird wie folgt prognostiziert:

Verkehrszweig	Absolute Werte in Mrd. Pkm	Modal-Split in %
Bahn <sup>1)</sup>	114,9	19,0
Straßengüterfernverkehr	401,1	66,2
Binnenschiff	89,6	14,8
Zwischensumme <sup>2)</sup>	605,7	100,0
Straßengüternahverkehr	83,5	
Gesamtsumme	689,2	

<sup>1)</sup> Frachtpflichtiger Wagenladungsverkehr im Netz der DB AG.

<sup>2)</sup> ohne Straßengüternahverkehr

Quelle: ITP Intraplan Consult GmbH, ifo Institut für Wirtschaftsforschung, BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH, PLANCO Consulting GmbH: VERKEHRSPROGNOSE 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung. – Schlussbericht zu FE 96.578/1999 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, München, Freiburg, Essen, 2001.



Die reale Entwicklung des Personenverkehrs 2001 bis 2014 (Verkehrsleistung des motorisierten Verkehrs) und des Güterverkehrs 2001 bis 2014 (Transportleistung) nach Verkehrszweigen ist als Anlage 2 beigefügt. Die Werte des Personenverkehrs für 2014 und die Werte des Güterverkehrs für 2013 und 2014 sind noch vorläufig. Für das Jahr 2015 liegen gegenwärtig noch keine Kennwerte vor.

35. Seit wann und auf welcher Grundlage (Gesetz, Verordnung, Dienstabweisung o. Ä.) werden Erhaltungsanteile bei Neu- und Ausbauprojekten gesondert ausgewiesen, und wie begründet die Bundesregierung dieses Vorgehen?

Der BVWP ist ein Planungsinstrument, bei dessen Ausgestaltung die Bundesregierung bestimmte Rahmenbedingungen zu beachten hat, aber an keine rechtlichen Vorgaben gebunden ist. Mit der projektbezogenen Ausweisung von Erhaltungsanteilen bei Aus- und Neubauvorhaben wird eine höhere Transparenz und eine bessere Nachvollziehbarkeit der Projektbewertung der Aus- und Neubauprojekte hergestellt, da die Erhaltungsanteile nicht Bestandteil der Projektbewertung sind.

36. Welche einheitliche Methodik wurde bei der Ermittlung der in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/727 ausgewiesenen Erhaltungsanteile angewandt, und von wem wurde diese Methodik erstellt?

Den Ländern wurde zum Prozess der Projektanmeldungen für den geplanten Bundesverkehrswegeplan 2015 und den neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen mitgeteilt, dass die Aufwendungen für erforderliche Erneuerungen der vorhandenen Fahrstreifen abzuschätzen und anzugeben sind. Im Rahmen eines Forschungsprojekts wurde der durchschnittliche Kostenfaktor des Erhaltungsanteils bei Erweiterungsmaßnahmen ermittelt und den Straßenbauverwaltungen der Länder übergeben. Dieser Faktor konnte verwendet werden, wenn keine weiteren vertieften Erkenntnisse für das jeweilige Projekt vorliegen.

37. Welche Vorgaben wurden den Bundesländern bei den Länderanmeldungen zum BVWP 2030 sowie der Deutschen Bahn AG und der WSV hinsichtlich der Berechnung von Erhaltungsanteilen gemacht, und wie wurde die Einhaltung der Vorgaben kontrolliert?

Hinsichtlich der Vorgaben für die Länder bei Bundesfernstraßenprojekten wird zur ersten Teilfrage auf die Antwort zu Frage 36 verwiesen. Der Deutschen Bahn AG und der WSV wurden hinsichtlich der Berechnung der Erhaltungsanteile keine Vorgaben gemacht.

Der Auftrag an den Gutachter für die Kostenplausibilisierung der Bundesfernstraßenprojekte wurde vom BMVI eng begleitet. Die Qualitätsprüfung durch das BMVI erfolgte auf Grundlage zahlreicher Gespräche mit den Gutachtern, der Ergebnisse des Forschungsberichtes sowie einiger beispielhafter Plausibilitätsprüfungen der BVWP-Projekte. Die Kostenplausibilisierung der Bundesfernstraßenprojekte wurde beim BVWP 2030 erstmalig durchgeführt. Das dort benutzte Verfahren wurde im Rahmen eines Forschungsprojekts für die Aufstellung des BVWP 2030 entwickelt und dafür erstmalig genutzt. Grundlage bildet das Forschungsvorhaben Los 2: Plausibilisierung, Trassierung aus Ingenieursicht und Investitionskosten.

Hinsichtlich der Bundesschienenwege- und Bundeswasserstraßenprojekte stellt sich aufgrund fehlender Vorgaben die Frage einer Kontrolle nicht. Die Kostenermittlung erfolgte hier direkt durch vom BMVI beauftragte Gutachter bzw. die WSV.

38. Wie werden die Erhaltungsanteile bei Aus- und Neubauvorhaben haushälterisch behandelt – z. B. integriert in Aus- und Neubautitel oder Erhaltungstitel – (bitte begründen), und was hat sich bei der haushälterischen Behandlung der Erhaltungsanteile bei Aus- und Neubauvorhaben in den letzten 15 Jahren geändert (bitte einzelne Änderungen unter Angabe des Zeitpunktes getrennt darlegen und begründen)?

Eine projektscharfe Veranschlagung der Erhaltungsanteile bei der Erweiterung von Bundesautobahnen erfolgt zur Erhöhung der Transparenz ab dem Haushaltsjahr 2015 (siehe auch Antwort zu Frage 6).

Die zur Erreichung der Projektziele notwendigen Erhaltungsanteile sind bei Aus- und Neubauvorhaben für Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen integraler Bestandteil der Baumaßnahme. Aus inhaltlichen und fachlichen Gründen werden die Erhaltungsanteile bei Ausbauvorhaben haushälterisch hier nicht gesondert erfasst.

Im Bereich der Bundesschienenwege findet die von diesen Anteilen ausgehende mindernde Wirkung auf den Ersatzinvestitionsbedarf des Bestandsnetzes als sogenannte Bedarfsplanprämissen Berücksichtigung im Rahmen der jeweiligen Verhandlungen zur LuFV.

39. Wie hat die Bundesregierung die Investitionspraxis während der Laufzeit des BVWP 2003 evaluiert, und welche Schlüsse für die Aufstellung des BVWP 2030 wurden daraus gezogen?

Der im Verkehrsinfrastrukturbericht der Bundesregierung vom Mai 2016 ausführlich beschriebene Zustand der Verkehrsinfrastruktur steht in kausalem Zusammenhang mit der Investitionstätigkeit der vergangenen Jahre. Eine wesentliche Schlussfolgerung war die Anhebung des Investitionsniveaus (Investitionshochlauf).



Anlage 2  
zur KA 18/09301

Reale Entwicklung des Personenverkehrs 2001 bis 2014 (Verkehrsleistung des motorisierten Verkehrs) nach Verkehrszweigen; für das Jahr 2015 liegen gegenwärtig noch keine Kennwerte vor; die Werte für 2014 sind noch vorläufig; alle Werte sind auf eine Nachkommastelle gerundet.

Personenverkehr - Verkehrsleistung - Absolute Werte in Mrd. Pkm														
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
Motorisierter Individualverkehr	872,0	880,3	875,6	887,1	875,7	882,6	883,4	888,5	898,7	902,4	912,4	914,6	921,4	939,4
Eisenbahnen	75,8	70,8	71,3	72,9	76,8	79,0	79,1	82,5	82,3	83,9	85,4	88,8	89,6	89,5
Öffentl. Straßenpersonenverkehr	77,0	75,7	75,8	82,8	82,5	81,8	81,3	79,6	78,6	78,1	78,0	76,0	77,1	80,0
Luftverkehr	41,9	40,8	43,3	48,4	52,6	55,6	58,8	60,8	58,4	52,8	55,2	56,2	56,3	58,1
<b>Summe Motorisierter Verkehr</b>	<b>1.066,7</b>	<b>1.067,6</b>	<b>1.066,1</b>	<b>1.091,2</b>	<b>1.087,6</b>	<b>1.099,0</b>	<b>1.102,6</b>	<b>1.111,4</b>	<b>1.117,9</b>	<b>1.117,2</b>	<b>1.131,0</b>	<b>1.135,6</b>	<b>1.144,5</b>	<b>1.167,1</b>

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2015/2016

Personenverkehr - Verkehrsleistung - Modal Split in %														
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
Motorisierter Individualverkehr	81,8	82,5	82,1	81,3	80,5	80,3	80,1	79,9	80,4	80,8	80,7	80,5	80,5	80,5
Eisenbahnen	7,1	6,6	6,7	6,7	7,1	7,2	7,2	7,4	7,4	7,5	7,6	7,8	7,8	7,7
Öffentl. Straßenpersonenverkehr	7,2	7,1	7,1	7,6	7,6	7,4	7,4	7,2	7,0	7,0	6,9	6,7	6,7	6,9
Luftverkehr	3,9	3,8	4,1	4,4	4,8	5,1	5,3	5,5	5,2	4,7	4,9	4,9	4,9	5,0
<b>Summe Motorisierter Verkehr</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: eigene Berechnungen

Reale Entwicklung des Güterverkehrs 2001 bis 2014 (Transportleistung) nach Verkehrszweigen; für das Jahr 2015 liegen gegenwärtig noch keine Kennwerte vor; die Werte für 2013 und 2014 sind noch vorläufig; alle Werte sind auf eine Nachkommastelle gerundet.

Güterverkehr - Verkehrsleistung- Absolute Werte in Mrd. tkm														
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013*	2014*
Eisenbahnen	81,0	81,1	85,1	91,9	95,4	107,0	114,6	115,7	95,8	107,3	113,3	110,1	112,6	112,6
Straßengüterfernverkehr	324,5	328,5	356,1	372,4	377,1	408,5	426,2	428,4	388,8	414,0	428,3	418,2	424,0	432,4
Binnenschifffahrt	64,8	64,2	58,2	63,7	64,1	64,0	64,7	64,1	55,5	62,3	55,0	58,5	60,1	59,1
<b>Zwischensumme ohne Straßengüterverkehr</b>	<b>470,3</b>	<b>473,8</b>	<b>499,3</b>	<b>528,0</b>	<b>536,6</b>	<b>579,5</b>	<b>605,5</b>	<b>608,1</b>	<b>540,1</b>	<b>583,6</b>	<b>596,6</b>	<b>586,8</b>	<b>596,6</b>	<b>604,1</b>
Straßengüternahverkehr	28,4	26,0	25,8	26,0	25,6	27,2	28,0	29,2	26,8	26,5	29,3	28,8	29,7	31,6
<b>Gesamtsumme</b>	<b>498,8</b>	<b>499,8</b>	<b>525,1</b>	<b>553,9</b>	<b>562,2</b>	<b>606,7</b>	<b>633,4</b>	<b>637,3</b>	<b>566,9</b>	<b>610,2</b>	<b>626,0</b>	<b>615,6</b>	<b>626,4</b>	<b>635,7</b>

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Verkehr in Zahlen 2015/2016

Güterverkehr - Verkehrsleistung- Modal Split in %														
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013*	2014*
Eisenbahnen	17,2	17,1	17,0	17,4	17,8	18,5	18,9	19,0	17,7	18,4	19,0	18,8	18,9	18,6
Straßengüterfernverkehr	69,0	69,3	71,3	70,5	70,3	70,5	70,4	70,4	72,0	70,9	71,8	71,3	71,1	71,6
Binnenschifffahrt	13,8	13,5	11,6	12,1	11,9	11,0	10,7	10,5	10,3	10,7	9,2	10,0	10,1	9,8
<b>Zwischensumme ohne Straßengüterverkehr</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: eigene Berechnungen





