

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bundesverkehrswegeplan 2030

Inhaltsübersicht

| | Seite |
|---|-------|
| Vorwort des Ministers | III |
| Zusammenfassung | IV |
| Inhaltsverzeichnis | VIII |
| Abbildungs- und Tabellenverzeichnis | X |
| Teil I: Ziele und Grundsätze der Bundesverkehrswegeplanung – Investitionen in eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur ... | 1 |
| 1 Herausforderungen und Lösungsansätze – Wie finanzieren wir unsere Verkehrsinfrastruktur? | 2 |
| 2 Aufgaben und Ziele der Bundesverkehrswegeplanung – Was wollen wir erreichen? | 5 |
| 3 Rolle und Entstehungsprozess des BVWP 2030 – Was ist ein Bundesverkehrswegeplan? | 7 |
| Teil II: Die Ergebnisse – 269,6 Mrd. Euro für ein zukunftsfähiges Verkehrsnetz | 13 |
| 4 Finanzvolumen des BVWP 2030 im Überblick – Wie werden die Mittel verteilt? | 14 |
| 5 Effekte der BVWP-Umsetzung – Welchen Nutzen stiften die Investitionen? | 16 |
| 6 Investitionen in Erhaltung und Ersatz – Wie rüsten wir unser Bestandsnetz für die Zukunft? | 26 |
| 7 Investitionen in Aus- und Neubau –Wie entwickeln wir unser Verkehrsnetz weiter? | 33 |
| 8 Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung – Wie können Bürger, Fachwelt und Verwaltung die BVWP-Aufstellung mitgestalten? | 44 |
| 9 Verkehrsinfrastruktur jenseits des BVWP – Wie entwickeln wir unser Verkehrssystem zusätzlich weiter? | 47 |

| | Seite |
|---|-----------|
| Teil III: Die wissenschaftlichen Grundlagen – Methodische Basis für einen transparenten BVWP | 53 |
| 10 Verkehrsprognose 2030 – Wie viel Verkehr bringt die Zukunft? | 54 |
| 11 Methodik zur Ermittlung des Erhaltungs- und Ersatzbedarfs | 57 |
| 12 Methodik zur Bewertung von Aus- und Neubauprojekten | 59 |
| | |
| Anlage 1 - Projektlisten Strase | 75 |
| Anlage 2 - Projektlisten Schiene | 155 |
| Anlage 3 - Projektlisten Wasserstrase | 171 |
| Anlage 4 - Netzkategorisierung bei der Wasserstrase | 179 |
| | |
| Quellenverzeichnis | 182 |
| Abkürzungsverzeichnis | 184 |

Vorwort des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Endfassung des Bundesverkehrswegeplans:

Das Fundament von Wachstum, Wohlstand und Arbeit bilden Infrastruktur und Mobilität. Ohne Mobilität keine Prosperität – das ist ein ökonomisches Grundprinzip. Die Bundesregierung hat deshalb zum Beginn der 18. Wahlperiode einen Investitionshochlauf gestartet – mit mehr Haushaltsmitteln, mehr Nutzerfinanzierung und mehr privatem Kapital.

Jetzt geht es darum, unsere Mittel effizient einzusetzen. Das leistet der Bundesverkehrswegeplan als Gesamtstrategie für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes. In der Vergangenheit hatte der BVWP immer wieder unterschiedliche Schwerpunkte: In den 80er Jahren den Ausbau des Schienennetzes. In den 90er Jahren die Wiedervereinigung unseres Landes. In den 2000ern die Anbindung der Metropolen. Heute geht es darum, das Gesamtnetz zu stärken – und unsere Infrastruktur fit zu machen für das global-digitale Zeitalter. Das heißt: Verkehrswege modernisieren, Infrastruktur vernetzen, Mobilität beschleunigen.

Der neue BVWP geht diese Herausforderung an. Mit einem Volumen von 269,6 Milliarden Euro und über 1.000 Projekten ist er ein starkes Programm für die Infrastruktur. Dabei setzen wir auf fünf wesentliche Innovationen:

- 1) Wir geben eine klare Finanzierungsperspektive. Mit den Rekordmitteln aus dem Investitionshochlauf ist der BVWP eine realistische und finanzierbare Gesamtstrategie für den Erhalt und den Bau unserer Infrastruktur.

- 2) Wir stärken das Prinzip Erhalt vor Aus- und Neubau. In der Gesamtschau kommen wir damit auf einen Rekordanteil von 69 Prozent für die Modernisierung unserer Infrastruktur.

- 3) Wir setzen klare Prioritäten. Investiert wird dort, wo für Menschen und Wirtschaft der größte Nutzen entsteht. Das heißt: Wir stärken Hauptachsen und Knoten – und steigern dadurch die Leistungsfähigkeit im gesamten Netz.

- 4) Wir beseitigen Engpässe. Der neue BVWP konzentriert die Investitionen in Aus- und Neubau verkehrsträgerübergreifend darauf, Engpässe aufzulösen und dadurch den Verkehrsfluss im Gesamtnetz zu optimieren.

- 5) Wir haben intensiv die Öffentlichkeit beteiligt. Der BVWP 2030 ist der erste Bundesverkehrswegeplan, der gemeinsam mit der Öffentlichkeit erarbeitet und entwickelt wurde – von der Grundkonzeption über Projektvorschläge bis hin zum Entwurf.

Ich bin überzeugt: Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 bleiben wir das Mobilitätsland Nr. 1 – und schaffen so die Voraussetzungen für das Wachstum, den Wohlstand und die Arbeit von morgen.

Alexander Dobrindt MdB

Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Zusammenfassung

Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für reibungslose Mobilität im Personen- und Güterverkehr

Privat wie beruflich sind die Menschen in Deutschland immer mehr in Bewegung. Unsere Lebensentwürfe verlangen heute mehr denn je nach ungehinderter Mobilität. Als Exportnation, als Hochtechnologie- und Transitland ist Deutschland auf einen reibungslos funktionierenden Personen- und Güterverkehr zwingend angewiesen – denn Mobilität ist ein Standortfaktor erster Güte. Nur wenn wir Bürgerinnen und Bürgern sowie der Wirtschaft ein leistungsfähiges Verkehrssystem bereitstellen, sind die Chancen des Fortschritts und der Globalisierung mittel- und langfristig für uns nutzbar. Moderne Mobilität ist Voraussetzung für eine moderne Gesellschaft, für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und Wohlstand.

Starkes Verkehrswachstum steigert Erhaltungs- und Ausbaubedarf

Die **Verkehrsleistung im Personenverkehr** in Deutschland wird bis zum Jahr 2030 im Vergleich zu 2010 um insgesamt 12,2 % zunehmen. Dies entspricht gemäß Verkehrsprognose 2030 einem jährlichen Wachstum von 0,6 %. **Die Transportleistung im Güterverkehr** soll im selben Zeitraum mit 38 % noch deutlich stärker ansteigen. An vielen Stellen der Netze besteht daher ein Bedarf für Aus- und Neubauvorhaben.

Aktuelle **Prognosen zum Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarf** für die Verkehrsinfrastruktur zeigen zudem, dass zukünftig deutlich mehr als in der Vergangenheit investiert werden muss, um das bestehende Verkehrsnetz auf hohem Niveau zu erhalten.

Zusätzliche Mittel werden zielgerichtet eingesetzt

Erhaltung und Ersatz sowie die Weiterentwicklung einer nachhaltig leistungsfähigen Infrastruktur sind prioritäre politische Aufgaben. Hierfür müssen neben der herkömmlichen Haushaltsfinanzierung auch andere Säulen der Infrastrukturfinanzierung genutzt werden. Die Gelder müssen zudem zielgerichtet eingesetzt werden. Das Prinzip „**Erhalt vor Neubau**“ und die **Engpassbeseitigung in hoch belasteten Korridoren** stehen im Fokus.

Mit einem **5-Punkte-Investitionshochlauf** hat die Bundesregierung im Herbst 2014 eine nachhaltige Investitionswende angestoßen. Die Bausteine des Hochlaufs sind zusätzliche Haushaltsmittel für die Verkehrsinfrastruktur sowie der Ausbau der Nutzerfinanzierung

und die stärkere Einbindung von privatem Kapital bei Investitionen des Bundes.

Bundesverkehrswegeplan als zentrales Element der Infrastrukturplanung

Der letzte Bundesverkehrswegeplan – kurz BVWP – stammt aus dem Jahr 2003, der vorhergehende wurde nach der Wiedervereinigung Deutschlands im Jahr 1992 beschlossen. Der nun vorliegende BVWP 2030 stellt wichtige verkehrspolitische Weichen für den **Planungshorizont bis 2030**.

Der Bund ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für die **Finanzierung von Bau und Erhalt der Bundesverkehrswege**, auf die sich demnach der BVWP fokussiert. Diese umfassen die Bundesautobahnen und Bundesstraßen – zusammen als Bundesfernstraßen bezeichnet –, die Bundesschienenwege und die Bundeswasserstraßen.

Die deutschen See- und Binnenhäfen, die Flughäfen sowie die Güterverkehrszentren zählen nicht zu den Bundesverkehrswegen. Planung, Bau und Unterhaltung dieser Anlagen erfolgen durch Länder, Kommunen oder private Betreiber. Der Bund ist jedoch zuständig für die Anbindung dieser Anlagen an das Netz der Bundesverkehrswege und stellt hierfür Mittel zur Verfügung.

Der BVWP umfasst sowohl anfallende **Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen** als auch **Aus- und Neubauprojekte**. Die prognostizierten Bedarfe für Erhaltung bzw. Ersatz wurden je Verkehrsträger als Gesamtsumme in den Plan aufgenommen. Bei der projektspezifischen Bewertung von Aus- und Neubaumaßnahmen konzentriert sich der BVWP auf die Vorhaben, die **großräumig wirksam** sind sowie eine **wesentlich kapazitätssteigernde** bzw. **qualitätsverbessernde Wirkung** entfalten. Der BVWP ist das wichtigste Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes.

Leistungsfähige Verkehrsnetze sind oberstes Ziel

Der BVWP 2030 zielt primär auf diejenigen Ziele der Verkehrspolitik ab, die durch die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur konkret beeinflusst werden können. So ist eine **reibungslose Mobilität im Personenverkehr** und ein **leistungsfähiger Güterverkehr** elementar von leistungsfähigen Wegenetzen abhängig. Sie sind die zentrale Voraussetzung für einen ungehinderten Verkehrsfluss auf allen Verkehrsträgern. Aber auch Aspekte der **Verkehrssicherheit** sowie des **Klima-, Umwelt- und Lärmschutzes** werden in den Bewertungen des BVWP abgebildet.

Deutlich stärkere Einbeziehung von Bürgern und Verbänden

Zum Entwurf der **Grundkonzeption** des neuen BVWP konnten Fachverbände und Bürger im Jahr 2013 während einer deutlich ausgeweiteten **Öffentlichkeitsbeteiligung** Stellung nehmen, ehe die überarbeitete Grundkonzeption veröffentlicht wurde. Die Verbände wurden zudem während des Aufstellungsprozesses des BVWP wiederholt konsultiert.

Der **Entwurf des BVWP 2030** wurde an relevante Institutionen versendet, im Internet veröffentlicht und in mehreren Städten ausgelegt. Darüber hinaus stellte das BMVI ein **Projektinformationssystem (PRINS)** online, das konkrete Einblicke in die Bewertungen auf Projektebene gewährte.

Die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan erfüllt die gesetzlichen Anforderungen der **Strategischen Umweltprüfung (SUP)**. Deren Ziel ist es, ein hohes Umweltschutzniveau im Zuge der Umsetzung des BVWP 2030 bereits in einem frühen Planungsstadium sicherzustellen. Als Grundlage für die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der SUP wird der **Umweltbericht zum BVWP 2030** veröffentlicht.

Alle Interessierten konnten sich über einen **Zeitraum von sechs Wochen** elektronisch und schriftlich zum BVWP-Entwurf äußern. Das BMVI hat alle fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen geprüft und in einem **Bericht zum Konsultationsverfahren** zusammenfassend behandelt.

Rund 2000 Vorschläge für Aus- und Neubauprojekte wurden geprüft

Von Ländern, Abgeordneten, dem Bund selbst, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Bürgern, Verbänden und weiteren Akteuren wurden insgesamt über **2.000 Projektideen** zur Bewertung im BVWP 2030 angemeldet. Davon entfielen rd. 1.700 auf Bundesfernstraßen, rd. 400 auf Bundesschienenwege und rd. 50 auf Bundeswasserstraßen.

Wichtigste Neuerung im Anmeldeverfahren waren eine **verstärkte Vorprüfung** und **Optimierung** der Projekte. Für Vorhaben der Straße und Schiene wurden die Anmeldungen zudem einer Plausibilitätsprüfung durch unabhängige Ingenieurbüros unterzogen.

Bewertet wurden im Anschluss alle Projektideen, bei denen prinzipiell Aussicht auf Aufnahme in den BVWP 2030 bestand. Um die knappen verfügbaren Finanzmittel effizient verteilen zu können, wurde das Bewertungsverfahren des BVWP 2030 umfassend methodisch weiter-

entwickelt. Die Projekte wurden in **vier Bewertungsmodulen** verglichen und schließlich selektiert.

Das zentrale Bewertungsmodul stellt die **Nutzen-Kosten-Analyse** dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle monetarisierbaren, sprich in Geldeinheiten ausdrückenden Projektauswirkungen gegenüberstellt – positive wie negative. Wirkungen, die nur schwer oder gar nicht monetarisierbar sind, wurden separat in **umwelt- und naturschutzfachlichen** sowie in **raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilungen** untersucht.

Nationales Prioritätenkonzept zur effizienten Mittelverteilung

Da die finanziellen Mittel für die Verkehrsinfrastruktur begrenzt sind, können zahlreiche Vorhaben voraussichtlich nicht bis zum Jahr 2030 begonnen werden. Die bewerteten Vorhaben wurden daher auf Basis fachlicher Kriterien in verschiedene Dringlichkeitskategorien eingeordnet. Der Bund muss zukünftig zielgerichteter als in der Vergangenheit in die Bundesverkehrswege investieren. Daher konzentriert sich der Bund bei seinen Investitionen vorrangig auf die Bereiche Erhaltung bzw. Ersatz sowie die Engpassbeseitigung.

Die bis 2030 notwendigen **Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen** in die bestehenden Netze wurden zunächst als unverzichtbare Ausgaben vorrangig in das Gesamtbudget eingestellt. Das wichtige Ziel, **Erhaltung und Ersatz der Bestandsnetze Vorrang zu geben**, wurde damit umgesetzt.

Im zweiten Schritt wurden die weiteren **Mittel für Aus- und Neubaumaßnahmen auf die drei Verkehrsträger verteilt**. Dabei wurden insbesondere die mit der Aufteilung verbundenen verkehrlichen Effekte und die Umweltwirkungen auf Ebene des Gesamtplans berücksichtigt.

Im dritten Schritt erfolgte die **Dringlichkeitseinstufung** der einzelnen Projekte der drei Verkehrsträger. Zunächst wurden hierbei die Aus- und Neubauvorhaben in Laufende bzw. fest disponierte und in Neue Vorhaben aufgeteilt. Alle Laufenden und fest disponierten Projekte werden so schnell wie möglich fertiggestellt. Für die Neuen Vorhaben gibt es im BVWP 2030 die Dringlichkeitsstufen **Vordringlicher Bedarf (VB)** mit **Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)** sowie **Weiterer Bedarf (WB)** mit **Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)**. Vorhaben des VB/VB-E sollen im Geltungszeitraum des BVWP bis zum Jahr 2030 umgesetzt bzw. begonnen werden.

Das vom BMVI erarbeitete nationale Prioritätenkonzept garantiert, dass ein Großteil der für Aus- und Neubau verfügbaren Finanzmittel in **großräumig bedeutsame Projekte** fließt.

269,6 Mrd. € für leistungsfähige Verkehrsnetze

Das **Gesamtvolumen des BVWP 2030 beträgt rd. 269,6 Mrd. €**. Dieses deckt mit 226,7 Mrd. € den Substanz-erhalt sowie die Aus- und Neubauprojekte des VB mit VB-E für den Zeitraum von 2016 bis 2030 ab. Hinzu kommen 42,8 Mrd. € zur Abfinanzierung von Vorhaben, die erst in einer späten Phase des BVWP-Geltungszeitraums begonnen und nach 2030 zu Ende finanziert werden.

Allein für den **Erhalt** der Bestandsnetze von Straße, Schiene und Wasserstraße werden von 2016 bis 2030 ca. **141,6 Mrd. €** benötigt. Diese Summe entspricht **rd. 69 % des BVWP-Planungsrahmens** im Zeitraum von 2016 bis 2030. Wir erhöhen damit das Volumen für den Substanz-erhalt deutlich gegenüber dem BVWP 2003, der hierfür Investitionen von rd. 83 Mrd. € vorsah.

Die Ergebnisse der Netzanalysen und der Projektbewer-tungen machen jedoch klar, dass auch künftig bei allen Verkehrsträgern ein **hoher Bedarf für Aus- und Neu-baumaßnahmen** besteht, um Engpässe aufzulösen, die Effizienz der Verkehrsabläufe zu verbessern und Erreichbarkeitsdefizite zu reduzieren. Hierfür sind im BVWP 2030 Investitionen von **98,3 Mrd. €** vorgesehen.

Es ist deshalb notwendig, die **Investitionen für die Ver-kehrsinfrastruktur auf hohem Niveau zu stabilisieren**. Für Erhalt und den Ausbau der Verkehrsnetze wird im BVWP-Zeitraum von 2016 bis 2030 ein durchschnittliches Finanzvolumen von rd. 15 Mrd. € pro Jahr angestrebt.

Vom Gesamtvolumen des BVWP 2030 (inkl. Erhaltung) entfallen auf den Verkehrsträger Straße 49,3 %, auf die Schiene 41,6 % und auf die Wasserstraße 9,1 % der Mittel. Für Aus- und Neubauprojekte (2016 bis 2030) ist der Anteil der Straße mit 53,6 % höher (Ø 2,3 Mrd. € pro Jahr). Die Schiene erhält hier einen Anteil von 42,1 % (Ø 1,8 Mrd. € pro Jahr), die Wasserstraße von 4,3 % (Ø 0,2 Mrd. € pro Jahr).

Im Fokus des BVWP 2030 stehen besonders die **Haupt-achsen und Knoten** der Verkehrsnetze. Der Großteil der Investitionsmittel wird auf **großräumig bedeutsame Projekte** konzentriert. Bei den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße sind nahezu alle Projekte großräumig bedeutsam. Beim Verkehrsträger Straße werden rd. 75 % der Investitionsmittel für großräumig bedeutsame Pro-jekte eingesetzt, also für Autobahnen und Bundesstra-ßen der Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1. Etwa 25 % fließen in sonstige Bundesstraßen. In der Gesamtschau über alle Verkehrsträger fließen inklusive der Laufenden und fest disponierten Vorhaben 87 % der Mittel für Aus- und Neubau in großräumig bedeutsame Projekte.

Das Volumen **Laufender und fest disponierter Aus- und Neubauprojekte** beträgt 25,2 Mrd. €. Der Anteil dieser

Vorhaben am Gesamtvolumen für Aus- und Neubau ist im neuen Bundesverkehrswegeplan (im Zeitraum 2016 – 2030) mit 40 % gegenüber 72 % beim BVWP 2003 (im Zeitraum 2001 – 2015) deutlich gesunken.

Effekte der Umsetzung des BVWP

Mithilfe der Projekte des BVWP 2030 können deshalb heutige und potenzielle zukünftige Engpässe aufgrund nicht ausreichender Netzkapazitäten erheblich reduziert werden. Durch die Straßenbauvorhaben des VB/VB-E werden auf den deutschen Autobahnen kapazitätsbedingte Engpässe auf einer Streckenlänge von rd. 2.000 Richtungs-kilometern abgebaut. Dadurch können jährlich mehr als 160 Mio. Fahrzeugstunden mit Verkehrsstillstand oder Stop-and-go-Verkehr vermieden werden.

Durch die Schienenvorhaben des VB/VB-E werden kapazi-tätsbedingte Engpässe auf einer Streckenlänge von rund 800 Kilometer abgebaut und sowohl mehr Passagiere als auch mehr Ladung mit der Bahn befördert werden. Hierdurch können rd. 15.200 h an sonst jährlich zu erwar-tenden Wartezeiten abgebaut werden. Die zusätzlichen Kapazitäten führen zu einer stärkeren Nutzung der Bahn, sodass über 1,5 Mrd. Pkw-km sowie über 724.000 Lkw Fahrten pro Jahr mit einer Fahrleistung von 519 Mio. Lkw-km vermieden werden.

Bei der Wasserstraße wirken sich qualitative Engpässe der Infrastruktur auf die Wirtschaftlichkeit der Trans-porte auf allen betroffenen Relationen über die gesamte Transportlänge aus, auch wenn der überwiegende Teil der Transportstrecke eine qualitativ bessere Befahrbar-keit erlaubt. Durch die Wasserstraßenvorhaben des VB/ VB-E werden an den Bundeswasserstraßen insgesamt acht qualitative Engpässe auf Seeschiffahrtsstraßen mit einer Gesamtlänge von rd. 300 km sowie sieben qualitative Engpässe und ein quantitativer Engpass auf Binnenschiff-fahrtsstraßen mit einer Gesamtlänge von rd. 370 km beseitigt. Weitere vier qualitative Engpässe auf Binnen-schiffahrtsstraßen mit einer Gesamtlänge von rd. 430 km werden im Planfall in ihrer Engpasswirkung reduziert.

BVWP als Grundlage für Ausbaugesetze und Bedarfspläne

Der BVWP 2030 wurde vom BMVI mit gutachterlicher Unterstützung erarbeitet und wird **vom Bundeskabinett verabschiedet**. Auf Grundlage des BVWP werden die **Be-darfspläne** für die einzelnen Verkehrsträger entworfen. Diese werden als Anlage der jeweiligen **Ausbaugesetze** in den Deutschen Bundestag eingebracht und von diesem verbindlich beschlossen. Alle fünf Jahre werden aufgrund gesetzlicher Regelungen **Bedarfsplanüberprüfungen** durchgeführt.

Auf den nachfolgenden Planungsstufen werden die einzelnen Projekte des BVWP bzw. der Bedarfspläne von den jeweiligen Vorhabenträgern vertieft. Hierbei werden je nach Erfordernis Raumordnungsverfahren, Linien- bzw. Trassenbestimmungsverfahren und Planfeststellungsverfahren durchlaufen. **Zeitpunkt und Reihenfolge der Projektumsetzungen** hängen letztlich von dessen Priorisierung im VB/VB-E, dem Planungsstand sowie den verfügbaren Finanzmitteln ab.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|------|
| Vorwort des Ministers | III |
| Zusammenfassung | IV |
| Inhaltsverzeichnis | VIII |
| Abbildungs- und Tabellenverzeichnis | X |

| | |
|---|-----------|
| Teil I: Ziele und Grundsätze der Bundesverkehrswegeplanung – Investitionen in eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur | 1 |
| 1 Herausforderungen und Lösungsansätze – Wie finanzieren wir unsere Verkehrsinfrastruktur? | 2 |
| 2 Aufgaben und Ziele der Bundesverkehrswegeplanung – Was wollen wir erreichen? | 5 |
| 2.1 Warum eine Bundesverkehrswegeplanung? | 5 |
| 2.2 Die Ziele des BVWP 2030 | 5 |
| 3 Rolle und Entstehungsprozess des BVWP 2030 – Was ist ein Bundesverkehrswegeplan? | 7 |
| 3.1 Gegenstand und Grenzen des BVWP | 7 |
| 3.2 Rolle des BVWP in der Infrastrukturplanung | 7 |
| 3.3 Verfahren der BVWP-Aufstellung | 8 |
| 3.4 Nationales Prioritätenkonzept für bedarfsgerechte Bundesverkehrswege | 11 |
| Teil II: Die Ergebnisse – 269,6 Mrd. Euro für ein zukunftsfähiges Verkehrsnetz | 13 |
| 4 Finanzvolumen des BVWP 2030 im Überblick – Wie werden die Mittel verteilt? | 14 |
| 5 Effekte der BVWP-Umsetzung – Welchen Nutzen stiften die Investitionen? | 16 |
| 5.1 Leistungsfähiger und sicherer Personen- und Güterverkehr | 16 |
| 5.2 Umweltverträglicher Personen- und Güterverkehr: Abgasemissionen, Lärm und Inanspruchnahme von Flächen | 24 |
| 6 Investitionen in Erhaltung und Ersatz – Wie rüsten wir unser Bestandsnetz für die Zukunft? | 26 |
| 6.1 Bundesfernstraßen | 26 |
| 6.2 Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes | 27 |
| 6.3 Bundeswasserstraßen | 30 |
| 7 Investitionen in Aus- und Neubau – Wie entwickeln wir unser Verkehrsnetz weiter? | 33 |
| 7.1 Mittelverteilung zwischen den Verkehrsträgern anhand von Investitionsszenarien | 33 |

| | |
|--|-----------|
| 7.2 Bundesfernstraßen | 35 |
| 7.3 Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes | 39 |
| 7.4 Bundeswasserstraßen | 41 |
| 8 Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung – Wie können Bürger, Fachwelt und Verwaltung die BVWP-Aufstellung mitgestalten? | 44 |
| 8.1 Konzept der Öffentlichkeitsbeteiligung | 44 |
| 8.2 Prozessbegleitende Beteiligungsinstrumente | 45 |
| 8.3 Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des BVWP 2030 | 45 |
| 9 Verkehrsinfrastruktur jenseits des BVWP – Wie entwickeln wir unser Verkehrssystem zusätzlich weiter? ... | 47 |
| 9.1 Moderne Straßen intelligent nutzen | 47 |
| 9.2 Digitale Technik im Schiffs- und Schienenverkehr | 47 |
| 9.3 Nachhaltige, ökologische und sichere Mobilität | 48 |
| 9.4 Stärkung des Güterverkehrs | 50 |
| 9.5 Innovative Konzepte für den Verkehrsstandort Deutschland ... | 51 |
| Teil III: Die wissenschaftlichen Grundlagen – Methodische Basis für einen transparenten BVWP | 53 |
| 10 Verkehrsprognose 2030 – Wie viel Verkehr bringt die Zukunft? | 54 |
| 10.1 Grundannahmen und Prognoseverfahren | 54 |
| 10.2 Wesentliche Ergebnisse | 54 |
| 11 Methodik zur Ermittlung des Erhaltungs- und Ersatzbedarfs ... | 57 |
| 12 Methodik zur Bewertung von Aus- und Neubauprojekten | 59 |
| 12.1 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A) | 59 |
| 12.2 Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B) | 62 |
| 12.3 Raumordnerische Beurteilung (Modul C) | 65 |
| 12.4 Städtebauliche Beurteilung (Modul D) | 67 |
| 12.5 Weitere Analysen | 69 |
| Anlage 1 – Projektlisten Straße | 75 |
| Anlage 2 – Projektlisten Schiene | 155 |
| Anlage 3 – Projektlisten Wasserstraße | 171 |
| Anlage 4 – Netzkategorisierung bei der Wasserstraße | 179 |
| Quellenverzeichnis | 182 |
| Abkürzungsverzeichnis | 184 |

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

| | |
|---|-----|
| Abbildung 1: Bundesverkehrswegeplanung im Überblick | 8 |
| Abbildung 2: Gesamtprozess des BVWP 2030 | 10 |
| Abbildung 3: Priorisierungsschritte im BVWP 2030 | 11 |
| Abbildung 4: BVWP-Volumen nach Verwendung | 15 |
| Abbildung 5: Engpassanalyse Straße – Bezugsfall | 18 |
| Abbildung 6: Engpassanalyse Straße – Zielnetz | 19 |
| Abbildung 7: Engpassanalyse Schiene – Bezugsfall | 20 |
| Abbildung 8: Engpassanalyse Schiene – Zielnetz | 21 |
| Abbildung 9: Engpassanalyse Wasserstraße – Bezugsfall | 22 |
| Abbildung 10: Engpassanalyse Wasserstraße – Zielnetz | 23 |
| Abbildung 11: Altersstruktur ausgewählter Anlagen an den Bundeswasserstraßen | 31 |
| Abbildung 12: Übersicht zur Öffentlichkeitsbeteiligung | 44 |
| Abbildung 13: Prognose der Hafenumschläge deutscher Seehäfen bis 2030 | 55 |
| Abbildung 14: Veränderung von Verkehrsaufkommen und Einwohnerentwicklung 2030 gegenüber 2010 | 56 |
| Abbildung 15: Struktur und Bestandteile der raumordnerischen Beurteilung | 65 |
| Abbildung 16: Bewertung der Luftliniengeschwindigkeit Oberzentrum – Oberzentrum im Schienenpersonenverkehr | 66 |
| Abbildung 17: Räumliche Ausprägungen von Erreichbarkeitsdefiziten im Schienenpersonenverkehr | 67 |
| Abbildung 18: Netzkategorisierung unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose 2030 | 181 |
| | |
| Tabelle 1: „Neue Generation“ ÖPP-Projekte Straße | 4 |
| Tabelle 2: Übergeordnete und abgeleitete Ziele bzw. Lösungsstrategien für den BVWP 2030 | 6 |
| Tabelle 3: Gesamtvolumen des BVWP 2030 nach Verkehrsträger und Verwendungsart | 14 |
| Tabelle 4: Entwicklung der sanktionsbewährten Qualitätskennzahlen im Bestandsnetz Schiene seit 2008 | 29 |
| Tabelle 5: Ersatzinvestitionen in das Schienennetz gemäß LuFV II, Angaben in Mio. € | 30 |
| Tabelle 6: Zustand ausgewählter Bauwerkstypen an den Bundeswasserstraßen | 32 |

| | |
|---|-----|
| Tabelle 7: Investitionsvolumina der drei Investitionsszenarien anhand der Investitionsvolumen des BVWP-Entwurfs vom 16.03.2016 | 33 |
| Tabelle 8: Gesamtplanwirkung der Investitionsszenarien (siehe Tabelle 7) | 34 |
| Tabelle 9: Verteilung der Investitionsvolumina Aus- und Neubau für den BVWP 2030, in Mrd. € | 35 |
| Tabelle 10: Aufteilung der Investitionen (in Mio. €) in Bundesfernstraßen in Dringlichkeitsstufen | 37 |
| Tabelle 11: Aufteilung der Investitionen für Aus- und Neubauprojekte in Bundesfernstraßen (Gesamtkosten des Bundes ohne Kosten Dritter) nach Bundesländern (in Mio. €) | 38 |
| Tabelle 12: Übersicht zu den Neu- und Ausbauprojekten im Bereich Bundesfernstraßen (VB/VB-E sowie Laufende und fest disponierte Projekte) | 38 |
| Tabelle 13: Investitionen in Bundesschienenwege in Dringlichkeitsstufen (in Mrd. €) | 40 |
| Tabelle 14: Übersicht zu den Neubauvorhaben im Bereich Bundesschienenwege (VB/VB-E) | 40 |
| Tabelle 15: Investitionen in Bundeswasserstraßen in Dringlichkeitsstufen (in Mio. €) | 43 |
| Tabelle 16: Übersicht zu den Neubauvorhaben im Bereich Bundeswasserstraßen (VB/VB-E) | 43 |
| Tabelle 17: Entwicklung der Transportleistung im Güterverkehr nach Verkehrsträgern | 55 |
| Tabelle 18: Entwicklung der Verkehrsleistung im motorisierten Personenverkehr nach Verkehrsträgern | 56 |
| Tabelle 19: Nutzen- und Kostenkomponenten der Bewertungsmethodik des BVWP 2030 | 59 |
| Tabelle 20: Übersicht zu den nicht-monetarisierten Umweltkriterien | 63 |
| Tabelle 21: Bewertungspunkte je Ergebnisklasse, aufgeteilt nach Gewichtung der Kriterien | 63 |
| Tabelle 22: Bewertungsrahmen für die Gesamtbewertung der Einzelprojekte | 64 |
| Tabelle 23: Bewertungsrahmen zur Bewertung der Gesamtplanauswirkungen | 64 |
| Tabelle 24: Bewertungsmatrix für die städtebauliche Bedeutung von Straßenbauvorhaben | 68 |
| Tabelle 25: Kriterien für die Netzkategorisierung bei den Bundeswasserstraßen | 180 |

Teil I:
Ziele und Grundsätze
der Bundesverkehrswegeplanung –
Investitionen in eine bedarfsgerechte
Verkehrsinfrastruktur

1 | Herausforderungen und Lösungsansätze – Wie finanzieren wir unsere Verkehrsinfrastruktur?

Privat wie beruflich sind die Menschen in Deutschland immer mehr in Bewegung. Unsere Lebensentwürfe verlangen heute mehr denn je nach ungehinderter Mobilität. Als Exportnation, als Hochtechnologie- und Transitland ist Deutschland auf einen reibungslos funktionierenden Personen- und Güterverkehr zwingend angewiesen – denn Mobilität ist ein Standortfaktor erster Güte. Nur wenn wir den Bürgerinnen und Bürgern sowie der Wirtschaft ein leistungsfähiges Verkehrssystem bereitstellen, sind die Chancen des Fortschritts und der Globalisierung mittel- und langfristig für uns nutzbar. Moderne Mobilität ist Voraussetzung für eine moderne Gesellschaft, für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und Wohlstand.

Deutschland verfügt über eines der am besten ausgebauten Verkehrsnetze weltweit. Dieses gilt es, trotz zukünftig weiter steigender Verkehrsnachfrage in einem guten Zustand zu erhalten. Hinzu kommen sich verändernde Verkehrsbedürfnisse und demographische Entwicklungen, die vielerorts Erweiterungs- und Optimierungsbedarf in den Netzen mit sich bringen.

Die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragte Verkehrsprognose 2030 – siehe im Detail Kapitel 10 – sieht bis 2030 einen **Anstieg der Verkehrsleistung im Personenverkehr** (die Anzahl der Reisenden multipliziert mit der von ihnen im Durchschnitt zurückgelegten Strecke) um insgesamt 12,2 % gegenüber 2010 vorher. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von 0,6 %.

Noch deutlich stärker wird das voraussichtliche **Wachstum im Güterverkehr** ausfallen. Um 38 % soll die Transportleistung auf der deutschen Verkehrsinfrastruktur im Prognosezeitraum ansteigen, d. h. die Masse der transportierten Güter multipliziert mit der von ihnen zurückgelegten Strecke. Haupttreiber dieser Entwicklung ist eine deutliche Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs. Alle Verkehrsträger werden voraussichtlich mit einem starken Wachstum konfrontiert. Besonders die Schiene sieht sich mit einem erwarteten Zuwachs von 42,9 % großen Herausforderungen gegenüber. An vielen Stellen der Netze besteht daher ein **Bedarf für Aus- und Neubauvorhaben**.

Aktuelle **Prognosen zum Erhaltungs- und Ersatzbedarf** für die Verkehrsinfrastruktur zeigen zudem, dass zukünftig mehr als bisher investiert werden muss, um das bestehende Verkehrswegenetz nicht zu verschleißen, sondern auf hohem Niveau zu erhalten.

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur stehen aufgrund der begrenzten Haushaltsmittel des Bundes und der verfassungsrechtlichen Vorgaben der Schuldenbremse in Konkurrenz zu anderen staatlichen Aufgaben. **Die in der Vergangenheit verfügbaren Finanzmittel reichen nicht aus**, um alle verkehrspolitisch bzw. gesamtwirtschaftlich sinnvollen Aus- und Neubauvorhaben zeitnah zu realisieren und zugleich den Substanzerhalt des Gesamtnetzes sicherzustellen.

Welche Folgen ergeben sich daraus für die Verkehrsinfrastrukturpolitik? Erhaltung und Ersatz sowie die Weiterentwicklung einer nachhaltig leistungsfähigen Infrastruktur sind prioritäre politische Aufgaben. Hierfür müssen neben der herkömmlichen Haushaltsfinanzierung auch andere Säulen der Infrastrukturfinanzierung genutzt werden.

Die verfügbaren Gelder müssen zudem zielgerichteter als in der Vergangenheit eingesetzt werden. Die Investitionsentscheidungen des Bundes werden daher auf die Bereiche Erhaltung bzw. Ersatz sowie die Engpassbeseitigung in hoch belasteten Korridoren fokussiert. Nur wenn der Anstieg der verfügbaren Finanzmittel gegenüber dem BVWP 2003 und deren effiziente Verteilung Hand in Hand gehen, wird eine langfristig tragfähige Infrastrukturentwicklung gelingen. Eine klare Priorisierung und eine damit verbundene effiziente Mittelverteilung bei den Investitionen des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur tragen dazu bei, dass in der Konkurrenz zu anderen Aufgaben des Bundes die Akzeptanz für den Investitionshochlauf steigt.

Mit einem **5-Punkte-Investitionshochlauf** hat die Bundesregierung im Herbst 2014 eine nachhaltige Investitionswende angestoßen. Die Bausteine des Hochlaufs sind zusätzliche Haushaltsmittel für die Verkehrsinfrastruktur sowie der Ausbau der Nutzerfinanzierung und die stärkere Einbindung von privatem Kapital bei Investitionen des Bundes. Zudem werden eine klare Prioritätensetzung bei Infrastrukturvorhaben und das Prinzip „Erhalt vor Neubau“ verfolgt. Für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur bedeutet dies im Einzelnen:

Der Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode sieht vor, die Mittel für die Verkehrsinfrastruktur substanziell zu erhöhen. Dieses ambitionierte Vorhaben konnte umgesetzt werden. Für dringend notwendige Investitionen werden bis 2017 insgesamt **5 Mrd. € zusätzlich** mobilisiert, davon 3,6 Mrd. € für Bundesfernstraßen, 1,05 Mrd. € für Schienenwege und 350 Mio. € für Wasserstraßen. Diese zusätzlichen Investitionen sollen verstetigt werden. Im November 2014 hat die Bundesregierung beschlossen, für die Jahre 2016 bis 2018 ein 10-Mrd.-€-Paket für Zukunftsinvestitionen aufzulegen. Hieraus fließen **zusätzliche rd. 3,1 Mrd. €** in die Verkehrsinvestitionen des Bundes.

Gegenüber 2014 steigen die Investitionen in die Infrastruktur bis zum Jahr 2018 somit um rd. 40 % auf ca. 14 Mrd. € pro Jahr.

Um eine nachhaltige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und eine möglichst umfassende Planungssicherheit zu gewährleisten, werden die klassischen Investitionsmittel im Verkehrshaushalt, die in einem Kalenderjahr nicht ausgegeben wurden, ungekürzt auch im nächsten Jahr zur Verfügung gestellt. Zwischen den Verkehrsträgern wird außerdem eine wechselseitige Deckungsfähigkeit der Investitionen ermöglicht.

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere von Projekten des Bundes, wird durch EU-Mittel für die **Transeuropäischen Netze (TEN)** ergänzt. Bisher hat Deutschland in der laufenden Förderperiode von 2014 bis 2020 rd. 1,6 Mrd. € erhalten, vorwiegend für Investitionen in Schienen- und Wasserstraßenprojekte.

Zur Schließung der aus der Lkw-Mautsatzabsenkung zum Januar 2015 resultierenden Einnahmelücke und zur Sicherstellung der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur wurde und wird die **Mautpflicht für Lkw** ausgeweitet. Seit Juli 2015 wird die Maut auf zusätzlichen 1.100 km Bundesstraßen erhoben, seit Oktober 2015 werden zudem auch Fahrzeuge zwischen 7,5 und 12 Tonnen zulässigen Gesamtgewichts in das Mautsystem einbezogen. Die im Koalitionsvertrag vorgesehene Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen soll im Jahr 2018 in Kraft treten.

Zur Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus des Autobahnnetzes werden wir mit der **Infrastrukturabgabe** zudem einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur von den Haltern von nicht in Deutschland zugelassenen Pkw erheben. Die Nettoeinnahmen aus der Nutzerfinanzierung werden ohne Abstriche der Verkehrsinfrastruktur zugeführt.

Bei der Verwirklichung von Vorhaben des Bedarfsplans kommen alternative Beschaffungsformen zur Anwendung. Im Bundesfernstraßenbereich werden seit 2005 kontinuierlich Projekte in Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP) auf den Weg gebracht. Die für ÖPP-Projekte

typische Lebenszyklusbetrachtung, d. h. Bauen, Betreiben, Erhalten (jeweils einschließlich Planung und Management) und anteiliges Finanzieren „aus einer Hand“, verbunden mit einem Risikotransfer, bietet bei geeigneten Vorhaben einen Anreiz zur schnellen und effizienten Leistungserbringung.

Mit den vier Pilotprojekten der 1. Staffel (2005 bis 2009) wurde ÖPP als Beschaffungsvariante im Bundesfernstraßenbereich entwickelt. Weitere neun ÖPP-Projekte der 2. Staffel¹ mit fortgeschriebenen Projektstrukturen sind derzeit entweder bereits realisiert, in der baulichen Umsetzung, im Vergabeverfahren oder noch in der Vorbereitungsphase (drei Projekte: A 1/A 30 Münster – AK Lotte/Osnabrück – Rheine, A 44 Diemelstadt – Kassel-Süd und A 61, A 650/A 65 AS Worms – Landesgrenze Rheinland-Pfalz/Baden-Württemberg). Bei den Projekten, die sich noch in der Vorbereitungsphase befinden, werden die ÖPP-Vergabeverfahren schnellstmöglich – jeweils abhängig von der Baurechtsschaffung durch die Länder und dem Nachweis der Wirtschaftlichkeit – gestartet. Die EU fördert ÖPP-Projekte durch unterschiedliche Instrumente der Europäischen Investitionsbank.

Ende April 2015 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Abstimmung mit dem Bundesministerium der Finanzen eine „Neue Generation“ mit 11 ÖPP-Projekten bekannt gegeben, die neben dem Autobahnausbau auch Erhaltungs- und Lückenschlussprojekte, wie auch erstmalig Bundesstraßenprojekte enthält. Ziele der „Neuen Generation“ ÖPP sind, notwendige Straßenbaumaßnahmen schneller und effizienter umzusetzen, Stau und den durch Stau verursachten volkswirtschaftlichen Schaden zu minimieren, den Lebenszyklusansatz für Bau, Erhaltung, Betrieb und anteilige Finanzierung weiterzuentwickeln sowie die Einbindung von privatem Kapital auch durch institutionelle Anleger und Projektanleihen zu ermöglichen.

Bei der „Neuen Generation“ ÖPP handelt es sich um folgende elf Projekte, wobei künftige Änderungen oder Ergänzungen der Liste nicht ausgeschlossen sind (siehe Tabelle 1)².

1 Bei der Umsetzung der ÖPP-Projekte der 2. Staffel wurde der Vergütungsmechanismus vereinfacht. So erfolgt bei einem ÖPP-Projekt der 2. Staffel die Vergütung über einen Einheitsmautsatz, sodass der Private pro mautpflichtigem Fahrzeugkilometer eine im Wettbewerb ermittelte Einheitsmaut erhält. Weitere ÖPP-Projekte der 2. Staffel sind als Verfügbarkeitsmodelle ausgestaltet, sodass sich die Vergütung nach der Verfügbarkeit der Vertragsstrecke für die Verkehrsteilnehmer richtet und damit nicht mehr verkehrsmengenabhängig ist.

2 Der Start der ÖPP-Vergabeverfahren und die genauen Projektzuschnitte hängen insbesondere von der Schaffung des Baurechts durch die Straßenbauverwaltung der Länder und dem Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ab.

| Land | Projektbeschreibung |
|----------------------------------|---|
| Baden-Württemberg | A 6, AK Weinsberg – AK Feuchtwangen/Crailsheim (Sechsstreifiger Ausbau) |
| Bayern | A 3, AK Biebelried – AK Fürth/Erlangen (Sechsstreifiger Ausbau) |
| Bayern | A 8, Rosenheim – Bundesgrenze Deutschland/Österreich (Sechsstreifiger Ausbau) |
| Brandenburg | A 10/A 24, AS Neuruppin (A 24) – AD Pankow/LGr BB (A 10) (Sechsstreifiger Ausbau (A 10) und grundlegende Erneuerung (A 24)) |
| Hessen | A 49 Kassel-West – Anschluss A 5 (Vierstreifiger Ausbau von AS Schwalmstadt bis Anschluss A 5) |
| Niedersachsen | E 233 (Bundesstraße), AS Meppen (A 31) – AS Cloppenburg (A 1) (Vierstreifiger Ausbau) |
| Niedersachsen/Hamburg | A 26, Hamburg (A1) – Rübke (Vierstreifiger Neubau inkl. Hafenuferspange (Lückenschluss), vorgesehen als Modell nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz) ³ |
| Nordrhein-Westfalen | A 57, AK Köln/Nord – AK Moers (Sechsstreifiger Ausbau) |
| Schleswig-Holstein/Niedersachsen | A 20, Elbquerung (Neubau, vorgesehen als Modell nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz) |
| Thüringen | A 4, AS Gotha – Landesgrenze Thüringen/Sachsen (Erhaltung) |
| Thüringen | B 247, Bad Langensalza – A 38 (Zwei- bis vierstreifiger Neubau) |

Tabelle 1: „Neue Generation“ ÖPP-Projekte Straße

Im Bundeshaushalt stehen für verschiedene Aufgaben im Bereich der Verkehrsinvestitionen zudem **weitere Finanzierungsquellen** zur Verfügung. Hervorzuheben sind hier die Regionalisierungsmittel, die zur Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs vom

Bund an die Länder fließen. Hinzu kommen Bundesmittel auf Grundlage des Entflechtungs- und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden eingesetzt werden.

³ Bei dem F-Modell nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz baut, betreibt und erhält ein Privater einen Streckenabschnitt und erhält das Recht, von allen Nutzern (Lkw und Pkw) selbst Maut zu erheben. Das F-Modell ist beschränkt auf Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Autobahnen und Bundesstraßen sowie mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr.

2 | Aufgaben und Ziele der Bundesverkehrswegeplanung – Was wollen wir erreichen?

2.1 | Warum eine Bundesverkehrswegeplanung?

Der Bund, die Länder, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen und zahlreiche weitere Akteure arbeiten kontinuierlich an der **Identifizierung und Behebung von Mängeln im Verkehrsnetz**. Hierzu sind vielerorts auch infrastrukturelle Lösungen zu entwickeln.

Die öffentlichen Mittel für den Aus- und Neubau von Verkehrswegen müssen dabei verantwortungsvoll und dem Gemeinwohl dienend eingesetzt werden. Aus diesem Grund muss sorgfältig geplant werden, welche Verkehrsinvestitionen am sinnvollsten für die Allgemeinheit und demnach am dringlichsten zu realisieren sind. Unser wichtigstes Steuerungsinstrument hierfür ist die verkehrsträgerübergreifende Bundesverkehrswegeplanung, deren Ergebnisse etwa alle zehn Jahre in einem **Bundesverkehrswegeplan (BVWP)** dokumentiert werden.

Der letzte BVWP stammt aus dem Jahr 2003, der vorhergehende wurde nach der Wiedervereinigung Deutschlands im Jahr 1992 beschlossen. Der nun vorliegende BVWP 2030 stellt wichtige verkehrspolitische Weichen für den **Planungshorizont bis 2030** und kommt damit einer zentralen verkehrspolitischen Forderung des Koalitionsvertrags der 18. Legislaturperiode nach.

Der Bund ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für die **Finanzierung von Bau und Erhalt der Bundesverkehrswege**. Diese umfassen die Bundesautobahnen und Bundesstraßen – zusammen als Bundesfernstraßen bezeichnet –, die Bundesschienenwege und die Bundeswasserstraßen. Der BVWP fokussiert sich demnach auf diese Verkehrswege.

Die deutschen See- und Binnenhäfen, die Flughäfen sowie die Güterverkehrszentren zählen nicht zu den Bundesverkehrswegen. Planung, Bau und Unterhaltung dieser Anlagen liegen in den Händen der Länder, Kommunen oder privater Betreiber. Der Bund ist jedoch zuständig für die Anbindung dieser Anlagen an das Netz der Bundesverkehrswege und stellt hierfür Mittel zur Verfügung. Unabhängig von der Zuständigkeit bezieht der Bund in seine Planungen stets alle Verkehrsträger und deren Verzahnung mit ein.

2.2 | Die Ziele des BVWP 2030

Für die erfolgreiche Ausgestaltung eines Bundesverkehrswegeplans ist es unerlässlich, von vornherein klare Ziele zu definieren, die mithilfe dieses Planungsinstruments erreicht werden sollen. Bei der Aufstellung des BVWP 2030 wird zwischen den **übergeordneten Zielen** der Verkehrspolitik, die sich aus verkehrs- und umweltpolitischen Programmen ergeben, und den daraus entwickelten **abgeleiteten Zielen bzw. Lösungsstrategien** unterschieden, die der Bundesverkehrswegeplan konkret verfolgen kann. Letztere sind die Grundlage für die Priorisierungsstrategie des BVWP 2030.

Der BVWP 2030 richtet seinen Fokus primär auf diejenigen Ziele der Verkehrspolitik, die durch die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur konkret beeinflusst werden können. So sind eine reibungslose Mobilität im Personenverkehr und ein leistungsfähiger Güterverkehr elementar von einer starken Infrastruktur abhängig. Sie ist die zentrale Voraussetzung für einen ungehinderten Verkehrsfluss auf allen Verkehrsträgern.

Aspekte der Verkehrssicherheit sowie des Klima-, Umwelt- und Lärmschutzes werden ebenfalls in den Bewertungen des BVWP abgebildet. Gleichwohl stellt die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur nicht in erster Linie eine Maßnahme des Natur- und Umweltschutzes dar. Für die Senkung der CO₂-Emissionen stehen z. B. effizientere nicht-infrastrukturelle Maßnahmen wie eine verbesserte Kraftstoffeffizienz bereit. Jedoch geht es in diesem Zusammenhang auch um eine Stärkung der umweltverträglichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße und eine Verlagerung der Verkehre, ohne die Bedeutung der Straße für das Gesamtsystem infrage zu stellen.

Die Ziele des BVWP 2030 wurden wie in der Vergangenheit im Vorfeld der Projektbewertungen bewusst nicht quantifiziert. Für einige Ziele existieren keine Vorgaben, z. B. für weniger Stautunden, für andere Ziele gibt es zwar Zielwerte, die sich allerdings auf die Verkehrspolitik im Allgemeinen und nicht explizit auf die Verkehrsinfrastruktur beziehen, u. a. eine Senkung des Endenergieverbrauchs im Verkehr um 10 % bis 2020 gegenüber 2005. Basierend auf den Bewertungsergebnissen erfolgte daher stattdessen eine Zielabwägung unter Berücksichtigung der übergeordneten Ziele im Zuge der Mittelaufteilung auf die Verkehrsträger, auf die in Abschnitt 7.1 eingegangen wird.

Tabelle 2 gibt einen Überblick über die übergeordneten Ziele des BVWP 2030 und die daraus abgeleiteten Ziele und Lösungsstrategien des neuen Bundesverkehrswegeplans.

| Übergeordnete Ziele | Abgeleitete Ziele u. Lösungsstrategien für den BVWP 2030 |
|--|--|
| Mobilität im Personenverkehr ermöglichen | <ul style="list-style-type: none"> • Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Verbesserung von Erreichbarkeiten/Anbindungsqualität |
| Sicherstellung der Güterversorgung, Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen | <ul style="list-style-type: none"> • Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz • Transportkostensenkungen • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Erhöhung der Zuverlässigkeit von Transporten • Verbesserung der Anbindungen von intermodalen Drehkreuzen (z. B. Flughäfen, Seehäfen, KV-Terminals) |
| Erhöhung der Verkehrssicherheit | <ul style="list-style-type: none"> • Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz • Verlagerung auf Teilnetze und Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit |
| Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen | <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger • Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz |
| Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft | <ul style="list-style-type: none"> • Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs • Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume |
| Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation in Regionen und Städten | <ul style="list-style-type: none"> • Lärmvermeidung und Lärminderung • Entlastung von Orten und Menschen/Erschließung städtebaulicher Potenziale |

Tabelle 2: Übergeordnete und abgeleitete Ziele bzw. Lösungsstrategien für den BVWP 2030

3 | Rolle und Entstehungsprozess des BVWP 2030 – Was ist ein Bundesverkehrswegeplan?

3.1 | Gegenstand und Grenzen des BVWP

Der Bundesverkehrswegeplan gilt für den Planungshorizont von 2016 bis 2030 und umfasst sowohl anfallende **Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen** als auch **Aus- und Neubauprojekte** auf den Verkehrsnetzen der Straße, Schiene und Wasserstraße in der Zuständigkeit des Bundes. Bei Aus- und Neubaumaßnahmen konzentriert sich der BVWP auf die Bewertung von Vorhaben, die großräumig wirksam sind sowie eine **wesentlich kapazitätssteigernde bzw. qualitätsverbessernde Wirkung** entfalten.

Die Rolle des Bundes bei der Weiterentwicklung der Verkehrsnetze entspricht der eines Maklers zwischen verschiedenen Interessen. Er bildet im BVWP schwerpunktmäßig ab, ob erwogene Aus- und Neubauprojekte gesamtwirtschaftlich sinnvoll und notwendig sind.

Mit seinem Fokus auf die gesamtwirtschaftlich bedeutendsten Projektvorschläge ist der BVWP das wichtigste Instrument für die Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes, nicht aber das einzige. Deswegen ist es nicht Anspruch des BVWP, sämtliche Infrastrukturplanungen zu untersuchen.

Investitionen, die nicht in seinem Blick stehen, sind beispielsweise Maßnahmen der Lärmsanierung, Lkw-Parkflächen auf Bundesautobahnen, Radwege in der Baulast des Bundes, Bahnübergänge und Überführungen oder Um- und Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, wie z. B. der Ausbau von Bundesstraßen von zwei auf drei Fahrstreifen.

Diese übrigen Investitionen werden in separaten Planungen – zum Teil durch die Länder oder Kommunen – oder gesonderten Programmen (z. B. Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr, Nationales Lärmschutzpaket II, IVS-Aktionsplan) behandelt. Die Maßnahmen können außerhalb des BVWP bzw. des Bedarfsplans umgesetzt werden. Dennoch wird auf sie im Rahmen eines Überblicks über die Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes in Kapitel 9 kurz eingegangen.

3.2 | Rolle des BVWP in der Infrastrukturplanung

Der **Bundesverkehrswegeplan** selbst wird vom BMVI mit gutachterlicher Unterstützung auf Basis von ihm übermittelten Projektvorschlägen erarbeitet und von der Bundesregierung im Kabinett beschlossen. Er steckt den Rahmen für die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes ab. Allerdings ist der vom Bundeskabinett verabschiedete BVWP weder Finanzierungsplan, noch hat er Gesetzescharakter.

Auf Grundlage des BVWP werden die Entwürfe der Bedarfspläne für die einzelnen Verkehrsträger aufgestellt und ebenfalls im Bundeskabinett beschlossen. Als Anlage der jeweiligen **Ausbaugesetze** werden die Bedarfspläne anschließend in den Deutschen Bundestag eingebracht und von diesem verbindlich beschlossen. Der BVWP und die Bedarfspläne sind aufgrund von möglichen Änderungen im Rahmen der Parlamentsbefassung in der Regel nicht vollständig deckungsgleich. Die Bedarfspläne sind es, die abschließend festlegen, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte in welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen.

Der Bundesverkehrswegeplan hat solange Bestand, bis er durch einen neuen BVWP ersetzt wird. Als Planungshorizont wird für den BVWP 2030 das Jahr 2030 angesetzt. Alle fünf Jahre werden aufgrund gesetzlicher Regelungen **Bedarfsplanüberprüfungen** durchgeführt. Damit soll festgestellt werden, ob die Bedarfspläne der einzelnen Verkehrsträger an die aktuelle Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung angepasst werden müssen. Eventuelle neue Erkenntnisse aus den Projektplanungen werden ebenso berücksichtigt.

Auf den nachfolgenden Planungsstufen werden die Planungen des BVWP projektspezifisch von den jeweiligen Vorhabenträgern vertieft. Hierbei werden unabhängig von der BVWP-Bewertung je nach Erfordernis Raumordnungsverfahren, Linien- bzw. Trassenbestimmungsverfahren und Planfeststellungsverfahren durchlaufen und die Projekte bis zum Baurecht geführt. Zeitpunkt und Reihenfolge der Projektumsetzungen hängen letztlich von Dringlichkeit, Planungsstand und den verfügbaren Finanzmitteln ab.

Zur Realisierung des Ausbaus stellt das BMVI **Fünffjahrespläne** auf. Zuletzt wurde im März 2012 der verkehrsträgerübergreifend aufgestellte Investitionsrahmenplan (IRP) 2011 – 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes bekanntgegeben. Er enthält den Investitionsbedarf für die Erhaltung bzw. den Ersatz der Bestandsnetze, für die Fortführung der bereits im Bau befindlichen

Maßnahmen und für die Projekte mit weit fortgeschrittenem Planungsstand. Die jährliche Mittelbereitstellung für die Verkehrsinvestitionen wird mit dem Bundeshaushalt durch den Deutschen Bundestag beschlossen.

Die Zusammenhänge der einzelnen Elemente der Bundesverkehrswegeplanung von der Projektidee bis zum realisierten Infrastrukturvorhaben stellt Abbildung 1 grafisch dar.

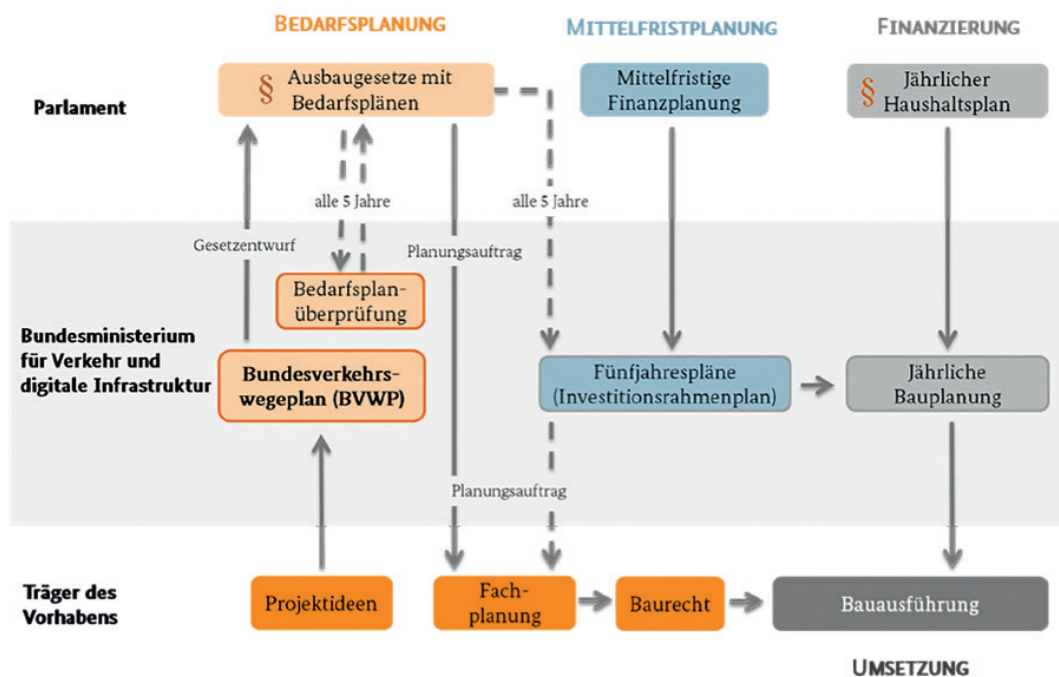


Abbildung 1: Bundesverkehrswegeplanung im Überblick

3.3 | Verfahren der BVWP-Aufstellung

Der Entwurf einer **Grundkonzeption des neuen Bundesverkehrswegeplans** wurde zwischen 2011 und Anfang 2013 durch das BMVI erarbeitet. Im Rahmen einer deutlich ausgeweiteten **Öffentlichkeitsbeteiligung** hatten anschließend Verbände und Bürger die Möglichkeit, Anregungen und Kritik an ihr zu äußern. Viele der eingegangenen Hinweise hat das BMVI vor der Veröffentlichung der Grundkonzeption des BVWP im April 2014 in diese übernommen. Verfahren und Erkenntnisgewinn aus der bisherigen sowie der Ablauf der noch ausstehenden Beteiligung der Öffentlichkeit sind in Kapitel 8 ausführlich dargestellt.

Für eine zielführende Verkehrsinfrastrukturplanung im Rahmen des BVWP 2030 war die möglichst verlässliche Vorhersage des zukünftigen Verkehrsaufkommens eine unabdingbare Voraussetzung. Da Infrastrukturprojekte im Verkehrsbereich einen langen Planungsvorlauf haben und ihre Realisierung in der Regel erneut viele Jahre in Anspruch nimmt, hat das BMVI für den Personen- und Güterverkehr eine **Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2030** erstellen lassen. Auf ihre Ergebnisse wird

in Kapitel 10 näher eingegangen. Während diese Prognose den zukünftigen verkehrspolitischen Gestaltungsrahmen insgesamt beschreibt, sucht der BVWP innerhalb dieser Rahmenbedingungen nach Lösungen für die infrastrukturellen Herausforderungen.

Der BVWP 2030 folgt dem zentralen Prinzip „Erhalt vor Aus- und Neubau“. Die notwendigen **Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen** in das bestehende Verkehrsnetz wurden prognostiziert und im voraussichtlich verfügbaren Gesamtbudget für die Verkehrsinfrastruktur explizit berücksichtigt. Die Methodik hierzu unterscheidet sich je nach Verkehrsträger und ist in Kapitel 11 dargestellt.

Für **Aus- und Neubauprojekte** wurden zwischen Ende 2012 und Anfang 2014 von zahlreichen Akteuren insgesamt **über 2.000 Projektvorschläge** eingebracht, von denen rd. 1.700 auf Bundesfernstraßen, rd. 400 auf Bundesschienenwege und rd. 50 auf Bundeswasserstraßen entfielen. Das BMVI hat den Projektanmeldern Engpassanalysen und Sonderuntersuchungen zur Verfügung gestellt, damit angemeldete Vorhaben gegenüber dem BVWP 2003 deutlich höhere Mindeststandards erfüllen konnten. Auch verstärkte Vor- und Plausibilitätsprüfungen sowie

Projektoptimierungen wurden durchgeführt. Die Projekte befanden sich dabei verkehrsträgerübergreifend in sehr unterschiedlichen Planungsstadien. Bewertet wurden im Anschluss alle Projektideen, bei denen nach einer Vorprüfung prinzipiell Aussicht auf Aufnahme in den BVWP 2030 bestand.

Um die knappen verfügbaren Finanzmittel effizient verteilen zu können, waren vergleichbare Maßstäbe bei der Beurteilung der Projektideen notwendig. Dafür ist das **Bewertungsverfahren** des BVWP 2030 gegenüber früheren Bundesverkehrswegeplänen umfassend methodisch weiterentwickelt worden. Die Projekte wurden in einem streng geregelten Verfahren in vier Bewertungsmodulen verglichen und schließlich selektiert.

Die Wirkungsanalyse eines einzelnen Projekts beruht auf dem Vergleich des sogenannten „Mit-Falls“ (auch Planfall genannt) und des „Ohne-Falls“ (auch Bezugsfall genannt). Das Ohne-Fall-Netz basiert auf dem heutigen Verkehrsnetz und umfasst weiterhin alle Projekte, die nicht noch einmal bewertet werden müssen. Das Mit-Fall-Netz entspricht dem Ohne-Fall-Netz, enthält aber zusätzlich das zu bewertende Verkehrsinfrastrukturprojekt. Mit- und Ohne-Fall unterscheiden sich damit nur durch das zu bewertende Projekt und die dadurch verursachten, veränderten Verkehrsströme. Im Vergleich zwischen Mit- und Ohne-Fall (Planfallberechnung) kann eine Projektidee hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile analysiert werden. Diese Vergleichsrechnung wird separat für jedes zu bewertende Projekt durchgeführt.

Das zentrale Modul stellt die **Nutzen-Kosten-Analyse (NKA)** dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle in Geldeinheiten darstellbaren positiven und negativen Projektauswirkungen gegenüberstellt. Projekte sind dann gesamtwirtschaftlich sinnvoll, wenn die Summe aller Nutzen größer als die Investitionskosten ist.

Es gibt jedoch auch Auswirkungen der Projekte, die nur schwer oder gar nicht in Geld ausgedrückt werden können, wie z. B. die Zerschneidung von Naturräumen. Diese Wirkungen wurden daher separat in den Modulen der **umwelt- und naturschutzfachlichen** sowie in **raumordnerischen** und **städtebaulichen Beurteilungen** untersucht. Details zu den Bewertungsverfahren in allen vier Modulen können Kapitel 12 entnommen werden.

Erwiesen sich Aus- und Neubaumaßnahmen als bauwürdig, wurden sie als Einzelprojekte oder – wo sinnvoll – als Projektbündel in den BVWP eingestellt. Dabei wurden sie gemäß dem vom BMVI entwickelten **Nationalen Prioritätenkonzept** in verschiedene Dringlichkeitskategorien eingeordnet.

Im Ergebnis des Gesamtprozesses, der in Abbildung 2 zusammengefasst ist, steht der nun vorliegende **Gesamtplan**, der den Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarf als Gesamtsumme je Verkehrsträger sowie einzeln alle realisierungswürdigen Aus- und Neubauvorhaben auflistet. Die Umweltwirkungen bei Realisierung der Projekte des BVWP wurden in einem gesonderten **Umweltbericht**⁴ nach den Anforderungen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) dargestellt, der zeitgleich mit dem BVWP-Entwurf veröffentlicht wurde.

Nach der **Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung** wird der BVWP im Kabinett beschlossen und die **Ausbaugesetze** mit den angehängten **Bedarfsplänen** in den Deutschen Bundestag eingebracht. Alle fünf Jahre werden diese dann im Rahmen von **Bedarfsplanüberprüfungen** auf Aktualität hin überprüft.

4 BMVI (Hrsg.) (2016): Strategische Umweltprüfung zum Bundesverkehrswegeplan 2030. Umweltbericht.

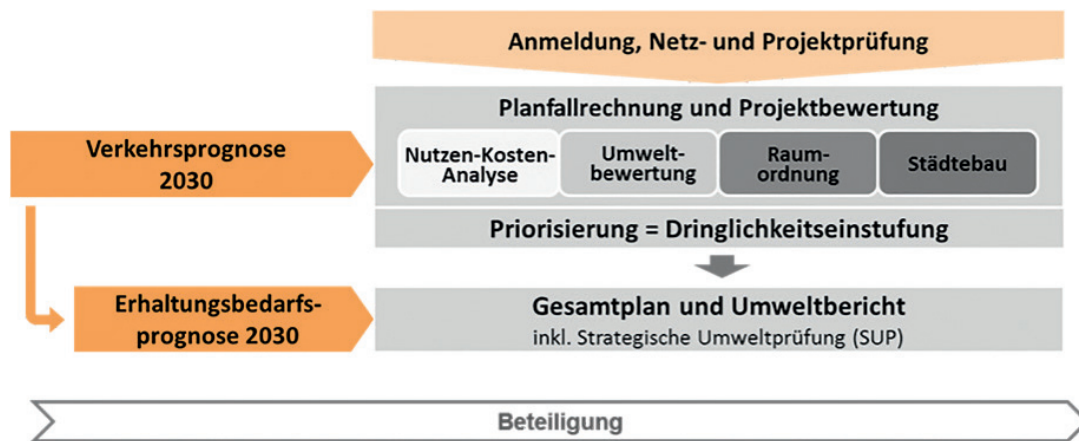


Abbildung 2: Gesamtprozess des BVWP 2030

Laufende und fest disponierte Vorhaben zügig umsetzen

Viele der noch nicht realisierten Projekte des BVWP 2003 sind zur Lösung der verkehrlichen Probleme im Netz weiterhin erforderlich. Einige Vorhaben sind angesichts geänderter Rahmenbedingungen jedoch weiterzuentwickeln bzw. sogar infrage zu stellen. Im BVWP 2030 wurden daher die noch nicht realisierten Projekte des BVWP 2003 nach aktualisierter Methodik erneut bewertet. Hiervon ausgenommen wurden nur die Vorhaben, die als bereits Laufend gelten. Dazu zählen Maßnahmen, die bereits im Bau sind bzw. in Kürze begonnen werden oder für die im Rahmen einer

Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP) ein Konzessionsvertrag besteht bzw. in Kürze bestehen wird.

Es wurden also auch solche Projekte noch einmal bewertet, die schon sehr weit geplant, teilweise sogar schon planfestgestellt sind. Dies war Grundvoraussetzung für eine ergebnisoffene und bedarfsorientierte Priorisierung. Jede Projektidee musste grundsätzlich unabhängig vom Anmelder oder dem Planungsstand beweisen, dass sie zur Lösung der drängenden Probleme der Verkehrssysteme beitragen kann.

Infrastrukturvorhaben bestehen darüber hinaus häufig aus mehreren Teilabschnitten, die oftmals nicht alle zeitgleich realisiert werden. Mitunter stiften einzelne Teilstrecken jedoch bereits vor der vollständigen Realisierung eines Gesamtvorhabens einen Nutzen für die Verkehrsteilnehmer. In solchen Fällen wurde nach einer Einzelfallprüfung entschieden, ob noch nicht begonnene Abschnitte konkreter Projekte erneut in die Bewertung des BVWP einzubeziehen waren.

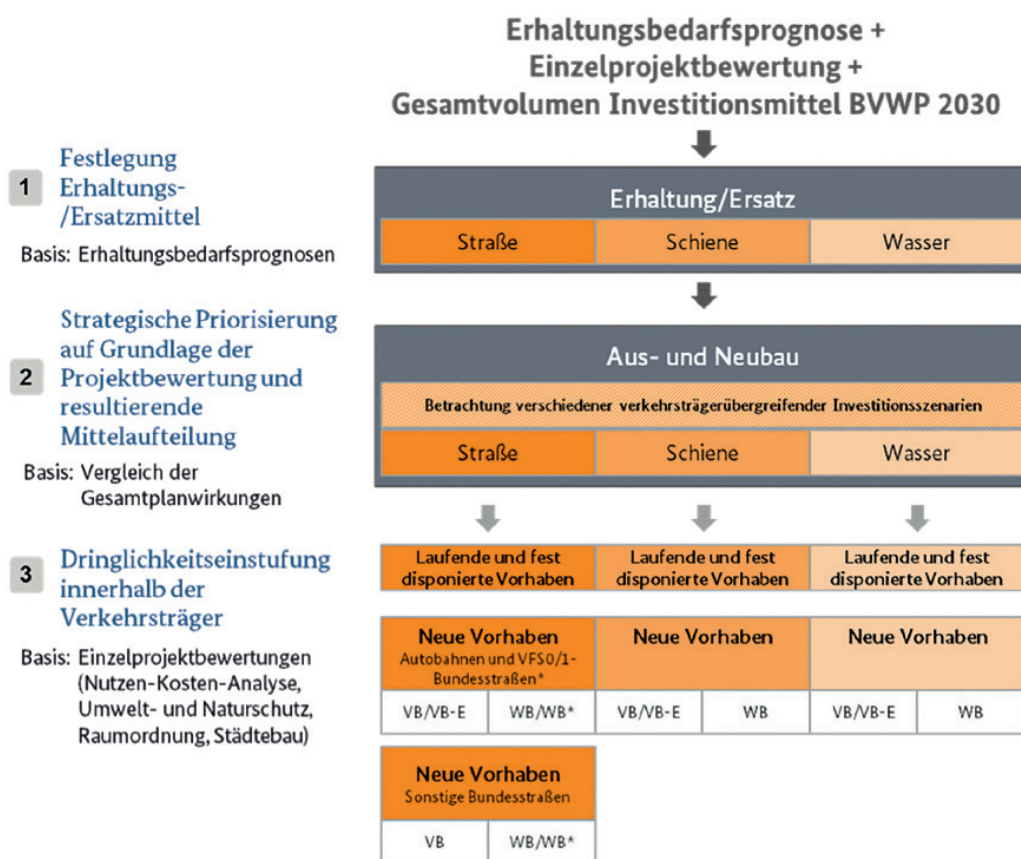
3.4 | Nationales Prioritätenkonzept für bedarfsgerechte Bundesverkehrswege

Die im BVWP untersuchten Projekte konkurrieren nicht nur untereinander, sondern auch mit Vorhaben aus anderen öffentlichen Sektoren um knappe Finanzmittel. Zahlreiche wirtschaftlich sinnvolle Vorhaben können daher voraussichtlich nicht bis zum Jahr 2030, dem Planungshorizont des BVWP 2030, realisiert bzw. zumindest begonnen werden. Es gilt daher, die bewerteten Vorhaben auf Basis fachlich fundierter, klarer und nachvollziehbarer Kriterien in verschiedene Dringlichkeitskategorien einzuordnen.

Das vom BMVI erarbeitete nationale Prioritätenkonzept garantiert, dass ein Großteil der für Aus- und Neubau verfügbaren Finanzmittel in **großräumig bedeutsame Projekte** fließt. Künftig werden verkehrsträgerübergreifend mindestens 80 % der Mittel für Aus- und Neubau für großräumig bedeutsame Projekte bereitstehen.

Während bei den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße nahezu alle Projekte als großräumig bedeutsam gelten, waren beim Verkehrsträger Straße die Projekte vorab auf ihre räumliche Verbindungsfunktion hin näher zu untersuchen.⁵ Die Zuordnung von Bundesfernstraßen zu den Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 basiert auf der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) und wurde mit den Ländern abgestimmt.

Ziel der Priorisierungsstrategie ist es, die verfügbaren Finanzmittel möglichst **wirtschaftlich** und **bedarfsgerecht** einzusetzen. Drei Schritte wurden hierzu durchgeführt, anhand derer die voraussichtlich verfügbaren Investitionsmittel im Geltungszeitraum des BVWP 2030 effizient auf die einzelnen Verkehrsinfrastrukturbereiche verteilt wurden. Diese sind in Abbildung 3 zusammengefasst.



* VFS0/1: Verbindungsfunktionsstufe 0 und 1

Abbildung 3: Priorisierungsschritte im BVWP 2030

5 Grundlage bildete das Gutachten „Ableitung von Vorgaben zur Bestimmung der maßgebenden Verbindungsfunktionsstufe und von Qualitätsstufen zur Bewertung der verbindungsbezogenen Angebotsqualitäten in Straßennetzen“. Die Ergebnisse sind in einer Karte mit dem Bundesfernstraßennetz festgehalten (veröffentlicht auf www.bmvi.de).

Zunächst wurden die bis 2030 notwendigen **Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen** in die bestehenden Netze der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße ermittelt und als unverzichtbare Ausgaben in das verfügbare Gesamtbudget eingestellt. Hierzu wurden Erhaltungsbedarfsprognosen erstellt bzw. für die Schiene auf Basis der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) fortgeschrieben. Eine maßnahmenscharfe Betrachtung der Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen im BVWP erfolgte nicht. Das wichtige Ziel, der Erhaltung bzw. dem Ersatz der Bestandsnetze Vorrang zu geben, wurde umgesetzt.

Im zweiten Schritt war es notwendig, die **Mittelaufteilung für Aus- und Neubaumaßnahmen auf die drei Verkehrsträger** zu definieren. Dafür wurde untersucht, wie sich die Gesamtwirkungen des Plans, z. B. die Summe der CO₂-Emissionen, in Abhängigkeit der Mittelaufteilung verändern. Auf Basis dieser Analyse wurde die strategische Mittelverteilung des BVWP 2030 festgelegt und jedem Verkehrsträger ein verfügbares Finanzvolumen für den Aus- und Neubau zugewiesen.

Im dritten Schritt erfolgte die **Dringlichkeitseinstufung** der einzelnen Projekte bei den einzelnen Verkehrsträgern. Zunächst wurden hierbei die einzelnen Projekte in Laufende bzw. fest disponierte und Neue Vorhaben aufgeteilt. Alle Laufenden und fest disponierten Vorhaben werden so schnell wie möglich fertiggestellt.

Für die Neuen Vorhaben gibt es im BVWP 2030 die Dringlichkeitsstufen **Vordringlicher Bedarf (VB) mit Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)** sowie **Weiterer Bedarf (WB) mit Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)**. Es ist vorgesehen, die Vorhaben des VB/VB-E im Geltungszeitraum des BVWP bis zum Jahr 2030 umzusetzen bzw. zu beginnen. Für Vorhaben des WB werden hingegen voraussichtlich erst nach 2030 Investitionsmittel zur Verfügung stehen. Die Kriterien zur Einstufung in die Dringlichkeitskategorien werden im Folgenden erläutert.

Vordringlicher Bedarf (VB) mit Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)

Wichtigstes Kriterium für die Einstufung der Vorhaben in die Dringlichkeitskategorie VB/VB-E ist das Ergebnis der **Wirtschaftlichkeitsuntersuchung**. Innerhalb dieser Vordringlichen Projekte sind Vorhaben mit VB-E gekennzeichnet, die aus fachlicher Sicht eine **besonders hohe verkehrliche Bedeutung** haben und deshalb frühzeitig

umgesetzt werden sollen. Voraussetzung dafür ist ein in der Regel hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis und ein hoher Beitrag des Vorhabens zur Minderung bzw. Beseitigung von Engpässen. Projekte werden zudem nur dann in den VB-E eingestuft, wenn sie **keine hohe Umweltbetroffenheit** aufweisen bzw. wenn naturschutzfachliche Probleme bereits umfassend in Planfeststellungsverfahren abgearbeitet wurden. Dies soll dazu beitragen, dass die Vorhaben des VB-E zu einem möglichst frühen Zeitpunkt des Geltungszeitraums des BVWP 2030 begonnen bzw. umgesetzt werden können.

Die Einstufung von Vorhaben in den VB erfolgte jedoch nicht ausschließlich auf Grundlage der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Vielmehr werden zahlreiche Vorhaben mit einem vergleichsweise geringen Nutzen-Kosten-Verhältnis aufgrund ihrer raumordnerischen und/oder städtebaulichen Bedeutung in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Berücksichtigt werden zudem Synergien zwischen Erhaltungs- bzw. Ersatz- und Ausbauplanung. Ausbauprojekte, die gleichzeitig zur Beseitigung eines akuten Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarfs beitragen, sollen vorrangig umgesetzt werden. Dies erfolgt wie bei den Kriterien Raumordnung und Städtebau durch die Höherstufung dieser Projekte in den VB, wenn sie aufgrund ihres Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) eigentlich in den WB einzuordnen wären.

Weiterer Bedarf (WB/WB*)

In die Dringlichkeitskategorie WB/WB* werden Vorhaben eingestuft, denen ein grundsätzlicher verkehrlicher Bedarf zugeschrieben wird, deren Investitionsvolumen jedoch den voraussichtlich bis 2030 zur Verfügung stehenden Finanzrahmen überschreitet. Beim Verkehrsträger Straße sind innerhalb des Weiteren Bedarfs Vorhaben mit Planungsrecht als WB*-Projekte gekennzeichnet. Die Auftragsverwaltungen der Länder können die Projektplanung für Maßnahmen des WB* aufnehmen. Die Kriterien zur Einstufung in den WB unterscheiden sich zwischen den Verkehrsträgern und sind im Kapitel 7 näher beschrieben.

Neben den dargelegten Priorisierungskriterien gab es bei den einzelnen Verkehrsträgern weitere Begründungen für die Einstufung von Vorhaben im BVWP 2030. Diese sind in den Abschnitten 7.2 (Straße), 7.3 (Schiene) und 7.4 (Wasserstraße) erläutert.

Teil II:

Die Ergebnisse – 269,6 Mrd. Euro
für ein zukunftsfähiges Verkehrsnetz

4 | Finanzvolumen des BVWP 2030 im Überblick – Wie werden die Mittel verteilt?

Die Analysen zum BVWP 2030 zeigen eindeutig, dass ein hoher Bedarf besteht: Da zahlreiche Infrastrukturen in den nächsten Jahren altersbedingt einen sanierungsbedürftigen Zustand erreichen, steigt der Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarf bei allen drei Verkehrsträgern. Im Zeitraum von 2016 bis 2030 werden allein für den **Substanzerhalt** der Netze von Straße, Schiene und Wasserstraße **141,6 Mrd. €** benötigt. Dieses Finanzvolumen entspricht nahezu der Summe, die im vorhergehenden BVWP 2003 für Erhaltung bzw. Ersatz und Aus- und Neubau für einen gleichlangen Planungszeitraum (2001 – 2015) insgesamt vorgesehen wurde. Gleichzeitig wird es jedoch nicht ausreichen, nur das bestehende Netz zu erhalten. Die Ergebnisse der Netzanalysen und Projektbewertungen machen klar, dass auch künftig bei allen Verkehrsträgern ein **hoher Bedarf an Aus- und Neubaumaßnahmen** besteht, um Engpässe aufzulösen und Erreichbarkeitsdefizite zu reduzieren.

Mit den ersten Schritten des Investitionshochlaufs ist es gelungen, zusätzliche Finanzmittel für die Verkehrsinfrastruktur zu sichern. Es ist aber notwendig, die **Investitionen für die Verkehrsinfrastruktur auf hohem Niveau zu stabilisieren**. Für Erhalt, Ersatz und Ausbau der Verkehrsnetze wird im BVWP-Zeitraum von 2016 bis 2030 ein durchschnittliches Finanzvolumen von rd. 15 Mrd. € pro Jahr angestrebt. Hierfür müssen neben der herkömmlichen Haushaltsfinanzierung auch andere Säulen der Infrastrukturfinanzierung genutzt werden.

Der BVWP 2030 basiert auf einem realistischen Investitionsvolumen des Bundes für die Verkehrswege. **Das Gesamtvolumen des BVWP 2030 beträgt 269,6 Mrd. €**. Dieses enthält verkehrsträgerübergreifend den Substanzerhalt sowie die Aus- und Neubauprojekte des VB einschließlich des VB-E für die Jahre 2016 bis 2030 (insgesamt 226,7 Mrd. €). Hinzu kommt eine sogenannte „Schleppe“ in Höhe von 42,8 Mrd. € (inkl. 8,1 Mrd. € Erhaltungs- bzw. Ersatzanteil) zur Abfinanzierung von Vorhaben, die erst in einer späten Phase des BVWP-Zeitraums begonnen und nach 2030 zu Ende finanziert werden. Mithilfe des Gesamtvolumens ist es möglich, dem deutlich steigenden Bedarf an Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen gerecht zu werden, ohne gleichzeitig auf wichtige Aus- und Neubauprojekte zu verzichten.

Im Einzelnen ist die Mittelaufteilung des Gesamtfinanzvolumens des BVWP 2030 auf Verkehrsträger und Verwendungsart in Tabelle 3 dargestellt. Diese enthält neben dem Volumen für „Erhaltung/Ersatz“ sowie „Aus- und Neubau“ auch die voraussichtlich notwendigen Finanzmittel für „Sonstige Investitionen“, z. B. für Lärmsanierungen, Parkflächen an Bundesfernstraßen, Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz oder Betriebs- und Dienstgebäude in Höhe von 21,6 Mrd. € im Zeitraum von 2016 bis 2030.

Bei den Investitionskosten der Projekte sind keine zukünftigen Preissteigerungen berücksichtigt worden. Dies gilt auch für die in der Haushalts- und Finanzplanung berücksichtigten Investitionsmittel. Damit wird die Vergleichbarkeit der Größen „Finanzmittelvolumen“ und „Investitionskosten“ hergestellt.

| | Gesamtinvestitionen (in Mrd. €) | Sonstige Investitionen (2016 – 2030) | Erhaltung/Ersatz (2016 – 2030) | Aus- und Neubau (2016 – 2030) (ohne Erhaltungs-/ Ersatzanteil) | | Aus- und Neubau „Schleppe“ (ab 2031) |
|--|------------------------------------|--|--|---|-----------------------------|--|
| | | | | Laufende und fest disponierte Vorhaben | Neue Vorhaben VB/VB-E | |
| | | | Erhaltungs-/ Ersatzinvestitionen (inkl. Erhaltungs-/ Ersatzanteile in kombinierten Ausbauprojekten) | | | Neue Vorhaben VB/VB-E (mit Erhaltungs-/ Ersatzanteil) |
| Bundesfernstraßen | 132,8 | 12,0 | 67,0 | 15,8 | 18,3 | 19,6 |
| Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes | 112,3 | 7,4 | 58,4 | 8,4 | 18,3 | 19,7 |
| Bundeswasserstraßen | 24,5 | 2,2 | 16,2 | 0,9 | 1,8 | 3,5 |
| Alle Verkehrsträger | 269,6 | 21,6 | 141,6 | 25,1 | 38,5 | 42,8 |

Tabelle 3: Gesamtvolumen des BVWP 2030 nach Verkehrsträger und Verwendungsart⁶

⁶ Mögliche Abweichungen in den Summen sind auf Rundungen zurückzuführen.

Im Zeitraum von 2016 bis 2030 sind verkehrsträgerübergreifend **insgesamt 141,6 Mrd. € für Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen** vorgesehen. Diese umfassen sowohl die „reinen“ Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen (118,3 Mrd. €) als auch die Erhaltungs- bzw. Ersatzanteile bei kombinierten Ausbauprojekten (23,3 Mrd. €). Im gleichen Zeitraum beträgt das Finanzvolumen **für Aus- und Neubauprojekte insgesamt 63,6 Mrd. €**. Der Anteil der Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen am Volumen für Aus- und Neubau sowie Erhaltung/Ersatz liegt somit im Zeitraum 2016 bis 2030 bei 69 %. Die angekündigte Schwerpunktsetzung „**Erhalt vor Aus- und Neubau**“ des neuen Bundesverkehrswegeplans wird damit umgesetzt. Im BVWP 2003 lag der Anteil der Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen bei 56 %.

Im Bereich des Aus- und Neubaus wird in Laufende und fest disponierte Vorhaben (25,1 Mrd. €) sowie Neue Aus- und Neubauvorhaben VB/VB-E (38,5 Mrd. €) unterschieden. Während die Laufenden und fest disponierten Vorhaben ohne erneute Prüfung in den BVWP aufgenommen worden sind, wurden für alle Neuen Vorhaben Bewertungen vorgenommen. Der Anteil der Laufenden und fest disponierten Vorhaben am Gesamtvolumen für Aus- und Neubau (im Zeitraum 2016 – 2030) ist mit 40 % deutlich geringer als beim BVWP 2003 (72 % im Zeitraum 2001 – 2015).

Die Hauptachsen und Knoten des Verkehrsnetzes stehen beim BVWP 2030 im Vordergrund. Der Großteil der Investitionsmittel wird auf großräumig bedeutsame Projekte konzentriert. Bei den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße sind nahezu alle Projekte großräumig bedeutsam. Beim Verkehrsträger Straße werden 75 % der Investitionsmittel für großräumig bedeutsame Projekte (Autobahnen und Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1) und 25 % für sonstige Bundesstraßen eingesetzt. In der Gesamtschau über alle Verkehrsträger fließen damit einschließlich der Laufenden und fest disponierten Vorhaben 87 % der Mittel für Aus- und Neubau in großräumig bedeutsame Projekte.

Vom Gesamtvolumen des BVWP 2030 in Höhe von 269,6 Mrd. € entfallen auf den Verkehrsträger Straße 49,3 %, auf die Schiene 41,6 % und auf die Wasserstraße 9,1 % der Mittel. Bezogen auf das Finanzvolumen 2016 bis 2030 für Aus- und Neubauprojekte (einschließlich Laufender und fest disponierter Projekte) ist der Anteil der Straße mit 53,6 % höher (Ø 2,3 Mrd. € pro Jahr). Die Schiene hat einen Anteil von 42,1 % (Ø 1,8 Mrd. € pro Jahr) und die Wasserstraße von 4,3 % (Ø 0,2 Mrd. € pro Jahr). Notwendige Voraussetzung für die Umsetzung der Investitionen bei allen drei Verkehrsträgern wird es sein, dass mittel- und langfristig ausreichend Planungs- und Kapazitäten zur Verfügung stehen.

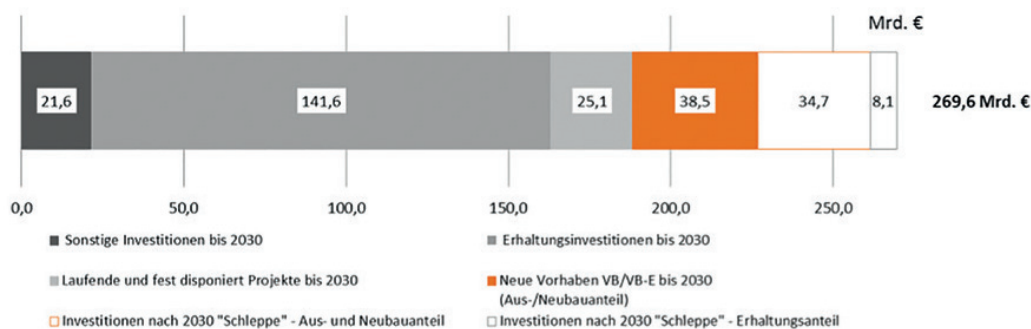


Abbildung 4: BVWP-Volumen nach Verwendung

Für die Festlegung der Mittelaufteilung auf die Verkehrsträger wurden insbesondere die damit verbundenen verkehrlichen Effekte und Umweltwirkungen auf Ebene des Gesamtplans betrachtet, siehe Abschnitt 7.1. Zudem wurden bei allen Verkehrsträgern die voraussichtlichen

technischen Obergrenzen für Investitionen berücksichtigt. Diese ergeben sich insbesondere daraus, dass mit Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen sowie Aus- und Neubaumaßnahmen verkehrliche Kapazitätseinschränkungen im bestehenden Netz verbunden sind.

5 | Effekte der BVWP-Umsetzung – Welchen Nutzen stiften die Investitionen?

5.1 | Leistungsfähiger und sicherer Personen- und Güterverkehr

In Abschnitt 2.2 wurden sechs übergeordnete Ziele dargestellt, die im Zuge der Umsetzung des BVWP 2030 erreicht werden sollen. Die zentralen Anliegen des Plans sind dabei die Sicherstellung von **Mobilität im Personenverkehr und der Güterversorgung** sowie die **Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen** in Deutschland. Diese sind sowohl von besonderer Bedeutung für die Verkehrspolitik als auch durch die Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes stark beeinflussbar. Der BVWP 2030 leistet insbesondere durch den nachhaltigen Substanzerhalt im bestehenden Netz, die Beseitigung von Engpässen und die Reduzierung von Erreichbarkeitsdefiziten einen erheblichen Beitrag zum Erreichen dieser Ziele.

Durch das zentrale Prinzip „**Erhalt vor Neubau**“ stellt der BVWP 2030 sicher, dass die bestehende Substanz verkehrsträgerübergreifend trotz notwendiger Aus- und Neubaumaßnahmen nicht verfällt. Ein leistungsfähiges und modernes Bestandsnetz, auf das sich alle Verkehrsteilnehmer verlassen können, ist von entscheidender Bedeutung sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. Für den Erhalt bzw. Ersatz der bestehenden Bundesverkehrswege wird daher der größte Anteil der verfügbaren Finanzmittel reserviert.

Beim Aus- und Neubau wird Vorhaben zur **Engpassbeseitigung** eine besondere Priorität beigemessen. Mithilfe der Projekte des BVWP 2030 können deshalb heutige und potenzielle zukünftige Engpässe aufgrund nicht ausreichender Netzkapazitäten erheblich reduziert werden. In den Abbildung 6 bis Abbildung 10 ist dies in Form deutschlandweiter Engpasskarten für alle drei Verkehrsträger dargestellt. Verglichen werden jeweils die Engpasssituationen im Bezugsfall 2030 und bei der Realisierung der Projekte des VB/VB-E. Dabei zeigt sich für alle Verkehrsträger, dass die BVWP-Projekte die Engpässe deutlich reduzieren können.

Durch die Straßenbauvorhaben des VB/VB-E werden auf den deutschen Autobahnen kapazitätsbedingte Engpässe auf einer Streckenlänge von rd. 2.000 Richtungskilometern abgebaut. Dadurch können jährlich mehr als 160 Mio. Fahrzeugstunden mit Verkehrstillstand oder Stop-and-go-Verkehr vermieden werden. Das entspricht ca. 42 % der ansonsten auf den Autobahnen zu erwartenden jährlichen Stauzeiten.

Durch die im Zielnetz vorgesehenen Schienenvorhaben werden kapazitätsbedingte Engpässe auf einer Streckenlänge von rund 800 Kilometern abgebaut und sowohl mehr Passagiere als auch mehr Ladung mit der Bahn befördert werden. Hierdurch können rd. 13 % der sonst zu erwartenden Zugverspätungen bzw. 15.200 h an sonst jährlich zu erwartenden Wartezeiten abgebaut werden. Die zusätzlichen Kapazitäten führen zu einer stärkeren Nutzung der Bahn, sodass über 1,5 Mrd. Pkw-km sowie über 724.000 Lkw Fahrten pro Jahr mit einer Fahrleistung von 519 Mio. Lkw-km vermieden werden.

Im Netz der Bundeswasserstraßen ist zwischen quantitativen und qualitativen Engpässen zu unterscheiden. Die quantitative Leistungsfähigkeit der Wasserstraßeninfrastruktur wird in der Regel durch die Kapazität der Schleusen bestimmt. Quantitative Engpässe in einem relevanten Ausmaß treten beim heutigen Netzzustand – auch unter Berücksichtigung prognostizierter Verkehrszuwächse – nur an wenigen Stellen auf. Für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen ist in der Regel die qualitative Befahrbarkeit der entscheidende Faktor. Qualitative Engpässe der Infrastruktur wirken sich auf die Wirtschaftlichkeit der Transporte auf allen betroffenen Relationen über die gesamte Transportlänge aus, auch wenn der überwiegende Teil der Transportstrecke eine qualitativ bessere Befahrbarkeit erlaubt.

Im Zielnetz, also bei Realisierung aller in die Bedarfskategorie VB/VB-E eingestuften Vorhaben, werden an den Bundeswasserstraßen insgesamt acht qualitative Engpässe auf Seeschiffahrtsstraßen mit einer Gesamtlänge von rd. 300 km sowie sieben qualitative Engpässe und ein quantitativer Engpass auf Binnenschiffahrtsstraßen mit einer Gesamtlänge von rd. 370 km beseitigt. Weitere vier qualitative Engpässe auf Binnenschiffahrtsstraßen mit einer Gesamtlänge von rd. 430 km werden im Planfall in ihrer Engpasswirkung reduziert.

Aus den Bewertungsergebnissen der Nutzen-Kosten-Analysen ist ersichtlich, dass die Vorhaben des BVWP vor allem positive volkswirtschaftliche Wirkungen für die Nutzer haben. Große Wirkungen entstehen insbesondere aus eingesparten Betriebs- und Transportkosten im Güterverkehr und Personenverkehr, aus Transportzeitnutzen der Ladung, aus der Verbesserung der Zuverlässigkeit sowie aus Reisezeiten im gewerblichen und

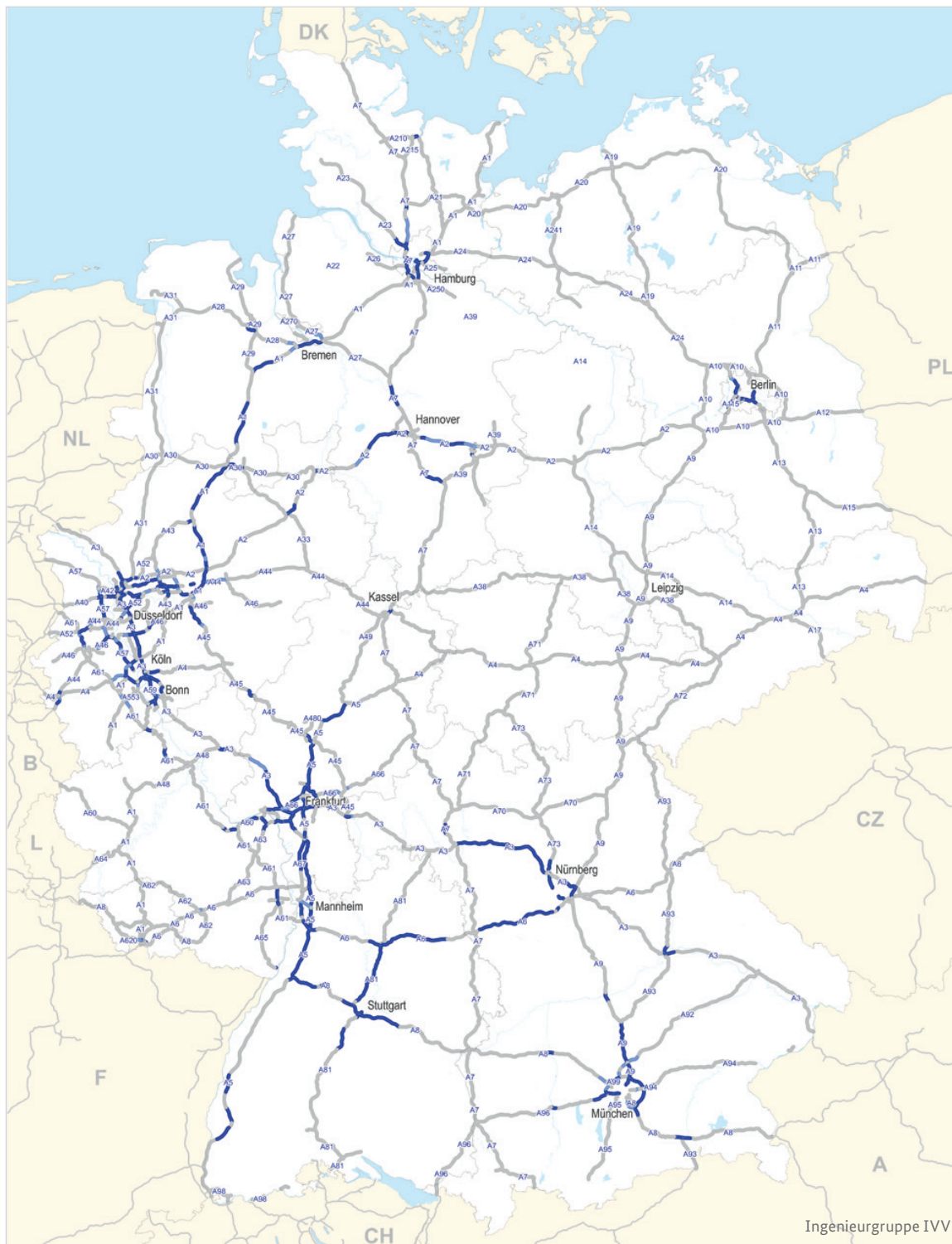
nicht-gewerblichen Personenverkehr. Insgesamt können mit den Projekten des VB/VB-E aller drei Verkehrsträger ca. 100 Mrd. € an volkswirtschaftlichem Nutzen aus Betriebs- und Transportkosten, aus Transportzeitnutzen und Zuverlässigkeit erreicht werden. Zudem entsteht aus Reisezeitgewinnen im gewerblichen und nicht-gewerblichen Personenverkehr ein volkswirtschaftlicher Nutzen von ca. 78 Mrd. €. Diese resultieren aus ca. 424 Mio. eingesparten Pkw-Stunden pro Jahr im Straßenverkehr und ca. 17 Mio. eingesparten Personen-Stunden pro Jahr im Eisenbahnverkehr.

Mit einem intakten und modernen Verkehrsnetz gehen auf Straße, Schiene und Wasserstraße auch Verbesserungen der Verkehrssicherheit einher. Der konsequente **Substanzerhalt** zielt daher auch auf dieses bedeutende verkehrspolitische Ziel ab. Hinzu kommt, dass durch

die Umsetzung der Projekte des VB/VB-E eine **Verkehrsverlagerung** beispielsweise von Bundesstraßen auf Bundesautobahnen zu erwarten ist. Letztere weisen deutlich geringere Unfallzahlen auf als die Bundesstraßen. Der dadurch erzielbare volkswirtschaftliche Nutzen beträgt beim Verkehrsträger Straße insgesamt ca. 14,5 Mrd. €. Die prognostizierte Verlagerung von Straßenverkehr auf den sichereren Verkehrsträger Schiene führt zu einer weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit im Umfang von ca. 1,3 Mrd. €.

Es ist allerdings festzuhalten, dass eine moderne Infrastruktur nur **ein** Element zur Verbesserung der Sicherheit des Verkehrs sein kann. Abschnitt 9.3 stellt auszugswise das Engagement des BMVI für dieses wichtige Thema außerhalb der Bundesverkehrswegeplanung dar.

Autobahnabschnitte mit gelegentlicher oder häufiger, kapazitätsbedingter Staugefahr



Netz: Bezugsnetz Entwurf lt. BVWP 2030, Verkehrsnachfrage 2030

- häufige Staugefahr (an mehr als 300 Stunden im Jahr)
- gelegentliche Staugefahr (an mehr als 100 Stunden im Jahr)
- Autobahnnetz (Bezugsfall)

Abbildung 5: Engpassanalyse Straße – Bezugsfall

Autobahnabschnitte mit gelegentlicher oder häufiger, kapazitätsbedingter Staugefahr



Netz: Zielnetz 2030 lt. Entwurf BVWP, Verkehrsnachfrage 2030

- häufige Staugefahr (an mehr als 300 Stunden im Jahr)
- gelegentliche Staugefahr (an mehr als 100 Stunden im Jahr)
- Autobahnnetz (heutiges Netz und Vordringlicher Bedarf (VB-E + VB))

Abbildung 6: Engpassanalyse Straße – Zielnetz

Bezugsfall BVWP 2030



Streckenauslastung in %

- < 85 % (Kapazitätsreserven)
- 85 % - 110 % (Vollauslastung)
- > 110 % (Überlastung)

Alle Züge gesamt pro Tag

- 500 Züge

Abbildung 7: Engpassanalyse Schiene – Bezugsfall

Zielnetz BVWP 2030



Streckenauslastung in %

- < 85 % (Kapazitätsreserven)
- 85 % - 110 % (Vollauslastung)
- > 110 % (Überlastung)

Alle Züge gesamt pro Tag

- 500 Züge

Abbildung 8: Engpassanalyse Schiene – Zielnetz



Abbildung 9: Engpassanalyse Wasserstraße – Bezugsfall



Abbildung 10: Engpassanalyse Wasserstraße – Zielnetz

Engpassanalysen

Für alle drei Verkehrsträger wird der Vergleich zwischen der Engpass-situation des Bezugsfalls 2030 und des Zielnetzes 2030 dargestellt. Das Zielnetz umfasst alle im Entwurf des BVWP vorgesehenen Projekte des Vordringlichen Bedarfs (VB/VB-E).

Zur Berechnung der Engpassanalyse für das Bundesautobahnnetz im Zielnetz (EPA) wurden die vorhandenen Kapazitäten mit der stündlich zu erwarteten Verkehrsnachfrage verglichen. Dabei wurden u. a. der Schwerverkehrsanteil, die Topografie der Strecke sowie das Vorhandensein von Verkehrsbeeinflussungsanlagen berücksichtigt. In den abgebildeten Karten sind alle Streckenabschnitte hervorgehoben, bei denen gelegentlich oder häufig kapazitive Überlastungen zu erwarten sind. Für die projektbezogene Engpassbeurteilung wurde auf eine streckenweise Ermittlung

von Qualitätsstufen des Verkehrs-ablaufes (QSV) nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenver-kehrsanlagen (HBS) 2015 zurückge-griffen (s. Abschnitt 12.5.4).

Die Netzauslastung der **Schiene** stellt den Tagesdurchschnitt für einen mittleren Werktag dar. Die Auslas-tungsgrade wurden als Verhältnis zwischen der Anzahl der prognosti-zierten Züge und der Leistungsfähig-keit der Strecke gebildet. Als überlastet gelten alle Strecken, bei denen die Summe aus Personen- und Güter-zügen mindestens 10 % höher ist als die Zugmenge, die noch mit einer befriedigenden Betriebsqualität ab-gewickelt werden kann. Auf diesen Streckenabschnitten entstehen Zu-satzverspätungen aufgrund mangel-hafter, nicht mehr wirtschaftlicher Betriebsqualität.

Im Netz der **Bundeswasserstraßen** ist zwischen quantitativen und qua-litativen Engpässen zu unterscheiden. Die quantitative Leistungsfähigkeit der Infrastruktur wird i. d. R. durch die Kapazität der Schleusen bestimmt. Für die wirtschaftliche Leistungs-fähigkeit der Wasserstraßen ist übli-cherweise jedoch die qualitative Befahrbarkeit der entscheidende Faktor. Qualitative Engpässe sind dort vorhanden, wo der Infrastruk-turzustand im Kernnetz deutlich von dem angestrebten Befahrbar-keitsstandard abweicht. Indikatoren für diese sind in erster Linie die zu-lässigen Schiffsabmessungen und die verfügbare Fahrrinntiefe. Für lange Transportrelationen spielt auch deren zuverlässige Vorhersag-barkeit für die gesamte Transport-dauer eine wichtige Rolle.

5.2 | Umweltverträglicher Personen- und Güterverkehr: Abgasemissionen, Lärm und Inanspruchnahme von Flächen

Der BVWP dient in erster Linie zur Herstellung eines bedarfsgerechten und sicheren Verkehrsnetzes. Die damit zusammenhängenden Effekte auf Transportkosten, Erreichbarkeiten und Verkehrssicherheit sind im vorhergehenden Abschnitt beschrieben. Dennoch ist es gleichzeitig auch Ziel des BVWP 2030, mit den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur die Grundlage für ein umweltverträgliches Verkehrssystem zu legen.

Die Vorhaben des Plans haben z. B. Auswirkungen auf den Ausstoß von Schadstoffen und Treibhausgasen. Dabei entstehen teilweise gegenläufige Effekte. So werden im Zuge der Realisierung von BVWP-Projekten zahlreiche **Engpässe** im Bundesfernstraßennetz beseitigt. Dadurch werden nicht nur Stauzeiten, sondern auch der Ausstoß von Schadstoffen und Treibhausgasen reduziert. Gleichzeitig mindert auch die **Verlagerung von Verkehr** von der Straße auf die emissionsärmeren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße die Umweltbelastungen. Die Vorhaben des BVWP induzieren teilweise jedoch auch zusätzlichen Verkehr oder

erlauben höhere Reisegeschwindigkeiten, die wiederum mit zusätzlichen Emissionen verbunden sind.

Insgesamt sind mit den Projekten des VB/VB-E aller drei Verkehrsträger lediglich ca. 0,3 Mrd. € positive volkswirtschaftliche Nutzen mit gesenkten CO₂-Emissionen verbunden. Dabei hat die Straße einen negativen Beitrag (ca. -3,2 Mrd. €), Schiene und Wasserstraße einen positiven Beitrag (ca. +2,2 Mrd. € bzw. ca. 1,3 Mrd. €). Dies entspricht einer Minderung von 0,4 Mio. Tonnen CO₂ pro Jahr. Gemessen am in der Verkehrsprognose 2030 prognostizierten CO₂-Ausstoß des Verkehrs für 2030 in Deutschland in Höhe von vsl. ca. 190 Mio. Tonnen ist der Beitrag aus dem BVWP 2030 eher gering. Der Einfluss von Erhalt und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur im Bemühen um deutliche Reduktionen von Treibhausgasen ist daher sehr begrenzt. Wesentlich größere Effekte werden z. B. durch eine kontinuierlich verbesserte Kraftstoffeffizienz im Verkehrsbereich erzielt.

Weiterhin führen die BVWP-Vorhaben zu einem Absinken der sonstigen Abgasemissionen (CO, HC, NO_x, Partikel), sodass aus den Projekten des VB/VB-E aller drei Verkehrs-träger ein volkswirtschaftlicher Nutzen in Höhe von 0,8 Mrd. € erreicht wird.

Auch im Hinblick auf die nicht-monetarisierten Umweltwirkungen (z.B. Flächenverbrauch, Zerschneidung etc.) wurde bei der Aufstellung des Plans auf möglichst geringe Beeinträchtigungen geachtet. Lediglich bei ca. 150 der BVWP-Projekte des VB wurde eine hohe Umweltbetroffenheit festgestellt. Das entspricht ca. 16 % aller VB-Projekte.

Die Bundesregierung verfolgt im Rahmen ihrer Nachhaltigkeitsstrategie und der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt das Ziel, das **Siedlungs- und Verkehrsflächenwachstum** in Deutschland auf 30 Hektar pro Tag zu begrenzen. Die Verkehrsflächen nehmen mit 18.100 km² nur einen Anteil von ca. 5 % der Fläche der Bundesrepublik ein, wobei davon wiederum nur ein kleiner Anteil auf die Bundesinfrastruktur zurückzuführen ist. Auch bei der Neuinanspruchnahme von Flächen spielt sie grundsätzlich eine eher untergeordnete Rolle. 2013 lag die jährliche Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsflächen bei 70,5 Hektar pro Tag. Davon entfielen 18,5 Hektar pro Tag auf die Verkehrsfläche. Durch die VB- und VB-E-Projekte des BVWP 2030 wird insgesamt eine zusätzliche Neuinanspruchnahme von 16299 Hektar verursacht. Bezogen auf die Gültigkeitsdauer des BVWP ergibt sich eine zu erwartende Flächeninanspruchnahme durch die BVWP-Verkehrsprojekte von 2,98 Hektar/Tag. Dies entspricht einem prozentualen Anteil von etwa 10 % des Nachhaltigkeitszielwertes von 30 Hektar/Tag. Damit wurde im BVWP 2030 eine sehr deutliche Abminderung des Zuwachses gegenüber dem BVWP 2003 erreicht, dessen gesamter projektbedingter Zuwachs auf ca. 37.100 Hektar geschätzt wird⁷.

Ziel der Bundesregierung ist es außerdem, den bestehenden Anteil **unzerschnittener Räume** zu erhalten. Durch die Vordringlichen Vorhaben des BVWP 2030 (inkl. VB-E) werden dennoch auf 1949 km unzerschnittene Großräume durchschnitten. Gleichzeitig können durch die Planung von Tierquerungshilfen 27 Lebensraumnetzwerke im Zuge von Ausbaurvorhaben Straße wiedervernetzt werden.

Individuelle Mobilität und wachsende Güterströme schaffen nicht nur Wohlstand, sondern auch zunehmende Belastungen für die Lebensqualität der Menschen. Besonders die **Vermeidung und Verminderung von Verkehrslärm** ist daher weiteres Ziel des BVWP 2030. So können beispielsweise durch Ortsumfahrungen viele Anwohner von Innerortsstraßen vom Lärm entlastet werden. Die Lärmwirkungen waren daher Bestandteil der Nutzen-Kosten-Analyse für alle untersuchten Aus- und Neubauprojekte. Insgesamt erzeugen die Projekte des VB/VB-E positive Gesamtwirkungen. Der Nutzen aus Lärmreduktion für Menschen beträgt insgesamt ca. 3,5 Mrd. €. Dabei ergeben sich für ca. 2,1 Mio. Einwohner spürbare Entlastungen, während für ca. 0,7 Mio. Einwohner zusätzliche Belastungen auftreten.

Aus- und Neubaurvorhaben können außerdem **städttebauliche Potenziale** erschließen. Bei ca. 380 Straßenprojekten des VB, insbesondere bei Ortsumgehungen, wurde eine hohe städtebauliche Wirkung festgestellt. Diese Projekte tragen in besonderem Maße zur Entlastung der Menschen in ihrem Umfeld bei. Weiterhin erzielen ca. 60 der VB-Projekte der Straße und Schiene hohe raumordnerische Verbesserungen, sodass der Plan auch zum Ziel der **Verbesserung von Erreichbarkeiten und Anbindungsqualitäten** einen bedeutenden Beitrag leistet.

7 vgl. Umweltbericht zum BVWP 2030

6 | Investitionen in Erhaltung und Ersatz – Wie rüsten wir unser Bestandsnetz für die Zukunft?

6.1 | Bundesfernstraßen

Rahmenbedingungen

Das Netz der Bundesfernstraßen umfasst rd. 13.000 km Bundesautobahnen und rd. 39.000 km Bundesstraßen.

Die Erhaltung der kontinuierlich gewachsenen Bundesfernstraßeninfrastruktur hat in den letzten Jahren wesentlich an Bedeutung gewonnen. Infolge der **wachsenden Beanspruchungen** und der **ungünstiger werdenden Altersstruktur** der Straßen- und Brückensubstanz werden substanzbedingte Beeinträchtigungen im Netz immer häufiger, insbesondere in den westlichen Bundesländern. Um den Verkehrsanforderungen weiterhin zu genügen, stehen für einen großen Teil des Bestands in den nächsten Jahren eine Grunderneuerung der Fahrbahnbefestigungen und eine Grundinstandsetzung oder Ertüchtigung der Ingenieurbauwerke an.

Als Grundlage für den BVWP 2030 wurde die **Erhaltungsbearbeitungsprognose 2016 – 2030** der Bundesfernstraßen durchgeführt. Sie dient dem Zweck, den Mittelbedarf für die Erhaltung des gesamten bestehenden Bundesfernstraßennetzes einschließlich aller Fahrbahnen, Bauwerke und sonstiger Anlagenteile abzuschätzen.

Das steigende Investitionsvolumen in die Verkehrsinfrastruktur und der hohe Bedarf an substanzorientierten Erhaltungsmaßnahmen macht in den nächsten Jahren eine Vielzahl von längerfristigen Baustellen notwendig. Der Optimierung der Baustellenabfolge im Bundesfernstraßennetz wird zukünftig im **Erhaltungsmanagement** eine hohe Priorität und Aufmerksamkeit zugemessen. Es wird darüber hinaus ein vordringliches Ziel sein, die Ausführungsqualität der Baumaßnahmen so zu steigern, dass längere baustellenfreie Zeitintervalle entstehen, in denen der Verkehr uneingeschränkt fließen kann. Eine verbesserte Öffentlichkeitsarbeit soll dem Verkehrsteilnehmer bessere Fahrzeitplanungen ermöglichen.

Dem steigenden Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarf wurde in den vergangenen Jahren bereits Rechnung getragen, indem die Ausgaben in diesem Bereich kontinuierlich erhöht wurden. Im Jahr 2011 betragen die Ausgaben für Erhaltung bzw. Ersatz bei der Straße knapp 1,9 Mrd. €. In den Jahren 2012 (2,2 Mrd. €) und 2013 (2,5 Mrd. €) wurde bereits eine deutliche Steigerung erzielt. 2014 ist mit über 2,7 Mrd. € fast 1 Mrd. € mehr investiert worden als 2011. Die in der Vergangenheit mehrfach zu beobachtenden

Abweichungen der Ist-Ausgaben von den Soll-Ausgaben konnten deutlich reduziert werden. Während 2011 nur gut 78 % der geplanten Finanzmittel für Erhaltung bzw. Ersatz bei der Straße ausgegeben wurden, ist 2014 sogar mehr in Erhaltung bzw. Ersatz investiert worden als geplant (103 %).

Entwicklung des Netzzustandes

Die Fahrbahn- und Bauwerkssubstanz der Bundesfernstraßen soll mithilfe der Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen in den kommenden Jahren wieder auf ein **gegenüber 2010 verbessertes Zustandsniveau** angehoben werden, das den zukünftig weiter steigenden Verkehrsbelastungen standhält und die Mobilität in Deutschland langfristig sichert.

Als Indikator für den **Zustand von Brücken** dient in der Erhaltungsplanung eine Substanzkennzahl. Jeder einzelne bei Prüfungen festgestellte Schaden wird nach den Kriterien Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit bewertet. Aus allen Schadensbewertungen an einem Teilbauwerk wird nach festem Algorithmus automatisch durch Verknüpfung der Kriterien Standsicherheit und Dauerhaftigkeit eine sogenannte Substanzkennzahl ermittelt. Deren insgesamt sechsstufiger Wertebereich reicht von einem sehr guten Bauwerkszustand (Substanzkennzahl 1,0 – 1,4) bis zu einem ungenügenden Bauwerkszustand (Substanzkennzahl 3,5 – 4,0).

Für rd. 32 % der Bauwerksflächen der **Autobahnbrücken** werden im Prognosezeitraum mittelfristig Erhaltungsmaßnahmen notwendig (Substanzkennzahl: 2,5 – 2,9). Für rd. 14 % besteht vordringlich Instandsetzungs- oder Erneuerungsbedarf (Substanzkennzahl: 3,0 – 4,0). Bei den **Bundesstraßenbrücken** besteht mittelfristiger Bedarf für 27 % sowie vordringlicher Bedarf für 10 % der Bauwerksflächen.

Zusätzlich zu den notwendigen Erhaltungsmaßnahmen ist es aufgrund der starken Zunahme der Belastungen auch erforderlich, ältere Brücken zu verstärken oder teilweise bzw. komplett zu erneuern. Die Erhaltungsbedarfsprognose verfolgt bei den Ingenieurbauwerken das Ziel, diese sogenannten Ertüchtigungsbauwerke im Prognosezeitraum vordringlich zu behandeln und den Zustand des restlichen Bauwerksbestandes nicht weiter absinken zu lassen. Bei hohen Brückenertüchtigungsinvestitionen wird der Gesamtzustand der Ingenieurbauwerke wieder deutlich angehoben.

Um einen besseren Überblick über den Stand der Brückenertüchtigungen zu ermöglichen, werden alle entsprechenden Maßnahmen mit einem Bauvolumen über 5 Mio. € in das „**Sonderprogramm Brückenmodernisierung**“ aufgenommen und daraus finanziert. Im Zeitraum von 2015 bis 2018 stehen hierfür rd. 2 Mrd. € zur Verfügung. Jede Ertüchtigungsmaßnahme einer Brücke, die Baurecht erhält, wird finanziert werden.

Für die **Fahrbahnen** dienen regelmäßig gemessene Zustandsoberflächenmerkmale sowie Daten zur Verkehrsstärke, zum Aufbau der Straße und zu ihrer Erhaltungsgeschichte als Prognosegrundlage. In einem vier Jahre umfassenden Turnus werden im Rahmen der Zustandserfassung und -bewertung der Fahrbahnoberflächen (ZEB) die Längs- und Querebenheit, die Griffigkeit sowie Substanzmerkmale zur Oberfläche aller Bundesfernstraßen erfasst und aggregiert („Substanzwert Oberfläche“). Zusammen mit der Art, der Dicke und dem Alter der Fahrbahnbefestigungen („Substanzwert Bestand“) wird ein Gesamt-Substanzwert ermittelt, der als Indikator für eine rechtzeitige und wirtschaftliche Erhaltung der Straßen dient. Der Zustand der Fahrbahnen wird auf einer nahezu identischen Skala gemessen wie der der Brücken, jedoch reicht die Skala hier – um eine Note ergänzt – von 1 bis 5 statt von 1 bis 4.

Auf der Werteskala geben Strecken ab einem Zustandswert von 3,5 – dem Warnwert – besonderen Anlass zur intensiven Beobachtung und zur Analyse der Ursachen für den schlechten Zustand. Ab einem Zustandswert von 4,5 – dem Schwellenwert – muss die Einleitung von verkehrsbeschränkenden oder baulichen Maßnahmen umgehend geprüft werden.

Das Ziel bei den Fahrbahnen liegt in einer Reduzierung der Anteile der Bundesfernstraßen mit schlechtem Substanzzustand ab der Note 4,5 für die substanzrelevanten Kenngrößen der Fahrbahnen („Substanzwert Bestand“). Ferner wird die Stabilisierung dieser reduzierten Anteile bis zum Ende des Prognosezeitraums 2030 angestrebt. Bei den Bundesautobahnen sollen die Anteile mit einer Zustandsnote schlechter als 4,5 im Bundesmittel von rd. 18 % auf 10 %, bei den Bundesstraßen von 19 % auf 10 % abgesenkt werden. Insbesondere in den westlichen Bundesländern müssen dafür verstärkt grundlegende Erneuerungsmaßnahmen der Fahrbahnbefestigungen durchgeführt werden.

Notwendige Investitionen in das Bestandsnetz

Zur Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes ist für den Zeitraum von 2016 bis 2030 ein **Bedarf von insgesamt rd. 67 Mrd. €** ermittelt worden. Ursächlich für den erhöhten Mittelbedarf sind im Wesentlichen die Kostensteigerungen von rd. 28 % zwischen 2001 und 2014, der Zuwachs des Güterverkehrs, Überladungen, eine massive Zunahme

der Sondertransporte sowie notwendigerweise steigende Investitionen für die Ertüchtigung der Brücken von rd. 13 Mrd. €. Hinzu kommen in der Vergangenheit verschobene Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen.

In der **Prognoserechnung** wurden für die Jahre 2016 bis 2020 die in der Finanzplanung bis 2019 festgelegten Erhaltungsmittel berücksichtigt. Für die Jahre 2021 bis 2030 wurde der Erhaltungsbedarf mit dem Ziel einer Verbesserung der Fahrbahn- und Brückensubstanz berechnet.

Der errechnete durchschnittliche Erhaltungsbedarf liegt bei **jährlich rd. 4,5 Mrd. €**. Der Anteil für die Erhaltung der Fahrbahnbefestigungen liegt im Mittel bei rd. 52 %. Auf die Erhaltung und Ertüchtigung der Ingenieurbauwerke entfallen rd. 37 %. Der Anteil für die Erhaltung der Sonstigen Anlagenteile, Radwege und Hochbauten liegt bei rd. 11 %.

6.2 | Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes

Rahmenbedingungen für Ersatzinvestitionen und Instandhaltung

Das Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes weist eine Betriebslänge von rd. 33.000 km auf. Der Bund trägt nach Artikel 87e des Grundgesetzes für Ausbau und Erhalt dieses Netzes Sorge und finanziert nach § 8 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz Investitionen in die Schienenwege. Diese umfassen auch Ersatz- bzw. Bestandsnetzinvestitionen. Unter dem Dach der **Deutsche Bahn AG** sind die DB Netz AG, die DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes **Eigentümer der Schieneninfrastruktur**. In Wahrnehmung ihrer unternehmerischen Aufgabe halten sie ihre Sachanlagen instand und fungieren als Bauherren bei Investitionsmaßnahmen. Die Kontrolle des Unternehmens erfolgt ausschließlich über seinen Aufsichtsrat. Eine darüber hinausgehende Einflussnahme des Bundes auf einzelne unternehmerische Entscheidungen der Deutsche Bahn AG ist nach den Bestimmungen des Aktiengesetzes nicht statthaft, auch wenn die Bundesrepublik Alleink Aktionär ist.

Der Bund finanziert Investitionen in das Bestandsnetz der EIU über Baukostenzuschüsse, die in der Regel sämtliche Baukosten abdecken und nicht zurückzuzahlen sind. Bis 2008 erfolgte die Finanzierung im Rahmen von sogenannten Sammelfinanzierungsvereinbarungen. Eine Verwendungsprüfung des Eisenbahn-Bundesamtes stellte nach Abschluss der Maßnahmen eine zweckmäßige und wirtschaftliche Mittelverwendung sicher. Im Jahr 2009 wurde diese „Input“-Kontrolle im Rahmen einer **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)** durch eine „Output“-Kontrolle ersetzt, die den Erhalt einer

vereinbarten Netzqualität im Bestandsnetz verlangt. Seit 01.01.2015 gilt die LuFV II, die bis Ende 2019 läuft.

Die EIU verpflichten sich durch die LuFV zum Erhalt ihrer Schienenwege in einem hochwertigen Zustand. Hierzu garantieren sie Mindesthöhen für Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsmaßnahmen. Während Erstere den Ersatz verbrauchter Anlagen bezeichnen, dienen Letztere der Aufrechterhaltung der vollen Betriebsbereitschaft der vorhandenen Anlagen. Ersatzinvestitionen werden weitgehend vom Bund finanziert, allerdings schreibt die LuFV auch die Leistung eines bestimmten Eigenbeitrags durch die Unternehmen vor.

Die EIU können im Rahmen der LuFV selbst über ihre Investitionstätigkeiten und -schwerpunkte im Bestandsnetz entscheiden. Der Zustand der Infrastruktur wird allerdings regelmäßig anhand von **sanktionsbewehrten Qualitätskennzahlen** gemessen, für die jährliche Zielvorgaben festgelegt wurden. Werden die in der LuFV vertraglich vereinbarten Qualitätsziele verfehlt, kann der Bund seinen Infrastrukturbeitrag ganz oder teilweise zurückfordern. Ein vom Bund bestellter Infrastrukturwirtschaftsprüfer prüft jährlich, ob die EIU ihren Verpflichtungen pflichtgemäß nachkommen. Über Zustand und Entwicklung des Schienenbestandsnetzes sowie die Erfüllung der Vertragsziele berichtet die Deutsche Bahn AG zudem jährlich in einem Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht, der vom Internetauftritt

des Eisenbahn-Bundesamtes heruntergeladen werden kann (www.eba.bund.de > Finanzierung > LuFV > Infrastrukturzustandsbericht).

Zustand des Schienennetzes

Für die **DB Netz AG** stellen die „Anzahl [der] Infrastrukturmängel“ sowie der „Theoretische Fahrzeitverlust“ wichtige sanktionsbewährte Qualitätskennzahlen dar. Letzterer beschreibt den Fahrzeitverlust, den ein theoretischer Zug mit einem unendlich großen Beschleunigungs- und Bremsvermögen beim Befahren des Gesamtnetzes dadurch hinzunehmen hat, dass aufgrund von Mängeln nicht alle Strecken mit derjenigen Geschwindigkeit befahren werden können, die gefahren werden könnte, wenn die Strecken sich in einem einwandfreien Zustand befänden.

Für die **DB Station&Service AG** sind insbesondere die „Funktionalität [der] Bahnsteige“ sowie die Zustandsnoten aus der „Bewertung [der] Anlagenqualität“ von Relevanz. Beide Kennzahlen werden sowohl für das Fern- und Ballungsnetz als auch für die Regionalnetze betrachtet. Für die **DB Energie GmbH** stellt die „Versorgungssicherheit [mit] Bahnenergie“ die zentrale Qualitätskennzahl dar.

Die Angaben zur Erfüllung der sanktionsbewehrten Kennzahlen werden regelmäßig durch das Eisenbahn-Bundesamt überprüft. Ihre Werte haben sich seit 2008 entsprechend der Angaben in Tabelle 4 entwickelt. Überschreitungen der Zielwerte traten im Jahr 2013 ausschließlich bei der Qualitätskennzahl „Theoretischer Fahrzeitverlust“ auf.

| Qualitätskennzahl | | 2008 | 2009 ⁽²⁾ | 2010 ⁽²⁾ | 2011 ⁽²⁾ | 2012 ⁽²⁾ | 2013 ⁽²⁾ | 2014 |
|--|----------------------|-----------------------|----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|--------|
| Theoretischer Fahrzeitverlust [Min.] | Gesamtnetz (Ziel) | - | 2.843 | 2.841 | 2.840 | 2.839 | 2.645 | 2.627 |
| | Gesamtnetz (Ist) | 2.845 ⁽¹⁾ | 2.763 | 2.594 | 2.601 | 2.496 | 2.675 | |
| | FuB (Ziel) | - | 777 | 775 | 774 | 773 | 771 | 731 |
| | FuB (Ist) | 779 ⁽¹⁾ | 700 | 591 | 565 | 513 | 779 | |
| | RegN (Ziel) | - | 2.076 | 2.076 | 2.076 | 2.076 | 2.076 | 2.076 |
| | RegN (Ist) | 2.076 ⁽¹⁾ | 2.073 | 2.013 | 2.047 | 1.993 | 1.907 | |
| Anzahl Infrastrukturmängel [Stück] | (Ziel) | - | - | 1.758 | 1.719 | 1.677 | 1.644 | 1.459 |
| | (Ist) | - | 1.778 ⁽¹⁾ | 1.687 | 1.607 | 1.515 | 1.500 | |
| Funktionalität Bahnsteige [Punkte] | DB St&S (Ziel) | | 22.328 | 22.445 | 22.663 | 22.829 | 22.945 | 23.681 |
| | DB St&S (Ist) | 22.212 ⁽¹⁾ | 22.426 | 22.712 | 22.930 | 23.216 | 23.493 | |
| | RNI (Ziel) | | 397 | 401 | 403 | 407 | 410 | 427 |
| | RNI (Ist) | 395 ⁽¹⁾ | 408 | 408 | 413 | 423 | 424 | |
| Bewertung Anlagenqualität [Note] | DB St&S (Ziel) | - | - | 3,12 | 3,10 | 3,08 | 3,06 | 3,01 |
| | DB St&S (Ist) | - | 3,14 ⁽¹⁾ | 3,13 | 3,07 | 3,05 | 3,03 | |
| | RNI (Ziel) | - | - | 3,47 | 3,41 | 3,36 | 3,31 | 3,20 |
| | RNI (Ist) | - | 3,52 ⁽¹⁾ | 3,44 | 3,17 | 3,28 | 3,25 | |
| Versorgungssicherheit Bahnenergie [%] | (Ziel) | - | 99,85 | 99,85 | 99,85 | 99,85 | 99,85 | 99,85 |
| | (Ist) | - | 99,98 | 99,985 | 99,912 | 99,927 | 99,99 | |
| Mindestersatzinvestitions- volumen [Mio. €] | (Ziel) | - | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.750 | 2.750 |
| | (Ist) ⁽³⁾ | - | 2.958 | 2.942 | 2.904 | 3.077 | 3.091 | |
| Mindestinstandhaltungsvolumen [Mio. €] | (Ziel) | - | 1.250 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.100 | 1.100 |
| | (Ist) ⁽³⁾ | - | 1.374 | 1.457 | 1.436 | 1.475 | 1.497 | |

Tabelle 4: Entwicklung der sanktionsbewährten Qualitätskennzahlen im Bestandsnetz Schiene seit 2008

FuB = Fern- und Ballungsnetz

RegN = Regionalnetz

DB St&S = DB Station&Service AG

RNI = DB RegioNetz Infrastruktur GmbH

(1) Basiswert

(2) vom EBA geprüfte Ist-Werte zur Vertragserfüllung der LuFV [soweit nicht Fußnote (3) gilt]

(3) Werte aus dem Testat des Infrastrukturwirtschaftsprüfers

Notwendige Investitionen in das Bestandsnetz

Zur Erhaltung des Eisenbahnnetzes des Bundes ist für den Zeitraum von 2016 bis 2030 ein **Bedarf von insgesamt 58,4 Mrd. €** an Bundesmitteln ermittelt worden. Die Berechnung basiert auf einer Fortschreibung der LuFV II, die bis 2019 gilt, und einer Abschätzung der Ersatzanteile der im BVWP 2030 geplanten Aus- und Neubaumaßnahmen.

Die LuFV II sieht bis 2019 Ersatzinvestitionen in die bestehenden Schienenwege in Höhe von durchschnittlich 4,0 Mrd. € pro Jahr vor, wie Tabelle 5 illustriert. Darin

enthalten sind im Mittel rd. 3,3 Mrd. € aus dem Bundeshaushalt sowie ab dem Jahr 2016 zusätzliche Dividendenausschüttungen an den Bund, die vom Bund vollständig für Investitionen in die Schienenwege bereitgestellt werden. Zudem wurde berücksichtigt, dass Investitionen in Ausbauprojekten, dort wo sie das bestehende Netz berühren, Bestandsnetzinvestitionen ersetzen. Zusätzlich leisten die EIU jährlich einen vertraglich festgelegten Eigenbeitrag von insgesamt 100 Mio. € für die Ersatzinvestitionen. Damit folgen wir dem Grundsatz: Schiene finanziert Schiene.

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Durchschnitt (gerundet) |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------------------|
| Infrastrukturbeitrag des Bundes (Veranschlagung im Bundeshaushalt) | 3.350 | 3.153 | 3.075 | 3.500 | 3.500 | 3.316 |
| Geplante Dividendenausschüttungen der Deutsche Bahn AG für Ersatzinvestitionen | 0 | 500 | 600 | 450 | 650 | 440 |
| Bestandsnetzrelevante Investitionen in Ausbauvorhaben des Bedarfsplans | 289 | 114 | 170 | 62 | 85 | 144 |
| Eigenmittel der EIU | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Summe Ersatzbedarf / Bedarfsdeckung | 3.739 | 3.867 | 3.945 | 4.112 | 4.335 | 4.000 |

Tabelle 5: Ersatzinvestitionen in das Schienennetz gemäß LuFV II, Angaben in Mio. €

Die Deutsche Bahn AG stellt zudem jährlich durchschnittlich mindestens 1,6 Mrd. € aus Eigenmitteln für die Instandhaltung des bestehenden Netzes zur Verfügung. Damit stehen bis 2019 insgesamt mindestens 28 Mrd. € für Ersatzinvestitionen und Instandhaltung der bestehenden Schieneninfrastruktur bereit. Dem gegenüber standen rd. 23 Mrd. € im ebenfalls fünf Jahre langen Geltingszeitraum der LuFV I. Dies entspricht einer Steigerung der Investitions- und Instandhaltungsmittel in das Bestandsnetz um mehr als 20 %.

Für die Zeit nach 2019 werden im Rahmen der BVWP-Planungen zunächst die Werte der aktuellen LuFV II fortgeschrieben. Für die Investitionsmittel des BVWP 2030 sind dabei nur die Ersatzinvestitionen des Bundes relevant. Das Gesamtvolumen der Bundesmittel für Ersatzaufwendungen im Bundeseisenbahnnetz im **Zeitraum 2016 bis 2030 beträgt 58,4 Mrd. €**. Dieses setzt sich einerseits aus den reinen Ersatzaufwendungen und andererseits aus den bestandsnetzrelevanten Ersatzanteilen der Ausbauvorhaben des BVWP 2030 zusammen.

Für die reinen Ersatzausgaben des BVWP im Zeitraum von 2016 bis 2019 wurden die Angaben der LuFV II übernommen (Infrastrukturbeitrag des Bundes) und danach mit 3,5 Mrd. € pro Jahr bis 2030 fortgeschrieben. Zusätzlich wurden bestandsnetzrelevante Anteile der Ausgaben für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem ERTMS mit berücksichtigt. Das Volumen der reinen Ersatzaufwendungen aus Bundesmitteln beläuft sich im Zeitraum 2016 bis 2030 damit auf 52,4 Mrd. €.

Die bestandsnetzrelevanten Ersatzanteile der Ausbauvorhaben wurden für den Zeitraum 2016 bis 2030 projektspezifisch anhand der für den Vordringlichen Bedarf vorgesehenen Vorhaben des BVWP 2030 bestimmt. Im Zeitraum 2016 bis 2030 belaufen sich diese Ausgaben vsl. auf ca. 6 Mrd. €. Die spezifischen Ersatzanteile je Projekt sind in den Anhängen zum BVWP und im Projektin-

formationssystem (siehe Abschnitt 8.3) dargestellt. Der Erhaltungs- und Ersatzbedarf für die Eisenbahnen des Bundes wird damit insgesamt im Zeitraum 2016 bis 2030 auf 58,4 Mrd. € geschätzt.

Die genauen Investitionssummen werden zu gegebener Zeit im Rahmen künftiger Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen festgelegt.

6.3 | Bundeswasserstraßen

Rahmenbedingungen für Ersatz- und Erhaltungsinvestitionen

Das Netz der Bundeswasserstraßen umfasst Seewasserstraßen mit einer Fläche von 23.000 km² und Binnenwasserstraßen mit einer Länge von 7.300 km. Von diesen haben etwa 4.500 km eine hohe Bedeutung für die See- und Binnenschifffahrt. Die Bundeswasserstraßen haben zudem auch andere Funktionen, beispielsweise zur Sicherstellung des Wasserabflusses, für die Brauchwasserversorgung und Stromgewinnung sowie zur Freizeitnutzung.

Rund ein Drittel der Binnenwasserstraßen besteht aus frei fließenden Flüssen wie Rhein und Elbe, während sich rd. zwei Drittel aus staugeregelten Flüssen (z. B. Mosel, Neckar und Main) und Kanälen (wie das Westdeutsche Kanalnetz sowie Mittelland- und Nord-Ostsee-Kanal) zusammensetzen. Diese beinhalten eine Vielzahl baulicher Anlagen, von denen die Substanz der Wasserstraßen maßgeblich bestimmt wird. Dies sind beispielsweise jeweils über 300 Schleusen- und Wehranlagen, rd. 1.300 Straßen- und Bahnbrücken über Bundeswasserstraßen sowie über 350 Düker, die in der Unterhaltungslast der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes stehen. Hinzu kommen Anlagen wie Dämme an Stauhaltungen und Kanälen, Uferbefestigungen und Strombauwerke. Im Bereich der Seewasserstraßen sind darüber hinaus u. a. Leuchttürme, Richtfeuer, Baken und Tonnen relevant.

Zustand des Netzes der Bundeswasserstraßen

Der in den kommenden Jahren überdurchschnittlich steigende Ersatzinvestitionsbedarf der Anlagen an den Bundeswasserstraßen ist deren **Altersstruktur** geschuldet. Hinzu kommt, dass unterlassene Erhaltungsinvestitionen aufgrund knapper Finanzierungsansätze seit etwa zwei Jahrzehnten zu kumulierenden Substanzverlusten geführt haben. Abbildung 11 zeigt beispielhaft die Altersstruktur der Wehre, Schleusen und Düker. Etwa die Hälfte der Wehranlagen und rd. 60 % der Schleusenanlagen wurde vor 1950 errichtet, etwa 10 % (Wehre) bis 20 % (Schleusen) sogar vor 1900.

Bei technischen Nutzungsdauern der genannten Anlagentypen von rd. 80 Jahren zeigt die Altersstruktur, dass eine Vielzahl der Anlagen an den Bundeswasserstraßen diese erreicht oder bereits überschritten hat. Bei einer Vorschau auf die nächsten 20 Jahre wird dies noch deutlicher. Von den rd. 170 Schleusenanlagen im Kernnetz werden 2035 bereits rd. 120 älter als 80 Jahre sein, d. h. 70 %. Von diesen Anlagen müssten gemäß Expertenschätzung in den nächsten 20 Jahren ca. 100 Schleusen durch Neubauten ersetzt werden, wogegen in den zurückliegenden 20 Jahren nur 7 Schleusen durch Neubauten ersetzt wurden.

Altersstruktur

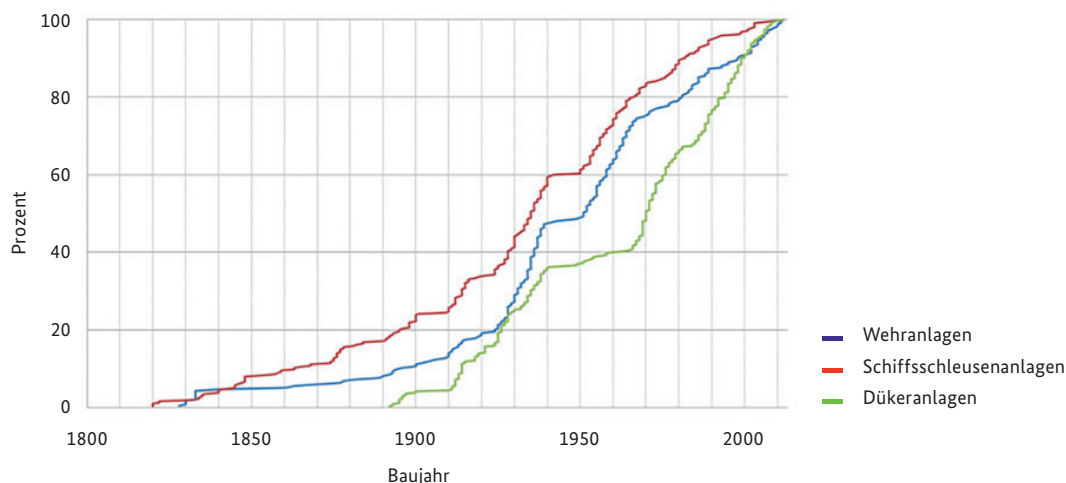


Abbildung 11: Altersstruktur ausgewählter Anlagen an den Bundeswasserstraßen

Aufgrund der Altersstruktur und aufgeschobener Erhaltungsinvestitionen aus der Vergangenheit sind zunehmend **kritische Bauwerkszustände** feststellbar. Die Verkehrswasserbauwerke werden regelmäßig einer fachkundigen Überwachung und Prüfung unterzogen, um ihre Gebrauchstüchtigkeit und ihre Stand- und Verkehrssicherheit zu gewährleisten oder, falls nötig, den Verkehr zu beschränken. Schäden an den Bauwerken können jedoch trotz Verkehrsbeschränkungen mit gravierenden Risiken verbunden sein. Das Versagen nahezu aller wasserbaulichen Anlagen kann zu Szenarien mit hohen volkswirtschaftlichen Schäden bis hin zu Gefahr für Leib und Leben führen.

Die Ergebnisse der Bauwerksprüfung und -überwachung werden detailliert dokumentiert. Als signifikante Kennzahl für das Bauwerk wird analog der Brücken auf dem Verkehrsträger Straße eine Zustandsnote ermittelt.

Diese gibt – vereinfacht gesagt – die Dringlichkeit des Handlungsbedarfs an der Anlage wieder und stellt ein Entscheidungskriterium zur Planung von Erhaltungsmaßnahmen dar.

Der Anteil der Bauwerke, die in den kritischen oder zumindest in den erhöhte Aufmerksamkeit erfordernden Notenbereich eingeordnet werden, nimmt stetig zu. Auch wenn die Zustandsnote allein keinen unmittelbaren Aufschluss über den Umfang der erforderlichen Maßnahmen gibt, lässt sich auf Basis statistisch abgesicherter Erfahrungswerte ableiten, dass für etwa 18 % des Anlagenbestandes mit der Zustandsnote „nicht ausreichend“ bzw. „ungenügend“ oder „ausreichend“ innerhalb von 10 Jahren eine große Grundinstandsetzung oder ein Ersatzneubau notwendig sind. Für die besonders wichtigen Bauwerkstypen ergibt sich dabei das in Tabelle 6 dargestellte Lagebild.

| Verkehrswasserbauwerke | untersuchte Anlagen | Zustand nicht ausreichend bzw. ungenügend oder ausreichend | Anlagen, bei denen Ersatz-Neubau oder große Grundinstandsetzung innerhalb von 10 Jahren erforderlich sind |
|------------------------|---------------------|--|---|
| Schleusenanlagen | 314 | 85 % | 50 |
| Wehranlagen | 240 | 73 % | 30 |
| Dükeranlagen | 352 | 45 % | 30 |
| Durchlässe | 69 | 33 % | 5 |
| Pumpwerke | 47 | 87 % | 10 |
| Brücken | 1.261 | 49 % | 110 |

Tabelle 6: Zustand ausgewählter Bauwerkstypen an den Bundeswasserstraßen

Hinzu kommt weiterer Bedarf für hier nicht betrachtete Bauwerkstypen wie z. B. Sperrtore, Spundwände, Strombauwerke, Deckwerke, Dämme und Verkehrstechnik, die ebenfalls Sicherheitsrelevanz haben. Für einen Teil der erforderlichen Ersatzinvestitionen – insbesondere für kritische Anlagen – liegen zur Bedarfsbegründung bereits Entwürfe in einem Gesamtvolumen von rd. 3,0 Mrd. € vor.

Notwendige Investitionen in das Bestandsnetz

Das Bruttoanlagevermögen der Bundeswasserstraßen (ohne Grundstücke) wird auf ca. 50 Mrd. € (Preisstand 2013) geschätzt. Schleusen, Hebewerke und Wehre sind dabei neben den Kanälen hinsichtlich der Investitions- und Folgekosten die teuersten Anlagenteile. Mittels eines pauschalen Abschreibungsansatzes errechnet sich aus dem Anlagevermögen ein **Ersatzinvestitionsbedarf von rd. 900 Mio. € pro Jahr**, nur um die jährlichen Substanzverluste auszugleichen. Zusätzlich werden die bei den Bundeswasserstraßen separat betrachteten **Erhaltungsinvestitionen** mit ihrem langjährigen Ansatz von **rd. 250 Mio. € pro Jahr** fortgeführt.

Über den Planungszeitraum des BVWP bis 2030 ergibt sich damit – einschließlich der bereits in der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehenen Ansätze – ein

Gesamtvolumen von rd. 12,4 Mrd. € für Ersatz- sowie zusätzlich rd. 3,8 Mrd. € für Erhaltungsinvestitionen. Insgesamt ergibt sich damit ein Erhaltungs- und Ersatzbedarf 2016-2030 von **16,2 Mrd. €**.

Ein Teil dieses Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarfs wird auch durch die Ersatzanteile der bewerteten Wasserstraßenausbauprojekte gedeckt. Dies ist z. B. dann der Fall, wenn ersatzbedürftige Anlagen in größeren Abmessungen neu errichtet werden, um den Verkehr mit größeren Fahrzeugen zu ermöglichen. Als Ersatzinvestitionsanteil werden in diesen Fällen die fiktiven Kosten einer Ersatzinvestition an der vorhandenen Anlage gewertet, beispielsweise die einer Grundinstandsetzung oder eines Ersatzbaus in den ursprünglichen Abmessungen.

Vom Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte und der Projekte des Vordringlichen Bedarfs Wasserstraße von rd. 7,6 Mrd. € betragen die darin enthaltenen Ersatzinvestitionsanteile rd. 2,8 Mrd. €. Dieser Ersatzinvestitionsanteil der Ausbauprojekte ist auf den vorgenannten Ersatzinvestitionsbedarf von 16,2 Mrd. € anzurechnen, sodass nur 13,4 Mrd. € auf nicht mit Aus- und Neubau in Verbindung stehende Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen entfallen.

7 | Investitionen in Aus- und Neubau – Wie entwickeln wir unser Verkehrsnetz weiter?

7.1 | Mittelverteilung zwischen den Verkehrsträgern anhand von Investitionsszenarien

Für die Ermittlung des Investitionsbedarfs für den Aus- und Neubau wurden alternative Investitionsszenarien gebildet und hinsichtlich ihrer Gesamtplanwirkungen untersucht. Ziel war es, zunächst grundsätzlich zu zeigen, welche Auswirkung auf das Gesamtverkehrsnetz und die damit verbundenen Effekte bestehen. Dabei sollte die strategische Verteilung auf die Verkehrsträger noch nicht mit der Frage vermischt werden, welche Projekte tatsächlich im Einzelnen bei den Verkehrsträgern realisiert werden.

Es wurden drei Investitionsszenarien untersucht, die in Tabelle 7 dargestellt sind. Die Investitionsszenarien beziehen sich dabei auf das Aus- und Neubauvolumen des BVWP-Entwurfs von 94,7 Mrd. €. **Szenario 1** orientiert sich an der Verkehrsleistung der Verkehrsträger in Deutschland. Verkehrsträger mit der höchsten Verkehrsleistung ist die Straße – sowohl im Personenverkehr (87 % der Personenkilometer 2014) als auch im Güterverkehr (71 % der Tonnenkilometer 2014). Entsprechend ergab sich in diesem Szenario eine starke Straßenorientierung. **Szenario 2** geht von der geplanten Verteilung der Aus- und Neubaumittel im Haushalt 2016 aus und schreibt diese fort. **Szenario 3** orientiert sich an der Nachhaltigkeitsstrategie, die eine Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger als Ziel formuliert hat. Entsprechend wurde eine Verstärkung der Investitionen in Schiene und Wasserstraße vorgesehen.

| | Investitionsvolumen für Aus- und Neubau (inkl. Schleppe) | | |
|--|--|--------------------|-------------------------------|
| | Szenario 1 | Szenario 2 | Szenario 3 |
| | Verkehrsleistung | Status quo | Stärkung Schiene/Wasserstraße |
| Summe der Aus- und Neubaumittel | 94,7 Mrd. € | 94,7 Mrd. € | 94,7 Mrd. € |
| Straße | 75,7 Mrd. € (80 %) | 55,9 Mrd. € (59 %) | 28,4 Mrd. € (30 %) |
| Schiene | 15,1 Mrd. € (16 %) | 36 Mrd. € (38 %) | 58,7 Mrd. € (62 %) |
| Wasserstraße | 3,8 Mrd. € (4 %) | 2,8 Mrd. € (3 %) | 7,6 Mrd. € (8 %) |
| davon Laufend und fest disponiert | | | |
| Straße | 15,9 Mrd. € | 15,9 Mrd. € | 15,9 Mrd. € |
| Schiene | 8,4 Mrd. € | 8,4 Mrd. € | 8,4 Mrd. € |
| Wasserstraße | 0,9 Mrd. € | 0,9 Mrd. € | 0,9 Mrd. € |
| davon für Neue Vorhaben VB/VB-E | | | |
| Straße | 59,9 Mrd. € | 40 Mrd. € | 12,6 Mrd. € |
| Schiene | 6,7 Mrd. € | 27,6 Mrd. € | 50,3 Mrd. € |
| Wasserstraße | 2,9 Mrd. € | 1,9 Mrd. € | 6,6 Mrd. € |

Tabelle 7: Investitionsvolumina der drei Investitionsszenarien anhand der Investitionsvolumen des BVWP-Entwurfs vom 16.03.2016

Zur Abschätzung der Gesamtplanwirkungen wurden je Verkehrsträger mittlere Projektwirkungen je investierten Euro berechnet. Grundlage dieser Berechnung bildeten die Ergebnisse der 2.000 Einzelprojektbewertungen⁸. Aus den mittleren Wirkungen je Verkehrsträger und den in den Szenarien unterstellten Investitionsvolumen je Verkehrsträger ließen sich die Gesamtplanwirkungen abschätzen.

Die Ergebnisse sind in Tabelle 8 hinsichtlich zentraler Kenngrößen des Verkehrsnetzes dargestellt. Weitergehende Informationen insbesondere zu den Umweltwirkungen dieser Szenarien finden sich im Umweltbericht. Dort bilden sie einen Bestandteil der gesetzlich vorgeschriebenen Alternativenprüfung im Sinne der Strategischen Umweltprüfung.

⁸ Für die Verkehrsträger Straße und Schiene wurden alle Projekte mit einem NKV \geq 1 in die Mittelwertbetrachtung einbezogen. Beim Verkehrsträger Wasserstraße wurden in den Mittelwert alle in der Hauptbewertung untersuchten Projekte einbezogen, sofern sie ein NKV \geq 1 aufweisen oder auf den Wasserstraßenkategorien A oder B liegen.

| Ausgewählte Wirkungsgrößen | Einheit | Szenario 1 | Szenario 2 | Szenario 3 |
|---|----------------|------------------|------------|-----------------------------------|
| | | Verkehrsleistung | Status quo | Stärkung Schiene/ Wasserstraße |
| Nutzenbarwert | Mio. € Barwert | 222.691 | 174.982 | 113.203 |
| Kostenbarwert | Mio. € Barwert | 57.953 | 54.148 | 48.957 |
| Mittleres NKV | - | 3,8 | 3,2 | 2,3 |
| Interne Nutzen der Nutzer (Reisezeitgewinne, Betriebskosteneinsparungen etc.) | Mio. € Barwert | 200.848 | 158.920 | 102.943 |
| Nutzen aus Verkehrssicherheit | Mio. € Barwert | 21.106 | 15.100 | 6.653 |
| Monetarisierter Umweltnutzen | Mio. € Barwert | -2.545 | 76 | 5.966 |
| darin enthaltene Nutzen aus CO ₂ -Änderungen | Mio. € Barwert | -4.478 | -1.821 | 3.527 |
| darin enthaltene Nutzen aus sonstigen Schadstoffen | Mio. € Barwert | -58 | 383 | 1.633 |
| darin enthaltene Nutzen aus Lärm | Mio. € Barwert | 1.992 | 1.514 | 806 |
| Projekte mit hoher Umweltbetroffenheit | Anzahl | 183 | 130 | 58 |
| Flächeninanspruchnahme | Hektar | 24.097 | 18.216 | 9.651 |
| Beeinträchtigung von Naturvorrangflächen | Hektar | 3.303 | 2.377 | 3.679 |
| Erheblicher Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten | Anzahl | 224 | 174 | 118 |
| Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen | Kilometer | 3.028 | 2.303 | 1.246 |
| Zerschneidung von unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen | Kilometer | 104.464 | 77.671 | 38.602 |

Tabelle 8: Gesamtplanwirkung der Investitionsszenarien (siehe Tabelle 7)

Hinweis: Barwerte stellen die Nutzen- und Kostensummen über die gesamte Lebensdauer der Projekte harmonisiert auf den Bezugszeitpunkt 2015 dar.

Die Alternativen zeigen das erwartete Bild der Verkehrsträger: Straßenprojekte tragen durch die Beseitigung von Engpässen und Verbesserungen der Infrastruktur vor allem zu Zeitgewinnen, Kosteneinsparungen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Dabei entstehen die Nutzen vor allem unmittelbar für die Verkehrsteilnehmer. Die Wirkungen der BVWP-Projekte auf CO₂ und Schadstoffe haben bei der Straße durchschnittlich einen negativen Zielbeitrag. Bei Schienen- und Wasserstraßenprojekten entsteht dagegen im Schnitt ein geringerer Nutzen für die Verkehrsteilnehmer. Allerdings können diese Projekte dazu beitragen, klimaschädliche Emissionen und Schadstoffe zu reduzieren. Die internen Nutzen der Verkehrsteilnehmer übersteigen jedoch die monetarisierten Umweltwirkungen bei allen Verkehrsträgern um ein Vielfaches. Entsprechend ist das an der Verkehrsleistung orientierte Szenario 1 das wirtschaftlichste Szenario (Mittleres NKV=3,8). Das Status-quo Szenario 2 (NKV=3,2) und Szenario 3 mit einer Stärkung der Investitionen in Schiene und Wasserstraße (NKV=2,3)

bleiben trotz der besseren Umweltnutzen weit hinter der Wirtschaftlichkeit des Verkehrsleistungs-Szenario 1 zurück.

Aus Sicht der umwelt- und naturschutzfachlichen Größen tragen die Projekte aller Verkehrsträger zur zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen bei. Dabei ist die durchschnittliche Flächeninanspruchnahme der Straße je investierten Euro fast fünfmal so groß wie bei der Schiene und sogar zwölfmal größer als bei der Wasserstraße. Ähnliche Verhältnisse zeigen sich bei der Zerschneidung von verkehrsarmen Räumen und unzerschnittenen Großräumen. Bei der Beeinträchtigung von Naturvorrangflächen und Natura-2000-Gebieten lässt sich keine generelle Wirkrichtung der einzelnen Verkehrsträger feststellen. Hier ist die Auswahl der Einzelprojekte je Verkehrsträger entscheidender.

Unter Einbeziehung aller Größen kann **keine eindeutige Empfehlung für einen Verkehrsträger** abgegeben werden. Jeder Verkehrsträger hat Stärken und Schwächen, die es zu

berücksichtigen gilt. Aus Umweltsicht ist eine verstärkte Investition in die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße begrüßenswert. Allerdings sollte der absolute Effekt einer Verlagerung von Investitionsmitteln nicht überschätzt werden. So werden im Szenario 3 insgesamt 1 Mio. Tonnen CO₂ im Jahr 2030 eingespart. Gemessen daran, dass der in der Verkehrsprognose 2030 geschätzte CO₂-Ausstoß des Verkehrs in Deutschland vsl. ca. 190 Mio. Tonnen im Jahr 2030 beträgt, können Infrastrukturinvestitionen nur einen geringen Beitrag zu dessen Reduzierung leisten.

Der BVWP 2030 ist ein Plan für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Er dient in erster Linie zur Herstellung eines bedarfsgerechten und sicheren Verkehrsnetzes.

Dennoch ist es Ziel der Bundesregierung, auch mit den Infrastrukturinvestitionen die Grundlage für ein umweltverträgliches Verkehrssystem zu legen. Die beabsichtigten Investitionen **des BVWP 2030** werden deswegen soweit wirtschaftlich vertretbar und umsetzbar **zugunsten der Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene** in Richtung des Szenarios 3 verschoben. Tabelle 9 stellt die abschließend gewählte Investitionsverteilung des BVWP 2030 dar. Gegenüber dem Entwurf steigt das Gesamtvolumen für Aus- und Neubau auf 98,3 Mrd. €. Davon entfallen ca. 52 % auf die Straße, 43 % auf die Schiene und 5 % auf die Wasserstraße. Im Zeitraum 2016 – 2030 (ohne Schleppe) werden davon 63,6 Mrd. € benötigt (Straße: 53,6 %, Schiene: 42,1 %, Wasserstraße: 4,3 %). Zur ausführlichen Darstellung siehe auch Kapitel 4.

Investitionsvolumen für Aus- und Neubau (inkl. Schleppe)

| | BVWP 2030 |
|---|------------------|
| Summe der Aus- und Neubaumittel | 98,3 |
| Straße | 50,9 (52 %) |
| Schiene | 42,5 (43 %) |
| Wasserstraße | 4,9 (5 %) |
| davon für Laufende und fest disponierte Vorhaben | |
| Straße | 15,8 |
| Schiene | 8,4 |
| Wasserstraße | 0,9 |
| davon für Neue Vorhaben VB/VB-E+ | |
| Straße | 35,1 |
| Schiene | 34,1 |
| Wasserstraße | 4,0 |

Tabelle 9: Verteilung der Investitionsvolumina Aus- und Neubau für den BVWP 2030, in Mrd. €

Die gewählte Mittelverteilung des BVWP 2030 berücksichtigt dabei auch technische Beschränkungen. Diese ergeben sich insbesondere daraus, dass mit Erhaltungs- bzw. Ersatz- sowie Aus- und Neubaumaßnahmen verkehrliche Kapazitätseinschränkungen im bestehenden Netz verbunden sind. Diese können nur dann (beispielsweise durch die Nutzung von Alternativstrecken) kompensiert werden, wenn nicht an zu vielen Stellen im Netz gleichzeitig gearbeitet wird. Die Mittelverteilung des BVWP 2030 sieht vor, dass im Zeitraum 2016 bis 2030 für Erhaltung bzw. Ersatz, Aus- und Neubau sowie sonstige Investitionen durchschnittlich pro Jahr 7,6 Mrd. in Straße, 6,1 Mrd. in Schiene und 1,4 Mrd. in die Wasserstraße investiert werden. Das entspricht gegenüber 2016 einem Anstieg von ca. 20 % beim Verkehrsträger Schiene und 40 % bei der Wasserstraße.

7.2 | Bundesfernstraßen

Untersuchungsablauf

Über den Verkehrsträger Straße wird heute und in der Zukunft sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr der Großteil des Verkehrsaufkommens abgewickelt. Die Verkehrsprognosen zeigen, dass es notwendig sein wird, vor allem für die besonders belasteten Teile des Straßennetzes infrastrukturelle Verbesserungen vorzunehmen. Dazu wurde beim BVWP 2030 insbesondere auf das „Vor-Ort-Wissen“ der Länder zurückgegriffen, die gemäß Grundgesetz in Auftragsverwaltung des Bundes für Planung, Bau und Unterhaltung der Bundesfernstraßen zuständig sind. Zusätzlich wurden den Ländern die Ergebnisse systematischer Netzprüfungen des BMVI, insbesondere hinsichtlich prognostizierter Engpässe im Autobahnnetz, zur Verfügung gestellt.

Auf dieser Grundlage meldeten die Länder insgesamt **über 2.300 Gesamt- bzw. Teilprojekte** zur Bewertung an. Die Anforderungen des BMVI an die Projektanmeldungen waren dabei deutlich höher als bei vorhergehenden Bundesverkehrswegeplanungen. Insbesondere waren eine konkrete Linienführung mit den notwendigen Ingenieurbauwerken (Brücken, Lärmschutzwände etc.), den betroffenen Schutzgebieten und den voraussichtlichen Kosten anzugeben. Die Anmeldungen der Länder umfassten zum Teil auch alternative Projekte oder – wenn die Planungen sich noch in einem frühen Planungsstadium befinden und noch keine Vorzugsvariante vorliegt – denkbare weitere Varianten, um eine Entscheidungshilfe für das weitere Verfahren zu erhalten (siehe Abschnitt 12.5)

Alle angemeldeten Straßenprojekte wurden durch externe Gutachter hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit und der angegebenen Kosten geprüft. Daran anschließend wurden alle Projekte auf Grundlage des BVWP-Bewertungsverfahrens (siehe Kapitel 12) untersucht. Die Bewertungsergebnisse bilden die Grundlage für die Dringlichkeitseinstufung der angemeldeten Projekte.

Priorisierung und Ergebnisse

Beim BVWP 2030 liegt der Schwerpunkt der Investitionen im Bereich der großräumig wirksamen Projekte. Bei Straßenprojekten wird zwischen Bundesautobahnen und Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufe 0 und 1 einerseits sowie den sonstigen Bundesstraßen andererseits unterschieden. Dabei werden **75 % der Investitionsmittel für Aus- und Neubauprojekte der Straße für die großräumig wirksamen Projekte** und 25 % für sonstige Bundesstraßen eingesetzt. Die dem weiträumigen Verkehr dienenden Magistralen müssen einen Großteil der prognostizierten Verkehrszunahme aufnehmen. Mit diesem Ansatz kommt das BMVI seiner Verantwortung für alle Bundesfernstraßen nach. Sowohl die großräumigen Verbindungen als auch sonstigen Bundesstraßen erfüllen wichtige Funktionen im deutschen Fernstraßennetz, die es auch in Zukunft zu erhalten gilt.

Die Aus- und Neubauvorhaben beim Verkehrsträger Straße sind unterteilt in Laufende und fest disponierte Vorhaben und Neue Vorhaben. Die Laufenden und die durch Finanzierungszusagen fest disponierten Vorhaben wurden – ohne einer erneuten Bewertung unterzogen zu werden – nachrichtlich in den BVWP 2030 aufgenommen. Beim Verkehrsträger Straße beträgt das für die Fertigstellung dieser Projekte notwendige Finanzvolumen **rd. 23,9 Mrd. €**.

Wesentliches Priorisierungskriterium für die Neuen Vorhaben ist bei der Straße das **Nutzen-Kosten-Verhältnis**. Aufgrund der Vielzahl von Straßenprojekten mit hoher Wirtschaftlichkeit erfolgte in der Regel eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf bei Erreichung eines hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses. Innerhalb dieser Vordring-

lichen Projekte sind diejenigen Autobahn-Ausbauprojekte als VB-E gekennzeichnet, die in der Regel ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis sowie gleichzeitig keine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen. Diese Projekte tragen durch die Erweiterung bestehender Verkehrswege in besonderem Maße zur Beseitigung von Engpässen bei (s. Abschnitt 12.5.4). Dabei handelt es sich um Projekte mit einem Gesamtvolumen in Höhe von **rd. 15,4 Mrd. €**. Zusätzlich sind innerhalb der Laufenden und fest disponierten Vorhaben diejenigen Straßenvorhaben in Anlehnung an die Kennzeichnung VB-E gekennzeichnet (siehe Anlage 1), bei denen trotz fehlender Neubewertung von einem besonderen Nutzen für die Engpassbeseitigung ausgegangen werden kann. Diese Projekte haben ein Investitionsvolumen in Höhe von rd. 5 Mrd. €. Das Gesamtvolumen der für die Engpassbeseitigung besonders wichtigen Projekte umfasst somit rd. 20 Mrd. €.

Bei den neuen Ausbauprojekten, die als VB-E gekennzeichnet sind, handelt es sich zum überwiegenden Teil um Projekte, die sich noch in einem frühen Planungsstadium befinden und deren Realisierung erst nach Durchlaufen der verschiedenen Planungsstufen möglich sein wird. Für eine prioritäre Umsetzung der VB-E-Projekte ist eine vorrangige Planung erforderlich. Für die Planung der VB-Projekte insgesamt wird eine Erhöhung der Planungskapazitäten erforderlich sein.

Ebenfalls in den Vordringlichen Bedarf eingestuft wurden **Projekte mit hoher raumordnerischer Bedeutung**. Dabei handelt es sich um Vorhaben, die einen wichtigen Beitrag dazu leisten, Erreichbarkeitsdefizite zu mindern oder zu beseitigen. Viele Projekte mit hoher raumordnerischer Bedeutung sind wegen hoher Wirtschaftlichkeit ohnehin in den VB eingestuft worden. Es gibt jedoch auch Straßenprojekte, die zwar ein vergleichsweise geringeres NKV aufweisen, aufgrund der hohen raumordnerischen Bedeutung aber in den VB eingeordnet wurden. Gleiches gilt im Bereich der Straße für **Projekte mit hoher städtebaulicher Bedeutung**. Dies sind insbesondere Ortsumgehungen, durch die bebaute Bereiche entlastet werden und damit die Wohn- und Lebensqualität deutlich verbessert wird.

Bei der Einordnung in Dringlichkeitskategorien wurden auch **Synergien zwischen Erhaltungs- und Ausbauplanung** berücksichtigt. Ausbauprojekte auf Streckenabschnitten, die gleichzeitig im BVWP-Zeitraum auch einen zustandsbedingt hohen Erneuerungsbedarf der bestehenden Fahrbahnen und Bauwerke haben, sollen vorrangig umgesetzt werden. Damit wird dem Ziel Rechnung getragen, den Substanzerhalt vorrangig anzugehen und überall dort, wo es sinnvoll ist, Optimierungspotenziale zu realisieren. Dies erfolgt wie bei den Kriterien Raumordnung und Städtebau durch die Höherstufung dieser Projekte in den VB, wenn sie aufgrund ihres NKV eigentlich

in den WB einzuordnen wären. Teilweise erfolgt auch eine Kennzeichnung mit WB*, damit mit der Planung unmittelbar begonnen werden kann.

Die Beseitigung von Engpässen im Autobahnnetz kann nicht immer unmittelbar durch den klassischen Ausbau, d. h. die Erweiterung auf sechs oder mehr Fahrstreifen, erfolgen. Deshalb wurden im BVWP untersuchte Ausbauprojekte mit Maßnahmen der Straßenverkehrstelematik abgestimmt. Geprüft wurde dabei insbesondere, inwieweit – im Vorgriff auf den Ausbau – temporäre Seitenstreifenfreigaben sinnvoll sein könnten. Besteht bereits eine **temporäre Seitenstreifenfreigabe** oder ist sie konkret geplant, wurde geprüft, ob diese mittelfristig reicht und ein Ausbau zurückgestellt werden kann.

Die hier dargelegten Kriterien und Schwerpunktsetzungen bildeten die Grundlage für die Dringlichkeitseinstufung der Projekte. Davon abweichend wurden in einzelnen Fällen auch Projekte höher gestuft, die einen signifikanten Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit, beispielsweise von Seehäfen und Flughäfen, leisten, auch wenn dies durch die gesamtwirtschaftliche Bewertung nicht unmittelbar herleitbar ist. Für alle Dringlichkeitseinstufungen liegen die projektspezifischen Aspekte im Projektinformationssystem (PRINS) vor.

In der Anlage 1 sind die Straßenprojekte des BVWP differenziert nach Dringlichkeitseinstufungen aufgelistet. Zusätzlich sind am Ende der Anlage insgesamt 15 Projekte aufgeführt, die im Rahmen der nächsten Bedarfsplanüberprüfung (gemäß § 4 Bundesfernstraßenausbaugesetz) erneut bewertet und auf ihr Potenzial hin untersucht werden.

| | Gesamt | Aus- und Neubauanteil |
|---|---------------|-----------------------|
| Laufende und fest disponierte Vorhaben | 23.853 | 15.756 |
| Neue Vorhaben | | |
| VB-E | 15.363 | 7.512 |
| VB | 30.608 | 27.635 |
| WB* | 22.697 | 15.484 |
| WB | 11.773 | 8.609 |
| Summe VB/VB-E | 45.972 | 35.147 |
| Summe Laufende und fest disponierte Vorhaben sowie VB/VB-E | 69.824 | 50.902 |
| Anteil „Autobahnen und VFS 0/1-Bundesstraßen“ (Laufende und fest disponierte Vorhaben sowie „VB/VB-E“) am Gesamtvolumen | | 75 % |

Tabelle 10: Aufteilung der Investitionen (in Mio. €) in Bundesfernstraßen in Dringlichkeitsstufen

| Land | Laufende und fest disponierte Vorhaben (FD) | Neue Vorhaben VB/VB-E | Gesamt FD+VB | Anteil |
|------------------------|---|-----------------------|---------------|----------------|
| Baden-Württemberg | 3.180 | 6.247 | 9.427 | 13,6 % |
| Bayern | 4.864 | 7.165 | 12.029 | 17,3 % |
| Berlin | 823 | 21 | 844 | 1,2 % |
| Brandenburg | 1.079 | 959 | 2.037 | 2,9 % |
| Bremen | 112 | 506 | 618 | 0,9 % |
| Hamburg | 933 | 1.567 | 2.500 | 3,6 % |
| Hessen | 2.896 | 5.340 | 8.236 | 11,9 % |
| Mecklenburg-Vorpommern | 241 | 313 | 554 | 0,8 % |
| Niedersachsen | 1.885 | 6.484 | 8.368 | 12,1 % |
| Nordrhein-Westfalen | 2.946 | 10.728 | 13.674 | 19,7 % |
| Rheinland-Pfalz | 1.323 | 1.853 | 3.176 | 4,6 % |
| Saarland | 32 | 103 | 135 | 0,2 % |
| Sachsen | 307 | 703 | 1.011 | 1,5 % |
| Sachsen-Anhalt | 507 | 1.501 | 2.008 | 2,9 % |
| Schleswig-Holstein | 1.556 | 1.481 | 3.037 | 4,4 % |
| Thüringen | 974 | 802 | 1.776 | 2,6 % |
| Gesamt | 23.657 | 45.772 | 69.429 | 100,0 % |

Tabelle 11: Aufteilung der Investitionen für Aus- und Neubauprojekte in Bundesfernstraßen (Gesamtkosten des Bundes ohne Kosten Dritter) nach Bundesländern (in Mio. €)

| | Aus- und Neubauteil [Mio. €] | Anzahl Projekte | Länge [Km] |
|-------------------------|------------------------------|-----------------|--------------|
| BAB-Neubau | 15.105 | 50 | 899 |
| BAB-Ausbau incl. Knoten | 15.160 | 170 | 1.741 |
| Ortsumgehungen | 12.604 | 514 | 2.424 |
| Übrige Bundesstraßen | 8.034 | 202 | 1.060 |
| Gesamt | 50.902 | 936 | 6.124 |

Tabelle 12: Übersicht zu den Neu- und Ausbauprojekten im Bereich Bundesfernstraßen (VB/VB-E sowie Laufende und fest disponierte Projekte)

7.3 | Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes

Untersuchungsablauf

Beim Verkehrsträger Schiene wurden Projektvorschläge für den BVWP 2030 durch das BMVI gesammelt. Die DB Netz AG, die Bundesländer, Verbände, Initiativen, weitere Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie Bürger haben von der Möglichkeit, dem BMVI Projekte zum Aus- und Neubau von Schienenstrecken zu empfehlen, intensiv Gebrauch gemacht. Rund 1.100 Vorschläge für Aus- und Neubauvorhaben im Bereich der Schiene wurden dem BMVI im Anmeldezeitraum zum BVWP 2030 übermittelt – davon blieben nach der Bereinigung von Dubletten rd. 400 Projekte übrig. Aus diesen wurden in einer Vorprüfung zunächst diejenigen Projekte identifiziert, die grundsätzlich für die Aufnahme in den BVWP 2030 geeignet waren. Für sämtliche Vorhaben wurde daher eine gutachterliche Erstbewertung durchgeführt, je nach individuellen Erfordernissen in unterschiedlicher Untersuchungstiefe. Wenn ein Projektvorschlag nach gutachterlicher Einschätzung eindeutig unwirtschaftlich war, wurde dieser weniger intensiv untersucht als im Falle einer schwer einschätzbaren Wirtschaftlichkeit. Nicht in den Plan aufgenommen wurden Projekte aus dem Bereich des Nahverkehrs, da diese Maßnahmen in die Zuständigkeit der Länder fallen.

Nach Abschluss der Erstbewertungen sind ca. 60 Projektvorschläge für Schienenstrecken verblieben, welche die Grundanforderungen zur Aufnahme in den BVWP erfüllten. Aus diesen wurden wiederum 20 Vorhaben aus den Kernbereichen des Schienennetzes ausgewählt, in denen höhere Kapazitäten (abgeleitet aus Engpassanalysen) bzw. kürzere Fahrzeiten am dringendsten erforderlich sind. Diese Projekte wurden in einer **1. Phase** für den Entwurf des BVWP 2030 in Form von Nutzen-Kosten-Analysen, umwelt- und naturschutzfachlichen sowie raumordnerischen Beurteilungen vollständig bewertet.

Die verbliebenen Streckenprojekte werden nach derzeitiger gutachterlicher Einschätzung deutlich geringere Wirkungen insbesondere zur Engpassauflösung in den Kernbereichen des Schienennetzes erzielen. Für sie erfolgt die Detailbewertung in einer **2. Phase** der Projektbewertungen im Nachgang des BVWP. Diese Projekte können in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen, wenn sie sich als sinnvolle Ergänzung des Schienennetzes herausstellen. Die Projekte verbleiben bis zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit im sogenannten Potenziellen Bedarf (siehe Anlage 2). Im Vordringlichen Bedarf ist ein Budget als Platzhalter für die Projekte des Potenziellen Bedarfs vorgesehen.

In der Gesamtschau aller Projekte des Vordringlichen Bedarfs der 1. Phase haben sich die Verkehrsströme so verändert, dass zwar der Großteil der im Bezugsfall identifizierten Engpässe beseitigt wird, zum Teil aber andere kleinere Engpässe auftreten. Für diese Engpässe

wurden durch den Bewertungsgutachter bereits Ideen zu deren Beseitigung entwickelt. Die abschließende Untersuchung der verbliebenen Engpässe wird zusammen mit den Projekten der Phase 2 durchgeführt.

Ebenfalls werden die zentralen Großknoten im deutschen Schienennetz erst in der 2. Phase untersucht. Diese Knotenprojekte können voraussichtlich einen wichtigen Beitrag zur Engpassauflösung im Schienennetz leisten. Aufgrund der verkehrlichen Komplexität werden diese Knoten im Nachgang des BVWP detailliert untersucht, um die notwendigen konkreten Maßnahmen in den Knoten zu identifizieren und deren Wirtschaftlichkeit nachzuweisen. Gleiches gilt für den Bereich „Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe“. Für beide Bereiche ist im Vordringlichen Bedarf ein Budget vorgesehen.

Priorisierung und Ergebnisse

Die im mehrstufigen Prüfungsprozess identifizierten, prioritären 20 Projekte der 1. Phase wurden mit dem detaillierten BVWP-Bewertungsverfahren untersucht und auf Grundlage der Ergebnisse priorisiert. Zudem wurden im Nachgang der Veröffentlichung des BVWP-Entwurfs weitere 5 Projekte detailliert untersucht. Wichtigstes Priorisierungskriterium war das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse. Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis kleiner als 1 wurden aussortiert und sind damit nicht Teil des BVWP. Von den 25 im Detail bewerteten Projekten werden 22 in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Hinzu kommen die Großknoten Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim und München. Diese Projekte sind zentral für die Sicherstellung funktionierender verkehrlicher Abläufe im Schienennetz. Auf Basis bereits in der Vergangenheit durchgeführter Knotenstudien und gutachterlicher Abschätzungen werden die genannten Großknoten ein Volumen von ca. 2,5 Mrd. € aufweisen. In dieser Höhe ist deshalb im VB ein Finanzvolumen eingestellt. Zudem sind im VB für den Bereich „Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe“ Finanzmittel in Höhe von 0,5 Mrd. € vorgesehen. Auch hierfür wird im Nachgang eine detaillierte Untersuchung zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit erfolgen.

Wie im Untersuchungsablauf beschrieben, werden in der 2. Phase noch weitere Vorhaben auf ihre Wirtschaftlichkeit hin untersucht. Auf Basis vorangegangener Studien lässt sich abschätzen, dass nur ein Teil dieser Vorhaben die Anforderungen des VB erfüllen wird. Aufgrund dieser Erfahrungswerte ist im VB ein Investitionsvolumen von 2,75 Mrd. € für diese Vorhaben vorgesehen. Diese Vorhaben können ggf. durch Entscheidung des Deutschen Bundestags in den Bedarfsplan des Bundes schienenwegeausbaugesetzes aufgenommen werden.

Das Gesamtvolumen der Vordringlichen Vorhaben in Höhe von 40,5 Mrd. € bei der Schiene setzt sich damit

zusammen aus den Investitionskosten der 22 bereits im Detail bewerteten Projekte mit einem Volumen in Höhe von ca. 34,75 Mrd. €, den Investitionskosten für die Großknoten, den Projekten zum Kombinierten Verkehr/Rangierbahnhöfe sowie dem VB-Investitionsvolumen für den potenziellen Bedarf.

Innerhalb der vordringlichen Vorhaben sind diejenigen Projekte als VB-E gekennzeichnet, die in besonderem Maße zur Beseitigung von Engpässen beitragen und gleichzeitig keine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen. Dabei handelt es sich um fünf Ausbauprojekte sowie

die Großknoten. Das Finanzvolumen dieser Projekte des VB-E beträgt 3,4 Mrd. €. Wegen ihrer besonders hohen verkehrlichen Bedeutung sollen bei diesen Projekten Planung bzw. Umsetzung zeitnah erfolgen.

Neben den beschriebenen neuen Vorhaben werden zusätzlich im BVWP 2030 noch die laufenden Vorhaben nachrichtlich ausgewiesen. Auf eine erneute Bewertung dieser bereits in Bau befindlichen Projekte wurde verzichtet. Beim Verkehrsträger Schiene beträgt das für die Fertigstellung dieser Projekte notwendige Finanzvolumen ca. 12 Mrd. €.

| | Gesamtinvestitionen | davon Aus- und Neubau | davon Erhaltung und Ersatz |
|--|---------------------|--------------------------|-------------------------------|
| Laufende Vorhaben | 12,0 | 8,4 | 3,6 |
| Neue Vorhaben | | | |
| VB-E | 6,0 | 4,9 | 1,1 |
| VB | 34,5 | 29,2 | 5,3 |
| Summe VB/VB-E | 40,5 | 34,1 | 6,4 |
| Summe Laufende Vorhaben und VB/VB-E | 52,5 | 42,5 | 10,0 |
| Anteil überregional bedeutsame Vorhaben | 100 % | 100 % | 100 % |

Tabelle 13: Investitionen in Bundesschienenwege in Dringlichkeitsstufen (in Mrd. €)

| Bautyp | Gesamtinvestitionen [Mrd. €] | davon Aus- und Neubau [km] |
|--|---------------------------------|-------------------------------|
| Neubau | 18,6 | 496 |
| Ausbau | 21,8 | 2.609 |
| Davon | | |
| 1 oder 2 zusätzliche Gleise | 10,5 | 558 |
| Geschwindigkeitsanhebung* | 1,9 | 195 |
| Elektrifizierung | 3,8 | 934 |
| Blockverdichtung | 1,0 | 664 |
| Knoten, ergänzende Maßnahmen Deutschland-Takt | 3,3 | - |
| Anlagen des Kombinierten Verkehrs, Rangierbahnhöfe | 0,5 | - |
| Sonstiges (z. B. Tunnelaufweitung) | 0,8 | 258 |

* Der Bau zusätzlicher Gleise umfasst häufig auch eine Geschwindigkeitsanhebung des/der bestehenden Gleise/s. Dies ist zur Vermeidung von Doppelzählungen in der Tabelle nicht abgebildet. Insgesamt wird auf 500 km bestehender Gleise die Geschwindigkeit angehoben.

Tabelle 14: Übersicht zu den Neubauvorhaben im Bereich Bundesschienenwege (VB/VB-E)

Berücksichtigung des Deutschland-Takts im BVWP 2030

Die vom BMVI beauftragte Machbarkeitsstudie zum Deutschland-Takt⁹ hat gezeigt, dass ein integrierter Taktfahrplan für den Personenverkehr auf dem deutschen Schienennetz betrieblich, technisch und rechtlich realisierbar ist. Zu dessen Umsetzung schlägt die Studie eine fahrplanbasierte Infrastrukturentwicklung mit fokussierten Aus- und Neubaumaßnahmen mit dem Ziel einer bestmöglichen Lösung für den Taktverkehr vor.

Kernziel eines Deutschland-Takts sind kürzere Reisezeiten durch schnelle Verbindungen und optimale Anschlussbeziehungen an zahlreichen Bahnhöfen. Zudem sollen Linien des Personenfern- und regionalverkehrs in regelmäßigeren Takten verkehren – auf Fernverkehrs-Hauptachsen mit zwei und mehr Zügen je Stunde, mindestens alle 30 Minuten. Auch systematisierte Fahrpläne für Güterverkehrsstrassen werden angestrebt, um den Güterverkehr auf der Schiene attraktiver zu gestalten. Die Machbarkeitsstudie zeigt, dass der Deutschland-Takt zu erheblichen Nachfragesteigerungen nach Verkehrsleistungen auf der Schiene führen kann.

Für die Umsetzung des Konzeptes werden Infrastrukturen benötigt, die passgenau an den richtigen Stellen kürzere Fahrzeiten ermöglichen und in Engpassbereichen mehr Kapazität schaffen. Bei der Konzeptentwicklung für den Deutschland-Takt wurden daher Modelle verwendet, um durch betriebliche Simulationen Engpässe in der Infrastruktur zu identifizieren und fahrplanbasierte Lösungen zu entwickeln.

Alle Maßnahmenvorschläge der Machbarkeitsstudie Deutschland-Takt wurden in das mehrstufige Bewertungsverfahren für den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Die großräumig wirksamen infrastrukturellen Maßnahmenvorschläge der Machbarkeitsstudie zum Deutschland-Takt sind dabei Teil der Vorhaben, die zum BVWP 2030 in der 1. Phase detailliert untersucht wurden. Diese Maßnahmen haben sich dabei als wirtschaftlich erwiesen und sind in den VB eingestuft worden. Ihre Wirtschaftlichkeit wurde dabei auch unabhängig von der Realisierung des Deutschland-Takts nachgewiesen.

Auch die Maßnahmen der 2. Phase werden auf ihre Bedeutung für den Deutschland-Takt hin geprüft und ggf. optimiert. Um einen Deutschland-Takt einführen zu können, sind in einem nächsten Schritt konkrete Zielfahrpläne mit abgestimmten Takten für den Personenverkehr und Systemtrassen für den Güterverkehr auf der Schiene in ganz Deutschland zu entwickeln. Gegebenenfalls sind

dafür weitere Engpässe der Infrastruktur zu beseitigen. Dabei werden, falls erforderlich, weitere Maßnahmen zum Ausbau von Strecken und Knoten identifiziert und bewertet.

7.4 | Bundeswasserstraßen**Untersuchungsablauf**

Für den Verkehrsträger Wasserstraße sind Projektideen und -vorschläge durch die Bundesländer, Verbände und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eingereicht worden. Hieraus hat das BMVI mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die Projekte definiert, die anschließend einer Bewertung unterzogen worden sind. Die Vorhabenliste wurde dabei lediglich um solche Projektvorschläge bereinigt, die keine Relevanz für den BVWP haben, z. B. aufgrund fehlender Bundeszuständigkeit, bei reinen Ersatzmaßnahmen oder bei fehlendem verkehrlichem Bezug.

Wie beim Verkehrsträger Schiene wurde auch bei der Wasserstraße ein mehrstufiges Prüfverfahren gewählt. Zur Reduzierung des Bewertungsaufwandes wurde unter der Beteiligung eines Fachgutachters für einige Projekte eine Vorbewertung – ein sogenannter „Quick Scan“ – durchgeführt, mit der geprüft wurde, ob ein Projekt überhaupt die Schwelle der volkswirtschaftlichen Rentabilität, ein NKV von 1, erreichen könnte und dementsprechend einer vollständigen Bewertung im Rahmen des BVWP 2030 unterzogen werden sollte.

Im „Quick Scan“ wurden nur die wichtigsten Kosten- und Nutzenströme berücksichtigt. Dies sind die für die Wasserstraße wesentlichen Nutzenkomponenten „Nutzen aus Verbilligung der Beförderungsvorgänge (NB)“ und die „Umweltnutzen aus vermiedenen Abgasbelastungen (NA)“ – siehe dazu ggf. Abschnitt 12.1. Dabei wurden jedoch alle Annahmen zu Gunsten des Projekts getroffen, sodass die Bewertungsergebnisse als „auf der sicheren Seite liegend“ betrachtet werden konnten.

Wasserstraßenprojekte, die im „Quick Scan“ ein NKV von (gerundet) mindestens 0,5 erreicht haben, wurden in die Hauptbewertung des BVWP 2030 übernommen. 14 Projekte (teilweise mit Varianten) sind auf Basis der Vorbewertung aus dem weiteren Bewertungsprozess ausgeschlossen, weil für sie kein Bedarf nachgewiesen werden konnte. Insgesamt wurde für 28 Wasserstraßenprojekte eine vollständige Bewertung in Form von Nutzen-

9 IGES Institut GmbH/Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb der Technischen Universität Carolo-Wilhelmina zu Braunschweig: Machbarkeitsstudie zur Prüfung eines Deutschland-Takts im Schienenverkehr, Berlin 2015

Kosten-Analysen sowie umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilungen durchgeführt.

Priorisierung und Ergebnisse

Die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger ist ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik. Die Verbesserung der Qualität der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen und der für Deutschland wichtigen Rheinmündungshäfen stehen ebenfalls im Fokus der Investitionspolitik im Rahmen des BVWP. Die Wasserstraße ist ein umweltfreundlicher Verkehrsträger. In einigen Fällen fehlt es jedoch an einer leistungsfähigen Infrastruktur, die wettbewerbsfähige Binnenschiffahrtstransporte ermöglicht.

Zur Durchsetzung der genannten verkehrspolitischen Zielsetzungen ist es notwendig, dass der Bund mit dem Ausbau der Infrastruktur ein Angebot macht, indem er auch eventuell langfristig wirtschaftliche Projekte realisiert. Damit sollen z. B. Dritte motiviert werden, komplementäre Maßnahmen, insbesondere Investitionen in Fahrzeuge und Umschlagsinfrastruktur sowie Logistikkonzepte, ebenfalls umzusetzen. Alter und Zustand der Anlagen erfordern rechtzeitige Maßnahmen zur Reduzierung des Ausfallrisikos. Daher werden auch Projekte mit einem aus heutiger Sicht niedrigen NKV weiter verfolgt. Alle in der Hauptbewertung untersuchten Projekte wurden deshalb in den BVWP 2030 aufgenommen. Für die Einstufung der Projekte in den VB und WB war neben dem NKV, der Verbesserung der Qualität der Seehafenhinterlandanbindung und der Erfüllung vertraglicher Verpflichtungen auch die Netzkategorie der Wasserstraße entscheidend. Im Zuge der Netzkategorisierung wurden die wichtigsten Transportrelationen mit einer hohen Verkehrsbedeutung anhand der jeweiligen Transportmengen identifiziert und kategorisiert. Mit dieser Kategorisierung können die verfügbaren Ressourcen auf Projekte konzentriert werden, die eine hohe Verkehrsbedeutung für Transportrelationen im Netz der Bundeswasserstraßen aufweisen (zu den Einzelheiten der Netzkategorisierung siehe Anlage 4).

In die Bedarfskategorie VB/VB-E werden insgesamt 22 Wasserstraßenprojekte mit einem Finanzvolumen in Höhe von 6,39 Mrd. € eingestuft. Der Aus- und Neubauanteil dieser 22 Projekte beträgt 4,0 Mrd. €. Wichtigstes Kriterium für die Aufnahme in den VB/VB-E war dabei das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse. 18 der 22 Projekte des VB/VB-E erreichen Nutzen-Kosten-Verhältnisse zwischen 1,3 und 31,6. Sie umfassen ein Finanzvolumen von rd. 3,52 Mrd. € mit einem Aus- und Neubauanteil von rd. 1,72 Mrd. €.

Ebenfalls in den VB aufgenommen werden vier Wasserstraßenprojekte mit einem NKV unter 1. Diese umfassen ein Gesamtvolumen von 2,87 Mrd. € mit einem Aus- und Neubauanteil von 2,29 Mrd. €. Beim Ersatzneubau der Schleuse Lüneburg-Scharnebeck, der Verlängerung

der Neckarschleusen sowie dem Bau von sieben 2. Schleusen-kammern an der Mosel erfolgt diese Einstufung aufgrund der hohen Netzbedeutung (Lage innerhalb des Kernnetzes) und der Reduzierung des Ausfallrisikos. Zur Verbesserung der Qualität der Seehafenhinterlandanbindung wurden zudem die Vorhaben zum Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals und des Küstenkanals in den VB eingestuft.

Innerhalb der Vordringlichen Vorhaben sind anhand der Kriterien Netzbedeutung, Wirtschaftlichkeit und Umweltbetroffenheit die besonders wichtigen Projekte als VB-E gekennzeichnet. Dies sind insgesamt sieben Projekte mit einem Finanzvolumen in Höhe von 1,1 Mrd. € bei einem Aus- und Neubauanteil von 0,58 Mrd. €. Die Projekte sind Teil des Kernnetzes der Kategorie A/B mit einer hohen verkehrlichen Netzbedeutung und weisen zudem sehr hohe Nutzen-Kosten-Verhältnisse (größer 5) auf (Abladeoptimierung der Fahrinnen am Mittelrhein, Fahrinnenvertiefung des Untermainns von der Mündung des Rheins bis Aschaffenburg, Fahrinnenanpassung der Außenweser, Vertiefung des NOK, Fahrinnenanpassung der Unterweser (Süd), Fahrinnenanpassung der Unterweser (Nord)). Auch das Projekt zur Querschnittserweiterung des Wesel-Datteln-Kanals erreicht ein hohes Nutzen-Kostenverhältnis (über 3) und beinhaltet gleichzeitig einen maßgeblichen (dringenden) Ersatzinvestitionsanteil. Berücksichtigt wurde bei der Einstufung als Projekte des VB-E zudem, dass alle sieben Projekte keine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen.

In den Weiteren Bedarf werden sechs Projekte mit einem Finanzvolumen von rd. 0,7 Mrd. € eingestellt. Alle sechs Vorhaben wurden in der Hauptbewertung des BVWP untersucht und haben ein NKV unter 1 erreicht. Der Aus- und Neubauanteil der WB-Vorhaben beträgt rd. 0,6 Mrd. €. Projekte des Weiteren Bedarfs stehen in der Laufzeit des BVWP 2030 grundsätzlich nicht zur Realisierung an und bleiben insofern nachfolgenden Bedarfsüberprüfungen zugänglich.

Zusätzlich werden noch elf weitere Projekte als Laufende und fest disponierte Vorhaben im BVWP nachrichtlich ausgewiesen. Davon befinden sich zehn Vorhaben bereits in Realisierung. Für die elf Laufenden und fest disponierten Vorhaben werden bis zur Fertigstellung aller Projekte noch rd. 1,5 Mrd. € investiert, bei einem Aus- und Neubauanteil von rd. 0,9 Mrd. €. Hierzu zählt als zugesagter Neubeginn auch das Projekt zur Fahrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe mit einem Volumen von rd. 0,4 Mrd. €.

Die Elbe im Bereich zwischen dem Wehr Geesthacht und der deutsch-tschechischen Grenze ist eine Binnenwasserstraße von internationaler Bedeutung. Es ist das Ziel, die Nutzung der Elbe als Schifffahrtsweg zu erhalten und durch Maßnahmen im Rahmen des in der Erstellung befindlichen „Gesamtkonzept Elbe“ die Zuverlässigkeit der Befahrbarkeit der Wasserstraße zu verbessern.

| | Gesamtinvestitionen | davon Aus- und Neubau | davon Erhaltung und Ersatz |
|---|---------------------|--------------------------|-------------------------------|
| Laufende und fest disponierte Vorhaben | 1.452 | 931 | 521 |
| Neue Vorhaben | | | |
| VB-E | 1.101 | 558 | 543 |
| VB | 5.285 | 3.451 | 1.835 |
| WB | 689 | 612 | 78 |
| Summe VB/VB-E | 6.386 | 4.009 | 2.378 |
| Summe Laufende und fest disponierte Vorhaben sowie VB/VB-E | 7.838 | 4.940 | 2.898 |
| Anteil überregional bedeutsame Vorhaben am Gesamtvolumen (Laufende und fest disponierte Vorhaben/VB/VB-E) | 100 % | 100 % | 100 % |

Tabelle 15: Investitionen in Bundeswasserstraßen in Dringlichkeitsstufen (in Mio. €)

| | Projekte des VB/VB-E | | |
|-------------------------------|------------------------------|-----------------|------------|
| | Gesamtinvestitionen [Mrd. €] | Anzahl Projekte | Länge [Km] |
| <i>Bautyp</i> | | | |
| Neubau | - | - | - |
| Ausbau | 6.385 | 22 | 1.155 |
| <i>Wasserstraßenkategorie</i> | | | |
| A | 2.390 | 10 | 460 |
| B | 769 | 6 | 234 |
| C | 3.226 | 6 | 461 |
| <i>Projektart</i> | | | |
| Binnenschiffahrtsstraßen | 5.821 | 14 | 852 |
| Seeschiffahrtsstraßen | 564 | 8 | 303 |

Tabelle 16: Übersicht zu den Neubauvorhaben im Bereich Bundeswasserstraßen (VB/VB-E)

8 | Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung – Wie können Bürger, Fachwelt und Verwaltung die BVWP-Aufstellung mitgestalten?

8.1 | Konzept der Öffentlichkeitsbeteiligung

Ein hohes Maß an **Transparenz** und umfassende **Möglichkeiten zur Mitwirkung** haben sich zu zentralen Forderungen der Öffentlichkeit an Politik und Verwaltung entwickelt, insbesondere im Bereich der Planung und Entwicklung der öffentlichen Infrastruktur. Das BMVI kommt diesen Ansprüchen umfassend nach und hat die Beteiligung von Fachöffentlichkeit und Bürgern bei der

Erstellung des BVWP 2030 gegenüber früheren Bundesverkehrswegeplänen deutlich ausgeweitet.

Dies betrifft alle Phasen zur Erarbeitung des BVWP, die sich zeitlich überschneiden: In der **Konzept- und Prognosephase** wurden seit 2011 in einem transparenten Prozess unter Beteiligung von Fachleuten und Öffentlichkeit die Bewertungsmethodik sowie die Leitlinien des BVWP bestimmt. Zudem wurde eine aktualisierte Verkehrsprognose für das Jahr 2030 erarbeitet. Ab 2012 erfolgte die **Bewertungsphase** mit der Prüfung und Bewertung der u. a. auch von Verbänden und Bürgern angemeldeten Projekte. Zum Entwurf des BVWP 2030 konsultierte das BMVI in der **Beteiligungs-, Abstimmungs- und Beschlussphase** unter anderem Länder, Bundesressorts, Verbände und Bürger. Abbildung 12 stellt die Elemente dieser Beteiligung grafisch dar.

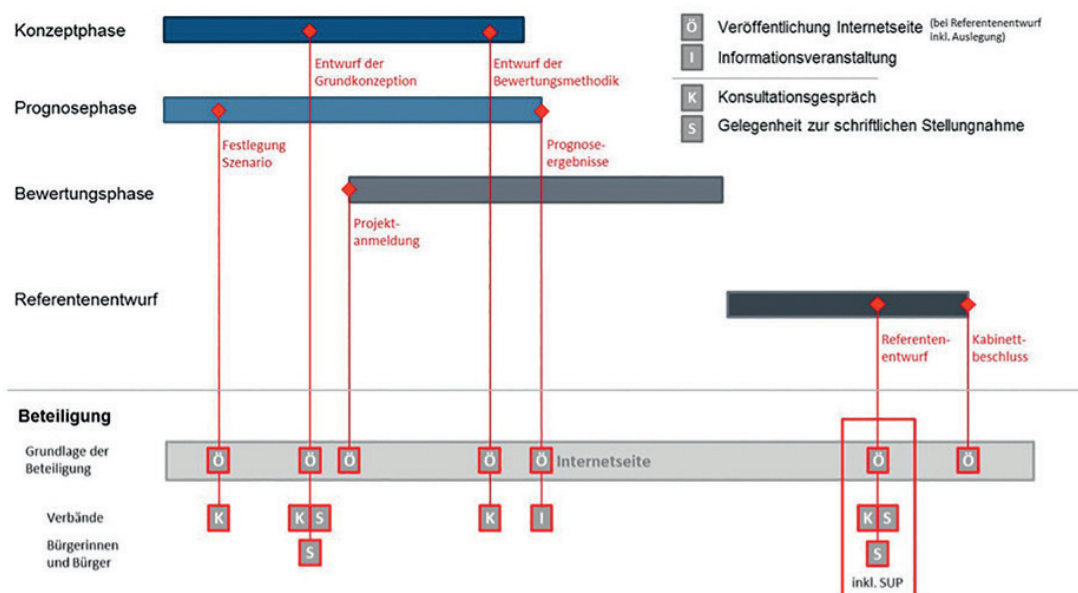


Abbildung 12: Übersicht zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Eine gute Beteiligung ist unter anderem dadurch gekennzeichnet, dass sie **frühzeitig, offen und kontinuierlich** durchgeführt wird. Das BMVI hat die Öffentlichkeit daher bereits bei der Erarbeitung der Grundkonzeption des BVWP intensiv eingebunden. Doch auch zum vorliegenden Gesamtplanentwurf konnten unter anderem alle Bürger und Interessenvertreter schriftlich und elektronisch Stellung nehmen.

Das Verfahren zur Aufstellung des BVWP ist allerdings komplex. Dabei gibt es eine Vielzahl von potenziell zu

Beteiligenden. Es ist daher bei aufkommenden Interessenkonflikten nicht immer möglich, mit allen Akteuren einen Konsens zu erzielen. Der BVWP ist und bleibt eine fachlich begründete Feststellung des Bedarfs an Verkehrsinfrastrukturinvestitionen. Eine **breite Akzeptanz des BVWP** ist ein wichtiges Ziel, das aber nicht zum alleinigen Kriterium der Entscheidungen der Bundesregierung werden kann. Die Aufgabe der Beteiligung besteht darin, die verschiedenen Sichtweisen sinnvoll in den Erarbeitungsprozess einzubringen, fundiert abzuwägen und eine fachgerechte Lösung zu erzielen.

Mit dem BVWP stellt die Bundesregierung ihr zentrales Planungsinstrument für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes auf. Der BVWP hat jedoch keinen Gesetzescharakter. Der Aufstellungsprozess endet stattdessen mit dem Beschluss des BVWP durch die Bundesregierung. Die weiteren Schritte bis zur Verabschiedung der Ausbaugesetze obliegen anschließend dem Deutschen Bundestag als Gesetzgeber und entziehen sich einem unmittelbaren Beteiligungsverfahren.

8.2 | Prozessbegleitende Beteiligungsinstrumente

Mit dem **Entwurf der Grundkonzeption für den neuen BVWP** veröffentlichte das BMVI im Februar 2013 ein Konzeptpapier, in dem noch keine konkreten Einzelprojekte benannt und diskutiert wurden. Vielmehr wurden in einem ersten Schritt zunächst die Leitlinien und Investitionsschwerpunkte des neuen Bundesverkehrswegeplans formuliert. Nach der Veröffentlichung wurden im Februar 2013 insgesamt 91 Verbände zu einem Konsultationsgespräch eingeladen, von denen 46 an der Veranstaltung teilnahmen, um den Entwurf der Grundkonzeption mit dem BMVI zu erörtern. Darunter befanden sich viele Verbände aus den Bereichen Verkehr, Umwelt und Wirtschaft, ferner auch Gewerkschaften, Berufsfachverbände und Vereine. Alle Beteiligten konnten im Anschluss an das Konsultationsgespräch zudem schriftlich zur Grundkonzeption Stellung nehmen. Insgesamt machten 30 Verbände von dieser Möglichkeit Gebrauch.

Auch die Bürger wurden durch eine Pressemitteilung und den Internetauftritt des BMVI Anfang 2013 dazu aufgefordert, sich zum Entwurf der Grundkonzeption zu äußern. Daraufhin gingen 150 Rückmeldungen von Einzelpersonen, Bürgerinitiativen und einzelnen Kommunen bzw. kommunalen Aufgabenträgern beim BMVI ein.

Aus den Stellungnahmen konnte das BMVI eine Vielzahl hilfreicher Hinweise für den weiteren BVWP-Entstehungsprozess ableiten. Zahlreiche Anmerkungen flossen direkt in die Grundkonzeption ein. Vorschläge, die nach sorgfältiger Prüfung keine Berücksichtigung finden konnten, wurden begründet zurückgewiesen. Hiervon waren insbesondere auch Stellungnahmen zu einzelnen Infrastrukturprojekten betroffen, da zum Zeitpunkt der Beteiligung noch keine Erkenntnisse zu einzelnen Maßnahmen vorlagen. Die Ergebnisse des Konsultationsverfahrens hat das BMVI in einem Bericht zusammengefasst und parallel zur Endfassung der Grundkonzeption im April 2014 veröffentlicht.¹⁰

Zu den einzelnen **Bewertungsmodulen** im Rahmen der Projektbeurteilungen des BVWP 2030 wurden im April

2014 zudem ein Verbändegespräch und im Juni 2014 eine wissenschaftliche Fachtagung in Berlin durchgeführt. Am Ende der Prognosephase zum BVWP wurden die Ergebnisse des fachlich-wissenschaftlichen Prognoseprozesses im Juni 2014 veröffentlicht.

8.3 | Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des BVWP 2030

Zum **Entwurf des BVWP 2030** einschließlich des zugehörigen **Umweltberichts** führte das BMVI eine Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung durch. Für einen Zeitraum von insgesamt sechs Wochen (21.03.16 bis 02.05.16) wurden die Dokumente für jedermann zugänglich in 20 über das Bundesgebiet verteilten Städten ausgelegt. Zudem können die Unterlagen auf der Internetseite des BMVI eingesehen werden.

Darüber hinaus wurde im Internet ergänzend ein **Projektinformationssystem** – kurz PRINS – mit den detaillierten Bewertungsergebnissen auf Ebene der Einzelprojekte bereitgestellt. Das PRINS kann über die Internetseite des BMVI abgerufen werden.

Alle Interessierten konnten sich somit umfassend über den BVWP-Entwurf informieren und über einen **Zeitraum von sechs Wochen** schriftlich oder elektronisch über ein auf der Internetseite des BMVI bereitgestelltes Online-Formular zum Entwurf äußern. Ergänzend dazu konnten auch Behörden sowie betroffene Bürgerinnen und Bürger aus den Nachbarstaaten schriftlich Stellung nehmen. Das BMVI hat alle fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen erfasst, bearbeitet und fachlich-inhaltlich geprüft. Bei dieser Aufgabe wurde das BMVI durch externe Gutachter unterstützt.

Zum Entwurf des BVWP 2030 sind fast 40.000 Stellungnahmen eingegangen. Aufgrund der Vielzahl der Stellungnahmen werden diese jedoch nicht einzeln beantwortet oder veröffentlicht, sondern in einem **Bericht zum Beteiligungsverfahren** zusammenfassend behandelt. Dieser Bericht wurde durch das BMVI veröffentlicht.

Die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan erfüllt nach §§ 14h bis 14j des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) die gesetzlichen Anforderungen der **Strategischen Umweltprüfung (SUP)**. Bei der SUP handelt es sich um ein Prüfungsverfahren, mit dem die Umweltaspekte von Plänen systematisch untersucht werden. Ziel der SUP ist es, die Auswirkungen eines Plans auf die Umwelt bereits frühzeitig zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten, um die so gewonnenen Ergebnisse und Erkenntnisse bei

10 Bericht zum Konsultationsverfahren zur Grundkonzeption des neuen Bundesverkehrswegeplans, BMVI, Berlin 2014.

der Entscheidung über den Plan mit berücksichtigen zu können. Entsprechend werden im Rahmen der SUP zum BVWP 2030 die voraussichtlich eintretenden Umweltauswirkungen bei vollständiger Realisierung des Gesamtplans transparent gemacht. Die SUP des BVWP 2030 ersetzt allerdings keine Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) auf Ebene von Einzelvorhaben, wie sie beispielsweise im Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird.

Beim Beteiligungsverfahren der SUP standen daher – trotz des bereitgestellten PRINS, das auf Projektebene über die bewerteten Vorhaben informiert – **Fragen zur Wirkung des Gesamtplans** im Vordergrund. Einzelvorhaben konnten daher nicht im Detail diskutiert werden. Gegenstand des BVWP ist ausschließlich die Frage, ob für ein Projekt grundsätzlich ein verkehrlicher Bedarf besteht. Projektbezogene Stellungnahmen waren daher nur relevant, wenn diese Auswirkungen auf den Gesamtplan hatten. Dies war beispielsweise dann der Fall, wenn es Hinweise gab, die den Bedarfsnachweis der Projekte ernsthaft in Zweifel ziehen, z. B. also fehlerhafte Bewertungen vorliegen würden. Wie Projekte im Detail auszugestaltet sind, wird in nachgelagerten Planungsverfahren wie den **Raumordnungs-, Linienbestimmungs- und Planfeststellungsverfahren** konkretisiert. Bei Letzterem wiederum sind teilweise separate Beteiligungsmöglichkeiten für die Öffentlichkeit gesetzlich garantiert.

Stellungnahmen ohne Bezug zur Wirkung des Gesamtplans sowie rein wertende Meinungsäußerungen ohne sachliche Begründung wurden im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP 2030 nicht berücksichtigt. Das Beteiligungsverfahren war ferner kein Abstimmungsverfahren. Es erfolgte daher keine Aufrechnung zwischen „unterstützenden“ und „ablehnenden“ Stellungnahmen. Mehrfacheinsendungen von inhaltsgleichen Stellungnahmen wurden inhaltlich nur einmal berücksichtigt. Aus fachlich-inhaltlichen oder rechtlichen Gründen sinnvolle Hinweise wurden in die Endfassung des BVWP 2030 übernommen.

9 | Verkehrsinfrastruktur jenseits des BVWP – Wie entwickeln wir unser Verkehrssystem zusätzlich weiter?

Der Bundesverkehrswegeplan ist die zentrale planerische Grundlage für die langfristige Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes. Der Bund ergreift darüber hinaus jedoch noch zahlreiche weitere Maßnahmen, die zur Weiterentwicklung der Verkehrswege und ihrer effizienten Nutzung beitragen.

9.1 | Moderne Straßen intelligent nutzen

Mit der „**Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren**“ (**Strategie AVF**) hat die Bundesregierung auf Vorschlag des BMVI und auf Basis von Empfehlungen des Runden Tisches „Automatisiertes Fahren“ Leitlinien verabschiedet, um die Wachstums- und Wohlstandschancen der Mobilität 4.0 auf allen Straßenkategorien zu nutzen. Automatisierte und vernetzte Fahrzeuge sollen untereinander und mit der Infrastruktur Informationen austauschen. **Intelligente Verkehrssysteme (IVS)** erfassen, übermitteln und verarbeiten verkehrsbezogene Daten und Informationen durch den Einsatz innovativer Informations- und Kommunikationstechnologien.

Von der Automatisierung und Vernetzung im Straßenverkehr im Zusammenspiel mit den Intelligenten Verkehrssystemen werden in den kommenden Jahren entscheidende Impulse für die Steigerung der Verkehrssicherheit, -effizienz und Umweltverträglichkeit beim motorisierten Individualverkehr, im Güterverkehr und im öffentlichen Nahverkehr ausgehen. Beispielsweise lassen sich Gefahren- und Stausituationen erkennen, Verkehrsführung und Verkehrsfluss sicherer und effizienter gestalten.

Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, optimale Rahmenbedingungen und die erforderlichen Voraussetzungen für die Einführung entsprechender Innovationen zu schaffen – auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene.

Das BMVI hat mit weiteren Partnern das „**Digitale Testfeld Autobahn**“ auf der Bundesautobahn A 9 in Bayern eingerichtet. Auf diesem können digitale Innovationen für das automatisierte und vernetzte Fahren sowie die intelligente Straßenausstattung einzeln und im komplexen Zusammenspiel unter realen Bedingungen erprobt und weiterentwickelt werden. Auf dem Testfeld sollen unter anderem die Kommunikation zwischen Fahrzeugen untereinander („Car-to-Car“) und mit Infrastruktureinrichtungen („Car-to-X“) und telematische Falschfahrerwarnsysteme untersucht werden. Auch Systeme, die ein

intelligentes Monitoring der Infrastruktur ermöglichen, sollen erprobt werden. Mit dem Testfeld wird der Automobilindustrie, Zulieferern, Telekommunikationsunternehmen und Forschungseinrichtungen eine einzigartige Versuchsumgebung bestehend aus moderner intelligenter Straßeninfrastruktur und einer speziellen Kommunikations- und straßenbaulichen Ausstattung angeboten.

Intelligente Mobilität endet nicht auf Autobahnen. Es gilt, die Potenziale der AVF-Technologien auch auf Straßenkategorien im suburbanen und urbanen Raum zu nutzen. Um die Entwicklungsschritte für das AVF in Verbindung mit den IVS im urbanen und suburbanen Bereich voranzutreiben, sind weitere komplexe Forschungsfragen zu lösen und die Erprobung technischer Lösungen zu ermöglichen. Forschungsvorhaben auf digitalen Testfeldern in Städten sollen gefördert werden.

Der Bund wird auf den Bundesfernstraßen zudem den Ausbau moderner **Verkehrsmanagementsysteme** weiter vorantreiben. Dazu gehören die gezielte Steuerung des Verkehrs durch Strecken- und Netzbeeinflussungsanlagen und die Freigabe von Seitenstreifen während der Spitzenzeiten. Ziel ist auch hier eine intelligente Autobahn, auf der die Kapazitäten bestmöglich genutzt werden und die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Vor diesem Hintergrund schreibt das BMVI auch den „**Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015**“, in dem rd. 140 konkrete Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 300 Mio. € enthalten sind, gemeinsam mit den Ländern über das Jahr 2015 hinaus fort. Der Plan umfasst dabei auch zukunftsweisende Intelligente Verkehrssysteme wie die Kooperativen Systeme zur Fahrzeug- und Infrastrukturkommunikation.

9.2 | Digitale Technik im Schiffs- und Schienenverkehr

Im Bereich der **Binnenschifffahrt** dient moderne Telematik insbesondere dazu, die Verkehrsteilnehmer rechtzeitig über Engpässe oder Störungen auf und an der Wasserstraße zu informieren. Dadurch werden die Routenplanungen unterstützt, Verkehrsabläufe durch die Vermeidung unnötiger Wartezeiten vor Schleusen optimiert und Kraftstoffersparnisse sowie geringere Emissionen erzielt.

Binnenschifffahrtswarnungsdienste, auch „**River Information Services**“ oder „RIS“ genannt, leisten hierzu einen wichtigen Beitrag. Sie dienen vorrangig dem Schleusen- und Engstellenmanagement, liefern Verkehrsinformationen und unterstützen Havariévorsorge und Unfallmanagement. Damit diese Dienste optimal genutzt werden können, wird vom BMVI derzeit die Landinfrastruktur

für ein Automatisches Schiffsidentifikationssystem (AIS) aufgebaut, dessen Daten künftig breite Verwendung für die RIS finden.

Durch Einsatz von RIS kann die vorhandene Infrastruktur effizienter genutzt und die Sicherheit des Schiffsverkehrs deutlich erhöht werden. Es wird davon ausgegangen, dass die Vorteile von RIS bis 2030 im gesamten Wasserstraßennetz genutzt werden können.

Auch beim Verkehrsträger **Schiene** wird an einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Verkehrswege gearbeitet. Zunächst ist es Kernaufgabe des BVWP, durch den Ausbau der Infrastruktur die Nennleistung zu erhöhen, d. h. die fahrplanunabhängige, physikalische Leistungsfähigkeit des Schienennetzes. Hierzu zählt auch die Kapazitätssteigerung mittels neuer Leit- und Sicherungstechnik, beispielsweise durch die Verkürzung von Blocklängen im konventionellen Signalsystem oder die Einführung des „European Rail Traffic Management Systems“.

Um die Nennleistung des Netzes aber auch in der konkreten Fahrplanerstellung und Trassenvergabe optimal ausnutzen zu können, hat die DB Netz AG das Projekt **„Digitale Kapazitätssteigerung“** gestartet. Die optimierte Planung der Trassen soll unter Berücksichtigung eines Deutschland-Takts – eines integrierten Taktfahrplans für den Personenverkehr – auch die fahrplanabhängige Kapazität der Strecke steigern, also für einen höheren Nutzungsgrad der Infrastruktur sorgen. Durch eine automatisierte Vorabplanung von optimierten Systemtrassen für den Güterverkehr soll die fahrplanbedingt nutzbare, sogenannte Konstruktionskapazität der einzelnen Strecken gegenüber der herkömmlichen manuellen Trassenkonstruktion erhöht werden.

Die Methoden der „Digitalen Kapazitätssteigerung“ sollen mittelfristig außerdem neue Möglichkeiten zur Detektion von Engpässen auf Strecken und in Knoten des Schienennetzes und zur gezielteren Dimensionierung der Infrastruktur in der Bundesverkehrswegeplanung schaffen. Der Nutzen konkreter Infrastrukturmaßnahmen könnte damit noch präziser prognostiziert und nachgewiesen werden.

9.3 | Nachhaltige, ökologische und sichere Mobilität

Der Schutz vor Schienenverkehrslärm gehört zu den Kernelementen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik der Bundesregierung. Bis 2020 will die Bundesregierung laut Koalitionsvertrag den Schienenlärm halbieren – ausgehend vom Jahr 2008. Vom menschlichen Gehör wird eine Minderung um 10 dB (A) als Halbierung des Lärms empfunden.

Im Mittelpunkt der Strategie Leise Schiene des BMVI steht dabei die Lärminderung an der Quelle durch Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf lärmarme Bremstechniken. Die Umrüstung wird durch das BMVI gefördert. Zudem zahlen seit 2013 laute Züge mehr als leise Züge. Ein weiterer wichtiger Baustein ist der stationäre Lärmschutz. Über 100 Mio. Euro wendet das BMVI jährlich für die freiwillige Lärmsanierung an bestehenden Schienewegen auf. Das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) der Bundesregierung für die Jahre 2016 bis 2018 sieht zusätzliche Investitionen für Lärmschutz vor. Damit sollen insbesondere der Lärm an Brennpunkten weiter reduziert sowie innovative Techniken entwickelt werden.

Mit der überarbeiteten Vorschrift Schall 03 setzt das BMVI auf eine genauere Berechnung des Schienenlärms und hat den Schienenbonus zum 01.01.2015 abgeschafft; ein Abschlag von fünf Dezibel wird nicht mehr gewährt. Mit der Absenkung der Auslöswerte für die Lärmsanierung um drei Dezibel erfolgte eine weitere Reduktion zum 01.01.2016. Somit gelten erstmals die gleichen Grenz- und Auslöswerte für Schienen- und Straßenlärm. Ab dem Fahrplanwechsel 2020/21 sollen keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Schienennetz fahren dürfen. Eine entsprechende Rechtsgrundlage wird derzeit erarbeitet.

Einen besonderen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität weit über den Lärmschutz hinaus können alternative Antriebe und Kraftstoffe leisten. Zur Umsetzung der Energiewende im Verkehrssektor hat die Bundesregierung im Jahr 2013 die **Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie** beschlossen. Diese soll weiterentwickelt werden. Zentrale Ziele der Strategie sind die Reduktion der CO₂-Emissionen und des Endenergieverbrauchs des Verkehrs. Dies erreichen wir u. a., indem wir die Antriebe mithilfe von regenerativ erzeugtem Strom oder Wasserstoff elektrifizieren.

Die **Elektromobilität** ist eine Schlüsseltechnologie für die Gestaltung eines nachhaltigen Verkehrssystems. Sie kann entscheidend dazu beitragen, dass wir unabhängiger von fossilen Brennstoffen werden. Elektrofahrzeuge leisten zudem einen Beitrag für lebenswerte Städte und Gemeinden, da sie wesentlich leiser als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor und lokal emissionsfrei fahren.

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, dass Deutschland Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität wird. In den letzten Jahren wurden daher mehr als 2 Mrd. € an Forschungsmitteln für die Förderung der Elektromobilität mit Batterie bzw. Wasserstoff und Brennstoffzelle zur Verfügung gestellt. Damit wurden insbesondere regionale Pilotvorhaben zur Elektromobilität in „Modellregionen“ und „Schaufenstern“ initiiert und das Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) aufgelegt.

Zudem hat die Bundesregierung das Elektromobilitätsgesetz auf den Weg gebracht. Es regelt die Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen und ermöglicht deren privilegierte Behandlung durch die Kommunen. Diese können nunmehr die Nutzung von Bus- bzw. Sonderspuren durch E-Fahrzeuge erlauben, Zufahrtsverbote aufheben und spezielle Park- und Halteregelelungen vorsehen.

Zur Umsetzung der europäischen Richtlinie über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (sog. „Clean Power for Transport“-Richtlinie) soll darüber hinaus eine **Lade- und Tankinfrastruktur** für Strom, Wasserstoff und Erdgas aufgebaut werden. Bis Ende 2016 legen wir einen Nationalen Strategierahmen vor, wie wir diese Strukturen in den kommenden Jahren schaffen werden.

Derzeit bauen wir ein Netz aus rd. 400 Schnellladesäulen für Elektrofahrzeuge an nahezu allen Autobahnraststätten in Deutschland auf, denn diese sind für Langstreckenmobilität unerlässlich.

Gemeinsam mit der Industrie wurde zudem das „50-Tankstellen-Programm“ initiiert, über das ein bundesweites Grundnetz von Wasserstoff-Tankstellen für Fahrzeuge mit Brennstoffzelle aufgebaut werden soll. Bis 2023 soll ein Netz von 400 Tankstellen errichtet werden.

Wasserstoff und Brennstoffzellen sind aus Sicht des Bundes eine unverzichtbare Alternative und Ergänzung zu den leistungs- und reichweitenbeschränkten Batteriefahrzeugen, insbesondere für die Langstrecke, für große Autos und Busse, perspektivisch aber auch für den Schiffs- und Luftverkehr.

Nachhaltigkeit ist auch abseits des motorisierten Verkehrs ein zentrales Anliegen der Bundesregierung. Insbesondere der Radverkehr trägt zu einer umweltschonenden und gleichzeitig gesundheitsfördernden Mobilität bei und macht einen wichtigen Anteil am Verkehrsaufkommen in Deutschland aus.

Die Bundesregierung misst dem Radverkehr als Teil eines modernen Verkehrssystems daher einen hohen Stellenwert bei und fördert ihn mit dem **Nationalen Radverkehrsplan**, dem strategischen Grundsatzdokument des Bundes für die Radverkehrspolitik. Mit ihm werden die Leitlinien für die Radverkehrsförderung dargestellt, wie z. B. die Förderung des Radverkehrs im ländlichen und städtischen Raum, die Beseitigung von Kapazitätsproblemen in den Städten sowie die zunehmende Elektromobilität im Radverkehr. Mit dem Nationalen Radverkehrsplan hat der Bund eine aktive Rolle als Moderator, Koordinator und Impulsgeber für eine bundesweite Radverkehrsförderung übernommen.

Rund 19.000 km Radwege verlaufen bereits entlang von Bundesstraßen. Der Bund stellt im Jahr 2016 rd. 98 Mio. € für den Erhalt und die Erweiterung dieses Netzes bereit. Hinzu kommen 3,2 Mio. € für die Förderung von Modellprojekten zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans und 1,3 Mio. € für die Ertüchtigung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen für den Radverkehr. Darüber hinaus können auch die Bundesmittel nach dem Entflechtungsgesetz von den Bundesländern in die Radverkehrsinfrastruktur investiert werden.

Welche Potenziale im Radverkehr stecken, wird künftig der vom BMVI initiierte **Radweg Deutsche Einheit** zeigen, der von der Bundesstadt Bonn zur Hauptstadt Berlin führen wird. Neben der Präsentation von rund 100 touristischen und kulturellen Highlights wird der Fokus dieses modernen Radwegs besonders auf digitale Funktionalitäten und elektromobiler Infrastruktur liegen. Kern der Route werden Fahrrad-Raststätten – die sogenannten „Radstätten“ – sein, die in vier Varianten in modularer Bauweise entlang des Radwegs errichtet werden sollen. Sie werden mit freiem WLAN-Zugang, integrierten Touchpads und der Unterstützung für E-Bike-Nutzer einen zeitgemäßen Service bieten.

Zukünftig wird sich der Bund im Rahmen seiner verfassungsrechtlichen Möglichkeiten noch stärker am Bau von Radschnellwegen beteiligen. Die zu ändernden Grundlagen werden derzeit von der Bundesregierung geprüft.

Nachhaltiger wird unser Verkehrssystem auch dadurch, dass wir trotz großer Erfolge in der Vergangenheit weiter konsequent an der Verbesserung der **Verkehrssicherheit** arbeiten. Gerade im Bereich des Straßenverkehrs soll die Anzahl der Getöteten und Verletzten deutlich sinken. Die Halbzeitbilanz zum Verkehrssicherheitsprogramm 2011 zeigt, dass viele der Maßnahmen in den Aktionsfeldern „Mensch“, „Fahrzeugtechnik“ und „Infrastruktur“ ein großes Potenzial aufweisen. Angesichts des weiter stark zunehmenden Verkehrsaufkommens werden Verbesserungen der Sicherheit auch in Zukunft von großer Bedeutung sein.

Dem BMVI stehen derzeit jährlich rd. 13 Mio. € für Aufklärungsmaßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zur Verfügung. Durch Investitionen in die Prävention werden Leben gerettet und die volkswirtschaftlichen Kosten von Verkehrsunfällen gemindert. Durchgeführt werden beispielsweise Zielgruppenprogramme für Kinder, junge Fahrer und Senioren. Darüber hinaus finanziert das BMVI auch Kampagnen wie „Runter vom Gas“.

Dazu fördert das BMVI seit vielen Jahren auch maßgeblich die Erarbeitung und Fortschreibung der Technischen Regelwerke für die Planung und den Bau von

Straßen. Dadurch werden nicht nur Autobahnen und Bundesstraßen so sicher wie möglich gebaut, sondern auch die Land- und innerörtlichen Straßen auf dem technisch neuesten Stand weiterentwickelt.

Im Bereich der Fahrzeugtechnik sind wir zudem auf nationaler und internationaler Ebene aktiv, um die sicherheitsrelevante Bau-, Ausrüstungs- und Betriebsvorschriften so zu gestalten, dass innovative Technologien in Kraftfahrzeugen gefördert werden.

9.4 | Stärkung des Güterverkehrs

Die erwartete Verkehrszunahme führt in Deutschland aufgrund seiner Lage in der Mitte Europas zu einer überproportionalen Zunahme des Güterverkehrs, insbesondere des Transit- und Seehafenhinterlandverkehrs. Damit dieses Wachstum bewältigt werden kann, fördert der Bund den Güterverkehr auch über die BVWP-Projekte hinaus. Der Transport von Gütern soll effizienter und das Wachstum des Güterverkehrs zu einem möglichst großen Anteil auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße verlagert werden. Gleichzeitig soll die intermodale Vernetzung und Verzahnung der Verkehrsträger verbessert werden.

Der **Kombinierte Verkehr** optimiert die Vernetzung der Verkehrsträger und ermöglicht die verstärkte Einbeziehung der umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße in die Logistikketten. Der Bund unterstützt den Bau von Umschlaganlagen nichtbundeseigener Unternehmen daher finanziell mit bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten sowie die Umschlaganlagen der Deutschen Bahn AG über das Bundesschienenwegeausbaugesetz. Allein durch die mithilfe der Förderrichtlinie für den Kombinierten Verkehr errichteten Umschlaganlagen wurden im Bezugsjahr 2013 täglich etwa 14.000 Lkw-Fahrten bzw. rd. 5,7 Mio. Lkw-Kilometer pro Tag eingespart.

Die Bundesregierung hat sich darüber hinaus das generelle Ziel gesetzt, den Logistiksektor nachdrücklich zu unterstützen. Vor diesem Hintergrund wurde der **Aktionsplan Güterverkehr und Logistik** u. a. mit einer Strategie zum sauberen, energieeffizienten Gütertransport weiterentwickelt. Der Aktionsplan verfolgt die Stärkung des Logistikstandorts Deutschland, die Erhaltung und Modernisierung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, die bessere Vernetzung aller Verkehrsträger sowie die Förderung eines umweltfreundlichen und energieeffizienten Gütertransports. Weiter leistet er einen Beitrag zur Nachwuchssicherung und zum Erhalt guter Arbeitsbedingungen in der Branche. Der Aktionsplan wird regelmäßig mit Blick auf den Umsetzungsstand der Maßnahmen

überarbeitet. Die erste Aktualisierung wurde im Juni 2016 auf der Internetseite des BMVI veröffentlicht.

Mit dem **Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr (SHHV)** konnten in der Vergangenheit auf dem Verkehrsträger Schiene zahlreiche kleinere Maßnahmen mit kapazitätserhöhender Wirkung im Schienennetz mit einem verhältnismäßig geringen Mitteleinsatz realisiert und der Schienengüterverkehr dadurch gestärkt werden. Das Programm wird daher bis 2020 in zwei Tranchen als SHHV II fortgesetzt, um gezielt weitere Engpässe zu beseitigen.

Ein weiterer wichtiger, infrastrukturbezogener Punkt des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik ist der verstärkte **Aus- und Neubau von Rastanlagen**. Die letzte bundesweite Lkw-Parkstandserhebung hat im Jahr 2013 einen zusätzlichen Bedarf von rd. 11.000 Lkw-Parkplätzen festgestellt. Der Bund investiert daher rd. 130 Mio. € jährlich in die Rastanlagen.

Zusätzlich sollen bereits vorhandene Parkmöglichkeiten entlang der Autobahn künftig durch Lkw-Parkleitsysteme und intelligente Parkverfahren, z. B. Kolonnenparken und Kompaktparken, noch besser ausgenutzt werden. Das BMVI hat daher gemeinsam mit den Straßenbauverwaltungen der Länder verschiedene Pilotvorhaben zum telematisch gesteuerten Lkw-Parken realisiert.

So werden in einem Pilotprojekt beispielsweise Rastanlagen entlang eines Autobahnabschnitts mit einem Lkw-Parkleitsystem ausgestattet. Mit Erfassungssystemen an den Zu- und Abfahrten werden ein- und ausfahrende Lkw automatisch gezählt und daraus die Anzahl der freien Parkstände errechnet. Die gewonnenen Daten werden auf dem zentralen Online-Portal „Mobilitätsdatenmarktplatz“ kostenfrei zur Verfügung gestellt. Lkw-Fahrer können diese Echtzeit-Informationen, z. B. durch Smartphone-Apps, direkt in ihrem Fahrzeug empfangen und gezielt freie Parkstände anfahren. Damit können die gesetzlich vorgeschriebenen Pausenzeiten verlässlicher eingehalten werden, was auch einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit auf unseren Straßen leistet.

9.5 | Innovative Konzepte für den Verkehrsstandort Deutschland

Zur Stärkung der See- und Binnenhäfen und damit auch der Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Logistikbranche wurde das **Nationale Hafenkonzert** für die See- und Binnenhäfen weiterentwickelt und im Januar 2016 vom Bundeskabinett beschlossen. Das Konzept stellt eine deutschlandweite Strategie für die Hafenpolitik der kommenden zehn Jahre dar. Ziel ist es, dass die deutschen Häfen auch zukünftig ihre wirtschaftlichen und logistischen Herausforderungen meistern und ihre Rolle als

Drehscheiben des nationalen und internationalen Warenaustauschs und als zentrale Güterverteilzentren weiter stärken können.

Gleichzeitig ist der Bund bestrebt, auch den Luftverkehrsstandort Deutschland zu stärken, faire und chancengleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und die deutschen Luftverkehrsunternehmen beim Erhalt ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zu unterstützen. Das BMVI erarbeitet daher derzeit auch ein **Luftverkehrskonzept**. Dessen Ziel ist es unter anderem auch, die Rolle des Bundes bei der Planung eines deutschlandweiten Flughafenetzes zu stärken.

Das BMVI steht bei der Erarbeitung des Luftverkehrskonzepts in ständigem Dialog mit den beteiligten Bundesressorts, den Bundesländern sowie den relevanten Verbänden und Organisationen aus den Bereichen Luftfahrt, Wirtschaft und Umwelt. Da ein Luftverkehrskonzept auf belastbaren Daten beruhen muss, wurde zunächst die Wettbewerbsposition des Luftverkehrsstandorts Deutschland im internationalen Zusammenhang durch einen externen Gutachter analysiert. Aufbauend auf den Ergebnissen des Gutachtens wird derzeit das Luftverkehrskonzept erstellt.

Zu einer innovativen und nachhaltigen Verkehrspolitik gehört auch ein effizienter Umgang mit den für die Verkehrsinfrastruktur verfügbaren Finanzmitteln. In den vergangenen Jahren gab es in Deutschland allerdings

vermehrt öffentliche Debatten über Großprojekte, die ihnen gesetzte Kosten- und Terminrahmen nicht einhielten. Das BMVI hat daher eine **Reformkommission Bau von Großprojekten** ins Leben gerufen, die im Juni 2015 Handlungsempfehlungen vorgelegt hat, wie Kostentransparenz und -transparenz, Effizienz und Termintreue bei Großprojekten verbessert werden können.

Das Bundeskabinett hat darauf aufbauend im Dezember 2015 einen „**Aktionsplan Großprojekte**“ verabschiedet. Kernbestandteile sind ein frühzeitiges und kontinuierliches Risikomanagement, klare Projektstrukturen, eine stärkere partnerschaftliche Zusammenarbeit aller Projektbeteiligten, die Vereinbarung einer außergerichtlichen Streitbeilegung und eine stärkere Digitalisierung des Bauens.

Zur konkreten Förderung der Digitalisierung des Bauens hat das BMVI im Dezember 2015 einen **Stufenplan zur Einführung von „Building Information Modeling“** – kurz BIM – in seinem Zuständigkeitsbereich vorgelegt. Ab Ende 2020 sollen alle neu zu planenden Projekte in der Regel mit dieser digitalen Methode geplant und realisiert werden. Die Einführung von BIM wird durch Pilotvorhaben unterstützt. Auf dieser Grundlage sollen Planen und Bauen „Made in Germany“ auch im global-digitalen Zeitalter erfolgreich bleiben.

Teil III:
Die wissenschaftlichen Grundlagen –
Methodische Basis
für einen transparenten BVWP

10 | Verkehrsprognose 2030 – Wie viel Verkehr bringt die Zukunft?

10.1 | Grundannahmen und Prognoseverfahren

Unabdingbare Voraussetzung für die Bewertung der Verkehrsinfrastrukturprojekte und damit für die Erstellung des neuen BVWP 2030 war eine aktuelle, möglichst belastbare Prognose der zukünftigen Verkehrsentwicklung. Da Verkehrsinfrastrukturprojekte einen langen Planungsvorlauf haben und die Realisierung eines Projekts mehrere Jahre in Anspruch nehmen kann, hat das BMVI für den BVWP 2030 eine Verkehrsprognose für den Güter- und Personenverkehr mit einem Prognosehorizont für das Jahr 2030 erstellen lassen. Diese umfasst

- die Verkehrsverflechtungen innerhalb Deutschlands auf Kreisebene sowie mit dem Ausland,
- die Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger,
- die Verteilung dieser Verkehrsmengen auf die Verkehrsinfrastruktur und
- den Endenergieverbrauch sowie die CO₂-Emissionen der Verkehrsträger.

Als Vorarbeit und Grundlage der Verkehrsprognose wurden in eigenen Teilprojekten sozio-ökonomische und demografische Leitdaten vorausgesagt, Festlegungen zur Entwicklung von Nutzer- und Transportkosten abgeleitet und weitere verkehrspolitische Rahmenbedingungen definiert.

Die demografischen Leitdaten wurden vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) prognostiziert. Demnach wird die Einwohnerzahl Deutschlands von 80,2 Mio. im Jahr 2010 bis 2030 um gut 2 % auf 78,2 Mio. Menschen abnehmen. Die Anzahl der Einwohner im Alter von über 18 Jahren, die sog. „fahrfähige“ Bevölkerung, wird um 1 % zurückgehen. Innerhalb der Erwachsenen wird die Anzahl der Einwohner im Erwerbsalter von 18 bis 64 Jahren um 12 % abnehmen, die Anzahl der Personen ab 65 Jahren dagegen um 31 % zunehmen.

Die gesamtwirtschaftlichen Strukturdaten wurden vom ifo Institut, Niederlassung Dresden, in Kooperation mit der Hamburger Helmut-Schmidt-Universität prognostiziert. Für das Bruttoinlandsprodukt (BIP) Deutschlands wird demnach ein jährliches durchschnittliches Wachstum von 1,14 % bis 2030 erwartet. Der nur moderate Anstieg ist auf den Rückgang der Zahl der Erwerbspersonen zurückzuführen, der die Zahl der Erwerbstätigen begrenzen wird. Für den Außenhandel Deutschlands wurden

Zuwächse in Höhe von durchschnittlich 3,8 % pro Jahr prognostiziert.

Im Prognoseverfahren wurden dann die deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen in Form von Quelle-Ziel-Matrizen für den Güter- und Personenverkehr für das Basisjahr 2010 aufbereitet und für den Prognosehorizont 2030 abgeleitet. Hierbei wurden auch die relevanten Netzelemente der Nachbarstaaten Deutschlands berücksichtigt. Ebenso wurde der internationale Verkehr, insbesondere der Transitverkehr, einbezogen, soweit er für Deutschland relevant ist.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Strukturdaten- und Seeverkehrsprognose wurden Verkehrsleistung und -aufkommen für alle Verkehrszweige bestimmt. Für den Personenverkehr wurden der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Straßenpersonenverkehr sowie der Eisenbahn-, Luft-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr betrachtet. Beim Güterverkehr wurden der Straßengüterverkehr, der Eisenbahnverkehr, die Binnenschifffahrt, die Luftfracht, der kombinierte Verkehr sowie der Seeschiffverkehr von und zu den relevanten deutschen und europäischen Häfen einbezogen.

Hierbei wurde einerseits eine bundesweite Verkehrsprognose auf aggregierter Ebene erarbeitet, die sogenannte Makroprognose. Zusätzlich wurden die Verkehrsverflechtungen der verschiedenen Verkehrsträger im Rahmen einer Mikroprognose auch kleinräumig auf Kreisebene prognostiziert – für unterschiedliche Fahrtzwecke im Personenverkehr und für unterschiedliche Gütergruppen im Güterverkehr. Im Anschluss wurden im Rahmen der sogenannten „Netzumlegung“ die auf Kreisverflechtungsebene ermittelten jährlichen Verkehrsaufkommen (Tonnen bzw. Personen) weiter heruntergebrochen, und zwar auf strecken- und abschnittspezifische Verkehrsmengen auf den verschiedenen Verkehrswegen.

Um der prinzipiell und strukturell stets gegebenen Unsicherheit einer Vorhersage begegnen zu können, wurden neben dem sogenannten Kernszenario ein weiteres „oberes“ sowie ein „unteres“ Szenario entwickelt. Dafür wurde der mit Abstand größte „Treiber“ der Verkehrsentwicklung – die Entwicklung der Wirtschaft – variiert, sodass das jährliche BIP-Wachstum in den beiden Alternativszenarien etwa 0,3 Prozentpunkte über bzw. unter dem des Kernszenarios liegt.

10.2 | Wesentliche Ergebnisse

Bis 2030 werden kräftige Zuwächse der Verkehrsleistung in Deutschland erwartet. Gegenüber 2010 wird die Verkehrsleistung im Güterverkehr um 38 % zunehmen, der Personenverkehr wächst um 13 %.

Güterverkehr

Beim Güterverkehr macht sich bis 2030 die weiterhin hohe Dynamik des internationalen Handels bemerkbar. Grenzüberschreitender (+ 42 %) und Transitverkehr (+ 52 %) nehmen deutlich zu. Auch der Binnenverkehr wächst stark (+ 31 %). Die Bahn wird mit 43 % den stärksten Zu-

wachs bei der Verkehrsleistung haben, gefolgt vom Lkw mit 39 % und dem Binnenschiff mit 23 %. Das gegenüber der Straße leicht stärkere Wachstum bei der Eisenbahn ist insbesondere auf die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs zurückzuführen. Der Transportleistung der Bahn im KV wird bis 2030 um 74 % zunehmen.

| Güterverkehr [Mrd. tkm] | 2010 | 2030 | Zuwachs 2030 zu 2010 [%] |
|-------------------------|--------------|--------------|--------------------------|
| Eisenbahn | 107,6 | 153,7 | 42,9 |
| Straße | 437,3 | 607,4 | 38,9 |
| Binnenschiff | 62,3 | 76,5 | 22,8 |
| Insgesamt | 607,1 | 837,6 | 38,0 |

Tabelle 17: Entwicklung der Transportleistung im Güterverkehr nach Verkehrsträgern

Die Entwicklung des Seeverkehrs und der Hafenumschläge wurde aufgrund ihrer großen Bedeutung für das Verkehrsaufkommen im Binnenland und den Wirtschaftsstandort in einem eigenen Teilprojekt ebenfalls vorausgesagt und anschließend in die Gesamtprognose integriert. Das Gesamtumschlagsvolumen der deutschen Häfen wird von 269 Mio. Tonnen in 2010 auf 468 Mio. Tonnen in 2030 zunehmen, siehe Abbildung 13. Dies entspricht einer Zu-

nahme von 74 %. Die deutschen Nordseehäfen werden stärker wachsen (+ 80 %) als die deutschen Ostseehäfen (+ 50 %). Hamburg und Bremerhaven wachsen mit 86 % bzw. 91 % überdurchschnittlich. Bei den Containerumschlägen wird ein insgesamt noch dynamischeres Wachstum erwartet. In 2030 werden deutlich mehr als doppelt so viele Einheiten umgeschlagen (+ 131 %) wie im Basisjahr 2010.

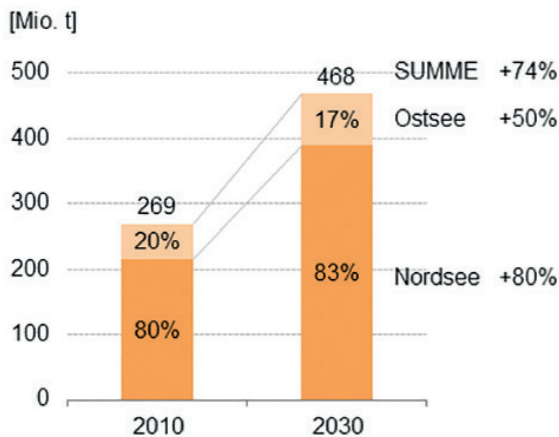


Abbildung 13: Prognose der Hafenumschläge deutscher Seehäfen bis 2030

Personenverkehr

Der motorisierte Personenverkehr wird weiter zunehmen – trotz abnehmender Einwohnerzahl. Der Zuwachs beim Pkw-Verkehr um rd. 10 % ist vor allem auf eine höhere „Automobilität“ der älteren Bevölkerungsgruppen zurück-

zuführen. Der öffentliche Straßenpersonenverkehr inkl. der Fernbuslinien steigt um 6 %. Der Bahnverkehr nimmt um rd. 19 % zu. Mit einem Anstieg um rd. 65 % weist der Luftverkehr das mit Abstand stärkste Wachstum auf.

| Personenverkehr [Mrd. Pkm] | 2010 | 2030 | Zuwachs 2030 zu 2010 [%] |
|---------------------------------|---------------|---------------|--------------------------|
| Motorisierter Individualverkehr | 902,4 | 991,8 | 9,9 |
| Eisenbahn | 84,0 | 100,1 | 19,2 |
| Öff. Straßenpersonenverkehr | 78,1 | 82,8 | 6,0 |
| Luft | 52,8 | 87,0 | 64,8 |
| Insgesamt | 1117,3 | 1261,7 | 12,9 |

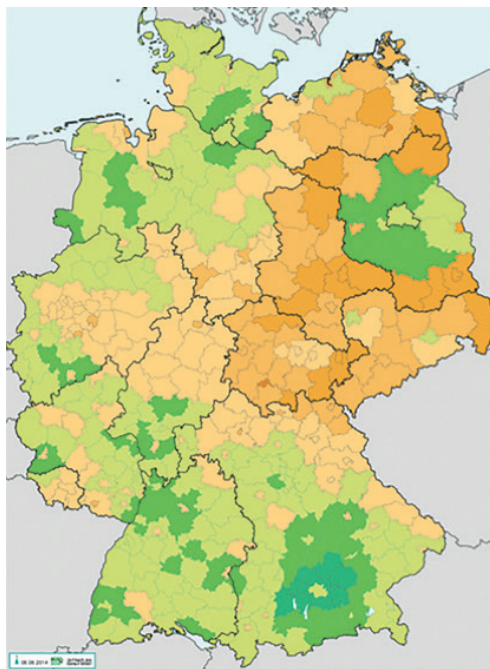
Tabelle 18: Entwicklung der Verkehrsleistung im motorisierten Personenverkehr nach Verkehrsträgern

Das Verkehrsaufkommen im Personenverkehr entwickelt sich bis 2030 analog zu der Bevölkerungsentwicklung regional sehr unterschiedlich, siehe Abbildung 14. Überdurchschnittliches Wachstum zeigt sich im Süden Deutschlands, insbesondere im Umland der Großstädte. Demgegenüber sind in vielen Teilen der neuen Bundes-

länder Abnahmen zu verzeichnen. Ausnahmen bilden Leipzig und Dresden sowie der Raum Berlin, wo deutliche Zunahmen feststellbar sind.

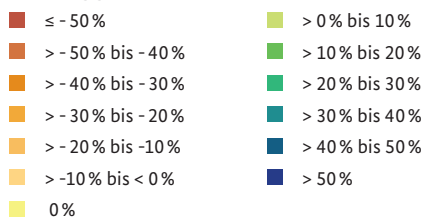
Weitere Ergebnisse können dem Schlussbericht der Verkehrsprognose 2030 entnommen werden.¹¹

Veränderung Verkehrsaufkommen

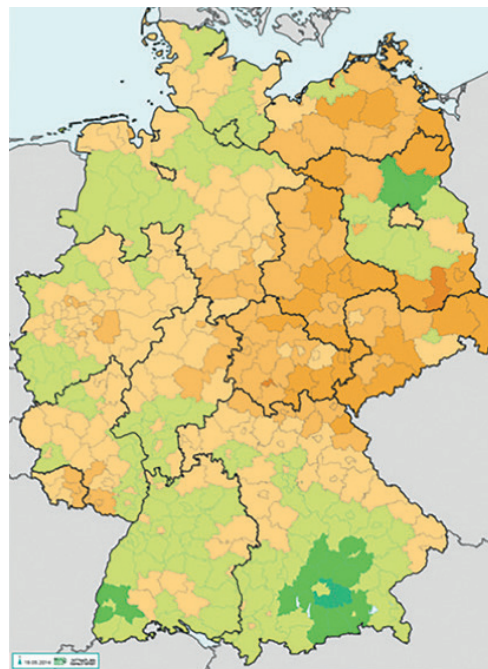


Veränderung Verkehrsaufkommen

Änderung gesamt



Einwohnerentwicklung



Einwohnerentwicklung

Veränderung Einwohner in %

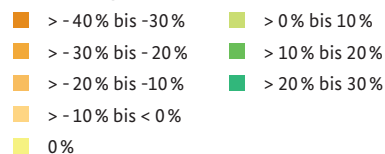


Abbildung 14: Veränderung von Verkehrsaufkommen und Einwohnerentwicklung 2030 gegenüber 2010

11 <http://www.bmvi.de/verkehrsprognose2030>

11 | Methodik zur Ermittlung des Erhaltungs- und Ersatzbedarfs

Straße

Der Erhaltungs- und Ersatzbedarf für das gesamte Bundesfernstraßennetz wurde für den Zeitraum 2016 bis 2030 mit verbesserten Prognoseverfahren und aktuellen Daten berechnet.

Auf Grundlage der deutschen Entwicklung des rechnergestützten Erhaltungsmanagementsystem für Fahrbahnen (Pavement-Management-System) für die Bundesfernstraßen werden bereits seit der Erhaltungsbedarfsprognose für den BVWP 2003 die Fahrbahnbefestigungen zustandsbezogen prognostiziert. Seit der Aktualisierung der Erhaltungsbedarfsprognose im Jahr 2010 wird auf Grundlage der aktuellen Entwicklung eines rechnergestützten Erhaltungsmanagementsystems für Bauwerke (Bauwerk-Management-System) auch der Erhaltungsbedarf für die Ingenieurbauwerke zustandsbezogen ermittelt.

Datengrundlagen sind für die **Fahrbahnbefestigungen** insbesondere die Ergebnisse der Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) 2013/2014 der Bundesautobahnen und der ZEB 2011/2012 der Bundesstraßen, mit denen die Oberflächeneigenschaften der Fahrbahnen erfasst werden. Zur Bewertung der Substanz des gesamten Fahrbahnaufbaus fließen weiterhin bundesnetzweite Daten zu Alter und Art der einzelnen Schichten der Straßenbefestigungen in die Berechnung ein.

Im Prognoseverfahren werden die aktuellen Zustandsausprägungen der Fahrbahnsubstanz analysiert und längere Abschnitte mit homogenem Zustand ermittelt. Für jeden einzelnen dieser Abschnitte wird die Entwicklung der maßgebenden Zustandsmerkmale mithilfe von Verhaltensfunktionen simuliert. Im weiteren Rechenverfahren werden dann die notwendigen Eingriffszeitpunkte und mögliche Erhaltungsmaßnahmen in ihrer Wirksamkeit bewertet und optimiert.

Für die **Brücken** mit Tragfähigkeitsdefiziten oder anderen konstruktiven Defiziten wurden zusätzliche Berechnungen und Abschätzungen zum Finanzbedarf für Brückenerhaltungmaßnahmen vom BMVI mit Unterstützung der Bundesanstalt für Straßenwesen und der Bundesländer bereitgestellt. Bei den **weiteren Ingenieurbauwerken** konnte auf aktualisierte Zustandsdaten zurückgegriffen werden. Mit diesen Daten und mit Verhaltenskurven zur Zustandsentwicklung der Bauwerksteile wurde der Erhaltungs- und Ersatzbedarf unter Anwendung von objekttypbezogenen Prognoseverfahren für die Ingenieurbauwerke ermittelt.

Der Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarf aller **sonstigen Anlagenteile** wurde mit Abgangs- und Abschreibungsverfahren abgeschätzt.

Der Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarf kann sowohl durch reine Erhaltungs-/Ersatzmaßnahmen als auch durch mit Ausbauprojekten kombinierten Maßnahmen umgesetzt werden.

Schiene

Im Bereich der Schiene hat der Bund mithilfe unabhängiger gutachterlicher Expertise die erforderlichen Ersatzinvestitionen für den Geltungszeitraum der LuFV II bis 2019 berechnet.

Aus den Datenbanken der EIU wurden die Mengen der verschiedenen vorhandenen Gewerke des Schienennetzes entnommen, wie z. B. die Anzahl der Weichen und die Länge der Schienen im Netz. Jeder Einheit eines Gewerks wurde dann aus Erfahrungswerten der Vergangenheit ein spezifischer Kostensatz zugeordnet. Beide Faktoren wurden nach einer gutachterlichen Plausibilitätsprüfung pro Gewerk miteinander multipliziert, um die Wiederbeschaffungswerte der einzelnen Gewerke zu ermitteln. Diese wurden schließlich durch die durchschnittliche technische Nutzungsdauer der jeweiligen Gewerke dividiert, die als Erfahrungswerte aus langjähriger Datensammlung der EIU vorlagen. Dieser Quotient spiegelt den jährlich erforderlichen Ersatzbedarf zum Erhalt des Gesamtbestandes des Gewerks wider.

Das beschriebene Ermittlungsverfahren setzt ein Gleichgewicht von Ersatzinvestition und Instandhaltung voraus, das heißt, es wird davon ausgegangen, dass für die vorhandenen Anlagen bis zu ihrem Austausch die volle Betriebsbereitschaft aufrechterhalten wird.

Das Volumen im Zeitraum von 2016 bis 2030 setzt sich einerseits aus den reinen Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen sowie andererseits aus den bestandsnetzrelevanten Ersatzanteilen der Ausbauprojekte des BVWP 2030 zusammen. Für die reinen Ersatzausgaben BVWP im Zeitraum 2016 bis 2019 wurden die Angaben zum Infrastrukturbeitrag des Bundes aus der LuFV II übernommen. Für die Zeit nach 2019 werden im Rahmen der BVWP-Planungen zunächst die Werte der aktuellen LuFV II fortgeschrieben. Die bestandsnetzrelevanten Ersatzanteile der Ausbauprojekte wurden für den Zeitraum von 2016 bis 2030 projektspezifisch anhand der für den Vordringlichen Bedarf vorgesehenen Vorhaben des BVWP 2030 bestimmt. Die spezifischen Ersatzanteile je Projekt sind in den Anhängen zum BVWP und im Projektinformationssystem (siehe dazu Abschnitt 8.3) dargestellt.

Wasserstraße

Der Ersatzinvestitionsbedarf der Bundeswasserstraßen wird auf zwei Wegen abgeschätzt. Beide Schätzungen kommen zu ähnlichen Ergebnissen.

Ersatzinvestitionsbedarf ermittelt aus dem Anlagevermögen

Das Bruttoanlagevermögen der Bundeswasserstraßen wird auf Basis der jährlichen Investitionen gemäß den Haushaltsansätzen und jährlicher linearer Abschreibungen unter Berücksichtigung der jährlichen Preissteigerungsraten errechnet.

Verkehrswasserbauwerke sind in ihren Gründungs- und Massivbauteilen für eine Nutzungsdauer von 70 bis maximal 100 Jahren ausgelegt. Andere Anlagenteile haben kürzere Nutzungsdauern. Die gewichtete durchschnittliche technisch-wirtschaftliche Nutzungsdauer aller Anlagen und Anlagenteile, einschließlich unter anderem E-Technik, Steuerungstechnik, Maschinenteknik, Stahlwasserbau, Ufersicherungen, Massivbau, Gründung, liegt bei etwa 50 Jahren.

Werden eine über alle Anlagenteile gemittelte durchschnittliche Nutzungsdauer von ca. 50 bis 60 Jahren und eine gleichverteilte Altersstruktur zugrunde gelegt, beträgt der theoretische, mittlere Ersatzinvestitionsbedarf bei einer angenommenen Nutzungsdauer von 50 Jahren jährlich ca. 1 Mrd. € (Bruttoanlagevermögen von ca. 50 Mrd. € \times 1/50), bei einer Nutzungsdauer von 60 Jahren ca. 0,83 Mrd. € pro Jahr (ca. 50 Mrd. € \times 1/60). Der so mit einem pauschalen Ansatz errechnete Ersatzinvestitionsbedarf von rd. 900 Mio. € pro Jahr zeigt die Größenordnung des langfristig erforderlichen Investitionsvolumens, nur um die jährlichen Substanzverluste auszugleichen.

Ersatzinvestitionsbedarf als statistische Prognose aus den Bauwerkszuständen

Daneben werden auf Basis der regelmäßigen Bauwerksprüfungen die Bauwerkszustände für die dominierenden Ingenieurbauwerke (Schleusen, Wehre, Pumpwerke und Brücken) ausgewertet und prognostiziert. Auf dieser Basis erfolgt eine Prognose des Zeitpunkts und Volumens für erforderliche Ersatzinvestitionen. Zusätzlich wird der Ersatzinvestitionsbedarf für Anlagen abgeschätzt, die nicht über diese regelmäßigen Bauwerksprüfungen erfasst werden (u. a. Ufer-Deckwerke und -Spundwände, Seezeichenanlagen, Strombauwerke, Liegestellen).

Aufgrund von statistisch abgesicherten Ergebnissen muss in den nächsten zehn Jahren mit einem Ersatzneubau oder einer großen Grundinstandsetzung für zahlreiche Bauwerke gerechnet werden. Der Ersatzinvestitionsbedarf allein für Schleusen und Schiffshebewerke lässt sich daraus auf ca. 5,2 Mrd. € in den kommenden zehn Jahren prognostizieren. Für die Düker, Durchlässe, Pumpwerke und Brücken ergibt sich rechnerisch ein Ersatzinvestitionsbedarf von mindestens 1,4 Mrd. € in den nächsten zehn Jahren. In der Summe sind für diese Bauwerke daher rechnerisch rd. 660 Mio. € pro Jahr zu investieren. Zusätzlich ist ein Bedarf von mindestens 200 Mio. € für weitere Anlagen (u. a. Ufer-Deckwerke und -Spundwände, Dämme und Deiche, Seezeichenanlagen, Strombauwerke, Liegestellen) anzunehmen. Auf Basis dieser Schätzung wird der Ersatzinvestitionsbedarf von jährlich rd. 900 Mio. €, der über den pauschalen Ansatz der Abschreibung des Anlagevermögens zum Ausgleich der jährlichen Substanzverluste ermittelt wurde, als realistisch betrachtet.

Der Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarf kann sowohl durch reine Erhaltungs-/Ersatzmaßnahmen als auch durch mit Ausbauprojekten kombinierte Maßnahmen umgesetzt werden.

12 | Methodik zur Bewertung von Aus- und Neubauprojekten

Das Bewertungsverfahren des BVWP 2030 ist gegenüber früheren Bundesverkehrswegeplänen im Hinblick auf internationale Standards, wissenschaftlichen Erkenntnisgewinn sowie Effizienz der Anwendung umfassend methodisch weiterentwickelt worden. Dies erfolgte auf Grundlage mehrerer Forschungsprojekte. Die Transparenz, fachliche Fundierung und Qualitätssicherung des BVWP-Verfahrens und seiner Ergebnisse spielten bei der Überarbeitung eine zentrale Rolle. Im Folgenden wird die Methodik der vier Bewertungsmodul des BVWP 2030 knapp dargestellt. Detaillierte Erläuterungen zur

Berechnungsmethodik aller Module können dem Methodenhandbuch¹² zum Bewertungsverfahren des BVWP 2030 entnommen werden.

12.1 | Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

Das zentrale Bewertungsmodul des BVWP 2030 stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle in Geldeinheiten darstellbaren positiven und negativen Projektauswirkungen gegenüberstellt. Tabelle 19 listet die 13 Komponenten auf, in denen die Effekte der einzelnen Projektvorschläge des BVWP 2030 monetär bewertet wurden.

| Nutzenkomponente | Bezeichnung | Kurzbeschreibung |
|--|-------------|---|
| Investitionskosten | | Summe aller projektspezifischen Kosten |
| Veränderung der Betriebskosten | NB | Änderungen der Beförderungs- bzw. Transportkosten im Personen- und Güterverkehr |
| Veränderung der Reisezeit | NRZ | Nutzen aus veränderter Reisezeit im Personenverkehr |
| Veränderung der Transportzeitnutzen der Ladung | NTZ | Nutzen aus veränderter Transportzeit im Güterverkehr |
| Veränderung der Zuverlässigkeit | NZ | Projektinduzierte Nutzen aus Veränderungen der Zuverlässigkeit von Verkehrsabläufen |
| Veränderung des Impliziten Nutzen | NI | Impliziter Nutzen durch zusätzliche Mobilität |
| Veränderung der Verkehrssicherheit | NS | Veränderungen der Unfallkosten hinsichtlich Personen- und Sachschäden |
| Veränderung der Geräuschbelastung | NG | Nutzen aus projektinduzierten Veränderungen der Geräusch- bzw. Lärmbelastung |
| Veränderung der Abgasbelastung | NA | Nutzen aus projektinduzierten Veränderungen der Abgasbelastung (Luftschadstoffe und Treibhausgasemissionen) |
| Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur | NL | Summe der Treibhausgasemission durch Bau, Unterhaltung und Betrieb des Infrastrukturprojekts („Lebenszyklusemissionen“) |
| Veränderung der innerörtlichen Trennwirkung | NT | Verminderung innerörtlicher Trennwirkungen (Wartezeiten und Umwege für Fußgänger) |
| Nutzen bei konkurrierenden Verkehrsträgern | NK | Auswirkungen eines Projekts auf den Nutzen aus der Benutzung anderer Verkehrsträger |
| Veränderung der Betriebs- und Instandhaltungskosten der Verkehrswege | NW | Nutzen aus projektinduzierten Veränderungen Erneuerungskosten- und Instandhaltungskosten |

Tabelle 19: Nutzen- und Kostenkomponenten der Bewertungsmethodik des BVWP 2030

Die aufgelisteten Nutzen und Kosten wurden jeweils für die Jahre des sogenannten Betrachtungszeitraums ermittelt. Der Betrachtungszeitraum besteht aus der Planungsphase, der Bauphase und der Betriebsphase eines Vorhabens und beginnt für alle Projekte der Verkehrsträger Straße und Schiene im Jahr 2015. Diese vereinfachende

Festlegung impliziert, dass die weiteren Planungsarbeiten für alle Projekte einheitlich im Jahr 2015 starten. Sie ist dem Umstand geschuldet, dass zum Zeitpunkt der Projektbewertung tatsächliche Realisierungszeiträume und Inbetriebnahmezeitpunkte der betreffenden Projekte unbekannt sind. Für den Verkehrsträger Wasserstraße

12 PTV et. al (2016): Methodenhandbuch zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030. Entwurfsfassung. Karlsruhe, Berlin, Waldkirch, München.

beginnt der Betrachtungszeitraum zu unterschiedlichen Jahren, da für diese Projekte seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung detaillierte Realisierungszeiträume und Inbetriebnahmezeitpunkte abgeschätzt werden konnten.

Sämtliche ermittelte Nutzen und Kosten wurden auf das Bezugsjahr 2015 abgezinst, d. h. diskontiert, um sie miteinander vergleichen zu können. Für den BVWP 2030 wurde ein einheitlicher Diskontierungszinssatz von 1,7 % p. a. gutachterlich ermittelt. Die Diskontierung wird vorgenommen aufgrund der Annahme, dass zukünftige Nutzen und Kosten aus heutiger Perspektive eine geringere Bedeutung haben als heute anfallende Nutzen und Kosten gleicher Höhe.

Investitionskosten

Zentrale Bedeutung für das Ergebnis der NKA haben die Investitionskosten der zu bewertenden Vorhaben. Vor dem Hintergrund der im Zeitablauf teilweise dramatischen Kostensteigerungen bei Verkehrsinfrastrukturprojekten wurde beim BVWP 2030 besonderer Wert auf die Abschätzung realistischer Investitionskosten gelegt. Angemeldete Vorhaben mussten deshalb gewisse verkehrsträgerspezifische Mindeststandards erfüllen, die gegenüber dem BVWP 2003 deutlich verschärft wurden. So wurden die Projektanmelder beispielsweise gebeten, dem BMVI neben einer Projektbeschreibung auch eventuell bereits durchgeführte Untersuchungen zur Verfügung zu stellen. Für den Verkehrsträger Straße wurden von den Auftragsverwaltungen der Länder vertiefende Informationen angefordert, z. B. digitale Lage- und ggf. Höhenpläne, Standorte und Ausmaße von Bauwerken sowie detaillierte Kostenschätzungen.

Bei der Straße wurden zudem alle angemeldeten Vorhaben durch externe Gutachter hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit und der angegebenen Kosten geprüft. Aus dieser Prüfung ließen sich beispielsweise eventuelle Trassenanpassungen ableiten, z. B. deren Verlegung, Tunnel oder zusätzliche Brücken über Schutzgebiete. Bei der Schiene wurden für die Projekte durch externe Gutachter umsetzbare Trassenverläufe und deren Kosten abgeschätzt. Damit konnten deutlich realistischere Investitionskosten für die einzelnen Vorhaben als in der Vergangenheit errechnet werden.

Nutzenkomponenten

Um die Nutzenkomponenten des Moduls A bestimmen zu können, waren verkehrliche Grundlagendaten für das Prognosejahr 2030 erforderlich. Diese als Verkehrsmengengerüst bezeichneten Daten beinhalten beispielsweise Informationen zur Verkehrsbelastung der einzelnen Strecken des Verkehrsnetzes für den Bezugs- und die Planfälle. Das Verkehrsmengengerüst wurde auf Basis der verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsprognose 2030 und deren

Umlegung auf die Netze der drei betrachteten Verkehrsträger bestimmt. Mithilfe dieser ermittelten Verkehrsmengengerüste wurden die nachfolgenden Nutzenkomponenten bewertet.

→ Veränderung der Betriebskosten (NB)

Die Betriebskosten der Nutzen-Kosten-Analyse umfassen diejenigen Kosten, die aus dem Betrieb von Fahr- bzw. Flugzeugen und See- und Binnenschiffen anfallen. Verkehrsprojekte können diese Betriebskosten beeinflussen, indem durch sie z. B. Betriebs- und Fahrleistungen reduziert werden.

→ Veränderung der Reisezeit (NRZ)

Reisezeiten im Personenverkehr können von den Reisenden nicht oder nur teilweise für andere, ggf. produktive Zwecke genutzt werden. Sie sind daher aus gesamtwirtschaftlicher Sicht mit Kosten verbunden. Verkehrsprojekte können auf unterschiedliche Art und Weise zur Veränderung der Reisezeiten und damit einhergehenden Nutzen im Verkehrsnetz beitragen.

→ Veränderung der Transportzeitnutzen der Ladung (NTZ)

Über die Nutzenkomponente NTZ werden Veränderungen der Transportzeit im Güterverkehr berücksichtigt. Güter binden z. B. während des Transportvorgangs Kapital, das nicht anderweitig produktiv genutzt werden kann. Die Transportzeiten sind daher mit Kosten verbunden. Projektbedingte Veränderungen dieser Kosten werden als Nutzen der Projekte interpretiert.

→ Veränderung der Zuverlässigkeit (NZ)

Verkehrsprojekte können nicht allein die Reise- oder Transportzeit auf einer Route verändern, sondern auch einen Einfluss auf die Zuverlässigkeit dieser Route haben. Dabei wird unter Zuverlässigkeit bzw. Unzuverlässigkeit in erster Näherung die Abweichung von einem erwarteten Mittelwert der Reise- oder Transportzeit verstanden. Unzuverlässige Routen werden von den Verkehrsteilnehmern oftmals dadurch kompensiert, dass ein früherer Abfahrtszeitpunkt gewählt wird, um mögliche Verzögerungen aufzufangen. Im Sinne der Erläuterungen zu den Nutzenkomponenten NRZ und NTZ sind damit gesamtwirtschaftliche Kosten verbunden. Projektbedingte Veränderungen der Zuverlässigkeit können diese Kosten reduzieren und somit Nutzen erzeugen.

→ Veränderung des Impliziten Nutzen (NI)

Diese Nutzenkomponente berücksichtigt den Umstand, dass Entscheidungen von Verkehrsteilnehmern bei

optional zur Wahl stehenden Mobilitätsoptionen nicht allein auf Basis von Reisezeit- und Kostenvergleichen getroffen werden. Zusätzlich beeinflussen auch weitere Faktoren unser Verkehrsverhalten. Zu nennen sind hier beispielsweise die Ausstattungsqualität der zur Wahl stehenden Verkehrsmittel oder auch die persönliche Einstellung des Einzelnen zu diesen Verkehrsmitteln. Diese Eigenschaften der Mobilitätsoptionen sind zwar nicht bzw. nur schwer messbar, werden von den Verkehrsteilnehmern bei ihren Entscheidungen jedoch berücksichtigt. Sie machen damit einen Teil des Nutzens aus, den ein Verkehrsteilnehmer den zur Wahl stehenden Optionen beimisst.

Die Nutzenkomponente NI berücksichtigt diese Eigenschaften und Nutzen der Mobilitätsoptionen, da sie durch Verkehrsprojekte beeinflusst werden können. Ihre Integration führt zu einer konsistenten Erfassung von induziertem und verlagertem Verkehr, die aus der Umsetzung der zu bewertenden Verkehrsprojekte resultieren.

→ Veränderung der Verkehrssicherheit (NS)

Obleich die Unfallzahlen auf Deutschlands Verkehrswegen in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich sanken, ereignen sich weiterhin Verkehrsunfälle auf den Bundesverkehrswegen. Die damit einhergehenden Personen- und Sachschäden verursachen gesamtwirtschaftliche Kosten, u. a. im Gesundheitssystem oder aufgrund notwendiger Reparaturen. Die Auswirkungen von Verkehrsprojekten auf die Verkehrssicherheit sind daher bei deren Beurteilung zu berücksichtigen.

→ Veränderung der Geräuschbelastung (NG)

Verkehrsbedingte Geräuschbelastungen resultieren z. B. in Gesundheitsschäden bei der betroffenen Bevölkerung und sind somit mit gesamtwirtschaftlichen Kosten verbunden. Verkehrsprojekte können beispielsweise durch Verlagerung von Verkehr dazu beitragen, diese Kosten zu reduzieren und entsprechenden Nutzen zu erzeugen.

→ Veränderung der Abgasbelastung (NA)

Abgasemissionen von Fahr- bzw. Flugzeugen und See- und Binnenschiffen beinhalten verschiedene Luftschadstoffe, die schadhafte Wirkungen auf Menschen, Flora und Fauna sowie Materialien mit sich bringen. Darüber hinaus werden mit den Abgasemissionen Treibhausgase freigesetzt. Sowohl Luftschadstoff- als auch Treibhausgasemissionen führen zu gesamtwirtschaftlichen Kosten, beispielsweise im Gesundheitssystem oder durch reduzierte Ernteerträge. Verkehrsprojekte können z. B. durch eine Veränderung der Betriebs- und Fahrleistungen eine Veränderung der Abgasbelastung herbeiführen.

→ Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur (NL)

Die bereits erläuterte Nutzenkomponente NA berücksichtigt Abgasemissionen aus dem Betrieb von Fahr- bzw. Flugzeugen und See- und Binnenschiffen. Darüber hinaus werden mit der Nutzenkomponente NL die Treibhausgasemissionen während des Lebenszyklus der Verkehrsinfrastruktur erfasst. Unter „Lebenszyklusemissionen“ werden alle Treibhausgasemissionen verstanden, die mit den Erstinvestitionen, Reinvestitionen der Streckenunterhaltung und dem Betrieb der zu bewertenden Infrastrukturmaßnahmen verbunden sind. Sie treten in der Regel im Vergleich zum Bezugsfall als zusätzliche Emissionen und damit als negative Nutzen des Projektes auf.

→ Veränderung der innerörtlichen Trennwirkung (NT)

Verkehrsprojekte können zur Reduktion der Verkehrsbelastung innerörtlicher Verkehrswege beitragen. Auf ortsnaheren Straßen führen diese Entlastungen zu einem Abbau ihrer innerörtlichen Trennwirkung, da diese Straßen im Falle einer geringeren Verkehrsbelastung besser und schneller von Fußgängern überquert werden können. Diese projektbedingten Veränderungen der Reisezeit von Fußgängern werden im Sinne der Erläuterungen zur Nutzenkomponente NRZ als Nutzen erfasst.

→ Nutzen bei konkurrierenden Verkehrsträgern (NK)

Generell werden im BVWP auch Wirkungen betrachtet, die ein Verkehrsprojekt eines bestimmten Verkehrsträgers auf die übrigen Verkehrsträger entfaltet. So wird u. a. berücksichtigt, dass ein Verkehrsprojekt für den Schienen-güterverkehr dazu führen kann, dass Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden kann und somit geringere Betriebskosten im Bereich des Straßen-güterverkehrs anfallen. Entsprechende Wirkungen werden für die Nutzenkomponenten NA, NB und NS im Rahmen ihrer standardmäßigen Berechnung berücksichtigt.

Zusätzlich zu diesen ohnehin erfassten Wirkungen berücksichtigt die Nutzenkomponente NK den Umstand, dass durch Verlagerungen von der Straße auf andere Verkehrsträger Reisezeitgewinne im Straßenverkehr durch reduzierte Auslastungen und damit höhere durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten resultieren können. Darüber hinaus wird über die Nutzenkomponente NK berücksichtigt, dass durch Verkehrsprojekte, die eine Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge vorsehen, Reisezeitgewinne im Straßenverkehr durch entfallende Wartezeiten an den Bahnübergängen entstehen können.

→ Veränderung der Betriebs- und Instandhaltungskosten der Verkehrswege (NW)

Mit dem Betrieb und der Instandhaltung der Verkehrswege sind Kosten verbunden. Verkehrsprojekte verändern die Höhe dieser Kosten und führen im Falle von Einsparungen zu entsprechenden projektbedingten Nutzen.

12.2 | Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

Die Umweltauswirkungen des BVWP 2030 wurden erstmalig im Rahmen einer **Strategischen Umweltprüfung (SUP)** ermittelt, beschrieben und bewertet. Diese ersetzt **auf Projektebene** die Umweltrisikoeinschätzung und die FFH-Verträglichkeitseinschätzung aus dem letzten Bundesverkehrswegeplan. Des Weiteren wurde im Zuge der SUP erstmals eine Bewertung der Umweltauswirkungen **des Gesamtplans** vorgenommen.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen der für den BVWP 2030 angemeldeten Verkehrsprojekte erfolgte mittels zweier unterschiedlicher Ansätze. Die Faktoren Lärm, Luftschadstoffe und CO₂-Emissionen (siehe Nutzenkomponenten NG, NA und NL in Tabelle 19) flossen monetarisiert in die **Nutzen-Kosten-Analysen** der einzelnen Projekte ein. Diese Elemente der Umweltbewertung

wurden durch weitere relevante Bewertungskriterien ergänzt, die zum Zweck der Vergleichbarkeit ebenfalls quantifiziert, nicht aber monetarisiert wurden. Diese nicht-monetarisierten Umweltauswirkungen sind Gegenstand der **umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung**. Sie wurden verbal anhand einer dreistufigen ordinalen Skala bewertet. Den Projekten wurde dabei eine geringe, mittlere oder hohe Umweltbetroffenheit attestiert.

Im Fokus dieses Bewertungsmoduls steht vor allem die Frage, ob und in welchem Maße schutzwürdige Flächen, die wie Natura 2000-Gebiete und Naturschutzvorrangflächen eine besondere Bedeutung haben oder empfindlich gegenüber Eingriffen durch Verkehrsinfrastrukturvorhaben sind, durch die untersuchten Verkehrsprojekte von Flächeninanspruchnahme, Zerschneidungswirkungen oder Durchfahrungen betroffen wären. Während für Neubauvorhaben eine vollständige Prüfung dieser Kriterien erfolgt, wird bei Ausbauprojekten in der Regel lediglich eine reduzierte Untersuchung durchgeführt. Dies liegt darin begründet, dass diese Vorhaben aufgrund bestehender Vorbelastungen in Bezug auf Zerschneidungseffekten und Eingriffen in Naturschutzvorrangflächen meist deutlich geringere Eingriffserheblichkeiten aufweisen. Tabelle 20 gibt Aufschluss über die einzelnen untersuchten Umweltkriterien und den Umfang der reduzierten Prüfung.

| Nicht-monetarisierte Umweltkriterien | | Messgrößen | Neubau (vollständige Prüfung) | Ausbau (reduzierte Prüfung) |
|--------------------------------------|---|--------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|
| 2.1 | Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung (Natura 2000-Gebiete, Naturschutzgebiet, Nationalpark, Kern- und Pflegezonen von Biosphärenreservaten, Naturschutzgroßprojekt des Bundes, UNESCO-Weltnaturerbe, Ramsar-Feuchtgebiete) | Fläche in [ha] | X | |
| 2.2 | Erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten (Natura 2000-Verträglichkeitseinschätzung) | Anzahl der betroffenen Gebiete | X | X |
| 2.3 | Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250) der BfN-Lebensraumnetzwerke | Fläche in [ha] | X | |
| 2.4 | 2.4.1 a) Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500) der BfN-Lebensraumnetzwerke (Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume) | Zerschneidungslänge in [km] | X | |
| | 2.4.1 b) Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.500) der BfN-Lebensraumnetzwerke (Großsäugerlebensräume) | Zerschneidungslänge in [km] | | |
| | 2.4.1 c) Zerschneidung national bedeutsamer Lebensraumachsen/-korridore | Anzahl der Zerschneidungen | | |
| | 2.4.2 Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken bei Ausbauprojekten | Anzahl der Wiedervernetzungen | | |
| 2.5 | Flächeninanspruchnahme gemäß Nachhaltigkeitsstrategie (versiegelte und nicht versiegelte Flächen) | Fläche in [ha] | X | X |
| 2.6 | Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten | Durchfahrungslänge in [km] | X | |
| 2.7 | Durchfahrung von Wasserschutzgebieten | Durchfahrungslänge in [km] | X | |
| 2.8 | Zerschneidung Unzerschnittener Verkehrsarmer Räume (UZVR >100 qkm nach BfN) | Fläche in [ha] | X | |
| 2.9 | Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Vorrangflächen des Kulturgüter- und Landschaftsschutzes (Naturparks, Landschaftsschutzgebiete, UNESCO-Weltkulturerbe, Biosphärenreservate – soweit nicht unter Kriterium 2.1 erfasst) | Fläche in [ha] | X | |

Tabelle 20: Übersicht zu den nicht-monetarisierten Umweltkriterien

Das Kriterium der Flächeninanspruchnahme (2.5) wurde im ersten Schritt zwar projektbezogen ermittelt und dargestellt, anschließend jedoch nur auf Gesamtplanebene bewertet. Es diente in erster Linie dazu, die Erfüllung des Ziels der Bundesregierung, die Neuinanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsfläche auf maximal 30 Hektar pro Tag zu begrenzen, für den Gesamtplan zu überprüfen.

Umweltauswirkungen auf Projektebene

Die quantifizierten **Umweltauswirkungen der einzelnen Projekte** wurden für die untersuchten Kriterien jeweils als „hoch“, „mittel“ oder „gering“ eingestuft und mit einem Punktesystem bewertet, in dem die Punkte negativ zu interpretieren sind. Wie Tabelle 21 zeigt, wurde den Kriterien 2.1 bis 2.4 hierbei aufgrund ihrer besonderen Umweltrelevanz ein höheres Gewicht beigemessen als den Kriterien 2.6 bis 2.9.

| Ergebnisklasse der Bewertung je Kriterium | Bewertungspunkte für Kriterien mit hoher Gewichtung (2.1 bis 2.4) | Bewertungspunkte für Kriterien mit einfacher Gewichtung (2.6 bis 2.9) |
|---|---|---|
| Hohe Umweltbetroffenheit | 5 Punkte | 3 Punkte |
| Mittlere Umweltbetroffenheit | 3 Punkte | 2 Punkte |
| Geringe Umweltbetroffenheit | 1 Punkt | 1 Punkt |

Tabelle 21: Bewertungspunkte je Ergebnisklasse, aufgeteilt nach Gewichtung der Kriterien

Anschließend wurden für jedes Projekt die über alle Kriterien hinweg vergebenen Punkte addiert. Die Summe der erzielten – negativen – Punkte bestimmte die Gesamtbewertung der Projekte: Je nach Punktzahl wurde diesen insgesamt eine „hohe“, „mittlere“ oder „geringe“ Umwelt-

betroffenheit attestiert. Wie Tabelle 22 zeigt, führten „hohe“ Umweltauswirkungen in einzelnen Kriterien außerdem mitunter unabhängig von der Gesamtpunktzahl zu einer Hochstufung der gesamten Umweltbetroffenheit eines Vorhabens.

| Ergebnisklasse | Kriterienausprägung |
|------------------------------|--|
| Hohe Umweltbetroffenheit | 22 – 32 Bewertungspunkte <i>oder</i> „hohe Umweltbetroffenheit“ bei mind. 2 Kriterien mit hoher Gewichtung <i>oder</i> „hohe Umweltbetroffenheit“ bei mind. 3 Kriterien mit einfacher Gewichtung |
| Mittlere Umweltbetroffenheit | 13 – 21 Bewertungspunkte <i>oder</i> „hohe Umweltbetroffenheit“ bei mind. 1 Kriterium |
| Geringe Umweltbetroffenheit | 8 – 12 Bewertungspunkte |

Tabelle 22: Bewertungsrahmen für die Gesamtbewertung der Einzelprojekte

Über die formalisierte Beurteilung hinaus wurde eine ergänzende Plausibilitätsprüfung durchgeführt, die in Einzelfällen eine Auf- oder Abwertung des formalen Bewertungsergebnisses zur Folge hatte. Zusätzliche bewertungsrelevante Sachverhalte, die zu einer Änderung der Gesamtumweltbetroffenheit führten, wurden in den Projektdossiers dokumentiert. Als Ursache hierfür kamen z. B. Trassenführungen in Frage, die nur indirekte Betroffenheiten verursachen oder Vorteile durch eine Bündelung mit bestehenden Vorbelastungen mit sich bringen. Auch ein sehr hoher Betroffenheitsumfang bei einzelnen Kriterien konnte sich hier auswirken, ebenso beispielsweise ein fortgeschrittener Planungsstand.

Umweltauswirkungen des Gesamtplans

Der nicht-monetarisierte **Umweltbeitrag des Gesamtplans** wurde ebenfalls für jedes der Einzelkriterien bestimmt. Hierbei wurden die von allen Projekten des VB

(einschließlich VB-E) in Anspruch genommenen Ressourcen jeweils ins Verhältnis zu einer Bezugsgröße gesetzt, die aus den geltenden Umweltzielen abgeleitet wurde. Dazu wurden die insgesamt in Deutschland vorhandenen besonderen Flächen und Räume (z. B. bei Kriterium 2.1) bzw. bereits bestehende Umwelteingriffe (z. B. bei 2.4.1 a) oder die Gesamtlänge der betrachteten Projekte (z. B. bei 2.6) herangezogen. Beim Kriterium 2.5 diente wie beschrieben das Ziel der Bundesregierung zur Begrenzung der Neuinanspruchnahme von Flächen als Referenz.

Der Grad der Zielerreichung wurde daraufhin für alle Kriterien gemäß den Ergebniskategorien aus Tabelle 23 beurteilt. Bei manchen Kriterien konnten hierbei theoretisch alle fünf Beitragsstufen erreicht werden, bei anderen Kriterien waren hingegen nur negative bzw. neutrale Beiträge zur Zielerreichung möglich.

| | | | |
|----|---|------|----------------------------|
| ++ | Deutlich positiver Beitrag zur Zielerreichung | oder | Ziel sehr deutlich erfüllt |
| + | Positiver Beitrag zur Zielerreichung | oder | Ziel deutlich erfüllt |
| o | Kein wesentlicher Beitrag zur Zielerreichung | oder | Ziel erfüllt |
| - | Negativer Beitrag zur Zielerreichung | oder | Ziel verfehlt |
| -- | Deutlich negativer Beitrag zur Zielerreichung | oder | Ziel deutlich verfehlt |

Tabelle 23: Bewertungsrahmen zur Bewertung der Gesamtplanauswirkungen

Für detaillierte Erläuterungen zur Methodik der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung bzw. der Strategischen Umweltprüfung sei auf den Umweltbericht zum BVWP 2030 verwiesen.

12.3 | Raumordnerische Beurteilung (Modul C)

Auch die Raumplanung stellt Anforderungen an die Planung von Verkehrsnetzen, die im Rahmen der raumordnerischen Beurteilung des BVWP 2030 untersucht worden sind. Im Mittelpunkt standen hierbei die Analysen von Defiziten der **An- und Verbindungsqualitäten** bezogen auf Zentren des Zentrale-Orte-Systems sowie von räumlich ausgeprägten **Erreichbarkeitsdefiziten** auf der Grundlage raumordnerischer Mindeststandards.

Zentraler Ansatz zur Beurteilung raumentwicklungsrelevanter Belange der Bundesverkehrswegeplanung ist eine Defizitanalyse (vgl. Abbildung 15) für den Bezugsfall, die vor den einzelnen Projektbewertungen stattfindet. Damit wird der ganzheitliche Netzplanungsansatz des BVWP gestärkt.

Identifizierte Defizite im Bezugsfall werden im Weiteren anhand der erwarteten räumlichen Entwicklung bezogen auf den demografischen Trend präzisiert und gewichtet. Im Ergebnis liegen qualifizierte Anhaltspunkte dafür vor, wo und in welchem Maße raumordnerisch bedeutende Unzulänglichkeiten bestehen und Aus- bzw. Neubaumaßnahmen von Bundesverkehrswegen zu Verbesserungen beitragen können.

Die Bewertungen werden nur für den Personenverkehr durchgeführt, da zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine entsprechenden Verfahren für derartige Analysen mit Bezug zum Güterverkehr vorliegen.

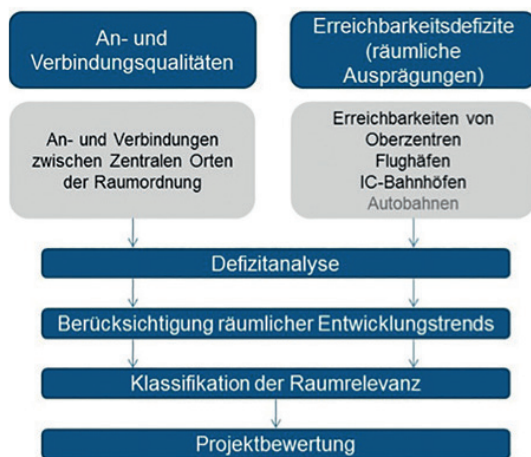


Abbildung 15: Struktur und Bestandteile der raumordnerischen Beurteilung

An- und Verbindungsqualitäten

Die Ziele der Raumordnung und der Verkehrsnetzplanung sind über das System der zentralen Orte eng verzahnt. Verkehrsnetze unterstützen die zentralen Orte in der Wahrnehmung ihrer Versorgungsfunktion. Gleichzeitig ermöglichen die Verkehrswege den Leistungsaustausch zwischen zentralen Orten.

Für die Projektbewertungen des BVWP 2030 wurden nur die raumordnerisch relevanten Verbindungen bzw. Relationen zwischen den Oberzentren und den Metropolregionen betrachtet, den hierarchisch obersten zwei Ebenen. Die Ermittlung von Defiziten in den An- und Verbindungsqualitäten erfolgte dabei anhand der Kriterien der aktuell gültigen Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) auf der Basis von Luftliniengeschwindigkeiten zwischen derartigen Zentren.

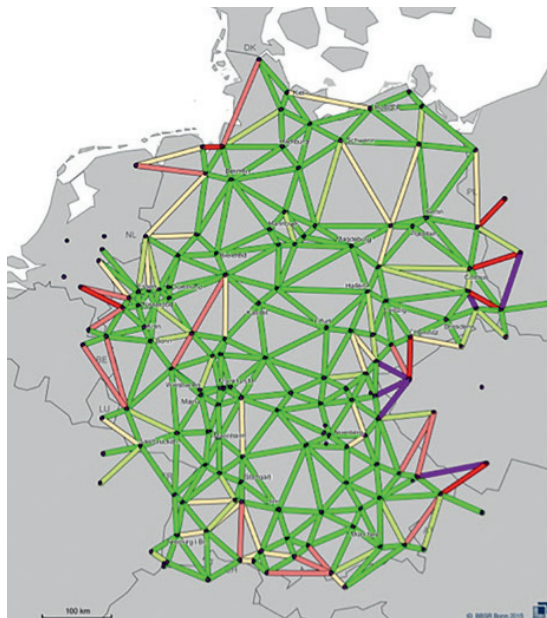
Diese errechnete sich aus dem Quotienten der ermittelten Luftlinienentfernung und der Reisezeit. Letztere wurde für die Straße durch die Bestimmung der schnellstmöglichen Route im *Motorisierten Individualverkehr* per Pkw ermittelt. Für den *Schiienenpersonenverkehr* wurden prognostizierte Fahrt- und Umsteigezeiten im Bezugsnetz addiert.

Die ermittelten Kenngrößen für jede Verbindung wurden nach sechs Stufen der Angebotsqualität klassifiziert, von „sehr gut“ bis „ungenügend“. Dadurch wurde berücksichtigt, dass sich die Ansprüche an die Angebotsqualität hinsichtlich Geschwindigkeit und ggf. Umsteigehäufigkeit mit der Entfernung ändern. Abbildung 16 stellt zur Veranschaulichung die klassifizierte Luftliniengeschwindigkeiten zwischen den Oberzentren im Schienenpersonenverkehr dar.

Für alle Relationen, deren An- und Verbindungsqualität als mindestens „befriedigend“ eingestuft wurde, wurde

kein aktueller Handlungsbedarf gesehen. Bei schlechterer Einschätzung erhielt eine Relation Wertungspunkte.

Verbindungen zwischen Oberzentren



Bewertung der Verbindungsqualität im Schienenpersonenverkehr in Anlehnung an die RIN – im Bezugsfall

- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- ungenügend

Datenbasis: Erreichbarkeitsmodell des BBSR.

Geometrische Grundlage: BKG, Länder, 31.12.2010

Abbildung 16: Bewertung der Luftliniengeschwindigkeit Oberzentrum – Oberzentrum im Schienenpersonenverkehr

Erreichbarkeitsdefizite

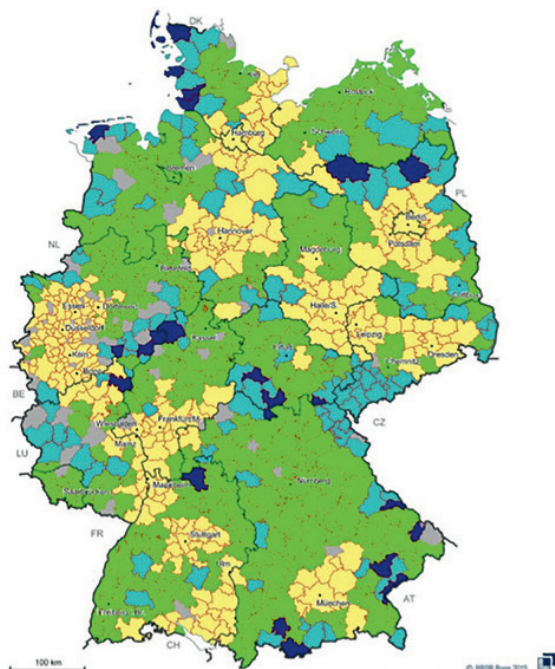
Auch die räumlichen Ausprägungen von Erreichbarkeitsdefiziten wurden in Bezug auf raumordnerische Mindeststandards für verschiedene Fahrtziele betrachtet. Für den *motorisierten Individualverkehr/Straßenpersonenverkehr* wurden dabei Fahrzeiten zwischen der raumordnerischen Ebene der Mittelbereiche und den jeweils nächstgelegenen Autobahnanschlussstellen, internationalen Flughäfen, Oberzentren und IC-Bahnhöfen berücksichtigt. Untersucht wurde dabei die Fahrzeit in einem unbelasteten Straßennetz ohne Berücksichtigung von Staus.

Als defizitär wurden Pkw-Fahrzeiten von mehr als 30 Minuten zur nächsten Autobahnanschlussstelle, von über 60 Minuten zum nächsten Flughafen, von mehr als 45 Minuten zum nächsten IC-Bahnhof und von über 45 Minuten zum nächsten Oberzentrum definiert. Betrug die Pkw-Fahrzeit zum nächsten Oberzentrum sogar mehr als 60 Minuten, erhielt dieses Defizit eine deutlich stärkere Gewichtung, da die Oberzentren aus Sicht der Raumordnung die herausragenden Fahrtziele darstellen.

Analoge Defizite wurden auch im *Schienenpersonenverkehr* ermittelt. Hierbei wurden die Fahrzeiten zu Flughäfen, Oberzentren und IC-Bahnhöfen berücksichtigt. Grundlage waren in diesem Fall Reisezeiten, die auf der Basis von Fahrplan- und Netzdaten ermittelt wurden. Als defizitär galten Reisezeiten von mehr als 90 Minuten zum nächsten Flughafen, von über 60 Minuten zum nächsten IC-Bahnhof und von mehr als 60 Minuten zum nächsten Oberzentrum. Betrug die Reisezeit zum nächsten Oberzentrum mehr als 90 Minuten, wurde dieses Defizit erneut stärker gewichtet.

Die festgestellten Defizite wurden bei beiden Verkehrsträgern nach einem einheitlichen System quantifiziert, addiert und ebenfalls in Wertungspunkte umgerechnet. Zur Veranschaulichung stellt Abbildung 17 die kumulierten Erreichbarkeitsdefizite der deutschen Mittelbereiche für den Verkehrsträger Schiene dar.

Erreichbarkeitsindikatoren



Zusammenfassung der Erreichbarkeitsdefizite im Schienenpersonenverkehr

- kein relevantes Defizit
- geringes Defizit
- mittleres Defizit
- hohes Defizit

Datenbank: Erreichbarkeitsmodell des BBSR;
 BVU Wirtschaft + Verkehr GmbH
 Geometrische Grundlage: BKG, Mittelbereiche, 31.12.2012

Gewichtung der ermittelten Defizite:

| | |
|---|-----|
| Erreichbarkeit von Flughäfen | 0.5 |
| Erreichbarkeit von IC-, ICE- und EC-Bahnhöfen | 0.5 |
| Erreichbarkeit von Oberzentren – 60 Minuten | 0.5 |
| Erreichbarkeit von Oberzentren – 90 Minuten | 2.0 |

Abbildung 17: Räumliche Ausprägungen von Erreichbarkeitsdefiziten im Schienenpersonenverkehr

Räumliche Entwicklungstrends

Sowohl die auf der Ebene der Mittelbereiche bewerteten Erreichbarkeitsdefizite als auch die an- und verbindungsbezogenen Defizite wurden mit prognostizierten räumlichen Entwicklungstrends gewichtet. Hierzu wurden die demografischen Entwicklungen vor Ort abgeschätzt, um die künftige Relevanz raumordnungspolitischer Maßnahmen besser einschätzen zu können. Als Gewichtungskriterien wurde das regionale Bevölkerungspotenzial auf der Grundlage der Bevölkerungsprognose für das Jahr 2030 verwendet.

Projektspezifische Bewertungen

Für die Bewertung der Raumwirksamkeit einzelner Projekte wurden nach einer Vorselektion deren Wirkungen auf die vorhandenen Defizite analysiert. Anschließend wurden alle errechneten Wertungspunkte eines Aus- oder Neubauvorhabens aufsummiert.

Ein Projekt konnte auf mehreren Relationen Verbesserungen der An- und Verbindungsqualität erzeugen und zudem noch Auswirkungen auf verschiedene Erreichbarkeitsdefizite haben. Dies führte zu einer differenzierten Punktbewertung, deren Werteskala nach oben offen war. Sie stellte die Grundlage für eine kategorisierte Bewertung der raumordnerischen Gesamtbedeutung des Projektes dar. Den Vorhaben wurde letztlich eine hohe, mittlere, geringe oder keine Raumwirksamkeit zugeschrieben.

Weitere Details zum Bewertungssystem und zahlreiche Grafiken enthält der Methodenbericht zum BVWP 2030.

12.4 | Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Bei der Bewertung von Straßenbauprojekten, die Bundesstraßen der Verbindungsstufe II oder darunter gemäß der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung betreffen, wurden beim BVWP 2030 auch die städtebaulichen Auswirkungen der Vorhaben betrachtet. Hierbei wurden für jedes Projekt drei Arten von Effekten untersucht.

Als „**Straßenraumeffekte**“ wurden dabei die Auswirkungen eines Projekts beschrieben, die bei Veränderungen der Verkehrsstärke die Hauptwirkung im Straßenraum – hauptsächlich entlang der Ortsdurchfahrten – entfalten und die Möglichkeit einer Umgestaltung dieses Raumes eröffnen. So entstehen im Zusammenhang mit den Verkehrsverlagerungen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden. Nur bei Straßen, die im innerörtlichen Bereich liegen und die eine unmittelbar erschließende Funktion haben, können solche Effekte auftreten.

Unter dem Begriff der „**Flächen- und Erschließungseffekte**“ wurden jene Folgen der Projekte untersucht, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

Als „**Sanierungs- und Erneuerungseffekte**“ wurden mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen beschrieben, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines BVWP-Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

Bei allen drei Effektkategorien wurde je Projekt eine Vielzahl kleinteiliger Streckenabschnitte untersucht, auf denen sich Verkehrsverlagerungen durch das erwogene Vorhaben einstellen würden. Für jeden einzelnen dieser Streckenabschnitte wurden zunächst städtebauliche Kenngrößen ermittelt. Insbesondere wurden sogenannte „Aktivierbarkeiten“ und „Wirkungspotenziale“ bestimmt. Aus der Vielzahl von Motiven, auf deren Basis lokale Akteure über städtebaulich relevante Investitionsmaßnahmen entscheiden, wird mit der Aktivierbarkeit ein Wahrscheinlichkeitsanteil abgeschätzt, den die konkrete Verkehrsveränderung zu dieser Entscheidung beiträgt. Das Wirkungspotenzial spiegelt dagegen das Ausmaß der städtebaulichen Möglichkeiten wider.

Das Produkt beider Kenngrößen wird im Verfahren „aktivierbares Wirkungspotenzial“ genannt.

Das beschriebene Verfahren unterscheidet sich in den drei Effektkategorien nur in Details. Nach Berechnung aller effektrelevanten Streckenabschnitte wurden die Längen derjenigen Abschnitte, auf denen ihr aktivierbares Wirkungspotenzial eine festgelegte Höhe überschritt, ins Verhältnis zur Gesamtlänge aller Streckenabschnitte eines Projekts gesetzt, die überhaupt effektrelevant waren. Jene Streckenabschnitte, deren aktivierbare Wirkungspotenziale die festgelegte Höhe überschritten, wurden dabei als Orte, an denen sich entweder intensive Entwicklungsmöglichkeiten entfalten können oder an denen die Gefahr von Strukturverlusten droht, identifiziert. Im Ergebnis stellten sich für jedes Projekt und jede Effektkategorie ein städtebaulicher „Wirksamkeitsgrad“ für die positiven Auswirkungen des Vorhabens – sowie ein „Beeinträchtigungsgrad“ ein – für dessen negative Folgen.

Die Wirksamkeitsgrade und Beeinträchtigungsgrade der Sanierungs- und Erneuerungseffekte sowie diejenigen der Flächen- und Erschließungseffekte eines Projekts wurden daraufhin mit einem speziellen Mittelungsverfahren (Hölder-Mittel) zu einem „sekundären Wirksamkeitsgrad“ bzw. zu einem „sekundären Beeinträchtigungsgrad“ zusammengefasst. Anschließend wurden die beiden zusammenfassenden Effizienzmaße jeweils in fünf aneinander grenzende Intervalle eingruppiert, die in Tabelle 24 mit „0“ bis „4“ beziffert sind. Die beiden Effizienzmaße der als primär angesehenen Straßenraumeffekte wurden auf die gleiche Weise in Intervalle eingruppiert.

Die Gesamteinschätzung eines Vorhabens aus städtebaulicher Sicht erfolgte letztlich durch die Gegenüberstellung der ermittelten Intervallklassen: So lässt sich über die 5×5-Bewertungsmatrix in Tabelle 24 sowohl für die sekundären Effizienzmaße als auch für die primären Effizienzmaße eine Bewertungszahl ablesen. Das Maximum der beiden sich so ergebenden Zahlen, denen die in Tabelle 24 dargestellten Rangadjektive zugeordnet sind, wurde dem erwogenen Vorhaben schließlich als städtebauliche Bedeutung zugeordnet.

| | | zusammenfassende Beeinträchtigung | | | | |
|------------------------------|---|-----------------------------------|-----|-----|-----|-----|
| | | Intervallklasse | 0 | 1 | 2 | |
| zusammenfassende Wirksamkeit | 0 | 0/U | 0/U | 0/U | 0/U | 0/U |
| | 1 | 1/G | 0/U | 0/U | 0/U | 0/U |
| | 2 | 2/M | 1/G | 1/G | 0/U | 0/U |
| | 3 | 3/H | 2/M | 2/M | 1/G | 1/G |
| | 4 | 3/H | 3/H | 2/M | 2/M | 2/M |

städtebauliche Bedeutung: H – hoch; M – mittel; G – gering; U – unbedeutend

Tabelle 24: Bewertungsmatrix für die städtebauliche Bedeutung von Straßenbauvorhaben

12.5 | Weitere Analysen

12.5.1 | Intermodale und Intramodale Interdependenzen

Verkehrsinfrastrukturprojekte beeinflussen die Abläufe des Verkehrs. Je nach Bauumfang und räumlicher Lage von Baumaßnahmen verändern sich hierdurch in aller Regel nicht nur die Streckenbelastungen auf den direkt betroffenen Streckenabschnitten, sondern auch in Teilen des übrigen Verkehrswegenetzes. Die räumliche Ausdehnung des Wirkungsbereiches eines Projekts kann abgeschätzt werden, indem ein Vergleich angestellt wird zwischen den Streckenbelastungen in einem Netz, in dem ein bestimmtes Projekt enthalten ist, und einem Netz, in dem dieses Projekt nicht enthalten ist.

Über die beschriebenen Wirkungen eines Vorhabens auf das vorhandene Verkehrsnetz hinaus bestehen mitunter Wechselwirkungen zwischen mehreren zu bewertenden Vorhaben. Überschneiden sich die Wirkungsbereiche zweier oder mehrerer Projekte signifikant, so ergibt sich bei Betrachtung des Projektbündels gegenüber der Einzelprojektbewertung eine Verstärkung oder Abschwächung der Nutzenwirkungen. Diese Interdependenzen zwischen zu bewertenden Vorhaben können sowohl innerhalb eines Verkehrsträgers (Intramodale Interdependenzen) als auch verkehrsträgerübergreifend (Intermodale Interdependenzen) entstehen. Auf die Relevanz und Berücksichtigung dieser Interdependenzen im BVWP 2030 wird im Folgenden eingegangen.

Intramodale Interdependenzen

Um mögliche intramodale Interdependenzen bei der **Straße** identifizieren zu können, wurden alle Projekte, für die auf Basis der einzelnen Nutzen-Kosten-Analysen ein Bedarf festgestellt wurde, in einem Zielnetz. Für dieses Zielnetz wurden die Verkehrsbelastungen ermittelt. Anschließend wurden diese Verkehrsbelastungen aus der Zielnetzrechnung mit den Verkehrsbelastungen aus den Einzelprojektbewertungen verglichen. Aus dem Vergleich der beiden Verkehrsbelastungen, gemessen in Kz-Fahrleistungen, ergeben sich je Projekt Relationen, die auf gegebenenfalls vorliegende Interdependenzen hinweisen. Diese sind relevant, da erfahrungsgemäß zwischen der Höhe der Kz-Fahrleistungen und den Nutzenwirkungen der Vorhaben ein enger Zusammenhang besteht.

Auf den von Interdependenzen betroffenen Relationen ergibt sich als Summe über alle Projekte eine im Mittel um etwa 3 % geringere Kz-Fahrleistung im Zielnetz als in der Summe der für alle Einzelprojekte ermittelten Kz-Fahrleistungen. Auf der Grundlage der projektspezifischen Abweichungen wurde überprüft, in welchem Umfang die Konkurrenz zwischen Projekten nennenswerte Veränderungen beim Projektnutzen der einzelnen Nutzen-

Kosten-Analysen mit sich gebracht hat. Diese Überprüfung hat ergeben, dass signifikante Veränderungen des NKV nicht festzustellen sind, die vorgesehene Bedarfs-einstufung somit nicht verändert werden muss.

Auch beim Verkehrsträger **Schiene** sind zunächst alle Projektbewertungen einzeln durchgeführt worden, ohne mögliche intramodale Interdependenzen zwischen den zu untersuchenden Vorhaben zu berücksichtigen. In den sich anschließenden Zielnetzrechnungen wurden die Vorhaben durch die Gutachter daraufhin überprüft, ob ggf. Konkurrenzbeziehungen zwischen Projekten bestehen. Dabei hat sich gezeigt, dass es bei einigen Vorhaben zu Überschneidungen zwischen den von den betreffenden Maßnahmen begünstigten Nachfragesegmenten kommt. Dies ist beispielsweise bei den beiden Vorhaben NBS Gelnhausen – Mottgers (Projekt-Nr. 2-002-V02) und ABS/NBS Gelnhausen – Kalbach / Aschaffenburg – Nantenbach (Projekt-Nr. 2-007-V01) der Fall. Da eine Umsetzung beider Vorhaben insgesamt unwirtschaftlich wäre, wird hier die Alternativentscheidung in der weiteren Planung durch den Vorhabenträger erfolgen. Für weitere aus gutachterlicher Sicht vorliegende intramodale Interdependenzen werden im Nachgang des BVWP detaillierte Prüfungen vorgenommen, inwieweit diese relevant für die genauen Projektdefinitionen sind.

Bei der **Wasserstraße** wurde ebenfalls im Zuge der Projektbewertungen geprüft, inwieweit intramodale Interdependenzen der Einzelprojekte entscheidungsrelevant sein könnten. Aus gutachterlicher Sicht haben sich bei den bewerteten Wasserstraßenprojekten keine entscheidungsrelevanten Interdependenzen ergeben. Dies steht in logischem Zusammenhang mit der Grobmaschigkeit des Wasserstraßennetzes, durch welche die Möglichkeit einer alternativen Routenwahl in der Regel begrenzt ist.

Intermodale Interdependenzen

Für die Prüfung möglicher intermodaler Interdependenzen zwischen Vorhaben des BVWP 2030 fand ein Abgleich der projektbedingten Verlagerungswirkungen zwischen den Verkehrsträgern statt. Dabei waren nur solche Interdependenzen von Bedeutung, welche den Wirtschaftlichkeitsnachweis einzelner Projekte in Frage stellen.

Beim Verkehrsträger **Straße** wurden zur Quantifizierung der potenziellen Verlagerungen in der Nutzen-Kosten-Analyse vom Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) entsprechende Verlagerungsrechnungen durchgeführt. Die Ergebnisse der projektbezogenen Rechnungen ergeben in der Summe der rd. 390 relevanten Projekte ca. 100 Mio. verlagerte Personenkilometer pro Jahr. Vor dem Hintergrund der gesamten Verkehrsleistung des MIV in Deutschland von rd. 9.000 Mio. Personenkilometern pro Jahr sind die berechneten Verlagerungen als eher unbedeutend einzustufen.

Zusätzlich wurden die potenziellen Verlagerungen vom MIV zum Schienenpersonenverkehr (SPV) berechnet und die verlagerten Fahrtenströme für die Überprüfung der Auswirkungen auf die NKA der Straßenprojekte genutzt. Es handelt sich hierbei um rd. 1 Mrd. Personen-km pro Jahr, die von der Straße auf die Schiene verlagert würden. Die Ergebnisse einer Umlegung der infolge von Schienenprojekten vom MIV zum SPV wechselnden Fahrtenströme auf das Straßennetz zeigen, dass der verlagerte Verkehr nur marginalen Reduktionen bei den Verkehrsbelastungen bzw. den Nutzen-Kosten-Verhältnissen der Straßenprojekte bewirken. Die maximal zu verzeichnende Reduktion bei den Verkehrsbelastungen der einzelnen Straßenprojekte liegt unter 2 % der ansonsten zu erwartenden Werte. Eine signifikante Beeinflussung der Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analysen erfolgt somit durch den verlagerten Verkehr nicht. Entsprechend sind keine Interdependenzen zu erwarten, welche die Wirtschaftlichkeit der Projekte beeinflussen.

Zur Prüfung intermodaler Wirkungen im **Schienepersonenverkehr** wurden die im Zielnetz des Verkehrsträgers Straße von der Schiene auf die Straße verlagerten Nachfragemengen durch den Fachgutachter Straße an den Fachgutachter Schiene übergeben. Auf dieser Basis wurden mögliche Auswirkungen auf die Schienenprojektbewertungen geprüft. Danach reduziert sich die Nachfrage auf der Schiene durch die im BVWP untersuchten Straßenprojekte um 2.710 Personenfahrten je Werktag, die sich auf rd. 25.100 Relationen verteilen. Hochgerechnet auf ein Jahr verringert sich damit die Nachfrage um 963.000 Schienenpersonenfahrten; dies entspricht etwa 0,04 % der insgesamt für die Schiene prognostizierten Nachfragemenge. Bezogen auf die Verkehrsleistung ergibt sich ein Rückgang um rd. 97,7 Mio. Personenkilometer, was einem Rückgang um 0,1 % entspricht. In der Summe sind damit relevante verkehrsträgerübergreifende Wirkungen von der Straße auf die Schiene nicht feststellbar.

Darüber hinaus wurde der Einfluss durch Straßenvorhaben im BVWP auf einzelne Schienenvorhaben genauer geprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass die aus den Straßenvorhaben resultierenden Nachfragerückgänge bei der Schiene nur in wenigen Fällen eine Größenordnung von 1 % übersteigen. Die Abschätzung der Nutzenminderung für das am stärksten von solchen Nachfragerückgängen betroffene Schienenprojekt (ABS/NBS Hamburg/Bremerhaven – Hannover) hat ergeben, dass sich der Gesamtnutzen, und damit auch das NKV, unter den ungünstigsten Annahmen um maximal 2 % vermindert. Aus der Sicht des Personenverkehrs sind somit keine maßgeblichen Veränderungen der vorliegenden Bewertungsergebnisse aus einer verkehrsträgerübergreifenden Bewertung der Schienenprojekte im BVWP 2030 zu erwarten.

Die Nutzen im **Schiengüterverkehr (SGV)** aus projektbedingten Verlagerungen von anderen Verkehrsträgern entstehen auf Basis von Tonnenkilometern zu etwa 98 % aus Verlagerungen von der Straße. Der Anteil der Verlagerungen zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße konzentriert sich hingegen auf nur wenige Vorhaben und ist im Gesamtdurchschnitt mit 2 % sehr niedrig. Bewertungsrelevante intermodale Interdependenzen zwischen Schiene und Wasserstraße können deshalb ausgeschlossen werden. Bei den Verlagerungsentscheidungen von der Straße auf die Schiene dominieren mit über 85 % kapazitätsbedingte Verlagerungen, die sich aus der Verbesserung der Engpasssituation ergeben. Hierbei handelt es sich um Verkehr, der nur deswegen per Lkw gefahren wird, da die Nachfrage auf der Schiene nicht abgewickelt werden kann. Durch die Kapazitätssteigerung aufgrund der Schienenprojekte kann diese Nachfrage vom Lkw auf die Bahn wechseln. Dieses Verkehrsaufkommen würde auch bei einer gleichzeitigen Verbesserung des Straßennetzes überwiegend per Schiene transportiert werden. Eine wesentliche Veränderung der Bewertungsergebnisse im Schienengüterverkehr durch die Berücksichtigung intermodaler Netzeffekte ist daher nicht zu erwarten.

Bei den Vorhaben der **Wasserstraße** liegen nahezu keine intermodalen Interdependenzen mit Straßen- oder Schienenprojekten vor. Ein geringfügiger Einfluss auf das Bewertungsergebnis ist nur bei einem Binnenwasserstraßenprojekt zu beobachten. Hierbei handelt es sich um den Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing-Vilshofen (Projekt W31). Hierdurch sind Verlagerungsmengen im Umfang von 338.000 Tonnen auf das Binnenschiff zu erwarten. Da der Nutzen aus der Verkehrsverlagerung lediglich 3 % des Projektnutzens ausmacht, ist das Bewertungsergebnis jedoch von intermodalen Interdependenzen unabhängig.

12.5.2 | Sensitivitäten

Die Bedarfsfeststellung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung unterliegt wie jede Langfristplanung gewissen Unsicherheiten. Dabei gibt es eine Vielzahl von Einflussvariablen. Im BVWP 2030 wurden entsprechende Untersuchungen auf diejenigen Einflussvariablen konzentriert, bei denen die größten Unsicherheiten bzw. der höchste Einfluss auf die Bewertungsergebnisse erwartet werden konnte.

Demografie

Als Beispiel für einen Risikofaktor hinsichtlich der Stabilität von Projektbewertungsergebnissen wird häufig die demografische Entwicklung genannt. In einigen Regionen sind insbesondere nach 2030 weitergehende demografische Strukturveränderungen zu erwarten, die ggf. Auswirkungen auf den Bedarf an Verkehrsinfrastruktur haben

könnten. Um die Stabilität der NKA-Ergebnisse zu prüfen, erfolgte eine Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2050. Für diesen Zweck wurde eine spezielle Verkehrsverflechtungsmatrix 2050 erarbeitet, der die Raumordnungsprognose 2050 des BBSR zugrunde gelegt wurde. Die Veränderung der Verkehrsnachfrage von 2030 bis 2050 erfolgte ausschließlich für den Personenverkehr, der Güterverkehr wurde als von 2030 bis 2050 konstant unterstellt. In der Raumordnungsprognose 2050 wird für Deutschland von 2030 bis 2050 ein Rückgang der Bevölkerung um rd. 6 % (alte Länder: - 4 %, neue Länder: - 17 %) angegeben, wobei die regionalen Voraussagen erheblich um diesen Mittelwert schwanken.

Bei der Beurteilung der Notwendigkeit von Sensitivitätsbetrachtungen bezogen auf die bis 2050 prognostizierten Bevölkerungsrückgänge wird aus gutachterlicher Sicht davon ausgegangen, dass diese keine bewertungsrelevanten Auswirkungen auf die Nutzen aus dem Bereich Güterverkehr haben. Der bevölkerungsbedingte Rückgang des Konsums und der hierauf bezogenen Produktion bei den betreffenden Gütergruppen dürfte durch den Zuwachs der Transportleistungen (Tonnen-km/Jahr) aufgrund der weiteren Entwicklung der Arbeitsteiligkeit der Wirtschaft und der Produktivitätserhöhung mehr als kompensiert werden.

Für die Nutzen-Kosten-Analysen der angemeldeten Projekte bei der **Straße** wurde die Verkehrsnachfrage im Prognosezieljahr 2030 herangezogen. Die wesentlichste Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 ist die Strukturdatenprognose 2030, die im Rahmen der Raumordnungsprognose des BBSR erstellt worden ist. Zur Quantifizierung der mit der Matrix 2050 verbundenen Veränderungen bei den Verkehrsbelastungen von 2030 bis 2050 wurde die Matrix auf das definierte Zielnetz umgelegt. Aus den Ergebnissen der Netzberechnung wurden Fahrleistungsreduktionen sowohl für das Gesamtnetz als auch für jedes bewertete Projekt abgeleitet. Die Reduktionen entsprechen erwartungsgemäß den Veränderungen bei der Bevölkerungsprognose.

Für ganz Deutschland ist für den untersuchten Fall mit einer Reduktion der Pkw-Fahrleistung von 2030 bis 2050 um ca. 10 % zu rechnen, wobei die „Verluste“ bei den Verkehrsbelastungen auf den Bundesstraßen (- 11 %) größer sind als auf den Autobahnen (- 7 %). In erster Näherung sind somit die Nutzenbeiträge des Personenverkehrs im Jahr 2050 rd. 10 % niedriger als im Jahr 2030. Dabei gilt es zu beachten, dass demografiebedingte verringerte Nutzenbeiträge sich nur auf einen Teil der Nutzungsdauer der Infrastrukturprojekte beziehen und erst ab 2050 ihre volle Wirkung entfalten. Auf die gesamte Nutzungsdauer des Projektes betrachtet, liegen somit mögliche Nutzenminderungen im Mittel deutlich unter 10 %. Dies gilt umso mehr, als Nutzenwirkungen in späteren Jahren des Pro-

jektlebenszyklus aufgrund der erforderlichen Diskontierung bei der Bewertung weniger ins Gewicht fallen als Nutzen in früheren Jahren. Einzelprojektbezogene Sensitivitätsbetrachtungen im Bereich der Demografie werden deshalb beim Verkehrsträger Straße als nicht notwendig erachtet.

Beim Verkehrsträger **Schiene** ist im Durchschnitt aller Projekte der überwiegende Teil des gesamtwirtschaftlichen Nutzens auf die Bereiche Güterverkehr und Personenfernverkehr zurückzuführen. Wie bereits begründet wurde, besteht im Bereich Güterverkehr keine Bewertungsrelevanz hinsichtlich der bis 2050 prognostizierten Bevölkerungsrückgänge. Dies trifft auch für den SPFV zu. Dies ist insbesondere dadurch bedingt, dass die Nachfrage im SPFV zu großen Teilen durch die Verkehrsbeziehungen zwischen Agglomerationsräumen bestimmt ist. In der Summe über alle Kreistypen in dieser Kategorie liegt der Bevölkerungsrückgang 2050 gegenüber 2030 nur bei knapp 3 %. Geht man von einem weiteren BIP-Wachstum in den Jahren nach 2030 aus, dürfte der hier von ausgehende Zuwachs der Verkehrsleistungen im SPFV den je nach Quelle/Zielrelation zu erwartenden bevölkerungsbedingten Nachfragerückgang mehr als kompensieren.

Im Einzelfall sind bewertungsrelevante gesamtwirtschaftliche Nutzenwirkungen auch aus dem Bereich Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu erwarten, z. B. bei Knotenprojekten oder Ausbaumaßnahmen, die der Entmischung von SPFV, SPNV und SGV dienen. Sensitivitätsbetrachtungen bei Infrastrukturmaßnahmen für den Verkehrsträger Schiene können dann erforderlich werden, wenn diese sich in Teilräumen mit einem hohen Bevölkerungsrückgang befinden und gleichzeitig einen weit überdurchschnittlichen Nutzenanteil im SPNV aufweisen. Beim Verkehrsträger Schiene sind in Phase 1 der BVWP-Bewertungen keine Sensitivitätsbetrachtungen erforderlich, da von den dort zu untersuchenden Infrastrukturmaßnahmen nur bei der ABS München – Mühldorf – Freilassing und bei der ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau bewertungsrelevante Nahverkehrsnutzen zu erwarten sind. In den betreffenden Verkehrsräumen werden von der BBSR nur unterdurchschnittliche Bevölkerungsrückgänge zwischen 2030 und 2050 prognostiziert. Wie beim Verkehrsträger Straße gilt auch für die Schiene, dass demografiebedingte verringerte Nutzenbeiträge sich ohnehin nur auf einen Teil Nutzungsdauer der Infrastrukturprojekte beziehen und erst ab 2050 ihre volle Wirkung entfalten.

Beim Verkehrsträger **Wasserstraße** entstehen die Nutzen ausschließlich im Bereich des Güterverkehrs, sodass Sensitivitätsbetrachtungen im Bereich der Demografie nicht notwendig sind.

Zeitgewinne

Der volkswirtschaftliche Nutzen durch projektbedingte Zeitgewinne für die Verkehrsteilnehmer hat einen großen Einfluss auf die Bewertungsergebnisse. Kontrovers diskutiert wird in diesem Zusammenhang insbesondere die Wertschätzung der Verkehrsteilnehmer im Privatverkehr für sogenannte „kleine“ Zeitgewinne (z. B. weniger als 1 – 2 min. je Nutzer). Beispielsweise wird argumentiert, dass „kleine“ Zeitgewinne unterhalb einer Fühlbarkeitsgrenze nicht wahrgenommen würden und aus diesem Grund auch keinen Wert hätten. Diese Frage wurde in einem Forschungsprojekt zur Wertschätzung von Zeitgewinnen im Personenverkehr explizit geprüft. Danach ergibt sich die gutachterliche Empfehlung, keine Sonderbehandlung „kleiner“ Zeitgewinne vorzunehmen. Ein internationaler Vergleich zeigte zudem, dass sich dies mit dem Vorgehen in den meisten Staaten bei der Anwendung von Nutzen-Kosten-Analysen im Bereich von Verkehrsinfrastrukturprojekten deckt.

In wissenschaftlichen Untersuchungen werden dafür unterschiedliche Argumente angeführt. Eine wichtige Begründung ist, dass neue Infrastrukturprojekte als Teil eines Ganzen gesehen werden müssen. Zwar erlaubt die Verbesserung einer Teilstrecke teilweise nur einen kleinen Zeitgewinn, mehrere Verbesserungen können zusammen jedoch auch zu einem großen Zusatznutzen führen. Es wäre nicht logisch, kleine Differenzen, die in Teilschritten auftreten, niedriger zu bewerten als die Summe kleiner Differenzen im Gesamtmodell. Eine Nichtbewertung würde somit zu inkonsistenten Ergebnissen führen.

Ein weiteres zentrales Argument liegt darin, dass Schwellenwerte für die Nichtberücksichtigung kleiner Einzelreisezeitdifferenzen wissenschaftlich nicht begründbar sind. Die Wahl eines Grenzwertes für die Abminderung des Zeitwertes erscheint willkürlich. Wenn z. B. eine Person einen gewissen Anteil ihres Zeitbudgets, zum Beispiel drei Minuten, bisher nicht nutzt, könnte sie nach einer Verbesserung, wie dem Neubau einer Straße, einen Zeitgewinn von über fünf Minuten generiert haben. Im Grenzbereich der Schwellenwerte sind somit Verzerrungen der Bewertungsergebnisse zu erwarten. Zudem ist davon auszugehen, dass Personen ihre Aktivitätenmuster über die Zeit anpassen und „kleine“ Zeitgewinne zumindest längerfristig nutzen werden.

Für das Bewertungsverfahren des BVWP wurde in der Gesamtschau sämtlicher im Forschungsprojekt genannter Argumente der gutachterlichen Empfehlung gefolgt, alle ermittelten projektbedingten Zeitveränderungen zu berücksichtigen. Unabhängig davon werden – im Sinne der Transparenz – im Projektinformationssystem für die Einzelprojekte jeweils die Nutzenanteile ausgewiesen, die durch Zeitgewinne im niedrigen Minutenbereich entstehen. Bei der Straße sind dies die Nutzen durch Zeitge-

winne im privaten Personenverkehr von weniger als einer Minute, bei der Schiene von weniger als zwei Minuten. Bei der Schiene wird ein höherer Wert gewählt, da dort in der Regel nur Großprojekte mit höheren Zeiteffekten pro Nutzer entstehen.

Wirtschaftswachstum

Ebenfalls geprüft wurde, inwieweit Unsicherheiten hinsichtlich des prognostizierten Wirtschaftswachstums bis 2030 relevant für die Stabilität der Bewertungsergebnisse sein könnten. Dazu wurde auf die Szenarienrechnungen zurückgegriffen, die im Rahmen der Verkehrsprognose 2030 durchgeführt wurden. Im Kernszenario, das den Projektbewertungen zugrunde liegt, ist ein jährliches Wachstum des Bruttoinlandsproduktes in Höhe von 1,14 % unterstellt. In zwei Alternativszenarien wird der Einfluss auf Verkehrsleistung und aufkommen untersucht, wenn das unterstellte jährliche Wachstum des Bruttoinlandsproduktes in Deutschland um rd. 0,3 Prozentpunkte höher bzw. niedriger wäre als im Kernszenario der Verkehrsprognose. Danach ist im Personenverkehr die Verkehrsleistung des motorisierten Verkehrs im höheren Szenario um ca. 4,8 % größer und im niedrigeren Szenario um ca. 4,5 % geringer. Im Güterverkehr liegt die prognostizierte Verkehrsleistung im Jahr 2030 im höheren Szenario 3,6 % über dem Kernszenario bzw. im niedrigeren Szenario 3,7 % unter dem Kernszenario. Die Abweichungen zum Kernszenario sind damit sehr moderat, sodass die Bewertungsergebnisse eine hohe Stabilität aufweisen.

12.5.3 | Alternativenprüfung

Das Ziel der Alternativenprüfungen im Rahmen der BVWP-Aufstellung besteht darin, bereits in einem möglichst frühen Planungsstadium Alternativen zu untersuchen und die gewonnenen Erkenntnisse in den Entwicklungsprozess der Verkehrsinfrastruktur einfließen zu lassen. Gegenstand der Alternativenprüfungen ist es, zu beurteilen, ob Planalternativen bestehen, die beispielsweise mit geringeren Umweltauswirkungen oder Investitionskosten verbunden sind.

Geprüft wurden nur vernünftige Optionen, die mit zumutbarem Aufwand zu ermitteln waren und als Alternativen zum eigentlichen Planentwurf ernsthaft in Betracht kamen. Nicht relevante Alternativen, die sich z. B. nur mit unverhältnismäßigem Aufwand verwirklichen ließen, wurden bereits frühzeitig nach einer überschlägigen Prüfung ausgeschlossen.

Die Alternativenprüfung zum BVWP 2030 fand auf zwei Ebenen statt: zum einen auf der Projektebene unter Berücksichtigung von Teilnetzen und Korridoren, zum anderen auf der Gesamtplanebene. Die **Alternativenprüfung auf der Gesamtplanebene** bildet die Grundlage für die strategische Entscheidung der Finanzmittelauf-

teilung auf die drei Verkehrsträger. Sie ist in Abschnitt 7.1 erläutert.

Auf **Projektebene** werden grundsätzlich alternative Projekttypen geprüft. Bei der Straße gelten solche Projekte als Alternativen, die zwar das gleiche Ziel haben, z. B. Beseitigung eines Engpasses auf einer Autobahn, dieses aber auf unterschiedlichen Wegen erreichen wollen: durch die Erweiterung der Autobahn um zusätzliche Fahrstreifen oder den Ausbau des nachgeordneten Bundesstraßennetzes, z. B. durch eine durchgehende, ortsdurchfahrtsfreie Führung einer Bundesstraße. Bei Schienenprojekten wird in der Regel eine Entscheidung für einen Aus- oder Neubau mit Anzahl der Gleise, dem Ausbau für eine bestimmte Geschwindigkeit oder mit Elektrifizierung getroffen. Bei Wasserstraßen handelt es sich regelmäßig um den Ausbau eines vorhandenen Verkehrsweges für größere Fahrzeugabmessungen und/oder für Fahrzeuge mit größeren Abladetiefen sowie in Einzelfällen um eine Kapazitätserweiterung durch zusätzliche Abstiegsbauwerke. Der Ausbau kann sich dabei sowohl auf einen Streckenabschnitt (Kanal, Fluss, Fahrrinne im Küstengewässer) als auch auf punktuelle Verkehrsbauwerke (Schleusen, Schiffshebwerke, Brücken) beziehen. Ein Neubau von Wasserstraßen, d. h. neuen Kanälen, findet praktisch nicht statt und beschränkt sich allenfalls auf sehr kurze Zuleitungsstrecken, sodass eine Betrachtung alternativer Linienführungen für die Wasserstraße nicht relevant ist. Soweit für einzelne Wasserstraßenprojekte unterschiedliche Ausführungsvarianten infrage kommen, wurden diese im Rahmen der Bewertung geprüft und die gewählte Alternative dargestellt.

Bei **Straßenprojekten** erfolgte eine erste Alternativenprüfung vor der Projektanmeldung durch die Länder. Dabei ging es um den Vergleich einzelner Projektalternativen zur Ermittlung derjenigen Alternative, die letztlich als Einzelprojekt in die Projektbewertung aufgenommen wird. Aufgrund der Vielzahl von Projekten und den Planungskompetenzen der Länder wurden diese verpflichtet, vor der Anmeldung von Straßenprojekten „alternative Lösungsmöglichkeiten“ zu prüfen und der Anmeldung die Ergebnisse der Alternativenuntersuchung zugrunde zu legen. Insbesondere bei Umweltkonflikten war darzustellen, ob Alternativplanungen, insbesondere der Ausbau bestehender Strecken statt eines Neubaus, erwogen worden sind, und warum eine solche Lösung ggf. nicht angemeldet wurde. Soweit es sinnvoll war, sollte auch auf Verkehrsträgeralternativen eingegangen werden. In einzelnen Fällen wurden von den Ländern auch alternative Projekte zur Bewertung angemeldet. Informationen zur Prüfung von Alternativen sind in den Projektdossiers dargestellt.

Nicht Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung sind Projektvarianten. Varianten sind insgesamt oder teilweise voneinander abweichende Trassenführungen desselben Projektes, z. B. einer Ortsumgehung, die im Wesentlichen dasselbe Ziel haben (hier: Entlastung der Ortsdurchfahrt, Hebung der Verkehrssicherheit etc.) und demselben Verkehr dienen. Variantenentscheidungen werden in nachgelagerten Planungsverfahren entschieden. Teilweise wurden jedoch – wenn die Planungen sich noch in einem frühen Planungsstadium befinden und noch keine Vorzugsvariante vorliegt – denkbare weitere Varianten von den Ländern zur Bewertung angemeldet, um eine Entscheidungshilfe für das weitere Verfahren zu erhalten.

Bei der **Schiene** haben die Länder, die Deutsche Bahn AG und die Öffentlichkeit Projektvorschläge eingereicht. Dabei kam es vor, dass verschiedene Vorschläge zur Lösung des gleichen verkehrlichen Problems beitrugen. Im Zuge der Prüfung der angemeldeten Projekte erfolgte in diesen Fällen eine Alternativenprüfung hinsichtlich der Projektvorauswahl. Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung Schiene wurden gute Erfahrungen mit der Untersuchung von Teilnetzen bzw. Korridoren gemacht, auf die auch beim BVWP 2030 zurückgegriffen wurde. Dabei wurde analysiert, wie alternative Projektbündel zur Lösung verkehrlicher Problemstellungen in Korridoren beitragen können. Dazu wurden beispielsweise im Bereich des Seehafenhinterlands im Raum Hamburg-Bremen-Hannover unterschiedliche Projekte bzw. Projektbündel untersucht. Die Ergebnisse daraus sind in den BVWP 2030 eingeflossen.

Projektalternativen in Korridoren wurden auch im Vorfeld des BVWP 2030 untersucht. Da in der Bedarfsplanüberprüfung zur Schiene zur Auflösung der im Korridor Rhein/Ruhr – Rhein/Main – Rhein/Neckar bestehenden Kapazitätsengpässe noch keine befriedigenden Lösungen gefunden werden konnten, wurde eine entsprechende **Korridorstudie für den Mittelrhein** beauftragt. Darin wurden verschiedene Lösungsansätze zur Beseitigung der prognostizierten Engpässe im Schienennetz untersucht. Die Erkenntnisse aus dieser Studie sind ebenfalls in die Erarbeitung des BVWP 2030 eingeflossen.

Als eine weitere Form der Alternativenprüfung sind bei vielen Schienenprojekten „Projektoptimierungen“ vorgenommen worden. Untersucht wurden dabei unterschiedliche Dimensionierungen eines Projekts, beispielsweise in Form unterschiedlicher Ausbaustufen, insbesondere wenn aufgrund von Engpassanalysen ein abweichender Bedarf festgestellt wurde oder wenn sich der ursprüngliche Projektzuschnitt als unwirtschaftlich erwiesen hat.

12.5.4 | Engpassanalysen Straße

Im Rahmen des BVWP 2030 wurden Engpassanalysen für das Bundesfernstraßennetz nach den folgenden Verfahren erarbeitet:

- Abschnittsweise Ermittlung von Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV) nach HBS 2015 für alle zum BVWP 2015 angemeldeten Straßenprojekte
- Engpassanalyse für das Autobahnnetz im Zielnetz (EPA)

Bei der EPA wurde für jeden Streckenabschnitt und für jede Richtung des Autobahnnetzes die jährliche Anzahl der Stunden mit Überlastungssituationen im Zielnetz (Dringlichkeitsstufe VB inkl. VB-E) gemäß dem Entwurf des BVWP 2030 ermittelt.

Für die projektbezogene Engpassbeurteilung wurde auf die abschnittsweise Ermittlung der QSV nach HBS 2015 zurückgegriffen. Die Ermittlung der QSV erfolgte im Zusammenhang mit den projektspezifischen gesamtwirtschaftlichen Bewertungen für Ausbauprojekte auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen, also für jedes Projekt einzeln. Damit wurden projektbezogene Aussagen zum Abbau von Stausituationen für jedes zu bewertete Projekt bereitgestellt, unabhängig von der späteren Dringlichkeitseinstufung.

Die QSV werden gem. der HBS 2015 für die 50 stärksten belasteten Stunden des Jahres ermittelt. Eine Engpassbeseitigung bzw. signifikante Minderung eines Engpasses liegt in der Regel vor, wenn die Anzahl der von Stau betroffenen Streckenkilometer (Qualitätsstufe F) um 50 % oder mehr reduziert werden kann.

Anlagen:
Anlage 1 –
Projektlisten Straße

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Gef. 2. Str. Nr. | Str. Nr. | von | bis | Projekt | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeseitigung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|------|----------------------|------------------|----------|------------------------|-----|------------------------|----------|-------------------------|-------------------|------------------------|---------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|------------------------|
| | | | | | | | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | | | | | | | | |
| 23 | BW | | B 034 | | OU Wyhlen | | | 4,2 | 17,2 | 16,7 | 0,0 | 0,5 | FD | | | | | | zugesagter Neubeginn |
| 24 | BW | | B 292 | | OU Adelsheim | | | 4,0 | 13,3 | 13,3 | 0,0 | 0,0 | FD | | | | | | in Bau |
| 25 | BW | | B 294 | | OU Winden | | | 3,9 | 66,0 | 66,0 | 0,0 | 0,0 | FD | | | | | | zugesagter Neubeginn |
| 26 | BW | | B 311 | B 030 | Erbach | | Dellmensingen (B 30) | 6,3 | 31,1 | 31,1 | 0,0 | 0,0 | 1 | FD | | | | | zugesagter Neubeginn |
| 27 | BW | | B 311 | | OU Unlingen | | | 4,0 | 16,4 | 16,4 | 0,0 | 0,0 | 1 | FD | | | | | in Bau |
| 28 | BW | | B 312 | | OU Reutlingen | | (Scheibengipfeltunnel) | 3,1 | 27,3 | 27,3 | 0,0 | 0,0 | 1 | FD | | | | | in Bau |
| 29 | BW | | B 313 | | OU Grafenberg | | | 1,7 | 7,7 | 7,7 | 0,0 | 0,0 | 1 | FD | | | | | zugesagter Neubeginn |
| 30 | BW | | B 463 | | Westtangente Pforzheim | | (BA 1.02) | 1,0 | 50,2 | 50,2 | 0,0 | 0,0 | FD | | | | | | zugesagter Neubeginn |
| 31 | BW | | B 464 | | OU Holzgerlingen | | | 3,0 | 6,0 | 6,0 | 0,0 | 0,0 | FD | | | | | | Bauvorbereitung/in Bau |
| 32 | BW | | B 466 | | Süßen | | Donzdorf | 2,1 | 2,8 | 2,8 | 0,0 | 0,0 | FD | | | | | | in Bau – Donzdorf |
| | | | | | | | | | 3239,6 | 2138,8 | 1040,7 | 60,4 | | | | | | | |

Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte (FD/FD-E)

Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB) und Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|-------|-------|-------|------------------------|--|----------------------------|------|-------|-------|-------|-----|---|-------|------|-----|------|--|--|-----------------------|
| 33 | BW | A 005 | A 005 | | AK Heidelberg | | AK Waildorf | 16,5 | 280,1 | 230,6 | 49,5 | 0,0 | 1 | VE | VB-E | 5,0 | | | | ja |
| 34 | BW | A 006 | A 006 | | AK Mannheim | | AS Schwetzingen/Hockenheim | 11,5 | 190,0 | 142,7 | 47,3 | 0,0 | 0 | OP | VB-E | >10 | | | | ja |
| 35 | BW | A 006 | A 006 | A 081 | AK Weinsberg | | Lgr. BY/BW | 64,4 | 714,7 | 222,5 | 492,2 | 0,0 | 0 | | VB-E | 3,0 | | | | ja |
| 36 | BW | A 006 | A 006 | A 081 | AK Weinsberg | | AS Kupferzell | | | | | | | VP | | | | | | ja |
| 37 | BW | A 006 | A 006 | A 081 | AS Kupferzell | | Lgr. BY/BW | | | | | | | OP | | | | | | ja |
| 38 | BW | A 008 | A 008 | | AD Leonberg | | AK Stuttgart | 8,8 | 97,6 | 54,6 | 43,0 | 0,0 | 0 | OP | VB | >10 | | | | |
| 39 | BW | A 008 | A 008 | | AK Stuttgart | | AS Stuttgart-Degerloch | 8,6 | 61,5 | 42,1 | 19,4 | 0,0 | 0 | OP | VB-E | >10 | | | | tlw. TSF |
| 40 | BW | A 008 | A 008 | | AS Stuttgart-Degerloch | | AS Wendlingen | 14,1 | 128,1 | 60,0 | 68,1 | 0,0 | 0 | OP | VB-E | 7,0 | | | | ja |
| 41 | BW | A 081 | A 081 | | AK Stuttgart | | AS Sindelfingen-Ost | 2,6 | 12,4 | 5,9 | 6,5 | 0,0 | 0 | VE | VB | 8,6 | | | | |
| 42 | BW | A 098 | A 098 | | Rheinfelden | | Tiengen (1. Fahrtbahn) | 32,5 | 581,3 | 581,3 | 0,0 | 0,0 | 1 | PA/VP | VB | 2,6 | hoch | | | 1. FB 70 % Kostenteil |
| 43 | BW | A 860 | A 860 | | Freiburg | | AS Freiburg-Mitte | 2,0 | 325,5 | 325,5 | 0,0 | 0,0 | 1 | VEA | VB | 3,0 | | | | hoch |
| 44 | BW | A 860 | A 860 | | Kirchzarten | | Buchenbach | 3,0 | 12,9 | 6,5 | 6,4 | 0,0 | 1 | VEA | VB | 3,0 | | | | ja |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Ggf. 2. Str. Nr. | Projekt | | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|------|----------------------|------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------|-------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|
| | | | | von | bis | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | | |
| 45 | BW | B3-G20-BW | B 003 | B 535 | L 594a (Wiesloch-N) | E 4 | 5,7 | 66,1 | 57,0 | 9,1 | 0,0 | OP | VB | 3,4 | | ja | |
| 46 | BW | B10-G10-BW | B 010 | Pforzheim/Eutingen | Niefen | E 4 | 1,8 | 11,0 | 6,5 | 4,3 | 0,2 | PA | VB | 6,0 | | | |
| 47 | BW | B10-G20-BW | B 010 | OU Berghausen | | N 2 | 2,2 | 67,0 | 67,0 | 0,0 | 0,0 | PE | VB | 4,6 | hoch | | |
| 48 | BW | B10-G30-BW | B 010 | Verlegung in Enzweihingen | (Umfahrungsvariante) | N 2 | 2,5 | 32,1 | 32,1 | 0,0 | 0,0 | VEG | VB | >10 | | | |
| 49 | BW | B10-G40-BW | B 010 | Enzweihingen | AS Stuttgart-Zuffenhausen (A 81) | E 4 | 12,0 | 90,1 | 77,6 | 10,5 | 2,0 | VP | VB | 3,4 | | ja | |
| 50 | BW | B10-G50-BW | B 010 | AS Stuttgart-Zuffenhausen (A 81) | AS Stuttgart-Neuwirtshaus | E 6 | 1,4 | 7,0 | 4,9 | 2,1 | 0,0 | OP | VB | >10 | | ja | |
| 51 | BW | B10-G60-BW | B 010 | Dreieck Stuttgart-Neckarpark | Plochinger Dreieck | E 6 | 17,0 | 107,4 | 70,9 | 32,5 | 4,0 | OP | VB | 7,1 | | | |
| 52 | BW | B10-G80-BW-T1-BW | B 010 | Gingen-O | Geislingen-M | N 2/3 | 5,2 | 76,2 | 76,2 | 0,0 | 0,0 | VE | VB | >10 hoch | | | |
| 53 | BW | B10-G80-BW-T3-BW | B 010 | OU Amstetten | | N 2 | 4,3 | 47,0 | 47,0 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 3,0 hoch | hoch | | |
| 54 | BW | B10-G80-BW-T4-BW | B 010 | OU Urspring | | N 2 | 2,8 | 31,3 | 31,3 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 3,0 | hoch | | |
| 55 | BW | B02-G10-BW | B 012 | OU Großholzleute | | N 2 | 3,0 | 11,4 | 11,4 | 0,0 | 0,0 | 1 OP | VB | 6,6 hoch | hoch | | |
| 56 | BW | B14-G10-BW | B 014 | Backnang-West | Nellmersbach | N 4+E 4 | 6,0 | 136,0 | 131,2 | 4,8 | 0,0 | PU | VB | 6,2 | hoch | | |
| 57 | BW | B14-G20-BW | B 014 | OU Michelfeld | | N 2 | 3,0 | 10,2 | 10,2 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 6,0 | | | |
| 58 | BW | B14-G30-BW | B 014 | OU Oppenweiler | | N 2 | 2,8 | 43,5 | 43,5 | 0,0 | 0,0 | VEG | VB | 5,0 | hoch | | |
| 59 | BW | B14-G40-BW | B 014 | Rottweil | Tuttlingen | N 2 | 11,2 | 80,2 | 80,2 | 0,0 | 0,0 | | VB | 4,5 | | | |
| 60 | BW | B14-G40-T1-BW | B 014 | OU Spaichingen | | N 2 | | | | | | VEG | | | | | |
| 61 | BW | B14-G40-T2-BW | B 014 | OU Riethelm-Weiheim | | N 2 | | | | | | OP | | hoch | | | |
| 62 | BW | B14-G50-BW | B 014 | OU Stockach | | N 2 | 3,0 | 31,4 | 31,4 | 0,0 | 0,0 | VP | VB | 4,1 | | | |
| 63 | BW | B19-G10-BW | B 019 | OU Gaildorf | (6. Abschnitt) | N 2 | 2,3 | 16,8 | 16,8 | 0,0 | 0,0 | VE | VB | 6,6 | hoch | | |
| 64 | BW | B027-G110-BW | B 027 | Tübingen (Bläsiab) | B 28 (Schindhabasisstunnel) | N 4 | 3,5 | 217,1 | 217,1 | 0,0 | 0,0 | VE | VB | 4,8 | | | |
| 65 | BW | B027-G40-BW | B 027 | Neukirch | Balingen | N 2 | 10,7 | 97,2 | 92,4 | 0,0 | 4,8 | | VB | 3,9 | hoch | | |
| 66 | BW | B027-G40-BW-T1-BW | B 027 | OU Neukirch | | N 2 | | | | | | VP | | | | | |
| 67 | BW | B027-G40-BW-T2-BW | B 027 | OU Schömberg | | N 2 | | | | | | LB | | | | | |
| 68 | BW | B027-G40-BW-T3-BW | B 027 | Dotternhausen | Balingen | N 2 | | | | | | LB | | | hoch | | |
| 69 | BW | B27-G10-BW | B 027 | OU Neckarburken | | N 2+E 2 | 1,6 | 22,4 | 22,4 | 0,0 | 0,0 | VE | VB | 3,0 | hoch | | |
| 70 | BW | B27-G30-BW | B 027 | Bodelshausen (L 389) | Nehren (L 394) | N 4+E 4 | 6,9 | 88,3 | 86,7 | 0,7 | 0,9 | VE | VB | 5,1 | hoch | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Str.Nr. | Gef. 2.Str. Nr. | Projekt | | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|------|-----------------------|---------|-----------------|---------------------------------|----------------------------|---------|----------|-------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|-------------------------------------|----------|
| | | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | | |
| 71 | BW | B27-G50-BW | B 027 | | AS Leinfelden-Echterdingen-Nord | AS Aich | E 6 | 8,7 | 59,4 | 40,0 | 18,4 | 1,0 | 1 | VP | VB | >10 | | ja | |
| 72 | BW | B27-G60-BW | B 027 | | AS Neckarsulm | B27/L1095 | E 4 | 1,8 | 34,9 | 30,2 | 4,7 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 4,5 | | ja | |
| 73 | BW | B27-G70-BW | B 027 | | OU Offenau | | N 2 | 3,8 | 34,9 | 34,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | VP | VB | 6,1 | | | |
| 74 | BW | B27-G80-BW | B 027 | | OU Jagstfeld | | N 2 | 1,0 | 39,6 | 39,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 2,7 | | hoch | |
| 75 | BW | B27-G90-BW | B 027 | | OU Jestetten | | N 2 | 3,5 | 26,4 | 26,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | VE | VB | 6,1 | | hoch | |
| 76 | BW | B28-G70-BW | B 028 | | OU Unterjesingen | | N 2 | 2,6 | 86,3 | 86,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 2,8 | | hoch | |
| 77 | BW | B29-G50-BW | B 029 | | Schwäbisch Gmünd | Aalen | E 4 | 9,6 | 69,5 | 65,9 | 3,6 | 0,0 | 0,0 | VE | VB | 3,9 | | hoch | ja |
| 78 | BW | B29-G50-BW-T1-BW | B 029 | | Schwäbisch Gmünd | Husenhofen | E 4 | | | | | | | VE | | | | | |
| 79 | BW | B29-G50-BW-T2-BW | B 029 | | Husenhofen | Böbingen | E 4 | | | | | | | VE | | | | | |
| 80 | BW | B29-G50-BW-T3-BW | B 029 | | Böbingen | Mögglingen | E 4 | | | | | | | VP | | | | | |
| 81 | BW | B29a-G30-BW | B 029a | | Unterkochen | Ebnat | N 2 | 6,2 | 25,4 | 25,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | VP | VB | 6,5 | | hoch | |
| 82 | BW | B29n-G50-BW-BY | B 029n | | Röttingen | Nördlingen | N 3 | 16,0 | 105,5 | 96,3 | 0,0 | 9,2 | 0,0 | VP | VB | 2,2 | | hoch | |
| 83 | BW | B030-G10-BW | B 030 | | Friedrichshafen (B 31) | Ravensburg/Eschach | N 4 | 11,3 | 111,8 | 111,8 | 0,0 | 0,0 | 1 | LB | VB | 8,3 | | | |
| 84 | BW | B030-G20-BW | B 030 | | Enzisreute | Gaisbeuren | N 4+E 4 | 9,2 | 92,9 | 91,5 | 1,4 | 0,0 | 1 | VP | VB | 6,9 | | hoch | |
| 85 | BW | B030-G20-BW-T01 | B 030 | | OU Gaisbeuren | | N 4+E 4 | | | | | | | OP | | | | | |
| 86 | BW | B030-G20-BW-T02 | B 030 | | OU Enzisreute | | N 4+E 4 | | | | | | | OP | | | | | |
| 87 | BW | B30-G30-BW | B 030 | | Biberach (Jordanbad) | Hochdorf | E 4 | 5,2 | 34,6 | 34,5 | 0,1 | 0,0 | 1 | VU | VB | 1,8 | | hoch | |
| 88 | BW | B 31-G20-BW | B 031 | | Friedrichshafen/Waggershausen | Friedrichshafen (B 30 alt) | E 4 | 2,1 | 29,2 | 29,2 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | VB | 4,6 | | ja | |
| 89 | BW | B31-G10-BW | B 031 | | Überlingen | Immenstaad | N 3+E 4 | 20,9 | 274,3 | 271,1 | 3,2 | 0,0 | 1 | LB | VB | 8,8 | | hoch | |
| 90 | BW | B31-G30-BW | B 031 | | Breisach | Freiburg | N 2 | 11,6 | 49,5 | 47,9 | 0,0 | 1,6 | 0,0 | PE | VB | 3,6 | | hoch | |
| 91 | BW | B032-G20-BW | B 032 | | OU Ravensburg | (Moldiete-Tunnel) | N 2 | 3,6 | 107,7 | 107,1 | 0,4 | 0,2 | 0,0 | VEA | VB | 4,0 | | | |
| 92 | BW | B28n-B32-G60-BW-T2-BW | B 032 | | OU Horb (Neckartalquerung) | | N 2 | 2,1 | 50,8 | 50,0 | 0,0 | 0,8 | 0,0 | VEG | VB | 2,9 | | | |
| 93 | BW | B32-G10-BW-T2-BW | B 032 | | OU Blitzenreute | | N 2 | 2,0 | 21,1 | 21,1 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | VB | 5,5 | | hoch | |
| 94 | BW | B32-G10-BW-T3-BW | B 032 | | OU Staig | | N 2 | 1,8 | 25,9 | 25,9 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | VB | 3,4 | | | |
| 95 | BW | B33-G20-BW | B 033 | | OU Eigersweier | | N 3 | 2,9 | 21,8 | 21,8 | 0,0 | 0,0 | 1 | VE | VB | 5,9 | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2. Str. Nr. | Projekt | | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | | Plat- nungs- lich- keit | Umwelt- u. Natur- schutz- fachliche Beur- teilung | Raum- ordne- rische Beur- teilung | Städte- bauliche Beur- teilung | Eng- besei- tigung bedarf | Dringend anste- hender Ersatz-/ Erhaltungsbearbeitung | Hinweise |
|----------|------|--------------------------|---------|------------------|-------------------------------------|-----------------------|---------|----------|-------------------------|-----------------------------------|---------------------------|---------------------|-------------------------|---|-----------------------------------|--------------------------------|---------------------------|---|--|
| | | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/ Neubaue- rung/ Ersatz | davon Erhal- tung/ Ersatz | davon Kosten Dritte | | | | | | | |
| 96 | BW | B33-G40-BW | B 033 | | OU Haslach | | N 2/3 | 3,4 | 45,1 | 45,1 | 0,0 | 0,0 | 1 | VE | VB | >10 | hoch | | |
| 97 | BW | B 34-G10-BW-T1-BW | B 034 | | OU Grenzach | | N 2 | 2,8 | 18,0 | 11,2 | 0,0 | 6,8 | PU | VB | 5,6 | hoch | | | |
| 98 | BW | B 34-G20-BW | B 034 | | OU Oberlauchringen | | N 2 | 2,1 | 12,5 | 12,5 | 0,0 | 0,0 | PE | VB | 8,3 | | | | |
| 99 | BW | B35-G10-BW | B 035 | | OU Bruchsal-Ost | | N 2 | 4,8 | 51,0 | 51,0 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | >10 | hoch | | | |
| 100 | BW | B36/B293-G10-RP-BW-T3-BW | B 036 | | Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe | | N 4 | 3,5 | 70,7 | 70,7 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 1,7 | hoch | | | im Zusammenhang mit B 293 Rheinquerung |
| 101 | BW | B39-G10-BW | B 039 | | OU Willsbach | OU Ellhofen | N 2 | 4,3 | 47,7 | 47,7 | 0,0 | 0,0 | | VB | 3,6 | | | | |
| 102 | BW | B39-G10-BW-T1-BW | B 039 | | OU Willsbach | | N 2 | | | | | | VEA | | | hoch | | | |
| 103 | BW | B39-G10-BW-T2-BW | B 039 | | OU Ellhofen | | N 2 | | | | | | UVS | | | | | | |
| 104 | BW | B290-G10-BW | B 290 | | OU Königshofen | | N 2 | 3,0 | 35,3 | 35,3 | 0,0 | 0,0 | VP | VB | 3,8 | | | | |
| 105 | BW | B292-G10-BW | B 292 | | OU Östringen | | N 2 | 4,9 | 25,5 | 25,5 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 4,9 | hoch | | | |
| 106 | BW | B293-G30-BW | B 293 | | Berghausen | Bretten | N 2/3 | 4,6 | 48,1 | 48,1 | 0,0 | 0,0 | | VB | 4,6 | hoch | | | |
| 107 | BW | B293-G30-BW-T1-BW | B 293 | | OU Berghausen | | N 2 | | | | | | VE | | | hoch | | | |
| 108 | BW | B293-G30-BW-T2-BW | B 293 | | OU Jöhlingen | | N 2/3 | | | | | | VE | | | | | | |
| 109 | BW | B36/B293-G10-RP-BW-T2-BW | B 293 | | Lgr. RP/BW | B 10 (2. Rheinbrücke) | N 4 | 1,4 | 39,3 | 39,3 | 0,0 | 0,0 | PE | VB | 1,8 | | | | Rheinquerung |
| 110 | BW | B294-G10-BW | B 294 | | OU Bauschlott | | N 2 | 2,8 | 19,8 | 19,2 | 0,6 | 0,0 | VEG | VB | >10 | | | | |
| 111 | BW | B294-G20-BW | B 294 | | SW-OU Bretten | | N 2 | 2,6 | 38,1 | 38,1 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 9,1 | | | | |
| 112 | BW | B296-G10-BW | B 296 | | Kernstadientlastung Calw | | N 2 | 0,8 | 28,0 | 28,0 | 0,0 | 0,0 | VP | VB | 1,6 | | | | hoch |
| 113 | BW | B311-G20-BW | B 311 | | OU Obermarchtal | | N 2 | 2,6 | 11,7 | 11,7 | 0,0 | 0,0 | 1 | LB | VB | 3,5 | | | |
| 114 | BW | B311-G30-BW | B 311 | | OU Deppenhäuser | | N 2 | 1,9 | 9,9 | 9,9 | 0,0 | 0,0 | 1 | UVS | VB | 6,7 | | | |
| 115 | BW | B311-G40-BW | B 311 | | OU Riedlingen | | N 3 | 4,0 | 23,9 | 23,9 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | VB | 9,6 | | | |
| 116 | BW | B311-G60-BW | B 311 | | Immendingen | | N 2 | 3,6 | 19,8 | 19,8 | 0,0 | 0,0 | 1 | VE | VB | 3,7 | | | hoch |
| 117 | BW | B312-G20-BW | B 312 | | Lichtenstein | Engstingen | N 2 | 8,7 | 138,9 | 138,5 | 0,4 | 0,0 | 1 | VB | 6,0 | hoch | | | |
| 118 | BW | B312-G20-BW-T01-BW | B 312 | | Verlegung bei Lichtenstein | (Albaufstieg) | N 2 | | | | | | VP | | | hoch | | | |
| 119 | BW | B312-G20-BW-T02-BW | B 312 | | OU Engstingen | | N 2 | | | | | | OP | | | | | | |
| 120 | BW | B312-G30-BW | B 312 | | Ringschnait | Edenbachen | N 2/3 | 12,4 | 72,5 | 72,5 | 0,0 | 0,0 | UVS | VB | 3,0 | | | | |
| 121 | BW | B 27/B 314-G10-BW | B 314 | | Donaueschingen | Waldshut-Triengen | N 2/3 | 4,0 | 46,0 | 46,0 | 0,0 | 0,0 | 1 | VB | 6,1 | hoch | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Str.Nr. | Gef. 2. Str. Nr. | Projekt | | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raum- ordnerische Beurteilung | Städte- bauliche Beurteilung | Eng- pass- besei- tigung | Dringend anste- hender Ersatz-/ Erhalungs- bedarf | Hinweise |
|----------|------|-------------------------|---------|------------------|---------------------------|-----------------------|----------|-------------------------|--------------------|---------------------------|-------------------|---------------|---|-------------------------------|------------------------------|--------------------------|---|----------|
| | | | | | von | bis | | Gesamt | Davon Aus-/ Neubau | davon Erhal- tung/ Ersatz | | | | | | | | |
| 122 | BW | B 27/B 314-G10-BW-T2-BW | B 027 | | OU Zollhaus | | N 2 | | | | VE | | | | hoch | | | |
| 123 | BW | B 27/B 314-G10-BW-T3-BW | B 027 | | OU Randen | | N 2 | | | | VE | | hoch | | | | | |
| 124 | BW | B 27/B 314-G10-BW-T4-BW | B 314 | | OU Grimmelshofen | | N 2 | | | | VEG | | hoch | | | | | |
| 125 | BW | B415-G10-BW | B 415 | | OU Lahr | | N 2 | 4,0 | 34,5 | 0,0 | 0,0 | VB | 7,2 | | | | | |
| 126 | BW | B462-G10-BW | B 462 | | Freudenstadt (Tunnel) | | N 2 | 1,9 | 86,2 | 0,0 | 0,0 | VP | VB | 2,2 | | hoch | | |
| 127 | BW | B462-G20-BW | B 462 | | Bad Rotenfels | Rotherma (Querspange) | E 4 | 0,9 | 4,9 | 4,4 | 0,5 | 0,0 | OP | VB | 4,1 | | | |
| 128 | BW | B462-G30-BW | B 462 | | OU Schramberg | | N 2 | 3,4 | 116,9 | 0,0 | 0,0 | VE | VB | 2,2 | | | | |
| 129 | BW | B463-G10-BW-T1-BW | B 463 | | Westtangente Pforzheim | | N 2 | 1,6 | 56,5 | 56,5 | 0,0 | 0,0 | PU | VB | 2,1 | | Teil bereits in Bau | |
| 130 | BW | B463-G20-BW | B 463 | | OU Lautlingen | | N 2/3 | 4,4 | 43,2 | 0,0 | 0,0 | VEA | VB | 9,7 | | | | |
| 131 | BW | B464-G10-BW | B 464 | | OU Reutlingen | | N 2 | 2,5 | 46,9 | 46,9 | 0,0 | 1 | LBV | VB | >10 | | | |
| 132 | BW | B465-G10-BW | B 465 | | OU Owen | | N 2 | 3,2 | 19,6 | 19,6 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 5,8 | hoch | | |
| 133 | BW | B465-G40-BW | B 465 | | OU Warthausen | | N 2 | 1,8 | 13,6 | 13,6 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 4,9 | | | |
| 134 | BW | B466-G21-BW | B 466 | | OU Böhmekirch | (Variante) | N 2 | 3,8 | 8,9 | 8,9 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 5,4 | | hoch | |
| 135 | BW | B467-G10-BW | B 467 | | Querspange Tettnang | | N 2 | 2,4 | 9,1 | 9,1 | 0,0 | 1 | OP | VB | >10 | | | |
| 136 | BW | B500-G10-BW | B 500 | A 5 | | L 75 | E 4 | 2,5 | 15,2 | 14,1 | 1,1 | 0,0 | 1 | OP | VB | 7,7 | | ja |
| 137 | BW | B523-G10-BW | B 523 | | OU Villingen-Schwenningen | | N 2 | 5,5 | 25,9 | 25,9 | 0,0 | 0,0 | VEA | VB | 3,1 | hoch | | |
| | | | | | | | | 6278,5 | 5416,2 | 830,8 | 31,5 | | | | | | | |

Gesamt volumen des Vordringlichen Bedarfs und Vordringlichen Bedarfs Entpassbeseitigung

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Ggf. 2. Str. Nr. | Str.Nr. | von | bis | Projekt | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Plangungsstand | Dringlichkeit | NKV teilung | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|---------------|------|------------------------|------------------|------------------------------|-----|-----|----------------------------|---------|----------|-------------------------|-------------------|-------------------------|----------------|---------------|-------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|------------------------|
| | | | | | | | | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | | | |
| 138 | BW | AS-G10-BW | A 005 | AS Hemsbach | | | AK Weinheim | E 6 | 8,9 | 103,6 | 77,0 | 26,6 | 0,0 | 1 OP | WB* | 3,6 | | | | | |
| 139 | BW | AS-G70-BW | A 005 | AK Weinheim | | | AK Heidelberg | E 6 | 14,3 | 193,1 | 139,3 | 53,8 | 0,0 | 1 OP | WB* | 2,7 | | | ja | | |
| 140 | BW | AS-G40-BW | A 005 | AK Walldorf | | | AD Karlsruhe | E 8 | 35,7 | 536,7 | 364,3 | 172,4 | 0,0 | 0 OP | WB* | 5,9 | | | ja | | |
| 141 | BW | AS-G80-BW | A 005 | AS Offenburg | | | AS Freiburg-M | E 6 | 53,0 | 499,0 | 158,3 | 337,5 | 3,2 | 0 VEG | WB* | 2,5 | | | ja | | |
| 142 | BW | AS-G80-BW-T1-BW | A 005 | AS Offenburg | | | AS Riegel | E 6 | | | | | | VEG | | | | | ja | | |
| 143 | BW | AS-G80-BW-T2-BW | A 005 | AS Riegel | | | AS Freiburg-M | E 6 | | | | | | VEG | | | | | ja | | |
| 144 | BW | A6-G20-BW | A 006 | AD Hockenheim | | | AK Walldorf | E 8 | 5,7 | 61,9 | 40,5 | 21,4 | 0,0 | 0 OP | WB* | >10 | | | | | |
| 145 | BW | A007-G020-BY-BW-T02-BY | A 007 | AS Illertissen | | | AS Memmingen-S (Anteil BW) | E 6 | 12,6 | 105,7 | 46,8 | 58,9 | 0,0 | 0 OP | WB* | 1,1 | | | | | |
| 146 | BW | A81-G10-BW | A 081 | AS Pleidelsheim | | | AS Stuttgart-Zuffenhausen | E 8 | 14,6 | 141,4 | 87,8 | 53,6 | 0,0 | 0 OP | WB* | 6,8 | | | ja | | TSF vorhanden/geplant |
| 147 | BW | A81-G30-BW | A 081 | AK Weinsberg | | | AS Ilsfeld | E 8 | 10,4 | 110,6 | 63,8 | 46,8 | 0,0 | 0 OP | WB* | 4,2 | | | ja | | |
| 148 | BW | A98-G110-BW-T2-BW | A 098 | Rheinfelden - Tengen | | | (2. Fahrbahn) | N 4 | 40,8 | 300,6 | 300,6 | 0,0 | 0,0 | 1 PA/VP | WB* | 2,6 | hoch | | | | 2. FB 30% Kostenanteil |
| 149 | BW | B3-G10-BW | B 003 | Lückenschluss bei Kuppenheim | | | | N 2 | 5,3 | 47,6 | 47,6 | 0,0 | 0,0 | 0 OP | WB* | 2,8 | | | | | |
| 150 | BW | B10-G80-BW-T2-BW | B 010 | Geislingen-M | | | Geislingen-O | N 2 | 2,8 | 155,1 | 155,1 | 0,0 | 0,0 | VE | WB* | 1,4 | | | | | |
| 151 | BW | B028-G20-BW | B 028 | OU Blaubeuren/Gerhausen | | | | N 2 | 2,0 | 23,6 | 23,6 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 2,9 | hoch | | | | |
| 152 | BW | B28-G10-BW | B 028 | Freudenstadt (Tunnel) | | | | N 2 | 1,4 | 65,4 | 65,4 | 0,0 | 0,0 | VP | WB* | 2,3 | | | | | |
| 153 | BW | B28n_B32-G60-BW-T1-BW | B 028n | OU Horb | | | | N 2 | 3,6 | 22,5 | 22,5 | 0,0 | 0,0 | VP | WB* | 2,0 | | | | | |
| 154 | BW | B29-G990-BW | B 029 | NO-Ring Stuttgart | | | (B 27 - B14) | N 4+E 4 | 11,5 | 209,2 | 209,2 | 0,0 | 0,0 | LB | WB* | >10 | | | hoch | | |
| 155 | BW | A860/B31-G20-BW-T3-BW | B 031 | OU Falkensteig | | | | N 4 | 2,5 | 125,8 | 125,8 | 0,0 | 0,0 | 1 VEA | WB* | 3,0 | | | | | |
| 156 | BW | A860/B31-G20-BW-T4-BW | B 031 | OU Falkensteig | | | (Hirschsprungtunnel) | N 4 | 3,3 | 171,8 | 171,8 | 0,0 | 0,0 | 1 VEA | WB* | 3,0 | | | | | |
| 157 | BW | B311n-B313-G50-BW | B 311n | Mengen | | | Engelswies | N 2/3 | 13,6 | 106,0 | 106,0 | 0,0 | 0,0 | 1 | WB* | 4,0 | | | | | |
| 158 | BW | B311n-B313-G50-T1-BW | B 311n | B 313 Sigmaringen | | | Mengen | N 3 | | | | | | LB | | | | hoch | | | |
| 159 | BW | B311n-B313-G50-T2-BW | B 311n | B 313 Vilsingen | | | Engelswies | N 2 | | | | | | LB | | | | | | | |
| 160 | BW | B317-G10-BW | B 317 | Lörrach | | | Schopfheim | E 4 | 8,8 | 105,8 | 96,6 | 9,2 | 0,0 | VP | WB* | 2,1 | | | hoch | ja | |
| 161 | BW | B462-G50-BW | B 462 | A 005 Ausbau bei Rastatt | | | (mit Umbau AS A 5/B 462) | KN | 2,3 | 51,0 | 49,0 | 2,0 | 0,0 | 0 VP | WB* | 1,2 | | | ja | | |
| 162 | BW | B463-G10-BW-T2-BW | B 463 | Westtangente Pforzheim | | | 2. BA (W-OU) | N 2 | 3,3 | 137,7 | 137,7 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 2,1 | | | | | |
| Gesamt | | | | | | | | | | 3274,1 | 2488,7 | 782,2 | 3,2 | | | | | | | | |

| Lfd. Nr. | Land (Teil-)Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2. Str. Nr. | Projekt | | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise | | | | | | |
|--|---------------------------|---------|------------------|-----------------------------|-----|-------------------------|-------------------------|-------------------|------------------------|-------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|---------------|----|----|----|----|--|
| | | | | von | bis | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | | | | | | | | | Dritte Kosten | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | |
| Bayern | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Laufende und fest disponierte Projekte (FD) und Laufende und fest disponierte Projekte-Engpassbeseitigung (FD-E) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | BY | A 003 | | w AS Wertheim (LGr. BW/BY) | | AS Weibersbrunn | E 6 | 32,0 | 206,0 | 68,4 | 137,6 | 0,0 | 0 | 0 | FD | | | | | | | | Fertigstellung des Gesamtprojekts/ Abschnitt Wertheim-Marktheidenfeld Bauvorbereitung/in Bau |
| 2 | BY | A 003 | | Würzburg-Heidingsfeld | | Mainbrücke Randersacker | E 6 | 6,0 | 151,5 | 67,8 | 80,8 | 2,9 | 0 | 0 | FD | | | | | | | | in Bau |
| 3 | BY | A 003 | | AK Biebetried | | AK Fürth/Erlangen | E 6 | 74,3 | 1050,0 | 420,0 | 630,0 | 0 | 0 | 0 | FD-E | | | | | | ja | | ÖPP-Vergabeverfahren in Vorbereitung |
| 4 | BY | A 006 | | AK Nürnberg-S | | AK Nürnberg-O | E 6 | 5,0 | 45,7 | 26,0 | 19,1 | 0,6 | 0 | 0 | FD | | | | | | | | Bauvorbereitung/in Bau |
| 5 | BY | A 006 | | AS Schwabach-W | | AS Roth | E 6 | 6,0 | 110,9 | 64,2 | 46,7 | 0,0 | 0 | 0 | FD-E | | | | | | ja | | zugewagter Neubeginn |
| 6 | BY | A 008 | | AS Augsburg-West | | AD München-Allach | E 6 | - | 597,7 | 239,1 | 358,6 | 0,0 | 0 | 0 | FD | | | | | | | | Refinanzierung ÖPP-Projekt |
| 7 | BY | A 008 | | AS Ulm-Elchingen | | AS Augsburg-West | E 6 | - | 817,7 | 327,1 | 490,6 | 0,0 | 0 | 0 | FD | | | | | | | | Refinanzierung ÖPP-Projekt |
| 8 | BY | A 008 | | Ulm-Ost | | Ulm-Elchingen | E 6 | 11,7 | 80,4 | 50,7 | 29,7 | 0,0 | 0 | 0 | FD | | | | | | | | Fertigstellung des Gesamtprojekts |
| 9 | BY | A 094 | | AS Forstinning | | AS Markt | N 4 | 33,0 | 770,5 | 539,4 | 231,2 | 0,0 | 0 | 0 | FD | | | | | | | | ÖPP-Vergabeverfahren abgeschlossen |
| 10 | BY | A 094 | | AS Malching | | Kirchham | N 4 | 6,0 | 81,0 | 81,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | FD | | | | | | | | zugewagter Neubeginn, Bauvorbereitung |
| 11 | BY | A 096 | | AS Oberpfaffenhofen | | AS Germering-S | E 6 | 8,9 | 98,1 | 64,7 | 33,4 | 0,0 | 0 | 0 | FD-E | | | | | | ja | | zugewagter Neubeginn |
| 12 | BY | A 099 | | AK München-N | | AS Aschheim/Ismaning | E 8 | 7,3 | 99,0 | 37,6 | 61,4 | 0,0 | 0 | 0 | FD-E | | | | | | ja | | zugewagter Neubeginn |
| 13 | BY | B 002 | | OU Dettenheim | | | N 3 | 3,0 | 7,4 | 7,4 | 0,0 | 0,0 | 1 | 1 | FD | | | | | | | | Bauvorbereitung/in Bau |
| 14 | BY | B 002h | | OU Oberau | | | N 4 | 5,0 | 174,5 | 174,5 | 0,0 | 0,0 | 1 | 1 | FD | | | | | | | | Bauvorbereitung/in Bau |
| 15 | BY | B 015 | | Westtangente Rosenheim | | (1.-4.BA) | N 2 | 7,7 | 78,9 | 78,9 | 0,0 | 0,0 | 1 | 1 | FD | | | | | | | | in Bau |
| 16 | BY | B 015h | | Ergoldsbach | | Essenbach (A 92) | N 4 | 7,0 | 151,6 | 151,6 | 0,0 | 0,0 | 1 | 1 | FD | | | | | | | | Bauvorbereitung/in Bau |
| 17 | BY | B 016 | | OU Dillingen | | | N 2 | 9,4 | 3,3 | 3,3 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | FD | | | | | | | | in Bau |
| 18 | BY | B 023 | | OU Saulgrub | | | N 2 | 2,7 | 4,8 | 4,8 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | FD | | | | | | | | in Bau |
| 19 | BY | B 023 | | W-OU Garmisch-Partenkirchen | | (mit Kramer-Tunnel) | N 2 | 5,0 | 190,0 | 190,0 | 0,0 | 0,0 | 1 | 1 | FD | | | | | | | | in Bau |
| 20 | BY | B 025 | | OU Greiselbach | | | N 2 | 3,8 | 7,6 | 5,4 | 0,0 | 2,2 | 0 | 0 | FD | | | | | | | | zugewagter Neubeginn |
| 21 | BY | B 085 | | OU Neubäu | | | N 3 | 3,0 | 16,0 | 16,0 | 0,0 | 0,0 | 1 | 1 | FD | | | | | | | | Bauvorbereitung/in Bau |
| 22 | BY | B 085 | | Wetterfeld | | Untertraubenbach | E 4 | 4,0 | 10,3 | 10,3 | 0,0 | 0,0 | 1 | 1 | FD | | | | | | | | in Bau |
| 23 | BY | B 173 | | OU Zeyern | | | N 2/3 | 2,6 | 12,1 | 12,1 | 0,0 | 0,0 | 1 | 1 | FD | | | | | | | | zugewagter Neubeginn |
| 24 | BY | B 289 | | OU Untersteinach | | | N 2 | 3,0 | 44,0 | 44,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | FD | | | | | | | | zugewagter Neubeginn |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Gef. 2. Str. Nr. | Str.Nr. von | Projekt bis | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | | Planungsstand | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeseitigung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise | |
|---------------|------|-----------------------|------------------|-------------|----------------------|----------|-------------------------|-------------------|-------------------------|---------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|-----------------------------------|
| | | | | | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | davon Kosten Dritte | | | | | | | | VFS |
| 25 | BY | B 300 | | A 5 | Dasing (A 8) | E 4 | 5,5 | 17,6 | 17,6 | 0,0 | 0,0 | 1 | | | | | FD | Bauvorbereitung/in Bau |
| 26 | BY | B 301 | | N-OU | Freising | N 2 | 4,4 | 25,2 | 25,2 | 0,0 | 0,0 | | | | | | FD | zugesagter Neubeginn |
| 27 | BY | B 303 | | Sonnefeld | Johannisthal (3. BA) | N 2 | 4,0 | 11,7 | 11,7 | 0,0 | 0,0 | | | | | | FD | Fertigstellung des Gesamtprojekts |
| 28 | BY | B 472 | | OU | Hohenpeißenberg | N 2 | 5,0 | 6,4 | 6,4 | 0,0 | 0,0 | | | | | | FD | in Bau |
| Gesamt | | | | | | | | 4869,9 | 2745,2 | 2119,1 | 5,7 | | | | | | | |

Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB) und Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Gef. 2. Str. Nr. | Str.Nr. von | Projekt bis | Länge km | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | davon Kosten Dritte | Planungsstand | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeseitigung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise | |
|----------|------|------------------------|------------------|-------------|--------------------------|----------|--------|-------------------|-------------------------|---------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|-------------|
| 29 | BY | A003-G030-BY | | A 5 | Nittendorf | E 6 | 27,1 | 371,2 | 113,8 | 257,4 | 0,0 | 0 | | | | ja | | VB-E 1,6 |
| 30 | BY | A003-G030-BY-T01-BY | | A 5 | Nittendorf | E 6 | | | | | OP | | | | | | | TSF geplant |
| 31 | BY | A003-G030-BY-T02-BY | | A 5 | Regensburg | E 6 | | | | | VEG | | | | ja | | | TSF geplant |
| 32 | BY | A003-G040-BY | | A 5 | Deggendorf | E 6 | 10,4 | 202,6 | 43,8 | 158,8 | 0,0 | 0 | OP | | | | | VB 1,0 |
| 33 | BY | A006-G020-BY | | A 5 | Nürnberg-O | KN | 3,7 | 59,4 | 43,5 | 15,9 | 0,0 | 0 | VE | | | ja | | VB-E >10 |
| 34 | BY | A007-G020-BY-BW-T01-BY | | A 5 | Hittistetten | E 6 | 12,4 | 119,1 | 56,0 | 63,1 | 0,0 | 0 | OP | | | | | VB 2,4 |
| 35 | BY | A008-G010-BY-T1-BY | | A 5 | München-S | E 8 | 15,8 | 167,2 | 98,8 | 68,4 | 0,0 | 0 | OP | | | ja | hoch | VB-E 1,2 |
| 36 | BY | A008-G010-BY-T2-BY | | A 5 | Holzkirchen | E 8 | 29,8 | 413,8 | 181,5 | 232,3 | 0,0 | 0 | VP | | | ja | | VB-E 1,2 |
| 37 | BY | A008-G010-BY-T3-BY | | A 5 | Inntal | E 6/8 | 44,9 | 703,3 | 423,5 | 278,0 | 1,8 | 0 | VEG | | | ja | | VB-E 1,2 |
| 38 | BY | A009-G030-BY | | A 5 | München-Frankfurter Ring | E 6 | 1,5 | 22,4 | 16,2 | 6,2 | 0,0 | 0 | OP | | | ja | | VB-E 9,7 |
| 39 | BY | A073-G020-BY | | A 5 | Nürnberg-Hafen-O | E 6 | 5,7 | 54,6 | 32,9 | 21,4 | 0,3 | 1 | VEG | | | ja | | VB-E >10 |
| 40 | BY | A092-G020-BY | | A 5 | Neufahrn | E 8 | 6,4 | 92,9 | 44,7 | 48,2 | 0,0 | 1 | OP | | | ja | | VB-E 2,0 |
| 41 | BY | A094-G010-BY | | A 5 | München-Steinhausen | E 6 | 7,1 | 114,4 | 65,1 | 49,3 | 0,0 | 0 | OP | | | ja | | VB-E >10 |
| 42 | BY | A094-G020-BY | | A 5 | München-O | E 6 | 5,5 | 46,5 | 25,6 | 20,9 | 0,0 | 0 | OP | | | ja | | VB-E 6,8 |
| 43 | BY | A094-G040-BY | | A 5 | München-O | N 4+E 4 | 40,9 | 526,3 | 485,6 | 40,3 | 0,0 | 0 | PA | | | | | VB 4,0 hoch |
| 44 | BY | A096-G010-BY-T01-BY | | A 5 | Wörthsee | E 6 | 4,5 | 43,7 | 23,0 | 20,7 | 0,0 | 0 | OP | | | | | VB 3,5 |
| 45 | BY | A099-G010-BY | | A 5 | München-SW | E 6 | 5,4 | 69,4 | 30,5 | 38,9 | 0,0 | 0 | OP | | | ja | | VB-E 6,3 |
| 46 | BY | A099-G020-BY | | A 5 | München-W | E 8 | 7,0 | 339,8 | 300,5 | 39,3 | 0,0 | 0 | OP | | | ja | | VB-E 2,4 |
| 47 | BY | A099-G030-BY | | A 5 | München-N | E 8/9 | 20,8 | 348,0 | 129,7 | 218,3 | 0,0 | 0 | PU | | | ja | | VB-E >10 |
| 48 | BY | B002-G010-BY | | OU | Garmisch-Partenkirchen | N 2 | 4,9 | 158,9 | 158,9 | 0,0 | 0,0 | 1 | VE | | | ja | | VB 3,8 |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2. Str. Nr | Projekt | | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|------|-----------------------|---------|-----------------|---------------------------|-----------------------------|----------|-------------------------|-------------------|-------------------------|---------------|---------------|---|----------------------------|--------------------|--|----------|
| | | | | | von | bis | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | |
| 49 | BY | B002-G030-BY | B 002 | | N-OU Murnau | | 1,7 | 29,4 | 29,4 | 0,0 | 0,0 | Op | VB | 2,5 | | | |
| 50 | BY | B002-G040-BY | B 002 | | OU Weilheim | | N2/3 | 5,0 | 35,3 | 35,3 | 0,0 | 0,0 | Op | VB | 2,3 | hoch | |
| 51 | BY | B002-G060-BY | B 002 | | Fürstfeldbruck | Mering | N2 | 9,3 | 28,7 | 28,7 | 0,0 | 0,0 | Op | VB | 5,2 | hoch | |
| 52 | BY | B002-G060-BY-T01-BY | B 002 | | OU Mammendorf | | N2 | | | | | Op | | | hoch | | |
| 53 | BY | B002-G060-BY-T02-BY | B 002 | | OU Hattenhofen | | N2 | | | | | Op | | | hoch | | |
| 54 | BY | B002-G060-BY-T03-BY | B 002 | | OU Altheim | | N2 | | | | | Op | | | hoch | | |
| 55 | BY | B002-G080-BY | B002 | | Osttangente Augsburg | | N3/4+E4 | 16,6 | 133,0 | 118,8 | 14,2 | 0,0 | 1 Op | VB | 6,1 | hoch | |
| 56 | BY | B002-G080-BY-T01-BY | B 002 | | AS Friedberg | B 300 | E4 | | | | | 1 Op | | | | | |
| 57 | BY | B002-G080-BY-T02-BY | B 002 | | w Friedberg (s B 300) | | E4 | | | | | 1 Op | | | | | |
| 58 | BY | B002-G080-BY-T03-BY | B 002 | | OU Kissing | | N3/4 | | | | | 1 Op | | hoch | | | |
| 59 | BY | B002-G095-BY | B 002 | | Augsburg – Donauwörth | Nürnberg | N3/4 | 8,6 | 36,2 | 36,2 | 0,0 | 0,0 | 1 | VB | 3,1 | hoch | |
| 60 | BY | B002-G095-BY-T01-BY | B 002 | | OU Dietfurt | | N3 | | | | | Op | | hoch | | | |
| 61 | BY | B002-G095-BY-T03-BY | B 002 | | OU Wernsbach | | N4 | | | | | PA | | | | | |
| 62 | BY | B002-G100-BY | B 002 | | OU Forth | | N2 | 2,2 | 5,6 | 5,6 | 0,0 | 0,0 | Op | VB | 7,8 | | |
| 63 | BY | B004-G020-BY | B 004 | | Ausbau in Coburg | (Weichengereuth) | E4 | 1,7 | 21,0 | 17,5 | 3,5 | 0,0 | VP | VB | 1,5 | ja | |
| 64 | BY | B008-G010-BY-T02-BY | B 008 | | OU Neustadt-Diebach | | N2 | 6,3 | 14,0 | 14,0 | 0,0 | 0,0 | Op | VB | 9,0 | hoch | |
| 65 | BY | B008-G020-BY | B 008 | | OU Postbauer-Heng | | N2 | 2,2 | 8,0 | 8,0 | 0,0 | 0,0 | VU | VB | 2,7 | hoch | |
| 66 | BY | B010-G020-BY | B 010 | | Neu-Ulm | AS Nersingen (A 7) | E4 | 5,5 | 29,3 | 26,1 | 3,2 | 0,0 | 1 PE | VB | 5,8 | | |
| 67 | BY | B011-G020-BY | B 011 | | Verlegung bei Schweinhütt | | N2/3 | 2,6 | 10,0 | 10,0 | 0,0 | 0,0 | 1 VEG | VB | 2,1 | | |
| 68 | BY | B011-G030-BY-T02-BY | B 011 | | OU Ruhmannsfelden | | N2/3 | 3,2 | 18,1 | 18,1 | 0,0 | 0,0 | 1 VEG | VB | 3,7 | | |
| 69 | BY | B011-G040-BY | B 011 | | Verlegung w Geretsried | | N2+E4 | 2,5 | 17,7 | 17,5 | 0,2 | 0,0 | VP | VB | 3,3 | | |
| 70 | BY | B012-G011-BY-T02-BY | B 012 | | Marktoberdorf (B 472) | AS Jengen/Kaufbeuren (A 96) | E4 | 35,0 | 176,4 | 125,0 | 51,4 | 0,0 | 1 Op | VB | 3,3 | | |
| 71 | BY | B013-G050-BY | B 013 | | AS Ansbach (A 6) | Gunzenhausen (B 466) | N2 | 8,4 | 22,1 | 20,9 | 0,0 | 1,2 | | VB | 5,6 | | |
| 72 | BY | B013-G050-BY-T01-BY | B 013 | | OU Merkendorf | | N2 | | | | | VU | | hoch | | | |
| 73 | BY | B013-G050-BY-T02-BY | B 013 | | OU Stradl | | N2 | | | | | Op | | hoch | | | |
| 74 | BY | B013-G050-BY-T03-BY | B 013 | | OU Schlungenhof | | N2 | | | | | Op | | | | | |
| 75 | BY | B013-G070-BY | B 013 | | St 2214 (Gabel) | Friedrichshofen | N2+E4 | 2,4 | 24,7 | 18,2 | 0,6 | 5,9 | Op | VB | 4,2 | | |
| 76 | BY | B013-G080-BY-T01-BY | B 013 | | OU Unsernherrn | | N2 | 2,4 | 35,7 | 35,4 | 0,0 | 0,3 | Op | VB | 7,9 | | |
| 77 | BY | B013-G080-BY-T03-BY | B 013 | | OU Pfaffenhofen | | N2 | 12,4 | 82,3 | 82,3 | 0,0 | 0,0 | Op | VB | 4,2 | | |
| 78 | BY | B013-G080-BY-T05-BY | B 013 | | OU Hohenkammer | | N2 | 2,9 | 8,4 | 8,4 | 0,0 | 0,0 | ROV | VB | 4,1 | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Gef. 2. Str. Nr | Projekt | | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung NKV | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|------|----------------------|-----------------|-----------------------------|---------------------------|---------|----------|-------------------------|-------------------|------------------------|---------------------|-------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|
| | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | davon Kosten Dritte | | | | | | | | |
| 79 | BY | B013-G080-BY-T06-BY | B 013 | OU Fahrrenzhäusen | | N 2 | 4,4 | 20,4 | 20,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | LB | VB | 6,3 | | hoch | | |
| 80 | BY | B013-G080-BY-T07-BY | B 013 | AS Unterschleißheim (A 92) | St 2339 (Maisteig) | E 4 | 1,1 | 5,6 | 5,1 | 0,5 | 0,0 | OP | VB | 6,9 | | | | | |
| 81 | BY | B013-G090-BY-T02-BY | B 013 | OU Holzkirchen | | N 2 | 3,0 | 11,0 | 11,0 | 0,0 | 0,0 | UVS | VB | 3,8 | | | | | |
| 82 | BY | B014-G010-BY-T04-BY | B 014 | OU Großweismamsdorf | | N 3 | 2,7 | 14,6 | 14,6 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 6,0 | | hoch | | | |
| 83 | BY | B014-G020-BY | B 014 | OU Reichenschwand (Tunnel) | | N 2 | 2,8 | 67,3 | 67,3 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 3,2 | | hoch | | | |
| 84 | BY | B015-G040-BY | B 015 | AS Landshut/Essenbach | St 2074/A 92 bei Landshut | E 4 | 1,3 | 6,1 | 5,5 | 0,6 | 0,0 | 1 VP | VB | 4,4 | | | | | |
| 85 | BY | B015-G070-BY-T01-BY | B 015 | O-OU Landshut (A92 - B299) | | N 4 | 10,9 | 213,9 | 213,9 | 0,0 | 0,0 | 1 VEG | VB | 4,0 | hoch | | | | |
| 86 | BY | B015-G070-BY-T02-BY | B 015 | S-OU Landshut (B299 - B15) | | N 2 | 6,5 | 45,8 | 45,8 | 0,0 | 0,0 | 1 OP | VB | >10 | | | | | |
| 87 | BY | B016-G010-BY-T01-BY | B 016 | OU Marktobendorf | Bertoldshofen (B 472) | N 2 | 6,3 | 29,5 | 29,5 | 0,0 | 0,0 | PF | VB | 4,3 | | hoch | | | |
| 88 | BY | B016-G020-BY | B 016 | N-OU Kaufbeuren | | N 2 | 3,7 | 10,4 | 10,4 | 0,0 | 0,0 | VU | VB | 4,3 | | | | | |
| 89 | BY | B016-G031-BY-T01V-BY | B 016 | OU Ichenhausen/Kötz (Ost) | | N 2/3 | 10,3 | 38,3 | 38,3 | 0,0 | 0,0 | LBV | VB | >10 | | | | | |
| 90 | BY | B016-G031-BY-T02-BY | B 016 | OU Wattenweiler/Höselhurst | | N 2/3 | 6,4 | 17,6 | 17,6 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 2,4 | | | | | |
| 91 | BY | B016-G031-BY-T05-BY | B 016 | OU Pfaffenhausen | | N 2 | 1,7 | 4,5 | 4,5 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 5,2 | | hoch | | | |
| 92 | BY | B016-G031-BY-T06-BY | B 016 | OU Hausen | | N 2/3 | 1,7 | 5,9 | 3,9 | 0,0 | 2,0 | OP | VB | 7,9 | | | | | |
| 93 | BY | B016-G031-BY-T07-BY | B 016 | OU Mindelheim | | N 2 | 3,0 | 7,1 | 7,1 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 5,0 | | | | | |
| 94 | BY | B016-G040-BY | B 016 | Günzburg (A 8) | Donauwörth | N 2/3 | 18,6 | 85,0 | 85,0 | 0,0 | 0,0 | | VB | 6,6 | | | | | |
| 95 | BY | B016-G040-BY-T01-BY | B 016 | OU Höchstädt | | N 3 | | | | | | VEA | | | | | | | |
| 96 | BY | B016-G040-BY-T02-BY | B 016 | OU Schwemingen/Tapfheim | | N 2/3 | | | | | | VE | | | | hoch | | | |
| 97 | BY | B016-G051-BY-T03-BY | B 016 | B 13 | A 9 | E 4 | 3,2 | 32,4 | 27,5 | 4,9 | 0,0 | VE | VB | 5,8 | | hoch | | | |
| 98 | BY | B016-G051-BY-T04-BY | B 016 | St 2043 | B 13 | N 4E 4 | 16,3 | 110,3 | 97,5 | 11,5 | 1,3 | OP | VB | 2,0 | | | | | |
| 99 | BY | B016-G051-BY-T01V-BY | B 016 | Verlegung bei Marienheim | | N 4 | 4,7 | 30,7 | 30,7 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 1,2 | | | | | |
| 100 | BY | B016-G070-BY | B 016 | AS Gallingskofen | AS Haslbach | E 4 | 2,5 | 9,5 | 4,5 | 5,0 | 0,0 | 1 VU | VB | 7,3 | | | | | |
| 101 | BY | B019-G010-BY | B 019 | OU Giebelstadt – Euerhausen | | N 2 | 8,0 | 21,2 | 21,2 | 0,0 | 0,0 | VE | VB | 2,8 | hoch | | | | |
| 102 | BY | B019-G030-BY | B 019 | AS Leubas (A 7) | Dieselstraße | E 4 | 1,4 | 12,3 | 3,2 | 7,3 | 1,8 | OP | VB | 4,5 | | | | | |
| 103 | BY | B020-G010-BY | B 020 | OU Hammerau | | N 2 | 2,5 | 12,5 | 12,5 | 0,0 | 0,0 | VP | VB | 6,2 | | hoch | | | |
| 104 | BY | B020-G030-BY | B 020 | Freilassing/Salzburg (B304) | Markt (A 94) | N 2/3 | 9,0 | 49,2 | 49,2 | 0,0 | 0,0 | 1 | VB | >10 | | | | | |
| 105 | BY | B020-G030-BY-T01-BY | B 020 | OU Laufing | | N 2/3 | | | | | | PA | | | | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2. Str. Nr | Projekt | | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Dringlichkeitsstand VFS | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|------|-----------------------|---------|-----------------|------------------------------|--------------------|----------|-------------------------|---------------------------------|------------------------|-------------------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|
| | | | | | von | bis | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau/Erhalt/Ersatz | davon Erhaltung/Ersatz | | | | | | | |
| 106 | BY | B020-G030-BY-T02-BY | B 020 | | OU Burghausen | | N 2 | | | | VE | | | | | | |
| 107 | BY | B020-G040-BY | B 020 | | OU Gumpersdorf | | N 2 | 2,6 | 14,9 | 14,9 | 0,0 | 0,0 | 1 VEA | VB | 3,0 | hoch | |
| 108 | BY | B020-G050-BY | B 020 | | Straubing (A 3) | Landau (A 92) | E 4 | 29,5 | 187,3 | 155,4 | 31,9 | 0,0 | 1 OP | VB | 1,9 | | |
| 109 | BY | B020-G100-BY | B 020 | | Cham-S | Chameregg (B 85) | E 4 | 3,2 | 15,1 | 10,5 | 4,6 | 0,0 | 1 OP | VB | 2,6 | | |
| 110 | BY | B021-G010-BY | B 021 | | OU Bad Reichenhall | | N 2 | 5,1 | 174,9 | 174,9 | 0,0 | 0,0 | PA | VB | 3,6 | | |
| 111 | BY | B022-G030-BY | B 022 | | OU Eckersdorf | | N 2 | 5,2 | 16,0 | 16,0 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 3,2 | hoch | |
| 112 | BY | B023-G010-BY-T03-BY | B 023 | | OU Oberau | | N 2 | 1,0 | 9,1 | 9,1 | 0,0 | 0,0 | VE | VB | >10 | hoch | |
| 113 | BY | B025-G010-BY-T01-BY | B 025 | | OU Möttingen | | N 3 | 5,1 | 16,4 | 16,4 | 0,0 | 0,0 | VU | VB | >10 | hoch | |
| 114 | BY | B025-G010-BY-T06-BY | B 025 | | OU Dinkelsbühl | | N 2 | 3,5 | 11,5 | 11,5 | 0,0 | 0,0 | VEA | VB | 8,4 | | |
| 115 | BY | B025-G020-BY-T01-BY | B 025 | | OU Lehengütingen | | N 2 | 1,6 | 3,2 | 3,2 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 7,5 | | |
| 116 | BY | B026-G010-BY | B 026 | | Aschaffenburg | B 469 | E 4 | 3,4 | 22,1 | 12,9 | 8,2 | 1,0 | OP | VB | 4,7 | | |
| 117 | BY | B026-G030-BY | B 026 | | OU Gemünden | | N 2 | 4,5 | 19,5 | 19,5 | 0,0 | 0,0 | VU | VB | 3,3 | hoch | |
| 118 | BY | B026-G044-BY-T01-BY | B 026n | | AK Schweinfurt/Werneck (A 7) | Karlstadt | N 2/3 | 15,3 | 63,5 | 63,5 | 0,0 | 0,0 | 1 OP | VB | 5,6 | hoch | |
| 119 | BY | B032-G010-BY-T01-BY | B 032 | | OU Opfenbach | | N 2 | 0,9 | 3,8 | 3,8 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | >10 | | |
| 120 | BY | B085-G051-BY-T01-BY | B 085 | | AS Amberg-Ost (A 6) | Pittersberg | E 4 | 2,6 | 8,9 | 7,5 | 1,4 | 0,0 | 1 PU | VB | 1,8 | | |
| 121 | BY | B173-G011-BY | B 173 | | Lichtenfels (A 73) | Zettlitz (B 289) | N 4 | 10,2 | 109,8 | 103,3 | 1,6 | 4,9 | 1 PE | VB | 1,5 | hoch | |
| 122 | BY | B173-G020-BY-T01-BY | B 173 | | OU Zettlitz | Oberlangenstadt | E 4 | 3,0 | 18,9 | 18,9 | 0,0 | 0,0 | 1 OP | VB | 1,5 | | |
| 123 | BY | B173-G530-BY | B 173 | | Johannisthal | Kronach | E 4 | 2,9 | 15,3 | 15,3 | 0,0 | 0,0 | 1 PA | VB | 4,5 | | |
| 124 | BY | B279-G020-BY-T02-BY | B 279 | | OU Saal a. d. Saale | | N 2 | 3,1 | 12,4 | 12,4 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 1,8 | hoch | |
| 125 | BY | B279-G030-BY | B 279 | | OU Wegfurt | | N 2 | 1,5 | 3,8 | 3,8 | 0,0 | 0,0 | VE | VB | 3,2 | hoch | |
| 126 | BY | B286-G010-BY | B 286 | | Bad Kissingen | B 19 | N 2 | 6,6 | 25,4 | 25,1 | 0,0 | 0,3 | LB | VB | 2,4 | hoch | |
| 127 | BY | B286-G020-BY | B 286 | | Schweinfurt (A 70) | Schwabheim | E 4 | 4,3 | 27,4 | 16,2 | 11,2 | 0,0 | VEA | VB | 1,7 | | |
| 128 | BY | B287-G010-BY | B 287 | | OU Nüdlingen | | N 2 | 4,1 | 11,1 | 11,1 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 3,4 | hoch | |
| 129 | BY | B289-G015-BY | B 289 | | OU Mainroth/Rothwind | und OU Fassoldshof | N 2 | 5,0 | 22,3 | 21,3 | 0,0 | 1,0 | VEA | VB | 6,1 | | |
| 130 | BY | B289-G021-BY-T03-BY | B 289 | | OU Münchberg | | N 2 | 1,0 | 3,0 | 3,0 | 0,0 | 0,0 | PE | VB | 8,8 | | |
| 131 | BY | B289-G030-BY-T01-BY | B 289 | | OU Weissdorf | | N 2 | 1,1 | 5,7 | 5,7 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 1,9 | | |
| 132 | BY | B299-G010-BY | B 299 | | OU Waldsassen/Kondrau | | N 2 | 4,9 | 39,9 | 38,7 | 0,0 | 1,2 | PA | VB | 1,9 | hoch | |
| 133 | BY | B299-G060-BY | B 299 | | OU Mülhausen i. d. Opf. | | N 2/3 | 5,4 | 24,2 | 21,5 | 0,0 | 2,7 | PA | VB | 4,8 | hoch | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Str.Nr. | Gef. 2. Str. Nr | Projekt | | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung NKV | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|------|----------------------|---------|-----------------|------------------------------|-----------------------|---------|----------|-------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|
| | | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | | |
| 134 | BY | B299-G100-BY | B 299 | | Neustadt/Donau (B 16) | Landshut | N 2 | 9,8 | 28,3 | 28,3 | 0,0 | 0,0 | VB | 3,2 | | | | | |
| 135 | BY | B299-G100-BY-T01-BY | B 299 | | OU Neuhausen | | N 2 | | | | | VEG | | | | | | | |
| 136 | BY | B299-G100-BY-T02-BY | B 299 | | OU Wehlmichl | | N 2 | | | | | VEG | | | | | | | |
| 137 | BY | B299-G130-BY-T01-BY | B 299 | | OU Garching a. d. Alz | | N 2/3 | 7,7 | 31,5 | 31,5 | 0,0 | 0,0 | VP | 1,2 | | | | | |
| 138 | BY | B299-G130-BY-T02-BY | B 299 | | OU Tacherting/Trostberg | | N 2/3 | 10,6 | 45,2 | 45,2 | 0,0 | 0,0 | VE | 5,6 | | hoch | | | |
| 139 | BY | B300-G020-BY-T04-BY | B 300 | | OU Diedorf/Vogelsang | | N 3+E 4 | 5,1 | 62,1 | 60,5 | 1,6 | 0,0 | VEG | 8,3 | | hoch | | | |
| 140 | BY | B300-G045-BY-T03-BY | B 300 | | OU Weichenried | | N 2 | 0,9 | 6,3 | 6,3 | 0,0 | 0,0 | 1 PA | VB | >10 | | | | |
| 141 | BY | B301-G010-BY-T02-BY | B 301 | | A 5 Freising-Ost (A 92) | B 11 | E 4 | 2,6 | 29,2 | 21,9 | 7,3 | 0,0 | OP | VB | 3,4 | | ja | | |
| 142 | BY | B301-G021-BY-T02-BY | B 301 | | Flughafen München | A 92 | E 4 | 2,2 | 13,2 | 8,8 | 4,4 | 0,0 | OP | VB | >10 | | ja | | |
| 143 | BY | B301-G030-BY-T03-BY | B 301 | | OU Rudelzhausen/Puttenhausen | | N 2 | 6,6 | 20,3 | 20,3 | 0,0 | 0,0 | VP | VB | 3,2 | | hoch | | |
| 144 | BY | B301-G030-BY-T04-BY | B 301 | | OU Mainburg | | N 2 | 7,5 | 21,7 | 21,7 | 0,0 | 0,0 | VP | VB | 5,3 | | | | |
| 145 | BY | B303-G031-BY-T03-BY | B 303 | | OU Stadtsteinach | | N 2 | 3,5 | 13,8 | 13,8 | 0,0 | 0,0 | VEG | VB | 3,6 | | hoch | | |
| 146 | BY | B299-G130-BY-T03-BY | B 304 | | OU Altenmarkt | (mit Aubergtunnel) | N 2/3 | 7,8 | 52,6 | 52,6 | 0,0 | 0,0 | PF | VB | 4,9 | | | | |
| 147 | BY | B299-G130-BY-T04-BY | B 304 | | OU Nunhausen/Matzing | | N 2/3 | 6,2 | 21,7 | 16,3 | 0,0 | 5,4 | VP | VB | 7,4 | | | | |
| 148 | BY | B304-G020-BY | B 304 | | OU Obing | | N 2 | 4,1 | 12,9 | 12,9 | 0,0 | 0,0 | PA | VB | 3,6 | | hoch | | |
| 149 | BY | B013-G090-BY-T01-BY | B 318 | | A 5 Holzkirchen (A 8) | B 13 (OU Holzkirchen) | E 4 | 3,2 | 13,8 | 11,4 | 2,4 | 0,0 | OP | VB | 3,8 | | | | |
| 150 | BY | B318-G010-BY | B 318 | | W-OU Gmund | | N 2 | 3,8 | 47,9 | 47,9 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 6,2 | | | | |
| 151 | BY | B388-G010-BY | B 388 | | Ismaring (B 471) | Fischerhäuser (B 301) | E 4 | 3,1 | 22,2 | 11,5 | 10,0 | 0,7 | OP | VB | 7,4 | | ja | | |
| 152 | BY | B388-G020-BY | B 388 | | Ismaring | Taufkirchen | N 2/3 | 21,0 | 86,0 | 84,6 | 0,0 | 1,4 | VB | 7,2 | hoch | | hoch | | |
| 153 | BY | B388-G020-BY-T01-BY | B 388 | | OU Moosinning | | N 2 | | | | | | UVS | | hoch | | | | |
| 154 | BY | B388-G020-BY-T02-BY | B 388 | | OU Erding | (Anbindung FH) | N 2/3 | | | | | | UVS | | | | | | |
| 155 | BY | B388-G020-BY-T03-BY | B 388 | | OU Grünbach | | N 2 | | | | | | OP | | | hoch | | | |
| 156 | BY | B388-G020-BY-T04-BY | B 388 | | OU Taufkirchen/Vils | | N 2 | | | | | | PA | | | hoch | | | |
| 157 | BY | B388-G050-BY | B 388 | | N-OU Passau | | N 2/3 | 8,5 | 61,9 | 61,9 | 0,0 | 0,0 | 1 UVS | VB | >10 | hoch | | | |
| 158 | BY | B426-G010-BY | B 426 | | OU Mömlingen | | N 2 | 2,4 | 4,7 | 4,7 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | >10 | | | | |
| 159 | BY | B466-G030-BY | B 466 | | S-OU Nördlingen | | N 2 | 3,5 | 6,2 | 6,2 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | >10 | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2. Str. Nr. | von | bis | Projekt | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Plangrundlage VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeseitigung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise | |
|---|------|------------------------|---------|-------------------------------|-------------------------------|----------------------------|---------|---------|----------|-------------------------|-------------------|------------------------|-------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|------------------------------|---------------------|
| | | | | | | | | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | | | | | | | | | davon Kosten Dritte |
| 160 | BY | B469-G010-BY-HE | B 469 | A 3 | A 3 | A 45 | | E 4 | 1,2 | 3,5 | 1,8 | 1,7 | 0,0 | OP | VB | 5,2 | | | | | |
| 161 | BY | B469-G020-BY | B 469 | A 3 | A 3 | Kreisstraße AB 16 | | E 6 | 1,2 | 15,9 | 9,4 | 6,5 | 0,0 | OP | VB | 3,3 | | | | | |
| 162 | BY | B470-G010-BY-T02-BY | B 470 | OU Lenkersheim | OU Lenkersheim | | | N 2 | 2,3 | 3,9 | 3,9 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 2,4 | | | | | |
| 163 | BY | B470-G010-BY-T07-BY | B 470 | S-OU Gremsdorf | S-OU Gremsdorf | | | N 2 | 3,5 | 11,2 | 11,2 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 2,4 | | | | | |
| 164 | BY | B470-G020-BY | B 470 | A 3 | A 3 | Forchheim | | N 2 | 2,5 | 9,8 | 9,8 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 4,4 | hoch | | | | |
| 165 | BY | B470-G020-BY-T01-BY | B 470 | OU Oesdorf | OU Oesdorf | | | N 2 | | | | | | OP | | hoch | | | | | |
| 166 | BY | B470-G020-BY-T02-BY | B 470 | OU Wimmelbach | OU Wimmelbach | | | N 2 | | | | | | OP | | hoch | | | | | |
| 167 | BY | B470-G030-BY | B 470 | O-OU Forchheim | O-OU Forchheim | | | N 2/4 | 6,9 | 38,4 | 38,4 | 0,0 | 0,0 | UVS | VB | 3,7 | hoch | | | | |
| 168 | BY | B471-G015-BY-T02-BY | B 471 | Fürstentfeldbruck-Ost | Fürstentfeldbruck-Ost | Esting | | E 4 | 3,5 | 11,5 | 9,2 | 2,3 | 0,0 | OP | VB | 4,9 | | ja | | | |
| 169 | BY | B471-G015-BY-T03-BY | B 471 | Esting | Esting | Geiselbullach | | E 4 | 3,8 | 17,4 | 15,7 | 1,7 | 0,0 | OP | VB | 5,9 | | ja | | | |
| 170 | BY | B471-G020-BY | B 471 | Dachau | Dachau | A 92 | | E 4 | 2,2 | 9,9 | 6,9 | 3,0 | 0,0 | OP | VB | >10 | | ja | | | |
| 171 | BY | B471-G030-BY | B 471 | B 13 | B 13 | Garching-Hochbrück | | E 4 | 2,2 | 19,6 | 17,0 | 2,6 | 0,0 | OP | VB | 3,6 | | | | | |
| 172 | BY | B471-G040-BY | B 471 | B 11 | B 11 | Ismaning | | E 4 | 3,0 | 31,5 | 23,3 | 8,1 | 0,1 | OP | VB | 4,9 | | ja | | | |
| 173 | BY | B471-G050-BY | B 471 | ö Ismaning | ö Ismaning | | | E 4 | 4,2 | 33,3 | 22,0 | 11,0 | 0,3 | OP | VB | 6,2 | | | | | |
| 174 | BY | B472-G020-BY-T01-BY | B 472 | OU Waakirchen | OU Waakirchen | | | N 2 | 2,1 | 6,6 | 6,6 | 0,0 | 0,0 | VP | VB | >10 | hoch | | | | |
| 175 | BY | B472-G020-BY-T02-BY | B 472 | N-OU Bad Tölz | N-OU Bad Tölz | | | N 2 | 2,6 | 23,5 | 23,5 | 0,0 | 0,0 | VEG | VB | 2,3 | | | | | |
| 176 | BY | B533-G010-BY-T01-BY | B 533 | OU Auerbach | OU Auerbach | | | N 2 | 1,4 | 25,5 | 25,5 | 0,0 | 0,0 | VEA | VB | 1,1 | | | | | |
| | | | | | | | | | | 7198,9 | 5363,1 | 1801,8 | 33,6 | | | | | | | | |
| Gesamtvolumen des Vordringlichen Bedarfs und Vordringlichen Bedarfs Engpassbeseitigung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 177 | BY | A003-G061-BY | A 003 | AS Hengersberg (B 533) | AS Hengersberg (B 533) | AS Aicha vorm Wald | | E 6 | 19,6 | 263,2 | 109,2 | 154,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 1,0 | | | | |
| 178 | BY | A006-G015-BY | A 006 | Lgr. BW/BY | Lgr. BW/BY | AS Roth | | E 6 | 69,3 | 780,8 | 419,9 | 360,5 | 0,4 | 0 | WB* | 1,2 | | | | | |
| 179 | BY | A006-G015-BY-T01-BY | A 006 | Lgr. BW/BY | Lgr. BW/BY | AK Feuchtwangen | | E 6 | | | | | | VE | | | | | hoch | | |
| 180 | BY | A006-G015-BY-T02-BY | A 006 | AK Feuchtwangen | AK Feuchtwangen | AS Roth | | E 6 | | | | | | TeilPU | | | | ja | hoch | Teil im zugesagtem Neubeginn | |
| 181 | BY | A007-G010-BY | A 007 | AD Schweinfurt/Weinack (A 70) | AD Schweinfurt/Weinack (A 70) | AK Biebrich (A 3) | | E 6 | 30,2 | 498,7 | 133,8 | 364,9 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 1,4 | | | | |
| 182 | BY | A007-G020-BY-BW-T02-BY | A 007 | AS Illertissen | AS Illertissen | AS Memmingen-S (Anteil BY) | | E 6 | 17,0 | 155,4 | 68,8 | 86,6 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 1,1 | | | | |
| 183 | BY | A008-G010-BY-T4-BY | A 008 | AS Traunstein/Siegsdorf | AS Traunstein/Siegsdorf | Bgr. D/A | | E 6 | 25,5 | 567,9 | 376,5 | 191,4 | 0,0 | 0 | VEG | WB* | 1,2 | | hoch | | |
| 184 | BY | A009-G010-BY | A 009 | AK Nürnberg | AK Nürnberg | AK Nürnberg-O | | E 8 | 5,1 | 61,2 | 37,0 | 24,2 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 2,2 | | | TSF geplant | |
| 185 | BY | A009-G020-BY | A 009 | AD Holledau | AD Holledau | AK Neufahrn | | E 8 | 32,0 | 413,5 | 216,5 | 197,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 2,0 | | ja | TSF vorhanden | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Str.Nr. | Gef. 2. Str. Nr | Projekt | | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|------|----------------------|---------|-----------------|-----------------------------|--------------------------|---------|----------|-------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|---|
| | | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | | |
| 186 | BY | A092-G010-BY | A 092 | | AD München-Feldmoching | AK Neufahrn | E 6 | 11,5 | 87,9 | 42,6 | 44,4 | 0,9 | 1 | VEG | WB* | 1,4 | | ja | |
| 187 | BY | B002-G020-BY | B 002 | | Eschenlohe | Oberau-N | N 4 | 3,8 | 108,2 | 99,9 | 8,3 | 0,0 | 1 | PE | WB* | 1,1 | hoch | | |
| 188 | BY | B002-G030-BY | B 002 | | Starnberg | (Entlastungstunnel) | N 2-E 4 | 3,1 | 162,1 | 157,1 | 0,0 | 5,0 | PU | WB* | 4,1 | | hoch | | |
| 189 | BY | B002-G080-BY-T04-BY | B 002 | | Kissing | Oberottmarshausen (B 17) | N 3/4 | 8,0 | 77,7 | 77,7 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | WB* | 6,1 | hoch | | |
| 190 | BY | B004-G010-BY | B 004 | | Flughafen Nürnberg | A 3 | N 2 | 3,5 | 116,7 | 116,7 | 0,0 | 0,0 | PF | WB* | 3,9 | | | | |
| 191 | BY | B008-G035-BY | B 008 | | OU Straßkirchen | | N 2 | 5,0 | 16,1 | 16,1 | 0,0 | 0,0 | VP | WB* | 1,2 | | hoch | | |
| 192 | BY | B011-G030-BY-T01-BY | B 011 | | Deggendorf | Grafling | N 2/3 | 3,0 | 14,8 | 13,2 | 0,0 | 1,6 | 1 | VE | WB* | 1,9 | hoch | | |
| 193 | BY | B012-G011-BY-T01-BY | B 012 | | Kempen (A 7) | Marktoberdorf (B 472) | E 4 | 16,4 | 89,1 | 61,7 | 27,4 | 0,0 | 1 | OP | WB* | 3,5 | | | |
| 194 | BY | B013-G020-BY | B 013 | | OU Oberickelsheim | | N 2 | 2,3 | 5,7 | 5,7 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 3,0 | hoch | | | |
| 195 | BY | B013-G030-BY | B 013 | | OU Gollhofen/Offenheim | und OU Rudolzhofen | N 2 | 11,9 | 27,0 | 27,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 2,4 | hoch | | | |
| 196 | BY | B013-G060-BY-T01-BY | B 013 | | OU Rothenstein | | N 2 | 2,2 | 4,4 | 4,4 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 2,4 | | | | |
| 197 | BY | B013-G060-BY-T02-BY | B 013 | | OU Rupertsbuch | | N 2 | 2,6 | 9,3 | 9,3 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 1,6 | | | | |
| 198 | BY | B013-G060-BY-T03-BY | B 013 | | OU Eichstätt | | N 2 | 5,3 | 32,6 | 32,6 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 5,8 | hoch | | | |
| 199 | BY | B013-G090-BY-T03-BY | B 013 | | OU Großhartpenning | | N 2 | 2,7 | 10,1 | 10,1 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 3,8 | | hoch | | |
| 200 | BY | B013-G090-BY-T04-BY | B 013 | | OU Kurzenberg | | N 2 | 1,4 | 3,7 | 3,7 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 3,8 | | | | |
| 201 | BY | B014-G010-BY-T03-BY | B 014 | | OU Buchschwabach | | N 3 | 3,1 | 22,5 | 22,5 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 1,9 | | | | |
| 202 | BY | B014-G010-BY-T05-BY | B 014 | | OU Stein/Eibach | mit Rednitztunnel | N 2/3 | 5,1 | 131,8 | 131,8 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 3,0 | | hoch | | |
| 203 | BY | B015-G070-BY-T06-BY | B 015n | | OU Lengdorf | | N 3 | 4,8 | 33,1 | 33,1 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | WB* | 7,0 | | | |
| 204 | BY | B015-G999-BY | B 015n | | s Landshut | Rosenheim | N 2/4 | 55,0 | 216,9 | 216,9 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | WB* | (5,2) | | | Variantenentscheidung nach weiteren Planungen |
| 205 | BY | B016-G010-BY-T03-BY | B 016 | | OU Steinbach | | N 2 | 2,1 | 7,6 | 7,6 | 0,0 | 0,0 | VP | WB* | 1,5 | | | | |
| 206 | BY | B016-G051-BY-T02-BY | B 016 | | OU Neuburg Süd | Oberhausen (Sehensand) | N 3 | 7,1 | 42,9 | 42,9 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 2,0 | hoch | | | |
| 207 | BY | B019-G040-BY | B 019 | | Sonthofen | Oberstdorf | N 2 | 3,3 | 68,9 | 66,9 | 0,0 | 2,0 | | WB* | 1,0 | | hoch | | |
| 208 | BY | B019-G040-BY-T01-BY | B 019 | | Fischen (Entlastungstunnel) | | N 2 | | | | | | VU | | | hoch | | | |
| 209 | BY | B019-G040-BY-T02-BY | B 019 | | OU Langenwang | | N 2 | | | | | | OP | | | hoch | | | |
| 210 | BY | B020-G060-BY | B 020 | | Rissmannsdorf | Traitsching | N 2/3 | 5,2 | 26,8 | 24,5 | 2,3 | 0,0 | 1 | PA | WB* | 1,1 | | | |
| 211 | BY | B020-G070-BY | B 020 | | Straubing (A 3) | Cham (B 85) | E 4 | 29,9 | 156,4 | 133,1 | 23,3 | 0,0 | 1 | OP | WB* | 1,3 | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2. Str. Nr. | Projekt | | Länge km | Bauziel | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnungsbaurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise | |
|----------|------|-----------------------|---------|------------------|----------------------------|---------------------------|----------|---------|-------------------------|---------------------------|-------------------------|---------------|---------------|---|-------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|-------------------------------|
| | | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau/ Ersatz | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | | | davon Kosten Dritte |
| 212 | BY | B025-G020-BY-T02-BY | B 025 | | OU Feuchtwangen | | N 2 | 3,9 | 9,0 | 9,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | WB* | 4,3 | | | | | |
| 213 | BY | B026-G043-BY-T02-BY | B 276 | | Zubringer Lohr | | N 2 | 17,0 | 34,0 | 34,0 | 0,0 | 0,0 | | WB* | 3,3 | hoch | | | | |
| 214 | BY | B026-G044-BY-T02-BY | B 026h | | Karlstadt | A 3 | N 2/3 | 26,2 | 108,5 | 108,5 | 0,0 | 0,0 | 1 OP | WB* | 5,6 | hoch | | | | |
| 215 | BY | B031-G010-BY | B 031 | | Lgr. BW/BY | A 96 | E 4 | 7,6 | 97,0 | 59,8 | 37,2 | 0,0 | 1 OP | WB* | 4,8 | | | | | hoch |
| 216 | BY | B032-G010-BY-T02-BY | B 032 | | OU Auers/Riedhirsch | | N 2 | 1,4 | 4,0 | 4,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 1,2 | | | | | |
| 217 | BY | B085-G030-BY | B 085 | | OU Heinersreuth/Altenplos | | N 2/3 | 7,6 | 24,9 | 24,9 | 0,0 | 0,0 | VP | WB* | 5,6 | | | | | |
| 218 | BY | B085-G051-BY-T02-BY | B 085 | | Pittersberg | Schwandorf (St.2397) | E 4 | 2,6 | 9,0 | 9,0 | 0,0 | 0,0 | 1 OP | WB* | 1,8 | | | | | |
| 219 | BY | B085-G051-BY-T03-BY | B 085 | | Schwandorf (St.2397) | AS Schwandorf Nord (A 93) | E 4 | 5,2 | 41,7 | 23,2 | 18,5 | 0,0 | 1 OP | WB* | 1,8 | | | | | |
| 220 | BY | B085-G070-BY | B 085 | | AS Schwandorf (A 93) | Altenkreith (B 16) | N 4+E 4 | 22,6 | 137,6 | 132,6 | 4,9 | 0,1 | 1 OP | WB* | 3,1 | | | | | |
| 221 | BY | B085-G080-BY | B 085 | | Altenkreith | Wetterfeld | N 2/4 | 9,0 | 49,8 | 44,2 | 5,5 | 0,1 | 1 PA | WB* | 1,1 | | | | | hoch |
| 222 | BY | B173-G040-BY | B 173 | | OU Unterrodach | | N 3 | 4,3 | 25,9 | 25,9 | 0,0 | 0,0 | 1 OP | WB* | 4,4 | hoch | | | | |
| 223 | BY | B279-G012-BY-T01-BY | B 279 | | OU Baunach (O) | | N 2 | 3,6 | 23,6 | 23,6 | 0,0 | 0,0 | UVS | WB* | 2,2 | hoch | | | | |
| 224 | BY | B279-G020-BY-T01-BY | B 279 | | Voccardwind | Ermershausen | N 2 | 8,2 | 27,8 | 27,8 | 0,0 | 0,0 | VU | WB* | 1,8 | hoch | | | | |
| 225 | BY | B285-G010-BY-T01-BY | B 285 | | OU Stockheim | | N 2 | 3,7 | 12,0 | 12,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 6,0 | hoch | | | | hoch |
| 226 | BY | B289-G021-BY-T01V-BY | B 289 | | OU Kauerndorf | | N 2 | 2,0 | 47,9 | 47,9 | 0,0 | 0,0 | PU | WB* | 3,4 | | | | | |
| 227 | BY | B299-G020-BY | B 299 | | OU Grafenwöhr | | N 2 | 4,1 | 13,1 | 13,1 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 2,1 | | | | | |
| 228 | BY | B299-G030-BY-T04-BY | B 299 | | OU Tanzfleck | | N 2 | 2,0 | 5,9 | 5,9 | 0,0 | 0,0 | PA | WB* | 1,3 | | | | | |
| 229 | BY | B299-G110-BY | B 299 | | A 92 | Landshut | E 4 | 4,6 | 72,4 | 57,8 | 14,6 | 0,0 | VP | WB* | 3,5 | | | | | ja |
| 230 | BY | B300-G010-BY-T01-BY | B 300 | | OU Heimertingen | | N 2 | 4,2 | 12,0 | 12,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 2,0 | | | | | |
| 231 | BY | B300-G010-BY-T04-BY | B 300 | | OU Babenhausen | | N 2 | 4,0 | 13,5 | 13,5 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 2,0 | | | | | |
| 232 | BY | B300-G020-BY-T03-BY | B 300 | | OU Gessertshausen | | N 3 | 5,1 | 35,5 | 35,5 | 0,0 | 0,0 | VP | WB* | 2,4 | | | | | |
| 233 | BY | B300-G030-BY | B 300 | | OU Friedberg | | N 3 | 4,9 | 17,4 | 17,4 | 0,0 | 0,0 | VU | WB* | >10 | | | | | Teil der Osttangente Augsburg |
| 234 | BY | B300-G045-BY-T02-BY | B 300 | | Aichach - Kühbach | | E 4 | 12,1 | 42,2 | 24,4 | 17,8 | 0,0 | 1 OP | WB* | >10 | | | | | |
| 235 | BY | B301-G021-BY-T01V-BY | B 301 | | Verlegung bei Hallbergmoos | | N 2+E 4 | 4,3 | 27,5 | 18,4 | 9,1 | 0,0 | VP | WB* | 2,9 | | | | | |
| 236 | BY | B303-G010-BY | B 303 | | AS Wasserlosen (A 7) | Schweinfurt | N 2 | 8,5 | 19,2 | 19,2 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 8,5 | hoch | | | | |
| 237 | BY | B303-G050-BY-T02-BY | B 303 | | OU Schirnding | | E 4 | 4,1 | 29,1 | 27,7 | 1,4 | 0,0 | 1 PU | WB* | 1,3 | | | | | |
| 238 | BY | B304-G010-BY-T01-BY | B 304 | | OU Eglharting/Kirchseeon | | N 2 | 9,2 | 48,0 | 48,0 | 0,0 | 0,0 | UVS | WB* | 4,7 | | | | | |
| 239 | BY | B304-G010-BY-T02-BY | B 304 | | OU Steinhöring | | N 2 | 4,0 | 22,3 | 22,3 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | >10 | | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2. Str. Nr. | Projekt | | Länge km | Bauziel | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise | |
|---|------|-----------------------|---------|------------------|-----------------------------|-----|----------|---------|-------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|---------------------|
| | | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | | | davon Kosten Dritte |
| 240 | BY | B304-G031-BY | B 304 | | Entlastungstunnel Karlsfeld | | N 2 | 1,2 | 81,9 | 81,9 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 1,1 | | | | | |
| 241 | BY | B388-G040-BY | B 388 | | OU Brombach | | N 2 | 5,1 | 23,7 | 23,7 | 0,0 | 0,0 | UVS | WB* | 1,4 | | | | | |
| 242 | BY | B466-G020-BY-T02-BY | B 466 | | OU Ostheim | | N 2 | 3,2 | 5,4 | 5,4 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 1,2 | | | | | |
| 243 | BY | B466-G020-BY-T03-BY | B 466 | | OU Westheim | | N 2 | 2,6 | 4,5 | 4,5 | 0,0 | 0,0 | VU | WB* | 1,8 | | | | | |
| 244 | BY | B588-G010-BY | B 588 | | OU Reischach | | N 2 | 2,5 | 25,5 | 25,5 | 0,0 | 0,0 | VP | WB* | 1,5 | | | | hoch | |
| Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht | | | | | | | | | 5364,8 | 3761,4 | 1593,3 | 10,1 | | | | | | | | |

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|----|---------------------|-------|--|-------------------------------|---------------------|-------|------|------|------|-----|------|------|----|-----|--|--|--|------|--|
| 245 | BY | B008-G010-BY-T01-BY | B 008 | | OU Markt Bibart | | N 2 | 2,3 | 5,0 | 5,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 9,0 | | | | | |
| 246 | BY | B008-G040-BY | B 008 | | OU Künzing | | N 2 | 3,1 | 9,1 | 9,1 | 0,0 | 0,0 | VP | WB | 3,5 | | | | | |
| 247 | BY | B010-G010-BY | B 010 | | AD Neu-Ulm (B 28/B 30) | o Neu-Ulm | N 4 | 4,4 | 63,5 | 63,5 | 0,0 | 0,0 | 1 OP | WB | 3,1 | | | | | |
| 248 | BY | B013-G040-BY | B 013 | | Ansbach | AS Ansbach (A 6) | E 4 | 4,1 | 15,6 | 14,0 | 1,6 | 0,0 | OP | WB | 3,5 | | | | | |
| 249 | BY | B013-G080-BY-T02-BY | B 013 | | OU Pömbach | | N 2 | 2,6 | 7,2 | 7,2 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,5 | | | | | |
| 250 | BY | B013-G080-BY-T04-BY | B 013 | | OU Reichertshausen a. d. Ilm | | N 2 | 3,1 | 27,9 | 27,9 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,8 | | | | hoch | |
| 251 | BY | B014-G010-BY-T01-BY | B 014 | | OU Katterbach | | N 3 | 2,6 | 10,9 | 10,9 | 0,0 | 0,0 | VEG | WB | 6,4 | | | | hoch | |
| 252 | BY | B014-G010-BY-T02-BY | B 014 | | OU Wicklesreuth | | N 3 | 2,4 | 7,5 | 7,5 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 4,0 | | | | | |
| 253 | BY | B014-G030-BY | B 014 | | OU Sulzbach-Rosenberg | | N 2 | 2,9 | 20,8 | 20,8 | 0,0 | 0,0 | VEA | WB | 3,8 | | | | | |
| 254 | BY | B016-G010-BY-T02-BY | B 016 | | OU Rieder | | N 2 | 2,2 | 8,6 | 8,6 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,0 | | | | | |
| 255 | BY | B016-G031-BY-T03-BY | B 016 | | OU Niederrannau/Aletshausen | | N 2 | 5,5 | 17,2 | 17,2 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,2 | | | | hoch | |
| 256 | BY | B017-G010-BY | B 017 | | Augsburg | Füssen | N 2/3 | 11,9 | 61,6 | 61,6 | 0,0 | 0,0 | | WB | 1,8 | | | | | |
| 257 | BY | B017-G010-BY-T01-BY | B 017 | | OU Hohenfurch | | N 2/3 | | | | | | OP | | | | | | | |
| 258 | BY | B017-G010-BY-T02-BY | B 017 | | Verlegung n Steingaden | | N 2 | | | | | | OP | | | | | | | |
| 259 | BY | B017-G010-BY-T03-BY | B 017 | | OU Steingaden | | N 2 | | | | | | OP | | | | | | hoch | |
| 260 | BY | B020-G020-BY | B 020 | | Grenzbrücke s Laufen | | N 2 | 0,9 | 18,8 | 6,7 | 0,0 | 12,1 | VP | WB | 2,0 | | | | | |
| 261 | BY | B022-G010-BY | B 022 | | AS Kitzingen/Schwarzach (A 3) | Gerolzhofen (B 286) | N 2 | 6,2 | 13,8 | 13,8 | 0,0 | 0,0 | VU | WB | 1,9 | | | | | |
| 262 | BY | B022-G010-BY-T01-BY | B 022 | | OU Düllstadt | | N 2 | | | | | | VU | | | | | | | |
| 263 | BY | B022-G010-BY-T02-BY | B 022 | | OU Reupelsdorf | | N 2 | | | | | | VU | | | | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2. Str. Nr | Projekt | | Länge km | Bauzeit | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|------|-----------------------|---------|----------------------------|--|--------------------------------|----------|---------|-------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|--|----------|
| | | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | | |
| 264 | BY | B022-G010-BY-T03-BY | B 022 | | OU Stadelschwarzach | | N 2 | | | | | VU | | | | | | | |
| 265 | BY | B022-G020-BY | B 022 | | OU Mönchsambach | | N 2 | 1,3 | 4,2 | 4,2 | 0,0 | 0,0 | WB | 1,0 | | | | | |
| 266 | BY | B022-G040-BY | B 022 | | OU Wirbenz | | N 2/3 | 2,5 | 8,1 | 8,1 | 0,0 | 0,0 | WB | 3,0 | | | | | |
| 267 | BY | B023-G010-BY-T02-BY | B 023 | | OU Ettal | | N 2 | 2,0 | 36,4 | 36,4 | 0,0 | 0,0 | WB | 2,1 | | | | | |
| 268 | BY | B025-G010-BY-T03-BY | B 025 | | OU Wengenhäuser | | N 2 | 2,0 | 4,6 | 4,6 | 0,0 | 0,0 | WB | 3,0 | | | | | |
| 269 | BY | B025-G010-BY-T05-BY | B 025 | | OU Neustädlein/Knittelsbach | | N 2 | 3,2 | 11,1 | 11,1 | 0,0 | 0,0 | WB | 3,9 | | | | | |
| 270 | BY | B025-G020-BY-T03-BY | B 025 | | OU Banzenweiler | | N 2 | 1,8 | 3,2 | 3,2 | 0,0 | 0,0 | WB | 1,7 | | | | | |
| 271 | BY | B025-G020-BY-T04-BY | B 025 | | OU Dorfgütingen | | N 2 | 2,5 | 4,9 | 4,9 | 0,0 | 0,0 | WB | 2,8 | | | | | |
| 272 | BY | B026-G020-BY | B 026 | | Lohr | AS Hösbach (A 3) | N 2/3 | 10,0 | 77,8 | 77,8 | 0,0 | 0,0 | WB | 1,9 hoch | hoch | | | | |
| 273 | BY | B026-G020-BY-T01-BY | B 026 | | OU Rechtenbach | | N 2/3 | | | | | VU | hoch | hoch | | | | | |
| 274 | BY | B026-B020-BY-T02-BY | B 026 | | Verlegung Hain i. Sp. Laufach und Frohnhofen | | N 2 | | | | | OP | | | hoch | | | | |
| 275 | BY | B047-G010-BY | B 047 | | OU Schneeberg | | N 2 | 2,9 | 18,3 | 18,3 | 0,0 | 0,0 | WB | 2,7 hoch | hoch | | | | |
| 276 | BY | B085-G010-BY-T02-BY | B 085 | | OU Stockheim/Gundelsdorf | | N 2/3 | 7,4 | 29,8 | 29,8 | 0,0 | 0,0 | WB | 2,7 hoch | | | | | |
| 277 | BY | B085-G090-BY-T02-BY | B 085 | | Verlegung bei Saldenburg | | N 2/3 | 3,8 | 17,8 | 17,8 | 0,0 | 0,0 | WB | 2,2 | | | | | |
| 278 | BY | B131-G010-BY | B 131n | A 009 A 9 | Gunzenhausen | | N 2 | 31,8 | 79,1 | 79,1 | 0,0 | 0,0 | WB | 4,0 hoch | hoch | | | | |
| 279 | BY | B131-G010-BY-T01-BY | B 131n | A 009 AS Thalmässing (A 9) | | | KN | | | | | OP | | hoch | | | | | |
| 280 | BY | B131-G010-BY-T02-BY | B 131n | | OU Alfershausen/Thalmässing | | N 2 | | | | | OP | | hoch | | | | | |
| 281 | BY | B131-G010-BY-T03-BY | B 131n | | OU Laibstadt/Aberzhausen | | N 2 | | | | | OP | | hoch | | | | | |
| 282 | BY | B131-G010-BY-T04-BY | B 131n | | Fiegenstall | Ellingen | N 2 | | | | | OP | | hoch | | | | | |
| 283 | BY | B131-G010-BY-T05-BY | B 131n | | OU Stopfenheim | | N 2 | | | | | OP | | hoch | | | | | |
| 284 | BY | B131-G010-BY-T06-BY | B 131n | | OU Theilenhofen | | N 2 | | | | | OP | | hoch | | | | | |
| 285 | BY | B131-G010-BY-T07-BY | B 131n | | OU Dornhausen | | N 2 | | | | | OP | | hoch | | | | | |
| 286 | BY | B131-G010-BY-T08-BY | B 131n | | OU Unterasbach | | N 2 | | | | | OP | | hoch | | | | | |
| 287 | BY | B131-G020-BY | B 131n | | Gunzenhausen | AS Dinkelsbühl/Fichtenau (A 7) | N 2 | 9,4 | 17,9 | 17,9 | 0,0 | 0,0 | WB | 2,0 | hoch | | | | |
| 288 | BY | B279-G012-BY-T02-BY | B 279 | | OU Reckendorf | | N 2 | 4,1 | 18,7 | 18,7 | 0,0 | 0,0 | UVS | 1,5 hoch | | hoch | | | |
| 289 | BY | B279-G012-BY-T03-BY | B 279 | | OU Junkersdorf/Pfarrweisach | | N 2 | 3,8 | 9,6 | 9,6 | 0,0 | 0,0 | WB | 1,8 | | | | | |
| 290 | BY | B285-G010-BY-T02-BY | B 285 | | OU Ostheim | | N 2 | 5,7 | 17,3 | 17,3 | 0,0 | 0,0 | WB | 1,1 hoch | | hoch | | | |
| 291 | BY | B289-G030-BY-T03-BY | B 289 | | OU Rehau | | N 2 | 3,3 | 11,9 | 11,9 | 0,0 | 0,0 | WB | 1,3 | | | | | |
| 292 | BY | B289-G040-BY | B 289 | | OU Heinersberg | | N 2 | 1,6 | 4,2 | 4,2 | 0,0 | 0,0 | VEA | 2,2 | | | | | |
| 293 | BY | B299-G030-BY-T03-BY | B 299 | | OU Seugast | | N 2 | 3,4 | 8,8 | 8,8 | 0,0 | 0,0 | WB | 2,2 | | hoch | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2. Str. Nr | Projekt | | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnungsbaurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|------|-----------------------|---------|-----------------|----------------------------|---------------------------|----------|-------------------------|-------------------|------------------------|-------------------|---------------|---|-------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|
| | | | | | von | bis | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | | | | | | | | |
| 294 | BY | B299-G050-BY | B 299 | | OU Ursensollen | | 2,2 | 8,8 | 8,8 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,4 | | hoch | | |
| 295 | BY | B299-G120-BY | B 299 | | OU Eggkofen | | 3,0 | 10,5 | 10,5 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,3 | | hoch | | |
| 296 | BY | B300-G010-BY | B 300 | | Memmingen | Krumbach | 19,8 | 61,9 | 61,9 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,0 | | hoch | | |
| 297 | BY | B300-G010-BY-T02-BY | B 300 | | OU Boos/Niederrieden | | N2 | | | | | OP | | | | hoch | | |
| 298 | BY | B300-G010-BY-T03-BY | B 300 | | OU Winterrieden | | N2 | | | | | OP | | | | | | |
| 299 | BY | B300-G010-BY-T05-BY | B 300 | | OU Kettershäusen | | N2 | | | | | OP | | | | | | |
| 300 | BY | B300-G010-BY-T06-BY | B 300 | | OU Ebershausen | | N2 | | | | | OP | | | | | | |
| 301 | BY | B300-G010-BY-T07-BY | B 300 | | OU Krumbach | | N2 | | | | | VP | | | | | | |
| 302 | BY | B300-G020-BY-T01-BY | B 300 | | OU Ried/Breitenbronn | | 3,8 | 10,7 | 10,7 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,7 | | | | |
| 303 | BY | B300-G020-BY-T02-BY | B 300 | | OU Ustersbach | | 2,3 | 7,8 | 7,8 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,5 | | | | |
| 304 | BY | B301-G030-BY-T02-BY | B 301 | | OU Reichertshausen | | 2,5 | 6,2 | 6,2 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,8 | | hoch | | |
| 305 | BY | B303-G031-BY-T02-BY | B 303 | | OU Zaubach | | 2,5 | 9,2 | 9,2 | 0,0 | 0,0 | VEG | WB | 1,1 | hoch | | | |
| 306 | BY | B304-G010-BY-T03-BY | B 304 | | OU Tullng | | 2,8 | 9,7 | 9,7 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,4 | | | | |
| 307 | BY | B304-G010-BY-T04-BY | B 304 | | OU Forstng | | 3,9 | 11,2 | 11,2 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,2 | | | | |
| 308 | BY | B310-G010-BY | B 310 | | OU Füssen | (2. BA) | 2,8 | 45,3 | 45,3 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,0 | | | | |
| 309 | BY | B388-G030-BY | B 388 | | OU Wolferting/Trauterfng | und OU Johannesk | 3,9 | 10,9 | 10,9 | 0,0 | 0,0 | VP | WB | 2,6 | | | | |
| 310 | BY | B466-G010-BY | B 466 | | OU Obererlbach | | 2,9 | 6,7 | 6,7 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,3 | | | | |
| 311 | BY | B466-G020-BY-T01-BY | B 466 | | OU Gnotzheim | | 2,5 | 4,9 | 4,9 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,7 | | | | |
| 312 | BY | B466-G020-BY-T04-BY | B 466 | | OU Oettingen | | 7,2 | 21,0 | 21,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,6 | hoch | | | |
| 313 | BY | B470-G010-BY | B 470 | | Rothenburg (A 7) | Höchststadt/B 505 Bamberg | 18,4 | 46,1 | 46,1 | 0,0 | 0,0 | N2 | WB | 2,4 | hoch | | | |
| 314 | BY | B470-G010-BY-T01-BY | B 470 | | OU Steinach bei Rothenburg | | N2 | | | | | OP | | | | | | |
| 315 | BY | B470-G010-BY-T03-BY | B 470 | | OU Oberndorf/Ipsheim | und OU Dottenheim | N2 | | | | | OP | | | | hoch | | |
| 316 | BY | B470-G010-BY-T04-BY | B 470 | | OU Birkenfeld | | N2 | | | | | OP | | | | | | |
| 317 | BY | B470-G010-BY-T05-BY | B 470 | | OU Uehfeld/Demantsfürth | | N2 | | | | | VP | | | | | | |
| 318 | BY | B470-G010-BY-T06-BY | B 470 | | OU Mailach | | N2 | | | | | OP | | | | | | |
| 319 | BY | B471-G015-BY-T01-BY | B 471 | | Buchenau | Fürstenfeldbruck-Ost | E 4 | 28,1 | 21,7 | 6,4 | 0,0 | OP | WB | 2,8 | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2. Str. Nr. | Projekt | | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|------|----------------------|---------|------------------|---------|---------|----------|-------------------------|-------------------|------------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|
| | | | | | von | bis | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | | | | | | | |
| 320 | BY | B472-G010-BY | B 472 | | | | 3,9 | 14,1 | 11,2 | 0,0 | 2,9 | OP | 1,3 | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 321 | BY | B472-G020-BY-T03-BY | B 472 | | | | 3,0 | 15,0 | 15,0 | 0,0 | 0,0 | VP | 3,1 | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 322 | BY | B533-G010-BY-T02-BY | B 533 | | | Hohenau | 4,3 | 27,2 | 27,2 | 0,0 | 0,0 | VP | 1,6 | | | | |
| | | | | | | | | 1026,5 | 1003,5 | 8,0 | 15,0 | | | | | | |

Gesamt volumen des Weiteren Bedarfs

| Lfd. Nr. | Land (Teil-)Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2. Str. Nr. von | Projekt bis | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise | | | | | | | | |
|---|---------------------------|--------------|----------------------|---------------------------|----------|-------------------------|-------------------|------------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|-----|---------------|-----|----|----|----|----|--------------------------------|
| | | | | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | | | | | | | | VFS | Dringlichkeit | NKV | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | |
| Berlin | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Laufende und fest disponierte Projekte | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | BE | A 100 | AD Neukölln | | | Storkower Str. | N 4/6 | 7,3 | 848,3 | 823,1 | 0,0 | 25,2 | 1 | FD | | | | | | | | | in Bau |
| Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | BE | B2-G20-BE | B 002n | OU Malchow | | | N 2/4 | 3,2 | 20,6 | 20,6 | 0,0 | 0,0 | | VP | VB | >10 | | | | | | | |
| Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | BE | A 115-G40-BE | A 115 | AK Zehlendorf (Lgr BB/BE) | | AS Huttenweg | E 6 | 7,1 | 126,5 | 31,3 | 95,2 | 0,0 | 1 | OP | WB* | >10 | | | | ja | | | weitere Planungen erforderlich |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Str. Nr. | Gef. 2. Str. Nr. | Projekt | | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Plangungsstand | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise | | | | | |
|----------|------|----------------------|----------|------------------|---------|-----|----------|-------------------------|-------------------|------------------------|----------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|---------------------|-----|---------------|-----|----|
| | | | | | von | bis | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | | | | | | | | davon Kosten Dritte | VFS | Dringlichkeit | NKV | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |

Brandenburg

Laufende und fest disponierte Projekte

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|-------|--|--|-------------------------|--------------------------|-----|------|---------------|--------------|--------------|------------|---|--|----|--|--|--|--|--|--|--|--------------------------------------|
| 1 | BB | A 010 | | | AD Haveland | AD Pankow | E 6 | 29,6 | 791,9 | 316,8 | 475,1 | 0,0 | 0 | | FD | | | | | | | | OPP-Vergabeverfahren in Vorbereitung |
| 2 | BB | A 010 | | | AD Nuthetal | AD Potsdam | E 8 | 9,0 | 142,2 | 71,0 | 71,2 | 0,0 | 0 | | FD | | | | | | | | Fertigstellung des Gesamtprojekts |
| 3 | BB | A 010 | | | Lgr. BB/BE | AD Barnim | E 6 | 1,8 | 16,6 | 7,3 | 6,0 | 0,0 | 0 | | FD | | | | | | | | in Bau |
| 4 | BB | A 014 | | | A 5 Groß-Warnow | AS Karstädt (B 5) | N 4 | 11,5 | 23,1 | 23,1 | 0,0 | 0,0 | 0 | | FD | | | | | | | | unter Verkehr |
| 5 | BB | A 014 | | | LGr.MV/BB | AS Groß-Warnow | N 4 | 0,8 | 5,7 | 5,7 | 0,0 | 0,0 | 0 | | FD | | | | | | | | in Bau |
| 6 | BB | B 001 | | | OU Herzfelde | | N 2 | 4,5 | 4,0 | 4,0 | 0,0 | 0,0 | 1 | | FD | | | | | | | | in Bau |
| 7 | BB | B 097 | | | OU Cottbus | (A 15 – B 168) | N 3 | 7,0 | 30,6 | 30,6 | 0,0 | 0,0 | | | FD | | | | | | | | Fertigstellung des Gesamtprojekts |
| 8 | BB | B 101 | | | Trebbin | s Kerzendorf (OU Thyrow) | N 4 | 5,1 | 24,8 | 24,8 | 0,0 | 0,0 | | | FD | | | | | | | | Bauvorbereitung/in Bau |
| 9 | BB | B 102 | | | OU Schmerzke | | N 2 | 3,0 | 13,0 | 13,0 | 0,0 | 0,0 | | | FD | | | | | | | | Veränderte Netzkonzeption |
| 10 | BB | B 112 | | | OU Brieskow-Finkenheerd | und Wiesenau | N 3 | 9,9 | 4,1 | 4,1 | 0,0 | 0,0 | 1 | | FD | | | | | | | | in Bau |
| 11 | BB | B 183 | | | OU Bad Liebenwerda | | N 2 | 5,2 | 25,8 | 25,8 | 0,0 | 0,0 | 1 | | FD | | | | | | | | in Bau |
| | | | | | | | | | 1081,8 | 526,2 | 552,3 | 0,0 | | | | | | | | | | | |

Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte

Neue Vorhaben – Vordringlicher Bedarf (VB)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----------------------|--|--|--------------------------|---------------------|-------|------|-------|-------|-----|-----|---|----|----|-----|------|------|------|--|--|--|--|
| 12 | BB | A 14-G20-ST-BB-T2-BB | | | Lgr. ST/BB | AS Karstädt | N 4 | 19,5 | 174,8 | 174,8 | 0,0 | 0,0 | 0 | PE | VB | 3,0 | hoch | hoch | | | | | |
| 13 | BB | B 1-G10-BB | | | OU Tasdorf | | N 2 | 2,1 | 9,7 | 9,7 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | VB | >10 | | | | | | | |
| 14 | BB | B 87-G70-BB | | | OU Duben | | N 2 | 4,2 | 10,7 | 10,7 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | VB | 2,8 | | | | | | | |
| 15 | BB | B 87-G80-BB-T7-BB | | | OU Maikendorf | | N 3 | 4,0 | 9,6 | 9,6 | 0,0 | 0,0 | 1 | LB | VB | 7,4 | | | | | | | |
| 16 | BB | B 96-G10-BB | | | Kreuz Oranienburg (A 10) | Lgr. BB/MV | N 2/4 | 36,1 | 152,7 | 152,3 | 0,0 | 0,4 | 1 | | VB | 4,6 | hoch | hoch | hoch | | | | |
| 17 | BB | B 96-G10-BB-T1-BB | | | OU Teschendorf | und OU Löwenberg | N 2/4 | | | | | | | PA | | | hoch | hoch | hoch | | | | |
| 18 | BB | B 96-G10-BB-T2-BB | | | OU Gransee | und OU Altüdersdorf | N 2 | | | | | | | LB | | | | hoch | hoch | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2.Str. Nr. | Projekt | | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung NKV | Raum- ordnerische Beurteilung | Städte- bauliche Beurteilung | Eng- besei- tigung | Dringend anste- hender Ersatz/ Erhaltunggs- bedarf | Hinweise |
|----------|------|------------------------|---------|-----------------|-----------------------------|-------------------------|---------|----------|-------------------------|--------------------|---------------------------|-------------------|---------------|---|-------------------------------|------------------------------|--------------------|--|----------|
| | | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/ Neubau | davon Erhal- tung/ Ersatz | | | | | | | | |
| 19 | BB | B96-G10-BB-T3-BB | B096 | | OU Fürstenberg | | N2 | | | | | LB | | hoch | | | | | |
| 20 | BB | B96-G20-BB | B096 | | OU Groß Machnow | | N2 | 4,5 | 9,7 | 9,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | VB | 3,4 | | | | |
| 21 | BB | B97-G10-BB | B097 | | OU Groß Oßnig | | N2 | 4,1 | 7,9 | 7,9 | 0,0 | 0,0 | 1 OP | VB | 1,8 | | | | |
| 22 | BB | B101-G10-BB | B101 | | OU Eisterwerda | | N2 | 6,5 | 17,1 | 17,1 | 0,0 | 0,0 | 1 ROV | VB | 4,9 | | | | |
| 23 | BB | B102-G10-BB | B102 | | OU Premnitz | | N2 | 9,3 | 33,9 | 33,2 | 0,0 | 0,7 | VE | VB | 3,6 | hoch | | | |
| 24 | BB | B112-G10-BB | B112 | | OU Forst | | N2 | 6,2 | 14,6 | 14,6 | 0,0 | 0,0 | LB | VB | 4,5 | | | | |
| 25 | BB | B112-G20-BB | B112 | | OU Neuzelle | und OU Eisenhüttenstadt | N3 | 14,3 | 61,0 | 61,0 | 0,0 | 0,0 | 1 LB | VB | 8,7 | | | | |
| 26 | BB | B112-G30-BB | B112 | | Gülden- dorf | A 12 | E4 | 1,5 | 6,9 | 4,2 | 2,3 | 0,4 | 1 OP | VB | 6,0 | | | | |
| 27 | BB | B167/B112-G40-BB-T1-BB | B112 | | OU Frankfurt (Oder) (3. BA) | | N3 | 8,4 | 23,2 | 23,2 | 0,0 | 0,0 | 1 VE | VB | 3,9 | | | | |
| 28 | BB | B158-G10-BB-BE | B158 | | OU Ahrens- felde | | N4+E4 | 4,6 | 44,7 | 43,7 | 0,0 | 1,0 | PA | VB | 9,4 | | | | |
| 29 | BB | B158-G20-BB | B158 | | OU Blumberg | | N2 | 3,3 | 7,9 | 7,9 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | >10 | | | | |
| 30 | BB | B158-G30-BB | B158 | | OU Seefeld | | N2 | 4,2 | 7,2 | 7,2 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 7,0 | | | | |
| 31 | BB | B167/B112-G40-BB-T3-BB | B167 | | OU Gusow | und OU Platkow | N2 | 8,0 | 16,8 | 16,8 | 0,0 | 0,0 | 1 OP | VB | 4,3 | | | | |
| 32 | BB | B167/B112-G40-BB-T4-BB | B167 | | OU Neu- hardenberg | | N2 | 5,7 | 8,9 | 8,9 | 0,0 | 0,0 | 1 OP | VB | 3,8 | | | | |
| 33 | BB | B167/B112-G40-BB-T5-BB | B167 | | OU Vevais | | N2 | 2,8 | 5,1 | 5,1 | 0,0 | 0,0 | 1 OP | VB | 4,6 | | | | |
| 34 | BB | B167/B112-G40-BB-T8-BB | B167 | | OU Finow- furt | und OU Eberswalde | N2 | 20,8 | 82,3 | 80,2 | 0,0 | 2,1 | 1 PA | VB | 10,0 | hoch | | | |
| 35 | BB | B167/B158-G50-BB | B167 | B158 | OU Bad Freien- walde (West) | | N2 | 5,2 | 21,9 | 21,9 | 0,0 | 0,0 | 1 LB | VB | 4,1 | | | | |
| 36 | BB | B167-G20-BB | B167 | | AS Neurup- pin (A 24) | Neulöwen- berg (B 96) | N2 | 28,3 | 67,4 | 67,4 | 0,0 | 0,0 | 1 OP | VB | 3,4 | | | | |
| 37 | BB | B167-G20-BB-T1-BB | B167 | | OU Neurup- pin | und OU Alt Rup- pin | N2 | | | | | | OP | | | | | | |
| 38 | BB | B167-G20-BB-T2-BB | B167 | | OU Wulkow | | N2 | | | | | | OP | | | | | | |
| 39 | BB | B167-G20-BB-T3-BB | B167 | | OU Herz- berg | | N2 | | | | | | OP | | | | | | |
| 40 | BB | B167-G20-BB-T4-BB | B167 | | OU Grieben | | N2 | | | | | | OP | | | | | | |
| 41 | BB | B167-G20-BB-T5-BB | B167 | | OU Löwen- berg | und OU Neu- löwenberg | N2 | | | | | | OP | | | | | | |
| 42 | BB | B167-G30-BB-T2-BB | B167 | | OU Lieben- walde | | N2 | 5,0 | 31,6 | 31,6 | 0,0 | 0,0 | 1 OP | VB | 4,6 | hoch | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2. Str. Nr. | Projekt | | Länge km | Bauzeit | Investitionen in Mio. € | | | Plannungsstand | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|---|------|----------------------|---------|------------------|-----------------------|-----------------------------|----------|---------|-------------------------|-------------------|-------------------------|----------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|--|--|
| | | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | | |
| 43 | BB | B169-G10-BB | B 169 | | OU Piessa | | N 2 | 5,5 | 16,2 | 0,0 | 0,0 | 1 ROV | VB | 2,4 | | | | | Im Zusammenhang mit Elsterwerda erforderlich |
| 44 | BB | B169-G20-BB | B 169 | | OU Schwarzheide-Ost | | N 2/3 | 3,4 | 9,3 | 0,0 | 0,0 | 1 OP | VB | 8,3 | | | | | |
| 45 | BB | B169-G30-BB | B 169 | | B 96 | AS Cottbus-W (A 15) | N 3 | 11,9 | 35,8 | 0,0 | 0,0 | 1 LBV | VB | 3,8 | | | | | |
| 46 | BB | B169-G30-BB-T1-BB | B 169 | | OU Allmosen | | N 3 | | | | | LBV | | | | | | | |
| 47 | BB | B169-G30-BB-T2-BB | B 169 | | OU Lindchen | | N 3 | | | | | OP | | | | | | | |
| 48 | BB | B169-G30-BB-T3-BB | B 169 | | OU Neupetershain Nord | | N 3 | | | | | OP | | | | | | | |
| 49 | BB | B169-G30-BB-T4-BB | B 169 | | OU Klein Oßnig | und OU Annahof/Klein Gaglow | N 3 | | | | | OP | | | | | | | |
| 50 | BB | B169-G30-SN-BB-T5-BB | B 169 | | OU Elsterwerda | | N 2 | 6,5 | 19,7 | 0,0 | 0,0 | ROV | VB | 1,5 | hoch | | | | Netzschluss im Zug der B 169 |
| 51 | BB | B169-G10-BB | B 189 | | OU Heiligengrabe | | N 2 | 4,3 | 11,8 | 0,0 | 0,0 | 1 LB | VB | 3,7 | hoch | | | | |
| 52 | BB | B189h-G30-MV-BB | B 189h | | Mirow | AS Wittstock/Dosse (A 19) | N 2 | 19,7 | 45,0 | 0,0 | 0,0 | VEG | VB | 1,8 | hoch | | | | |
| Gesamtvolumen des Vordringlichen Bedarfs | | | | | | | | | 963,4 | 956,5 | 2,3 | 4,6 | | | | | | | |

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|----|---------------------|--------|--|--------------------------|-----------------------|-----|------|---------------|--------------|--------------|------------|------|-----|-----|------|--|--|----------|
| 53 | BB | A10-G10-BB | A 010 | | AD Werder | AD Haveland | E 6 | 45,1 | 568,0 | 131,8 | 433,9 | 2,3 | 0 OP | WB* | 2,6 | | | | |
| 54 | BB | A12-G10-BB | A 012 | | AD Spreau | AS Frankfurt (Oder)-M | E 6 | 53,0 | 218,2 | 155,2 | 60,3 | 2,7 | 0 OP | WB* | 2,4 | | | | |
| 55 | BB | A24-G10-BB | A 024 | | AS Krimmen | AD Wittstock/Dosse | E 6 | 59,0 | 396,8 | 125,9 | 269,3 | 1,6 | 0 PU | WB* | 1,7 | | | | |
| 56 | BB | B87-G80-BB-T1-BB | B 087 | | OU Lübben | | N 2 | 9,9 | 52,2 | 52,2 | 0,0 | 0,0 | 1 LB | WB* | 1,2 | hoch | | | |
| 57 | BB | B87-G21-SN-BB-T5-BB | B 087h | | OU Löhsten | | N 2 | 2,2 | 4,2 | 4,2 | 0,0 | 0,0 | ROVV | WB* | 2,2 | | | | siehe SN |
| 58 | BB | B246-G20-BB-BGPL | B 246 | | Eisenhüttenstadt (B 112) | Bgr. D/Pl | N 2 | 4,0 | 20,9 | 20,9 | 0,0 | 0,0 | LBA | WB* | 1,9 | | | | |
| Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht | | | | | | | | | 1260,3 | 490,2 | 763,5 | 6,6 | | | | | | | |

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----------------------|-------|-------|-----------------------|--------------|-----|------|-------|-------|------|-----|------|----|-----|------|--|--|--|
| 59 | BB | A13-G10-BB | A 013 | | AK Schönefelder Kreuz | AD Spreewald | E 6 | 62,0 | 179,2 | 133,5 | 41,9 | 3,8 | 0 OP | WB | 2,0 | | | | |
| 60 | BB | B167/B5-G10-BB-T1-BB | B 005 | | OU Buckwitz (B 5) | | N 2 | 2,6 | 5,3 | 5,3 | 0,0 | 0,0 | 1 OP | WB | 1,8 | hoch | | | |
| 61 | BB | B87/B101-G10-BB | B 087 | B 101 | OU Herzberg | | N 2 | 10,5 | 33,5 | 33,5 | 0,0 | 0,0 | LB | WB | 1,1 | hoch | | | |
| 62 | BB | B87-G30-BB | B 087 | | OU Schlieben | | N 2 | 4,7 | 8,4 | 8,4 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,0 | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Ggf. 2. Str. Nr. | Projekt | | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Dringend anstehender Ersatz/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|------|------------------------|------------------|---------------------------|--------------------------|----------|-------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--|----------|
| | | | | von | bis | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | |
| 63 | BB | B87-G50-BB | B 087 | OU Hohenbucko | | N 2 | 3,9 | 5,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,0 | | |
| 64 | BB | B87-G60-BB | B 087 | OU Wüstermarke | und OU Langengrassau | N 2 | 6,0 | 11,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,1 | | |
| 65 | BB | B87-G80-BB-T2-BB | B 087 | OU Biebersdorf | | N 2 | 2,7 | 4,7 | 0,0 | 0,0 | 1,0 | OP | WB | 1,6 | | |
| 66 | BB | B87-G80-BB-T5-BB | B 087 | OU Trebatsch | und OU Sabrodt | N 2 | 3,3 | 13,5 | 0,0 | 0,0 | 1,0 | OP | WB | 1,0 | | |
| 67 | BB | B97-G20-BB | B 097 | OU Cottbus (3. BA) | | N 2 | 4,9 | 18,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | LB | WB | 2,8 | hoch | |
| 68 | BB | B101-G20-BB | B 101 | OU Weisickendorf | | N 2 | 2,3 | 3,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,2 | | hoch |
| 69 | BB | B101-G40-BB | B 101 | OU Kloster Zinna | | N 2 | 3,5 | 9,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,7 | | hoch |
| 70 | BB | B167/B112-G40-BB-T2-BB | B 167 | OU Libbenichen | und OU Dougelin | N 3 | 7,1 | 14,5 | 0,0 | 0,0 | 1,0 | LB | WB | 1,4 | | hoch |
| 71 | BB | B167/B112-G40-BB-T6-BB | B 167 | OU Bad Freienwalde (West) | | N 2 | 3,0 | 14,9 | 0,0 | 0,0 | 1,0 | LB | WB | 2,3 | | hoch |
| 72 | BB | B167/B112-G40-BB-T7-BB | B 167 | OU Hohenfinow | und OU Falkenberg | N 2 | 10,9 | 25,4 | 0,0 | 0,0 | 1,0 | LB | WB | 1,1 | hoch | |
| 73 | BB | B167/B5-G10-BB-T3-BB | B 167 | OU Metzeltin | | N 2 | 2,4 | 4,8 | 0,0 | 0,0 | 1,0 | OP | WB | 1,6 | | hoch |
| 74 | BB | B167/B5-G10-BB-T4-BB | B 167 | OU Ganzer | | N 2 | 2,7 | 4,4 | 0,0 | 0,0 | 1,0 | OP | WB | 1,1 | | hoch |
| 75 | BB | B167/B5-G10-BB-T5-BB | B 167 | OU Wildberg | und OU Kerzlin | N 2 | 6,7 | 20,6 | 0,0 | 0,0 | 1,0 | OP | WB | 1,0 | | hoch |
| 76 | BB | B167/B5-G10-BB-T6-BB | B 167 | OU Dabergotz | | N 2 | 2,7 | 7,3 | 0,0 | 0,0 | 1,0 | OP | WB | 2,9 | | hoch |
| 77 | BB | B168-G10-BB | B 168 | Beeskow | AS Fürstenwalde-O (A 12) | N 2 | 6,9 | 9,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,1 | | |
| 78 | BB | B168-G10-BB-T1-BB | B 168 | OU Groß Rietz | | N 2 | | | | | | OP | | | | |
| 79 | BB | B168-G10-BB-T2-BB | B 168 | OU Pfaffendorf | | N 2 | | | | | | OP | | | | |
| 80 | BB | B246-G10-BB | B 246 | OU Schneeberg-Beeskow | | N 2 | 4,8 | 9,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,3 | | |
| Gesamt | | | | | | | 403,8 | 358,1 | 41,9 | 3,8 | | | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Str.Nr. | Gef. 2. Str. Nr. | Projekt | | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise | |
|----------|------|------------------------|---------|------------------|--------------------------|---------------------------------|---------|----------|-------------------------|-------------------|------------------------------|-------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|---------------------------------------|---------------------|
| | | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Aus-/Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | | | davon Kosten Dritte |
| 21 | HE | A5-G20-HE-T10-HE | A 005 | | AK Westkreuz | AK Frankfurter Kreuz | E10 | 6,0 | 197,3 | 105,4 | 91,9 | 0,0 | 0 OP | VB-E | 3,1 | | | ja | | |
| 22 | HE | A5-G20-HE-T13-HE | A 005 | A 067 | AK Darmstadt | | KN | 2,5 | 57,7 | 36,2 | 21,5 | 0,0 | 0 OP | VB-E | 5,6 | | | ja | | |
| 23 | HE | A5-G20-HE-T2-HE | A 005 | | AD Reiskirchen | AD A 5/A 49 | E 6 | 22,6 | 316,9 | 179,2 | 137,7 | 0,0 | 0 OP | VB-E | 4,9 | | | ja | | |
| 24 | HE | A5-G20-HE-T5-HE | A 005 | | AK Bad Homburg | AS Friedberg | E 8 | 7,7 | 131,9 | 74,6 | 57,3 | 0,0 | 0 LB | VB-E | >10 | | | ja | TSF-vorh. | |
| 25 | HE | A5-G20-HE-T6-HE | A 005 | A 661 | AK Bad Homburg | | KN | 5,5 | 108,5 | 61,7 | 46,8 | 0,0 | 0 LB | VB-E | >10 | | | ja | | |
| 26 | HE | A5-G20-HE-T7-HE | A 005 | | NWK Stadt Frankfurt/Main | AK Bad Homburg | E 8 | 6,3 | 143,8 | 78,0 | 65,8 | 0,0 | 0 LB | VB-E | >10 | | | ja | | |
| 27 | HE | A5-G20-HE-T8-HE | A 005 | A 066 | NWK Frankfurt | | KN | 3,2 | 117,2 | 67,3 | 49,9 | 0,0 | 0 OP | VB-E | 6,6 | | | ja | | |
| 28 | HE | A5-G20-HE-T9-HE | A 005 | | WK Stadt Frankfurt | NWK Stadt Frankfurt | E10 | 1,2 | 33,4 | 23,0 | 10,4 | 0,0 | 0 OP | VB-E | 8,4 | | | ja | | |
| 29 | HE | A44-G60-NW-HE-T9-HE | A 044 | | AK Kassel-West | AD Kassel-Süd | E 6 | 5,2 | 216,9 | 135,9 | 81,0 | 0,0 | 0 UVS | VB | 1,3 | | | | wegen notwendiger Brückenerneuerungen | |
| 30 | HE | A045-G10-NW-HE | A 045 | | AS Haiger/Burbach | AK Gumbach | E 6 | 63,2 | 1091,0 | 323,3 | 767,7 | 0,0 | 0 OP | VB-E | 1,7 | | | ja | wegen notwendiger Brückenerneuerungen | |
| 31 | HE | A45-G50-NW-HE-T1-NW-HE | A 045 | | AS Haiger/Burbach | AS Willnsdorf | E 6 | 3,7 | 72,3 | 19,9 | 52,4 | 0,0 | 0 OP | VB-E | 1,9 | | | ja | | |
| 32 | HE | A60-G10-HE | A 060 | | AD Mainspitz | AD Russelsheim | E 6 | 9,4 | 147,5 | 87,6 | 59,9 | 0,0 | 0 OP | VB-E | 5,4 | | | ja | | |
| 33 | HE | A66-G10-HE-T1-HE | A 066 | | AK Wiesbaden-Schierstein | Wiesbadener Kreuz | E 6/8 | 12,5 | 126,4 | 50,3 | 76,1 | 0,0 | 1 OP | VB-E | 5,2 | | | ja | | |
| 34 | HE | A67-G10-HE | A 067 | | AD Mönchhof | AS Lorsch | E 6 | 42,7 | 579,1 | 322,3 | 256,8 | 0,0 | 0 VEG | VB-E | 9,4 | | | ja | | |
| 35 | HE | A661-G30-HE-T1-HE | A 661 | | AK Bad Homburger Kreuz | AS Bad Homburg | E 6 | 1,6 | 18,5 | 9,8 | 8,7 | 0,0 | 0 OP | VB-E | 9,9 | | | ja | hoch | |
| 36 | HE | B3-G10-HE-T2-HE | B 003 | | OU Karben/Kloppenheim | | N 2 | 1,7 | 7,6 | 7,6 | 0,0 | 0,0 | 0 LB | VB | >10 | | | hoch | | |
| 37 | HE | B3-G10-HE-T3-HE | B 003 | | OU Karben/Okarben | | N 2 | 3,4 | 13,6 | 13,6 | 0,0 | 0,0 | 0 LB | VB | >10 | | | | | |
| 38 | HE | B3-G10-HE-T4-HE | B 003 | | OU Burbach | (A 5 - Windhof) | N 2 | 4,3 | 23,2 | 23,2 | 0,0 | 0,0 | 0 OP | VB | 9,4 | | | | | |
| 39 | HE | B8-G20-HE | B 008 | | Limburg/Lindenholzhausen | Bad Camberg | N 2 | 11,5 | 74,2 | 74,2 | 0,0 | 0,0 | | VB | 7,1 | | | | | |
| 40 | HE | B8-G20-HE-T01-HE | B 008 | | Limburg | Lindenholzhausen | N 2 | | | | | | LBV | | | | | hoch | | |
| 41 | HE | B8-G20-HE-T02-HE | B 008 | | Brechen | Niederbrechen | N 2 | | | | | | OP | | | | | | | |
| 42 | HE | B8-G20-HE-T03-HE | B 008 | | Bad Camberg | Erbach | N 2 | | | | | | PA | | | | | | | |
| 43 | HE | B8-G40-HE | B 008 | | OU Glashütten | | N 2 | 2,5 | 24,3 | 24,3 | 0,0 | 0,0 | 0 OP | VB | 5,4 | | | | | |
| 44 | HE | B8-G50-HE | B 008 | | OU Waldems/Esch | | N 2 | 0,9 | 7,8 | 7,8 | 0,0 | 0,0 | 0 VU | VB | 4,0 | | | | | |
| 45 | HE | B27_B452-G10-HE | B 027 | B 452 | Eschwege (A 44) | Reichensachsen-Ermannsh. (B 27) | N 2+E 4 | 7,7 | 52,3 | 48,2 | 4,1 | 0,0 | | VB | 2,9 | | | | | |
| 46 | HE | B27_B452-G10-HE-T01-HE | B 027 | | Eschwege (A 44) | OU Reichensachsen | E 4 | | | | | | PA | | | | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Ggf. 2. Str. Nr. | Str.Nr. von | bis | Projekt | Länge km | Bauziel | Investitionen in Mio. € | | | Plat- nungs- lich- VFS stand | Dring- lich- keit | Umweit- u. Natur- schutz- fachliche Beur- teilung | Raum- ordner- ische Beur- teilung | Städte- bauliche Beur- teilung | Eng- pass- besei- tigung | Dringend anste- hender Ersatz-/ Erhaltungs- bedarf | Hinweise |
|----------|------|---------------------------|------------------|------------------------------------|-------------------|------------------------|----------|---------|-------------------------|-----------------------------------|---------------------------|------------------------------|-------------------|---|-----------------------------------|--------------------------------|--------------------------|--|----------|
| | | | | | | | | | Gesamt | Davon Aus-/ Neubaue- rung/ Ersatz | davon Erhal- tung/ Ersatz | | | | | | | | |
| 47 | HE | B27_B452-G10-HE-T02-HE | B 027 | OU Eitmannshausen | | und OU Niddawitzhausen | N 2 | | | | | OP | | | | hoch | | | |
| 48 | HE | B27_B452-G10-HE-T03-HE | B 452 | B 027 | OU Reichensachsen | | N 2 | | | | | PA | | | | hoch | | | |
| 49 | HE | B27-G20-HE-T1-HE | B 027 | OU Ludwigsau/Friedlos | | | N 3 | 3,6 | 31,8 | 31,8 | 0,0 | 0,0 | UVS | VB | 1,5 | | | | |
| 50 | HE | B38-G10-HE-T1-HE | B 038 | OU Mörlenbach | | | N 2 | 3,9 | 69,2 | 69,2 | 0,0 | 0,0 | PF | VB | 4,0 | | | | |
| 51 | HE | B38-G10-HE-T2-HE | B 038 | OU Rimbach | | und Fürth/Lörzenbach | N 2 | 4,0 | 34,6 | 34,6 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 8,6 | | | | |
| 52 | HE | B38-G20-HE | B 038 | OU Groß-Bieberau | | | N 2 | 2,1 | 12,9 | 12,9 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 5,6 | | | | |
| 53 | HE | B42-G10-HE | B 042 | TOU Rüdesheim | | (Auf der Lach) | N 2 | 1,1 | 5,5 | 5,5 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 3,6 | | | | |
| 54 | HE | B44-G30-HE | B 044 | Groß-Gerau/Dornheim | | | N 2 | 5,1 | 17,0 | 17,0 | 0,0 | 0,0 | VEA | VB | 1,7 | | | | |
| 55 | HE | B45-G10-HE | B 045 | Dieburg | | Groß-Umstadt | E 4 | 5,9 | 43,4 | 28,6 | 14,8 | 0,0 | OP | VB | 5,0 | | | ja | |
| 56 | HE | B47-G10-HE-T1-HE | B 047 | OU Bürstadt | | Lorsch | E 4 | 3,0 | 20,6 | 14,9 | 5,7 | 0,0 | VEA | VB | 3,8 | | | ja | |
| 57 | HE | B47-G10-HE-T2-HE | B 047 | OU Bürstadt | | | E 4 | 5,7 | 28,2 | 14,0 | 14,2 | 0,0 | PF | VB | 5,4 | | | | |
| 58 | HE | B47-G10-HE-T3-HE | B 047 | OU Rosengarten | | | N 4 | 3,6 | 25,8 | 25,8 | 0,0 | 0,0 | PF | VB | 5,8 | | | | |
| 59 | HE | B49-G10-HE | B 049 | Reiskirchen | | Grünberg | N 2 | 7,7 | 31,1 | 31,1 | 0,0 | 0,0 | | VB | 4,4 | | | | |
| 60 | HE | B49-G10-HE-T1-HE | B 049 | OU Reiskirchen | | und OU Lindenstruth | N 2 | | | | | | PF | | | | | | |
| 61 | HE | B49-G10-HE-T2-HE | B 049 | OU Grünberg | | | N 2 | | | | | | OP | | | | | | |
| 62 | HE | B062-G10-HE-T01-HE | B 062 | OU Eckelshausen | | | N 2 | 2,7 | 19,1 | 19,1 | 0,0 | 0,0 | 1 VP | VB | 1,9 | | | | |
| 63 | HE | B062-G10-HE-T02-HE | B 062 | OU Buchenau | | | N 2 | 3,2 | 30,6 | 30,6 | 0,0 | 0,0 | 1 OP | VB | 2,2 | hoch | | | |
| 64 | HE | B62-G40-HE-T2-HE | B 062 | Lahntal/Göttingen | | B 3 | E 4 | 1,7 | 14,6 | 8,3 | 6,3 | 0,0 | 1 OP | VB | 4,0 | | | | |
| 65 | HE | B62-G60-HE-T1-T2-HE | B 062 | OU Philipsthal/Röhligshof | | | N 2 | 1,9 | 12,7 | 12,7 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 3,5 | | | | |
| 66 | HE | B83-G10-NW-HE-N1-T2-NW-HE | B 083 | Bad Karlshafen | | Beverungen/Herstelle | N 2 | 3,3 | 17,7 | 17,7 | 0,0 | 0,0 | PU | VB | 3,0 | | | | |
| 67 | HE | B83-G20-HE | B 083 | OU Rotenburg/Lispshausen | | | N 2 | 2,8 | 19,2 | 19,2 | 0,0 | 0,0 | VP | VB | 2,7 | | | | |
| 68 | HE | B249-G10-HE-T2-HE | B 249 | OU Eschwege | | | N 2 | 2,9 | 19,2 | 19,2 | 0,0 | 0,0 | PA | VB | 2,5 | | | | |
| 69 | HE | B252-G10-HE-T02-HE | B 252 | OU Twiste | | | N 2 | 4,6 | 24,9 | 24,9 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 3,8 | hoch | | | |
| 70 | HE | B252-G20-HE-T02-HE | B 252 | OU Ernsthausen | | | N 2 | 9,3 | 37,1 | 37,1 | 0,0 | 0,0 | UVS | VB | 2,1 | hoch | | | |
| 71 | HE | B253-G10-HE-T01-HE | B 253 | OU Breidenbach | | | N 2 | 1,8 | 6,9 | 6,9 | 0,0 | 0,0 | VE | VB | 2,5 | | | | |
| 72 | HE | B253-G10-HE-T02-HE | B 253 | OU Frohnhausen/Wissenbach | | | N 2 | 4,7 | 17,9 | 17,9 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 8,3 | hoch | | | |
| 73 | HE | B254-G40-HE-T2-HE | B 254 | OU Lauterbach/ Maar und Lauterbach | | | N 2 | 4,5 | 25,3 | 25,3 | 0,0 | 0,0 | PA | VB | 2,4 | | | | |
| 74 | HE | B254-G40-HE-T3-HE | B 254 | OU Wartenberg/Angersbach | | | N 2 | 3,1 | 23,4 | 23,4 | 0,0 | 0,0 | PA | VB | 2,4 | | | | |
| 75 | HE | B254-G40-HE-T4-HE | B 254 | OU Wartenberg/Landenhausen | | | N 2 | 4,3 | 20,4 | 20,4 | 0,0 | 0,0 | PA | VB | 2,4 | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Str.Nr. | Gef. 2. Str. Nr. | Projekt | | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | NKV | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raum- ordnerische Beurteilung | Städte- bauliche Beurteilung | Eng- pass- besei- tigung | Dringend anste- hender Ersatz-/ Erhalungs- bedarf | Hinweise |
|----------|------|-----------------------|---------|------------------|-------------------------------|---------------------------------------|---------|----------|-------------------------|--------------------|---------------------------|-------------------|---------------|-----|---|-------------------------------|------------------------------|--------------------------|---|----------|
| | | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/ Neubau | davon Erhal- tung/ Ersatz | | | | | | | | | |
| 76 | HE | B260-G10-HE-T2-HE | B 260 | | OU Schlangenbad | Wambach | N 2 | 1,7 | 21,4 | 21,4 | 0,0 | 0,0 | PA | VB | 2,0 | | hoch | | | |
| 77 | HE | B275-G40-HE | B 275 | | OU Idstein/Eschenhahn | | N 2/3 | 3,3 | 28,2 | 28,2 | 0,0 | 0,0 | PA | VB | 3,1 | | | | | |
| 78 | HE | B275-G60-HE | B 275 | | OU Friedberg | OU Ortenberg/Selters | N 2 | 13,0 | 66,7 | 66,7 | 0,0 | 0,0 | | VB | 4,3 | | | | | |
| 79 | HE | B275-G60-HE-T1-HE | B 275 | | OU Friedberg/OU Ossenheim | | N 2 | | | | | | OP | | | | | | | |
| 80 | HE | B275-G60-HE-T2-HE | B 275 | | OU Florstadt/Nieder-Mockstadt | | N 2 | | | | | | OP | | | | | | | |
| 81 | HE | B275-G60-HE-T3-HE | B 275 | | OU Nieder-Florstadt | und Ober-Florstadt | N 2 | | | | | | OP | | | hoch | | | | |
| 82 | HE | B275-G60-HE-T4-HE | B 275 | | OU Ranstadt/Ober-Mockstadt | | N 2 | | | | | | OP | | | hoch | | | | |
| 83 | HE | B275-G60-HE-T5-HE | B 275 | | OU Ortenberg/Selters | | N 2 | | | | | | FNP | | | hoch | | | | |
| 84 | HE | B275-G70-HE | B 275 | | OU Ober-Mörlen | | N 2 | 1,8 | 16,5 | 16,5 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 6,1 | | | | | |
| 85 | HE | B276-G20-HE | B 276 | | OU Bieber | | N 2 | 0,6 | 0,9 | 0,9 | 0,0 | 0,0 | PF | VB | 4,3 | | | | | |
| 86 | HE | B455-G10-HE | B 455 | | OU Wiesbaden-Fichten | | N 2 | 0,9 | 4,0 | 4,0 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | >10 | | hoch | | | |
| 87 | HE | B455-G20-HE | B 455 | | A5 Friedberg | | E 4 | 1,0 | 5,5 | 3,2 | 2,3 | 0,0 | OP | VB | 9,0 | | | ja | | |
| 88 | HE | B456-B275-G10-HE | B 456 | B 275 | OU Usingen | Nordost-Umfahrung zw. B 275 und B 456 | N 2/3 | 5,8 | 37,7 | 37,7 | 0,0 | 0,0 | PA | VB | 4,2 | | | | | |
| 89 | HE | B456-G20-HE | B 456 | | OU Wehrheim/Oberusel | | E 4 | 7,9 | 41,7 | 19,7 | 22,0 | 0,0 | OP | VB | >10 | | | ja | | |
| 90 | HE | B469-G010-BY-HE | B 469 | A 3 | | A 45 | E 4 | 1,2 | 8,2 | 5,1 | 3,1 | 0,0 | OP | VB | 5,2 | | | | | |
| 91 | HE | B486-G10-HE | B 486 | | OU Rödermark-Urberach | | N 2 | 5,2 | 25,8 | 25,8 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 5,4 | | hoch | | | |
| 92 | HE | B486-G20-HE | B 486 | | Mörfelden | OU Langen | N 2+E 4 | 6,6 | 47,7 | 39,3 | 4,0 | 4,4 | | VB | 7,0 | hoch | hoch | | | |
| 93 | HE | B486-G20-HE-T1-HE | B 486 | | Mörfelden-Walldorf (A 5) | OU Langen | E 4 | | | | | | VEA | | | | | ja | | |
| 94 | HE | B486-G20-HE-T2-HE | B 486 | | OU Mörfelden | | N 2 | | | | | | PA | | | hoch | | | | |
| 95 | HE | B519-G10-HE | B 519 | | OU Flörsheim-Weilbach | und OU Hofheim/Kriftel | N 2 | 8,4 | 63,8 | 62,6 | 0,0 | 1,2 | | VB | 5,6 | | | | | |
| 96 | HE | B519-G10-HE-T1-HE | B 519 | | OU Weilbach | | N 2 | | | | | | OP | | | | | | | |
| 97 | HE | B519-G10-HE-T2-HE | B 519 | | OU Hofheim/Kriftel | | N 2 | | | | | | PA | | | | | | | |
| 98 | HE | B521-G30-HE | B 521 | | OU Altenstadt | | N 2 | 2,9 | 10,6 | 10,6 | 0,0 | 0,0 | LB | VB | 4,1 | | hoch | | | |
| | | | | | | | | | 5345,5 | 3087,6 | 2252,3 | 5,6 | | | | | | | | |

Gesamtvolumen des Vordringlichen Bedarfs und Vordringlichen Bedarfs Engpassbeseitigung

| Lfd. Nr. | Länd | (Teil-)Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2.Str. Nr | Projekt | | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|--|------|--------------------------|---------|----------------|-------------------------|-----------------------------------|---------|----------|-------------------------|-------------------|------------------------|---------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------------|
| | | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | | | | | | | | |
| Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 99 | HE | A3-G30-HE-T08-HE | A 003 | | AS Hanau | AK Offenbach | E 8 | 9,6 | 195,2 | 110,4 | 84,8 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 2,3 | | ja | TSF vorh. |
| 100 | HE | A3-G30-HE-T05-HE | A 003 | | AK Stadt Frankfurt/Main | AS Flughafen Stadt Frankfurt/Main | E 8 | 1,3 | 47,0 | 27,4 | 19,6 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 9,8 | | ja | |
| 101 | HE | A5-G20-HE-T14-HE | A 005 | | AS Seeheim-Jugenheim | AK Darmstadt | E 6 | 9,8 | 137,0 | 79,4 | 57,6 | 0,0 | 1 | OP | WB* | >10 | | ja | tlw. TSF vorh. |
| 102 | HE | A5-G20-HE-T15-HE | A 005 | | Lgr. HE/BW | AS Seeheim-Jugenheim | E 6 | 17,1 | 287,9 | 166,5 | 121,4 | 0,0 | 1 | OP | WB* | 4,6 | | ja | tlw. TSF vorh. |
| 103 | HE | A5-G20-HE-T4-HE | A 005 | | AS Friedberg | AK Gambach | E 8 | 22,3 | 380,5 | 205,4 | 175,1 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 2,1 | | ja | TSF vorh. |
| 104 | HE | A44-G60-NW-HE-T6-HE | A 044 | | AS Breuna | w AS Zierenberg | E 6 | 13,4 | 85,0 | 23,4 | 61,6 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 2,6 | | | |
| 105 | HE | A44-G60-NW-HE-T7-HE | A 044 | | w AS Zierenberg | AS Kassel-Wilhelmshöhe | E 6 | 9,7 | 81,6 | 13,3 | 68,3 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 3,2 | | | |
| 106 | HE | A44-G60-NW-HE-T8-HE | A 044 | | AS Kassel-Wilhelmshöhe | AK Südkreuz Kassel | E 6 | 4,0 | 59,7 | 8,6 | 51,1 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 2,6 | | | |
| 107 | HE | A66-G10-HE-T2-HE | A 066 | | Wiesbadener Kreuz | Nordwestkreuz Frankfurt | E 8 | 18,8 | 153,1 | 40,4 | 112,7 | 0,0 | 1 | OP | WB* | >10 | | ja | |
| 108 | HE | A661-G30-HE-T2-HE | A 661 | | AK Bad Homburger Kreuz | AS Offenbach-Kaiserlei | E 6 | 13,9 | 473,5 | 272,4 | 201,1 | 0,0 | 1 | OP | WB* | 9,5 | | ja | hoch |
| 109 | HE | A661-G30-HE-T3-HE | A 661 | | AS Offenbach-Kaiserlei | AK Offenbacher Kreuz | E 8 | 4,2 | 139,9 | 74,8 | 65,1 | 0,0 | 1 | OP | WB* | 3,6 | | ja | |
| 110 | HE | B3-G10-HE-T1-HE | B 003 | | Karben/Kloppenheim | Massenheim | E 4 | 4,0 | 32,1 | 20,6 | 11,5 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 2,7 | | ja | |
| 111 | HE | B26-G10-HE | B 026 | | OU Babenhausen | | N 2 | 3,8 | 17,1 | 17,1 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 3,1 | | | |
| 112 | HE | B54/417-G30-HE-RP-T01-HE | B 054n | | OU Limburg | | N 2/4 | 1,6 | 55,8 | 55,8 | 0,0 | 0,0 | 0 | UVS | WB* | 2,8 | | | |
| 113 | HE | B252-G10-HE-T01-HE | B 252 | | OU Berndorf | | N 2 | 3,4 | 18,0 | 18,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 2,1 | | hoch | |
| 114 | HE | B252-G20-HE-T01-HE | B 252 | | OU Bottendorf | | N 2 | 3,2 | 14,9 | 14,9 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 7,5 | | hoch | |
| 115 | HE | B456-G30-HE | B 456 | | OU Grävenwiesbach | | N 2/3 | 3,6 | 17,3 | 17,3 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 2,9 | | | |
| 116 | HE | B508-G20-HE | B 508n | | Schameder | Frankenberg | N 3 | 10,0 | 189,4 | 189,4 | 0,0 | 0,0 | 0 | UVS | WB* | 1,3 | | hoch | |
| Gesamt | | | | | | | | | 2385,0 | 1355,1 | 1029,9 | 0,0 | | | | | | | |

| Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------|------------------------|---------|----------------|------------------------|-------------------------|---------|----------|--------|-------------------|------------------------|---------------------|---------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|
| Lfd. Nr. | Länd | (Teil-)Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2.Str. Nr | Projekt | | Bauziel | Länge km | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | davon Kosten Dritte | Planungsstand | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
| 117 | HE | A003-G20-HE-T1-HE | A 003 | | AS Lumburg-Süd | Wiesbadener Kreuz | E 8 | 44,9 | 317,3 | 118,6 | 198,7 | 0,0 | 0 | OP | WB | 3,2 | | ja | | |
| 118 | HE | A4-G10-HE-TH | A 004 | | AD Kirchheim | AD A 4/A 44 | N 6+E 6 | 38,8 | 518,8 | 248,8 | 270,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,0 | | hoch | | |
| 119 | HE | A5-G20-HE-T3-HE | A 005 | | AK Gambach | AD Reiskirchen | E 6 | 16,6 | 248,0 | 142,0 | 106,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,0 | | | | |
| 120 | HE | A7-G40-HE | A 007 | | AD Kirchheimer Dreieck | AD Hattenbacher Dreieck | E 8 | 5,9 | 78,7 | 26,9 | 51,8 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,3 | | | | |
| 121 | HE | A7-G60-HE | A 007 | | AS Kassel-N | AD Kassel-S | E 8 | 6,7 | 133,3 | 30,5 | 102,8 | 0,0 | 0 | OP | WB | 2,9 | | | | |
| 122 | HE | A44-G60-NW-HE-T3-NW-HE | A 044 | | AS Marsberg | AS Diemelstadt | E 6 | 4,0 | 46,8 | 16,2 | 30,6 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,1 | | | hoch | |
| 123 | HE | A44-G60-NW-HE-T4-HE | A 044 | | AS Diemelstadt | AS Warburg | E 6 | 6,2 | 41,6 | 11,3 | 30,3 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,7 | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Ggf. 2. Str. Nr. | Str.Nr. | von | bis | Projekt | Länge km | Bauziel | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | NKV | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|------|------------------------|------------------|---------|---------------------------------|---------------------------------|---------|----------|---------|-------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|---------------|-----|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|
| | | | | | | | | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | | | |
| 124 | HE | A44-G60-NW-HE-T3-HE | A 044 | | AS Warburg | AS Breuna | | 6,8 | E 6 | 75,7 | 15,7 | 60,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,5 | | | | |
| 125 | HE | A45-G30-HE-BY-T1-HE-BY | A 045 | | AK Hanauer Kreuz | Seligstädter Dreieck (incl. BY) | | 19,7 | E 6 | 383,8 | 37,8 | 346,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,6 | | | | |
| 126 | HE | A049-G10-HE | A 049 | | AS Kassel-Waldau | AS Baunatal-S | | 9,1 | E 6 | 163,6 | 42,0 | 121,6 | 0,0 | 1 | OP | WB | 1,1 | | | | |
| 127 | HE | A66-G10-HE-T3-HE | A 066 | | Nordwestkreuz Frankfurt | AS Frankfurt-Miquellallee | | 5,2 | E 8 | 105,8 | 31,7 | 74,1 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,0 | | | | |
| 128 | HE | A648-G10-HE | A 648 | | AS Katharinenkreisel | AD Eschborner Dreieck | | 4,9 | E 6 | 55,3 | 23,5 | 31,8 | 0,0 | 1 | OP | WB | 1,6 | | | | |
| 129 | HE | A659-G20-HE | A 659 | | AK Viernheimer Kreuz | AS Viernheimer Ost | | 3,1 | E 6 | 53,5 | 31,0 | 22,5 | 0,0 | 1 | OP | WB | 1,1 | | | | |
| 130 | HE | B3-G20-HE | B 003 | | OU Heppenheim | | | 3,0 | N 2 | 12,5 | 12,5 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | 2,5 | | | | |
| 131 | HE | B008-G10-HE | B 008 | | OU Elz | | | 1,3 | N 2 | 5,9 | 5,9 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,6 | | | | hoch |
| 132 | HE | B27-G30-HE | B 027 | | OU Neu Eichenberg/-Hebenshausen | | | 1,6 | N 2 | 15,8 | 15,7 | 0,0 | 0,1 | VEA | | WB | 1,0 | | | | |
| 133 | HE | B37-G10-HE | B 037 | | OU Neckarsteinach | | | 1,9 | N 2 | 88,5 | 88,5 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,1 | | | | |
| 134 | HE | B38-G10-HE-T3-HE | B 038 | | OU Fürth (Odw.) | | | 4,2 | N 2 | 34,5 | 34,5 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,2 | | | | hoch |
| 135 | HE | B44-G10-HE | B 044 | | OU Lampertheim | | | 6,5 | N 2 | 33,5 | 33,5 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | 2,8 | | | | hoch |
| 136 | HE | B45-G20-HE | B 045 | | Niddatal/Kaichen | Niddatal/Ilbenstadt | | 6,2 | N 2 | 29,5 | 29,5 | 0,0 | 0,0 | | | WB | 1,3 | | | | hoch |
| 137 | HE | B45-G20-HE-T1-HE | B 045 | | OU Niddatal/Kaichen | | | | N 2 | | | | | OP | | | | | | | hoch |
| 138 | HE | B45-G20-HE-T2-HE | B 045 | | OU Niddatal/Ilbenstadt | | | | N 2 | | | | | OP | | | | | | | |
| 139 | HE | B054-G20-HE | B 054 | | Hadamar | Dornburg | | 9,1 | N 2 | 47,0 | 47,0 | 0,0 | 0,0 | 1 | | WB | 2,1 | | | | hoch |
| 140 | HE | B054-G20-HE-T01-HE | B 054 | | Hadamar | Oberzeuzheim | | | N 2 | | | | | OP | | | | | | | hoch |
| 141 | HE | B054-G20-HE-T02-HE | B 054 | | OU Langendernbach | | | | N 2 | | | | | OP | | | | | | | hoch |
| 142 | HE | B054-G20-HE-T03-HE | B 054 | | OU Elbtal | | | | N 2 | | | | | OP | | | | | | | hoch |
| 143 | HE | B62-G60-HE-T1-HE | B 062 | | OU Philipsthal/Heimboldshausen | | | 2,0 | N 2 | 35,0 | 35,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | 2,8 | | | | hoch |
| 144 | HE | B251-G10-HE | B 251 | | OU Willingen | | | 1,3 | N 2 | 19,0 | 19,0 | 0,0 | 0,0 | | VU | WB | 1,0 | | | | hoch |
| 145 | HE | B251-G20-HE-T01-HE | B 251 | | OU Meininghausen | | | 3,8 | N 2 | 10,4 | 10,4 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | 2,2 | | | | hoch |
| 146 | HE | B253-G20-HE-T01-HE | B 253 | | OU Geismar | | | 2,1 | N 2 | 9,2 | 9,2 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | 2,0 | | | | hoch |
| 147 | HE | B253-G40-HE | B 253 | | T-OU Meisungen | | | 1,6 | N 2 | 16,3 | 16,3 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | 2,0 | | | | hoch |
| 148 | HE | B254-G10-HE | B 254 | | OU Alsfeld/Eudorf | | | 2,4 | N 2 | 13,7 | 13,7 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,4 | | | | hoch |
| 149 | HE | B254-G30-HE | B 254 | | OU Wabern/Unshausen | und OU Wabern/Hebel | | 5,1 | N 2 | 18,4 | 18,4 | 0,0 | 0,0 | 0 | VP | WB | 2,9 | | | | |
| 150 | HE | B254-G40-HE-T1-HE | B 254 | | OU Lauterbach/Reuters | | | 1,5 | N 2 | 6,5 | 6,5 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | 2,4 | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2. Str. Nr. | Projekt | | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raum- ordnerische Beurteilung | Städte- bauliche Beurteilung | Eng- pass- besei- tigung | Dringend anste- hender Ersatz-/ Erhaltungs- bedarf | Hinweise | |
|---------------|------|-----------------------|---------|------------------|------------------------------|----------------|----------|-------------------------|-----------------------------------|---------------------------|-------------------|---------------|---|-------------------------------|------------------------------|--------------------------|--|----------|---------------------|
| | | | | | von | bis | | Gesamt | Davon Aus-/ Neubaue- rung/ Ersatz | davon Erhal- tung/ Ersatz | | | | | | | | | davon Kosten Dritte |
| 151 | HE | B254-G40-HE-T5-HE | B 254 | | OU Großelüder/Müs | | N 2 | 1,6 | 7,8 | 7,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,4 | | | |
| 152 | HE | B255-G10-HE | B 255 | | OU Gladenbach | | N 2 | 3,8 | 73,6 | 73,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,4 | hoch | | |
| 153 | HE | B260-G10-HE-T1-HE | B 260 | | OU Etville/Martinsthal | | N 2 | 1,6 | 19,1 | 19,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,7 | hoch | | |
| 154 | HE | B275-G10-HE | B 275 | | Verlegung bei Bad Schwalbach | | N 2 | 1,6 | 9,9 | 9,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,0 | | | |
| 155 | HE | B275-G50-HE | B 275 | | OU Lauterbach/Blitzenrod | | N 2 | 4,1 | 14,4 | 14,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,6 | | | |
| 156 | HE | B276-G10-HE | B 276 | | OU Brachtal Schlierbach | | N 2 | 3,0 | 18,0 | 18,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,5 | | | |
| 157 | HE | B426-G10-HE | B 426 | | OU Reinheim | | N 2 | 1,9 | 6,6 | 6,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,3 | | | |
| 158 | HE | B451-G10-HE | B 451 | | OU Witzzenhausen | | N 2 | 4,4 | 32,1 | 32,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,1 | hoch | | |
| 159 | HE | B454-G20-HE | B 454 | | OU Neukirchen/Asterode | | N 2 | 2,3 | 11,5 | 11,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,6 | hoch | | |
| 160 | HE | B455-G30-HE | B 455 | | OU Nidda/Borsdorf | | N 2 | 1,2 | 5,9 | 5,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,8 | hoch | | |
| 161 | HE | B455-G40-HE | B 455 | | OU Wiesbaden-Fichten | B54 | E 4 | 3,2 | 37,1 | 27,4 | 9,7 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,3 | | | |
| 162 | HE | B489-G10-HE | B 489 | | Hungen | AS Wölfersheim | N 2 | 3,5 | 17,4 | 17,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,9 | hoch | | |
| 163 | HE | B489-G10-HE-T1-HE | B 489 | | OU Inheiden | | N 2 | | | | | | | OP | | | | | |
| 164 | HE | B489-G10-HE-T2-HE | B 489 | | OU Utphe | | N 2 | | | | | | | OP | | | | | |
| 165 | HE | B521-G10-HE | B 521 | | Schöneck | Büdesheim | N 2 | 3,4 | 15,2 | 15,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 3,2 | | | |
| Gesamt | | | | | | | | | 2886,5 | 1430,5 | 1455,9 | 0,1 | | | | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Ggf. 2. Str. Nr. | Str. Nr. | von | bis | Projekt | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|---------------|------|------------------------|------------------|----------|-------|-----------|---------|----------|-------------------------|-------------------|------------------------|---------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|
| | | | | | | | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | | | | | | | | |
| 21 | MV | B191_B321-G10-MV-T2-MV | B 321 | B 191 | SW-OU | Parchim | N 2 | | | | VP | | | | | | | | |
| 22 | MV | B191-G20-MV | B 191 | | OU | Plau | N 2 | 2,7 | 10,3 | 0,0 | 0,0 | PA | VB | 1,4 | | hoch | | | |
| 23 | MV | B192-G20-MV | B 192 | | OU | Klink | N 2 | 3,8 | 12,1 | 0,0 | 0,0 | 1 VP | VB | 2,5 | | hoch | | | |
| 24 | MV | B196-G10-MV | B 196 | | OU | Bergen | N 2 | 5,2 | 16,1 | 0,0 | 0,6 | LBA | VB | 4,1 | | | | | |
| 25 | MV | B321-G10-MV | B 321 | | | Bandnitz | N 2 | 5,1 | 8,9 | 0,0 | 0,0 | 1 | VB | 6,0 | | | | | |
| 26 | MV | B321-G10-MV-T1-MV | B 321 | | OU | Bandenitz | N 2 | | | | | OP | | | | | | | |
| 27 | MV | B321-G10-MV-T2-MV | B 321 | | OU | Warsow | N 2 | | | | | OP | | | | | | | |
| Gesamt | | | | | | | | | 316,2 | 306,0 | 7,0 | 3,2 | | | | | | | |

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|----|-------------------|-------|--|----|--------|-----|-----|------------|------------|------------|------------|------|-----|-----|--|------|--|--|
| 28 | MV | B104-G10-MV-T1-MV | B 104 | | OU | Lützow | N 2 | 4,8 | 9,5 | 9,5 | 0,0 | 0,0 | 1 OP | WB* | 7,3 | | hoch | | |
| Gesamt | | | | | | | | | 9,5 | 9,5 | 0,0 | 0,0 | | | | | | | |

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|----|---------------|-------|--|----|-------------|-----|-----|-------------|-------------|------------|------------|----|----|-----|------|--|--|--|
| 29 | MV | B5-G10-MV | B 005 | | OU | Ludwigslust | N 2 | 5,9 | 13,3 | 13,3 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,9 | | | | |
| 30 | MV | B104-G30-MV-N | B 104 | | OU | Pasewalk | N 2 | 5,2 | 26,3 | 26,3 | 0,0 | 0,0 | VP | WB | 2,5 | | | | |
| 31 | MV | B109-G10-MV | B 109 | | | Belling | N 2 | 7,6 | 18,4 | 18,4 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,6 | | | | |
| 32 | MV | B192-G10-MV | B 192 | | OU | Goldberg | N 2 | 2,3 | 15,3 | 15,3 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,2 | hoch | | | |
| 33 | MV | B194-G10-MV | B 194 | | OU | Stavenhagen | N 2 | 2,1 | 4,3 | 4,3 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,7 | | | | |
| 34 | MV | B394n-G10-MV | B 394 | | OU | Zürow | N 2 | 3,4 | 9,2 | 9,2 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,1 | | | | |
| Gesamt | | | | | | | | | 86,8 | 86,8 | 0,0 | 0,0 | | | | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Ggf. 2. Str. Nr. | Projekt | | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise | |
|----------|------|----------------------|------------------|---------------------------------|-------------------------|---------|----------|-------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|---|---------------------|
| | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | | | davon Kosten Dritte |
| 19 | NI | A1-G50-NI-T2-NI | A 001 | AS Neuenkirchen/Vörden | AS Bramsche | E 6 | | | | | PA | | | | | ja | | | |
| 20 | NI | A2-G11-NI-T3-NI | A 002 | AS Hannover-Herrenhausen | AD Hannover-W | E 8 | 2,6 | 48,0 | 15,8 | 32,2 | 0,0 | 0 | OP | VB-E | >10 | ja | | tlw. TSF geplant | |
| 21 | NI | A2-G11-NI-T4-NI | A 002 | AD Hannover-W | | KN | 0,5 | 18,9 | 18,9 | 0,0 | 0 | 0 | OP | VB-E | >10 | ja | | | |
| 22 | NI | A2-G11-NI-T6-NI | A 002 | AK Hannover-Buchholz (A37) | | KN | 0,5 | 8,5 | 8,5 | 0,0 | 0 | 0 | OP | VB-E | >10 | ja | | | |
| 23 | NI | A7-G10-NI | A 007 | AS Soltau-O | AS Fallingb. postel | E 6 | 24,2 | 197,1 | 79,7 | 117,4 | 0,0 | 0 | VE/PA | VB | 1,4 | | | 6-streifiger Netzschluss | |
| 24 | NI | A7-G30-NI-T1-NI | A 007 | AS Hildesheim | AD Salzgitter | E 6 | 14,1 | 86,7 | 20,9 | 65,8 | 0,0 | 0 | VE | VB-E | 2,8 | ja | | 6-streifiger Netzschluss | |
| 25 | NI | A20-G10-NI-SH | A 020 | AD A28/(A20) (Westerstede) | Hohenf. (A.23) mit A.26 | N 4 | 161,0 | 2588,9 | 2584,2 | 4,7 | 0,0 | 1 | VEG | VB | 1,9 | hoch | | Hinterlandanbindung Seehäfen/ Raumordnung | |
| 26 | NI | A27-G10-HB-NI | A 027 | AK Bremen | AS HB-Überseestadt | E 6 | 2,0 | 11,4 | 2,4 | 9,0 | 0,0 | 0 | OP | VB-E | 4,0 | ja | | | |
| 27 | NI | A30-G10-NI-NW | A 030 | AK Lotte/Osnabrück | AK Osnabrück-S | E 6 | 10,4 | 137,1 | 54,6 | 82,5 | 0,0 | 0 | VE | VB-E | 4,8 | ja | | | |
| 28 | NI | A30-G10-NI-NW-T2-NI | A 030 | AK Lotte/Osnabrück (Lgr. NI/NW) | AK Osnabrück-S | E 6 | | | | | | | VE | | | ja | | | |
| 29 | NI | A30-G10-NI-NW-T3-NI | A 030 | AK Osnabrück-S | | KN | | | | | | | OP | | | ja | | | |
| 30 | NI | A33-G10-NI | A 033 | Osnabrück/N (A.1) | Osnabrück/B.alm | N 4 | 9,4 | 87,0 | 87,0 | 0,0 | 0,0 | 1 | LB | VB | 3,8 | hoch | | Fertigstellung begonnener BAB | |
| 31 | NI | A39-G10-NI | A 039 | AS Lüneburg-N (B.216) | AS Weyhausen (B.188) | N 4 | 106,3 | 1083,1 | 1051,6 | 31,5 | 0,0 | 1 | VE | VB | 2,1 | hoch | | Hinterlandanbindung Seehäfen/ Raumordnung | |
| 32 | NI | B1-G10-NI-NW-T3-NI | B 001 | B.217 S-OU Hameln | | N 2 | 7,3 | 121,4 | 121,3 | 0,0 | 0,1 | PF | VB | 3,4 | | | | | |
| 33 | NI | B1-G30-NI | B 001 | OU Einum/Bettmar | | N 2 | 4,0 | 13,5 | 13,5 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 4,4 | | | | | |
| 34 | NI | B3-G10-NI | B 003 | OU Elstorf | | N 2 | 3,6 | 13,7 | 13,7 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 5,3 | | | | | |
| 35 | NI | B3-G30-NI | B 003 | Ehlershausen | Groß Hehlen | N 2/4 | 24,0 | 100,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 1 | VE | VB | 9,3 | hoch | | | |
| 36 | NI | B3-G30-NI-T1-NI | B 003 | OU Groß Hehlen | | N 2/3 | | | | | | | VE | | | | | | |
| 37 | NI | B3-G30-NI-T2-NI | B 003 | OU Celle (Nordteil) | | N 3 | | | | | | | VEA | | | | | | |
| 38 | NI | B3-G30-NI-T3-NI | B 003 | OU Celle (Mittelteil) | | N 3/4 | | | | | | | PF | | | | | hoch | |
| 39 | NI | B4-G20-NI | B 004 | n Gifhorn (B.188) | AK Braunschweig-Nord | N 4+E 4 | 20,6 | 105,8 | 105,8 | 0,0 | 0,0 | 1 | VEG | VB | 7,1 | ja | | | |
| 40 | NI | B4-G20-NI-T1-NI | B 004 | n Rötgesbüttel | AS Meinerzhagen | N 4 | | | | | | | VEG | | | | | hoch | |
| 41 | NI | B4-G20-NI-T2-NI | B 004 | AS Braunschweig-Wenden | s Meine | E 4 | | | | | | | OP | | | ja | | | |
| 42 | NI | B6n-G11-HB-NI-T2-NI | B 006n | Lgr. HB/NI | Bremen/Brinkum | N 4 | 2,5 | 26,7 | 26,7 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | VB | 7,1 | | | | |
| 43 | NI | B51-G10-NI | B 051 | OU Twistringen | | N 3 | 7,7 | 25,5 | 25,5 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | VB | 4,8 | | | | |
| 44 | NI | B51-G50-NI | B 051 | OU Bad Iburg | | N 2 | 7,0 | 57,2 | 57,2 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | VB | 7,5 | | | | hoch |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Str.Nr. | Gef. 2. Str. Nr. | Projekt | | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung NKV | Raum- ordnerische Beurteilung | Städte- bauliche Beurteilung | Eng- pass- besei- tigung | Dringend- anste- hender Ersatz-/ Erhalungs- bedarf | Hinweise |
|----------|------|--------------------------|---------|------------------|--------------------------|----------------------------|----------|-------------------------|-----------------------------------|---------------------------|---------------------|-------------------|---------------|---|-------------------------------|------------------------------|--------------------------|--|---------------------|
| | | | | | von | bis | | Gesamt | Davon Aus-/ Neubaue- rung/ Ersatz | davon Erhal- tung/ Ersatz | davon Kosten Dritte | | | | | | | | |
| 45 | NI | B3/B240/B64-G10-NI-T6-NI | B 064 | | W-OU Eschershausen | | 3,7 | 22,2 | 22,2 | 0,0 | 0,0 | 1 | LBA | VB | 4,0 | | | | |
| 46 | NI | B65-G20-NI | B 065 | | ö Bückeburg | ö Vehlen | 2,6 | 12,4 | 12,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 4,3 | | hoch | | |
| 47 | NI | B65-G30-NI | B 065 | | OU Nienstadt/Sülbeck | | 5,5 | 23,0 | 23,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | LB | VB | 7,1 | | | | |
| 48 | NI | B65-G60-NI | B 065 | | ö Sehnde | w Peine | 19,1 | 66,1 | 66,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 3,0 | | hoch | | |
| 49 | NI | B65-G70-NI | B 065 | | OU Dangelbeck | | 3,0 | 9,4 | 9,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 7,4 | | | | |
| 50 | NI | B71-G20-NI | B 071 | | OU Zeven | | 3,3 | 9,8 | 9,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 3,4 | | | | |
| 51 | NI | B71-G50-NI | B 071 | | w Uelzen | B 4h | 3,7 | 14,4 | 14,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 5,1 | hoch | | | |
| 52 | NI | B73-G20-NI-T1-NI | B 073 | | Otterndorf | Cadenberge | 9,5 | 29,6 | 29,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | VE | VB | 4,8 | | | | |
| 53 | NI | B73-G20-NI-T2-NI | B 073 | | OU Cadenberge | | 8,5 | 24,1 | 24,1 | | | | VE | VB | 6,8 | | hoch | | |
| 54 | NI | B74-G10-NI | B 074 | | OU Ritterhude | | 4,6 | 27,9 | 27,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | LBA | VB | >10 | hoch | | | |
| 55 | NI | B75-G10-NI | B 075 | | OU Scheeßel | | 4,8 | 15,1 | 15,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | VE | VB | 4,1 | | | | |
| 56 | NI | B79-G20-NI | B 079 | | OU Wolfenbüttel | | 9,8 | 34,7 | 34,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 4,8 | | | | |
| 57 | NI | B83-G10-NI | B 083 | | OU Steinbergen | | 2,1 | 9,1 | 9,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | >10 | | hoch | | |
| 58 | NI | B83-G40-NI | B 083 | | OU Grohnde | | 3,1 | 10,8 | 10,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 4,6 | | hoch | | |
| 59 | NI | B191-G10-NI | B 191 | | OU Eschede | | 4,4 | 15,4 | 15,4 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | VB | 3,2 | | | | |
| 60 | NI | B210-G10-NI | B 210 | | AS Riepe (A 31) | n Aurich | 33,6 | 114,2 | 114,2 | 0,0 | 0,0 | 1 | VE | VB | 3,9 | hoch | | | |
| 61 | NI | B210-G10-NI-T1-NI | B 072 | | Georghel (B 72) | Bangstede | | | | | | | OP | | hoch | | | | |
| 62 | NI | B210-G10-NI-T2-NI | B 210 | | OU Aurich | | | | | | | | VE | | | hoch | | | |
| 63 | NI | B210-G10-NI-T3-NI | B 210 | | Aurich | Riepe (A 31) | | | | | | | VE | | | hoch | | | |
| 64 | NI | B212-G21-NI-HB-T2-NI | B 212n | | Harmenhausen (L 875) | Lgr. NI/HB | 12,2 | 69,8 | 69,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | VE | VB | 4,5 | hoch | | | |
| 65 | NI | B213-G10-NI | B 213 | E 233 | AS Meppen (A 31) | AS Cloppenburg (A 1) | 76,7 | 719,1 | 715,9 | 0,0 | 3,2 | 1 | VE | VB | 2,1 | hoch | | | Netzschluss A1 - NL |
| 66 | NI | B213-G10-NI-T1-NI | B 213 | | AS Meppen (A 31) | Meppen (B 70) | | | | | | | VE | | hoch | | | | |
| 67 | NI | B213-G10-NI-T2-NI | B 213 | | Meppen (B 70) | w Haselünne | | | | | | | VP | | hoch | | | | |
| 68 | NI | B213-G10-NI-T3-NI | B 213 | | w Haselünne | Kgr. Emsland/Cloppenburg | | | | | | | VP | | | | | | |
| 69 | NI | B213-G10-NI-T4-NI | B 213 | | Kgr. Emsland/Cloppenburg | ö Lönningen (OU Lönningen) | | | | | | | VP | | | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2.Str.Nr | Projekt | | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|------|--------------------------|---------|---------------|---------------------|------------------------|----------|-------------------------|-------------------|-------------------------|---------------------|-------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|-----------------------------|
| | | | | | von | bis | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | davon Kosten Dritte | | | | | | | | |
| 70 | NI | B213-G10-NI-T5-NI | B 213 | | ö Löhningen | ö Lastrup (OU Lastrup) | | | | | | VE | | | | | | | |
| 71 | NI | B213-G10-NI-T6-NI | B 213 | | ö Lastrup | Cloppenburg (B 68) | | | | | | VE | | | | | | | |
| 72 | NI | B213-G10-NI-T7-NI | B 072 | | Cloppenburg (B 68) | AS Cloppenburg (A 1) | | | | | | VE | | | | | | | |
| 73 | NI | B213-G20-NI | B 213 | | Verlegung bei Lohne | | N 2 | 1,9 | 8,4 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | >10 | | | | | |
| 74 | NI | B213-G30-NI | B 213 | | OU Bawinkel | | N 2 | 3,9 | 13,1 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 5,9 | | hoch | | | |
| 75 | NI | B214-G70-NI | B 214 | | OU BS-Wätenbüttel | | N 4 | 1,8 | 10,3 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | >10 | | | | | |
| 76 | NI | B214-G50-NI-T4-NI | B 215 | | Rohrsen | Nienburg | N 2 | 7,5 | 28,6 | 0,0 | 0,0 | LB | VB | >10 | | | | | |
| 77 | NI | B215-G20-NI | B 215 | | OU Landesbergen | | N 2 | 4,0 | 17,8 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 3,3 | | hoch | | | |
| 78 | NI | B215-G30-NI | B 215 | | OU Leese | | N 2 | 5,4 | 23,6 | 0,0 | 0,0 | UVS | VB | 4,8 | | hoch | | | |
| 79 | NI | B248/B216-G10-NI-T1-NI | B 216 | | OU Barendorf | | N 2 | 3,0 | 8,7 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 9,1 | | hoch | | | |
| 80 | NI | B248/B216-G10-NI-T2-NI | B 216 | | OU Bavendorf | | N 2 | 2,2 | 6,0 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 5,1 | | | | | |
| 81 | NI | B218-G20-NI | B 218 | | OU Ueffeln | | N 2 | 2,2 | 6,9 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 5,4 | | | | | |
| 82 | NI | B238-G10-NW-NI-T3-NI | B 238 | | OU Möllenbeck | | N 2 | 1,8 | 7,7 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 4,5 | | hoch | | | |
| 83 | NI | B238-G10-NW-NI-T4-NI | B 238 | | OU Steinbergen | | N 2/4 | 1,5 | 16,1 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 4,5 | hoch | | | | |
| 84 | NI | B239-G10-NI | B 239 | | OU Wagenfeld | | N 2 | 4,2 | 11,2 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 3,3 | | hoch | | | |
| 85 | NI | B3/B240/B64-G10-NI-T3-NI | B 240 | B 003 | n Marienhagen | Weenzen (L 462) | N 2 | 3,6 | 39,4 | 0,0 | 0,0 | 1 VEG | VB | 1,8 | | | | | Netzschluss mit Marienhagen |
| 86 | NI | B247-G10-NI-TH-T1-NI | B 247 | | N-OU Duderstadt | | N 2 | 5,8 | 20,3 | 0,0 | 0,0 | LB | VB | 1,1 | | | | | |
| 87 | NI | B247-G10-NI-TH-T2-NI | B 247 | | S-OU Duderstadt | | N 2 | 3,3 | 33,8 | 0,0 | 0,0 | VEG | VB | 2,0 | | | | | |
| 88 | NI | B248/B216-G10-NI-T5-NI | B 248 | | OU Dannenberg | (B 216/B 248) | N 2 | 3,6 | 11,3 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 4,7 | | hoch | | | |
| 89 | NI | B248/B216-G10-NI-T6-NI | B 248 | | OU Schaaflhausen | | N 2 | 2,4 | 8,1 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 7,5 | | | | | |
| 90 | NI | B248/B216-G10-NI-T7-NI | B 248 | | OU Jameln | | N 2 | 2,8 | 8,2 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 4,4 | | | | | |
| 91 | NI | B248/B216-G10-NI-T8-NI | B 248 | | OU Grabow | | N 2 | 1,8 | 5,1 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 6,6 | | | | | |
| 92 | NI | B248-G10-NI | B 248 | | OU Brome | | N 2 | 5,1 | 9,0 | 0,0 | 0,0 | VE | VB | 5,4 | | | | | |
| 93 | NI | B248-G20-NI | B 248 | | OU Lobmachersen | | N 2 | 2,1 | 6,9 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 3,1 | | hoch | | | |
| 94 | NI | B248-G30-NI | B 248 | | OU Beinum | | N 2 | 2,7 | 8,6 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 3,4 | | hoch | | | |
| 95 | NI | B322/B439-G10-NI-T1-NI | B 322 | | OU Groß Mackenstedt | | N 2 | 1,5 | 5,3 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | >10 | | hoch | | | |
| 96 | NI | B408-G20-NI | B 408 | | Haren | Emmeln | N 2 | 2,9 | 12,0 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | >10 | | hoch | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Ggf. 2. Str. Nr. | Str. Nr. | von | bis | Projekt | Länge km | Bauziel | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeseitigung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|------|-----------------------|------------------|----------|------------------|-----|---------|----------|---------|-------------------------|-------------------|------------------------|---------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|
| | | | | | | | | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | | | | | | | | |
| 97 | NI | B436-G10-NI | | B 436 | OU Friedeburg | | | 1,7 | N 2 | 5,6 | 5,6 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 4,7 | hoch | | | |
| 98 | NI | B441-G10-NI | | B 441 | OU Loccum | | | 4,0 | N 2 | 12,5 | 12,5 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 4,1 | | | | |
| 99 | NI | B441-G30-NI | | B 441 | OU Wunstorf | | | 6,5 | N 2/3 | 32,4 | 32,4 | 0,0 | 0,0 | PE | VB | >10 | hoch | | | |
| 100 | NI | B442-G20-NI | | B 442 | NW-OU Hachmühlen | | | 1,5 | N 2 | 3,9 | 3,9 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 4,7 | hoch | | | |
| 101 | NI | B443-G20-NI | | B 443 | OU Koldingen | | | 2,6 | N 2 | 8,9 | 8,9 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | >10 | hoch | | | |
| | | | | | | | | | | 6488,6 | 6043,8 | 440,1 | 4,7 | | | | | | | |

Gesamt volumen des Vordringlichen Bedarfs und Vordringlichen Bedarfs Engpassbeseitigung

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|----|--------------------------|--|-------|---------------------------|--|--|------|---------|-------|-------|-------|-----|---|-----|-----|-----|------|----|-------------|
| 102 | NI | A1-G20-NI | | A 001 | AD Horster Dreieck (A 7) | | | 11,4 | E 6 | 58,0 | 20,1 | 37,9 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 1,4 | | | |
| 103 | NI | A1-G30-NI-HB-T1-NI | | A 001 | Lgr. HB/NI | | | 1,0 | E 8 | 12,6 | 5,0 | 7,6 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 6,2 | | | |
| 104 | NI | A1-G30-NI-HB-T2-NI | | A 001 | AS Bremen/Brinkum | | | 6,0 | E 8 | 70,3 | 27,4 | 42,9 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 6,2 | | | |
| 105 | NI | A1-G30-NI-HB-T3-HB | | A 001 | AK Bremen | | | 2,3 | E 8 | 16,7 | 4,5 | 12,2 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 6,2 | | ja | |
| 106 | NI | A1-G20-HH-SH-NI-T05-NI | | A 001 | Lgr. HH/NI | | | 5,6 | E 8 | 63,0 | 24,9 | 38,1 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 4,2 | | ja | TSF geplant |
| 107 | NI | A1-G40-NI | | A 001 | AD Stühr | | | 35,2 | E 6 | 203,5 | 56,5 | 147,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 2,1 | | | |
| 108 | NI | A21-G20-SH-NI-T3-SH-NI | | A 021 | AD Geesthacht (A 25) | | | 1,2 | N 4+E 4 | 40,1 | 40,1 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | WB* | 3,8 | hoch | | |
| 109 | NI | A21-G20-SH-NI-T4-NI | | A 021 | AS Rönne | | | 12,0 | N 4+E 4 | 153,6 | 126,2 | 27,4 | 0,0 | 1 | OP | WB* | 3,8 | | | |
| 110 | NI | B1-G10-NI-NW | | B 001 | Bantrup | | | 11,8 | N 2 | 41,5 | 41,7 | 0,0 | 0,2 | | OP | WB* | 3,4 | hoch | | |
| 111 | NI | B1-G10-NI-NW-T1-NI-NW | | B 001 | OU Reher | | | | N 2 | | | | | | OP | | | hoch | | |
| 112 | NI | B1-G10-NI-NW-T2-NI | | B 001 | OU Groß Berkel | | | | N 2 | | | | | | OP | | | | | |
| 113 | NI | B1-G10-NI-NW-T5-NI | | B 001 | s Mariénau | | | | N 2 | | | | | | OP | | | | | |
| 114 | NI | B1-G21-NI | | B 001 | w Elze (B 3) | | | 13,1 | N 2+E 4 | 89,0 | 89,0 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | WB* | 5,0 | hoch | | |
| 115 | NI | B1-G21-NI-T1-NI | | B 001 | N-OU Elze | | | | N 2 | | | | | | OP | | | | | |
| 116 | NI | B1-G21-NI-T2-NI | | B 001 | OU Burgstemmen | | | | N 2 | | | | | | OP | | | | | |
| 117 | NI | B1-G21-NI-T3-NI | | B 001 | OU Mahlerthen | | | | N 2 | | | | | | OP | | | | | |
| 118 | NI | B1-G21-NI-T4-NI | | B 001 | w Heyersum | | | | E 4 | | | | | | OP | | | | | |
| 119 | NI | B1-G21-NI-T5-NI | | B 001 | OU Hildesheim-Himmelsthür | | | | N 4 | | | | | | LBV | | | | | hoch |
| 120 | NI | B3/B240/B64-G10-NI-T1-NI | | B 003 | OU Wülflingen | | | 1,9 | N 2 | 5,9 | 5,9 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 2,9 | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Ggf. 2. Str. Nr. | Projekt | | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|------|--------------------------|------------------|-------------------------|-----|----------|-------------------------|-------------------|-------------------------|---------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|--|
| | | | | von | bis | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | | |
| 121 | NI | B3-G20-NI | B 003 | OU Bergen | | N 2 | 4,4 | 15,6 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | WB* | 5,4 | | | |
| 122 | NI | B3-G40-NI | B 003 | OU Ammensen | | N 2 | 2,0 | 5,4 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 4,1 | | | |
| 123 | NI | B6-G20-NI | B 006 | Hann.-Stöcken (K 321) | | N 2 | 2,1 | 64,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 6,3 | | | |
| 124 | NI | B51-G20-NI | B 051 | OU Barnstorf | | N 2 | 6,1 | 19,9 | 0,0 | 0,0 | 0 | VP | WB* | 4,1 | | | |
| 125 | NI | B51-G40-NI | B 051 | Ostercappeln | | N 4 | 3,8 | 23,9 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 3,3 | | | |
| 126 | NI | B51-G51-NI | B 051 | s Bad Iburg (B 51) | | N 2 | 9,7 | 41,4 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 4,3 | | hoch | |
| 127 | NI | B65-G10-NW-NI-T1-NI | B 065 | OU Bad Essen/Wehrendorf | | N 2 | 13,3 | 59,1 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 3,8 | | hoch | |
| 128 | NI | B65-G41-NI | B 065 | w Nordgoltern | | N 2 | 10,8 | 39,1 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 8,7 | | | |
| 129 | NI | B65-G50-NI | B 065 | OU Ilten | | N 2 | 4,0 | 12,2 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 10,0 | | hoch | |
| 130 | NI | B71-G30-NI | B 071 | OU Soltau | | N 2 | 7,5 | 27,4 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 5,7 | | | |
| 131 | NI | B72-G10-NI | B 072 | OU Hesel | | N 2 | 4,4 | 14,1 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 4,0 | | hoch | |
| 132 | NI | B73-G20-NI-T3-NI | B 073 | Cadenberge | | N 3/4 | 20,8 | 96,2 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 6,8 | | | |
| 133 | NI | B75-G20-NI | B 075 | OU Tostedt - Wistedt | | N 2 | 6,9 | 22,7 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 2,4 | | | |
| 134 | NI | B188-G10-NI-T1-NI | B 188 | OU Ahmsen | | N 2 | 2,4 | 8,7 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | WB* | 4,0 | | hoch | |
| 135 | NI | B188-G20-NI-T1-NI | B 188 | A 39 | | E 4 | 4,7 | 34,3 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 3,5 | | ja | |
| 136 | NI | B190n-G10-ST-NI-T3-NI | B 190n | B 4 | | N 2 | 16,5 | 48,8 | 0,0 | 0,0 | 1 | VE | WB* | 1,6 | | | erst in Verbindung mit der A 39 notwendig, daher später zu realisieren |
| 137 | NI | B209-G20-NI | B 209 | OU Walsrode | | N 2 | 6,4 | 16,6 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 5,2 | | hoch | |
| 138 | NI | B212-G21-NI-HB-T1-NI | B 212 | OU Eisfleth | | N 2 | 6,0 | 27,6 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 4,5 | | hoch | |
| 139 | NI | B3/B240/B64-G10-NI-T2-NI | B 240 | OU Eime | | N 2 | 4,6 | 14,4 | 0,0 | 0,0 | 1 | LBA | WB* | 1,2 | | | |
| 140 | NI | B3/B240/B64-G10-NI-T4-NI | B 240 | Fölziehausen | | N 2 | 3,0 | 79,7 | 0,0 | 0,0 | 1 | ROVB | WB* | 1,2 | | hoch | |
| 141 | NI | B241-G10-NI | B 241 | OU Uslar | | N 2 | 6,4 | 26,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | VE | WB* | 1,1 | | | |
| 142 | NI | B403-G10-NI | B 403 | OU Emlichheim | | N 2 | 3,1 | 10,3 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 2,2 | | hoch | |
| 143 | NI | B437-G10-NI | B 437 | OU Varel | | N 2 | 5,7 | 26,0 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | WB* | 1,5 | | | |
| 144 | NI | B441-G20-NI | B 441 | w Hagenburg | | N 2 | 5,1 | 17,2 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 3,8 | | hoch | |
| | | | | | | | 1504,8 | 1191,9 | 313,1 | 0,2 | | | | | | | |

Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Str.Nr. von | Gef. 2. Str. Nr. von | Projekt | | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand | Dringlichkeit | NKV | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raum- ordnerische Beurteilung | Städte- bauliche Beurteilung | Eng- pass- besei- tigung | Dringend anstehender Ersatz-/ Erhal- tungs- bedarf | Hinweise | |
|--------------------------------------|------|---------------------------|-------------|---------------------------|---------|--------------------------|---------|----------|-------------------------|--------------------|---------------------------|---------------|---------------|-----|---|-------------------------------|------------------------------|--------------------------|--|----------|---------------------|
| | | | | | bis | Projekt | | | Gesamt | Davon Aus-/ Neubau | davon Erhal- tung/ Ersatz | | | | | | | | | | davon Kosten Dritte |
| Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 145 | NI | A2-G11-NI-T2-NI | A 002 | AS Bad Nenndorf | | AS Hannover-Herrenhausen | E 8 | 19,6 | 255,5 | 84,3 | 171,2 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,6 | | | | ja | tlw. TSF geplant |
| 146 | NI | A2-G11-NI-T5-NI | A 002 | AD Hannover-W | | AK Hannover-O | E 8 | 17,2 | 269,2 | 88,8 | 180,4 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,0 | | | ja | | tlw. TSF geplant |
| 147 | NI | A7-G20-NI-T1-NI | A 007 | AD Walsrode | | AD Hannover-N | E 8 | 31,1 | 237,0 | 53,5 | 183,5 | 0,0 | 0 | OP | WB | 5,0 | | | | | TSF geplant |
| 148 | NI | B6-G10-NI | B 006 | OU Syke | | | N 2 | 10,8 | 42,8 | 42,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 3,2 | | | | | |
| 149 | NI | B27-G10-NI | B 027 | ö Roringen | | OU Waake | E 4 | 1,5 | 5,7 | 5,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,4 | | | | | |
| 150 | NI | B27-G20-NI | B 027 | OU Waake | | B 446 | E 4 | 2,8 | 16,4 | 16,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,5 | | | | | |
| 151 | NI | B64-G30-NI | B 064 | OU Mainzholzen | | | N 2 | 1,5 | 6,2 | 6,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,5 | hoch | | | | |
| 152 | NI | B64-G40-NI | B 064 | OU Wenzeln | | | N 2 | 2,8 | 11,0 | 11,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,6 | | | | | |
| 153 | NI | B65-G40-NI | B 065 | AS Bad Nenndorf | | AS Hannover-Anderten | N 4+E 6 | 33,0 | 331,5 | 331,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,1 | | | | | |
| 154 | NI | B71-G10-NI | B 071 | OU Selsingen | | | N 2 | 5,5 | 20,1 | 20,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,4 | | | | | |
| 155 | NI | B71-G40-NI | B 071 | OU Munster | | | N 2 | 5,9 | 15,0 | 15,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,9 | hoch | | | | |
| 156 | NI | B71-G60-NI | B 071 | OU Groß Liedern | | | N 2 | 2,5 | 10,7 | 10,7 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | WB | 2,3 | | hoch | | | |
| 157 | NI | B79-G30-NI | B 079 | Verlegung s. Wolfenbüttel | | A 395 | N 2 | 9,1 | 53,6 | 53,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 3,0 | | | | | |
| 158 | NI | B83-G10-NW-HE-NI-T3-NW-NI | B 083 | Würgassen | | Beverungen | N 2 | 3,7 | 22,7 | 22,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | VE | WB | 1,5 | | | | | |
| 159 | NI | B83-G20-NI | B 083 | OU Deckbergen | | | N 2 | 4,3 | 18,6 | 18,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,8 | | | | | |
| 160 | NI | B83-G30-NI | B 083 | W-OU Hameln | | | N 2 | 1,5 | 10,6 | 10,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 6,9 | | | | | |
| 161 | NI | B83-G50-NI-NW | B 083 | OU Stahle | | | N 2 | 1,1 | 9,2 | 9,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 3,0 | | | | | |
| 162 | NI | B188-G10-NI | B 188 | Schillerslage (B 3) | | AS Weyhausen (A 39) | N 2 | 10,6 | 32,9 | 32,9 | 0,0 | 0,0 | 1 | WB | 4,0 | hoch | | hoch | | | |
| 163 | NI | B188-G10-NI-T2-NI | B 188 | OU Dannenbüttel | | | N 2 | | | | | | OP | | | | | hoch | | | |
| 164 | NI | B188-G10-NI-T3-NI | B 188 | OU Osloß | | | N 2 | | | | | | OP | | | | | hoch | | | |
| 165 | NI | B188-G10-NI-T4-NI | B 188 | OU Weyhausen | | | N 2 | | | | | | OP | | | | | hoch | | | |
| 166 | NI | B188-G20-NI-T2-NI | B 188 | OU Vorsfelde | | | N 2 | 2,9 | 19,3 | 19,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,9 | hoch | | | | |
| 167 | NI | B190n-G10-ST-NI-T2-NI | B 190n | A 39 | | Lgr. NI/ST | N 3 | 3,2 | 12,0 | 12,0 | 0,0 | 0,0 | 1 | VE | WB | 1,6 | | hoch | | | |
| 168 | NI | B191-G20-NI | B 191 | OU Stöcken | | | N 2 | 1,6 | 5,4 | 5,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,0 | | | | | |
| 169 | NI | B209-G10-NI | B 209 | OU Rethem | | | N 2 | 2,7 | 13,7 | 13,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,0 | hoch | | | | |
| 170 | NI | B209-G30-NI | B 209 | OU Aめlinghausen | | | N 2 | 3,5 | 9,9 | 9,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 3,8 | | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Gef. 2. Str. Nr. | Str. Nr. | von | bis | Projekt | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeseitigung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|---------------|------|----------------------|------------------|----------|---------------------|-----|----------------------------|---------|----------|-------------------------|-------------------|-------------------------|---------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|-----------------------------------|
| | | | | | | | | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | | |
| 21 | NW | B 066 | | | Hillegossen | | Asemissen | N 4 | 2,1 | 18,1 | 18,1 | 0,0 | 0,0 | FD | | | | | | zugedachter Neubeginn |
| 22 | NW | B 066 | | | OU Barntrup | | | N 2 | 6,0 | 30,0 | 30,0 | 0,0 | 0,0 | FD | | | | | | zugedachter Neubeginn |
| 23 | NW | B 221 | | | OU Wassenberg | | | N 2 | 5,7 | 28,2 | 28,2 | 0,0 | 0,0 | FD | | | | | | in Bau |
| 24 | NW | B 236 | | | Dortmund/Schwerte | | AS Schwerte (A 1) | E 4 | 2,0 | 16,0 | 16,0 | 0,0 | 0,0 | 1 | FD | | | | | Fertigstellung des Gesamtprojekts |
| 25 | NW | B 265 | | | OU Hürth/Hermülheim | | | E 4+N 4 | 5,5 | 39,8 | 39,8 | 0,0 | 0,0 | FD | | | | | | in Bau |
| 26 | NW | B 480 | | | OU Bad Wünnenberg | | | N 2 | 7,0 | 50,1 | 50,1 | 0,0 | 0,0 | 1 | FD | | | | | in Bau |
| 27 | NW | B 525 | | | OU Nottuln | | | N 2 | 5,0 | 9,8 | 9,8 | 0,0 | 0,0 | FD | | | | | | in Bau |
| 28 | NW | B 611 | | | Viotho/Exter | | Löhne/Wittel (A 2 - L 860) | N 2 | 5,2 | 22,0 | 22,0 | 0,0 | 0,0 | FD | | | | | | in Bau |
| Gesamt | | | | | | | | | | 2945,5 | 1739,2 | 1206,3 | 0,0 | | | | | | | |

Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB) und Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Gef. 2. Str. Nr. | Str. Nr. | von | bis | Projekt | Bauziel | Länge km | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | davon Kosten Dritte | Planungsstand | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeseitigung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|------|--------------------------|------------------|----------|---------------------------|-----|------------------------------------|---------|----------|--------|-------------------|-------------------------|---------------------|---------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|---------------|
| 29 | NW | A001-G10-NW-RP-T02-NW-RP | | A 001 | AS Adenau (L10) | | AS Lommersdorf (L115z) (Anteil NW) | N 4 | 5,0 | 126,9 | 126,9 | 0,0 | 0,0 | 0 | PA | VB | 5,4 | hoch | | | |
| 30 | NW | A001-G10-NW-RP-T03-NW | | A 001 | AS Lommersdorf (L 115z) | | AS Blankenheim (B 51) | N 4 | 6,0 | 49,6 | 49,6 | 0,0 | 0,0 | 0 | PA | VB | 5,4 | hoch | | | |
| 31 | NW | A1-G100-NW-T1-NW | | A 001 | A 044 AK Dortmund/Unna | | n AS Unna-Zentrum | KN | 3,0 | 135,2 | 115,0 | 20,2 | 0,0 | 0 | VEA | VB-E | 8,1 | | | ja | |
| 32 | NW | A1-G120-NW-T1-NW | | A 001 | AK Kamen | | n AS Hamm-Bockum/Werne | E 6 | 10,4 | 162,0 | 64,0 | 95,0 | 3,0 | 0 | VEG | VB-E | 2,7 | | | ja | |
| 33 | NW | A1-G120-NW-T2-NW | | A 001 | AS Hamm-Bockum/Werne | | AS Ascheberg | E 6 | 11,4 | 74,3 | 26,1 | 48,2 | 0,0 | 0 | VEG | VB-E | 5,4 | | | ja | |
| 34 | NW | A1-G120-NW-T3-NW | | A 001 | AS Ascheberg | | DEK-Brücke | E 6 | 9,5 | 58,5 | 21,6 | 36,9 | 0,0 | 0 | VEG | VB-E | 7,2 | | | ja | |
| 35 | NW | A1-G30-NW | | A 001 | AD Erfttal (A 61) | | AK Köln West (A 4) | E 6 | 13,0 | 55,4 | 18,3 | 37,1 | 0,0 | 0 | OP | VB-E | >10 | | | ja | |
| 36 | NW | A1-G50-NW | | A 001 | A 043 AK Wuppertal-N | | | KN | 0,1 | 40,2 | 27,0 | 13,2 | 0,0 | 0 | VE | VB-E | 4,4 | | | ja | |
| 37 | NW | A1-G60-NW-T1-NW | | A 001 | A 045 AK Westhofen | | | KN | 0,1 | 17,1 | 15,9 | 1,2 | 0,0 | 0 | VE | VB-E | 8,5 | | | ja | |
| 38 | NW | A2-G10-NW | | A 002 | AD Bottrop | | | KN | 0,1 | 5,7 | 3,8 | 1,9 | 0,0 | 0 | VP | VB-E | >10 | | | ja | |
| 39 | NW | A3-G10-NW | | A 003 | AS Königsforst | | AD Köln-Heumar (A 4) | E 8 | 3,5 | 83,4 | 71,2 | 12,2 | 0,0 | 0 | OP | VB-E | 4,0 | | | ja | hoch |
| 40 | NW | A3-G20-NW | | A 003 | A 046 AK Leverkusen (A 1) | | AK Hilden (A 46) | E 8 | 19,7 | 285,9 | 208,9 | 77,0 | 0,0 | 0 | VP | VB-E | 4,6 | | | ja | |
| 41 | NW | A3-G30-NW | | A 003 | AK Hilden | | AK Ratingen-O | E 8 | 11,2 | 136,7 | 73,0 | 63,7 | 0,0 | 0 | VP | VB-E | >10 | | | ja | TSP-genehmigt |
| 42 | NW | A3-G40-NW | | A 003 | AK Ratingen-O | | AK Breitscheid (A 52) | E 8 | 4,5 | 85,3 | 39,6 | 45,7 | 0,0 | 0 | OP | VB-E | 6,8 | | | ja | |
| 43 | NW | A3-G50-NW | | A 003 | AK Breitscheid (A 52) | | AK Kaiserberg (A 40) | E 8 | 12,5 | 188,7 | 113,7 | 75,0 | 0,0 | 0 | OP | VB-E | 2,5 | | | ja | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Ggf. 2. Str. Nr. | Projekt | | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Dringlichkeitsstand | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|------|----------------------|------------------|---------------------------|---------------------------------|---------|----------|-------------------------|-------------------|-------------------------|---------------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|---|
| | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | |
| 44 | NW | A3-G60-NW | A 003 | AK Kaiserberg | AK Oberhausen-W | E 8 | 4,0 | 164,4 | 88,1 | 76,3 | 0,0 | 0 | VB | >10 | | | |
| 45 | NW | A3-G60-NW-T1-NW | A 003 | AK Kaiserberg (A 40) | | KN | | | | | | OP | | | ja | | |
| 46 | NW | A3-G60-NW-T2-NW | A 003 | AK Kaiserberg (A 40) | AK Oberhausen/ West (A 42) | E 8 | | | | | | OP | | | | | |
| 47 | NW | A3-G70-NW | A 003 | AK Oberhausen-West (A 42) | AK Oberhausen (A 2/A 516) | E 8 | 6,0 | 77,9 | 52,9 | 25,0 | 0,0 | 0 | VB-E | >10 | ja | | |
| 48 | NW | A3-G70-NW-T1-NW | A 003 | AK Oberhausen-West (A 42) | AS Oberhausen-Holten | E 8 | | | | | | OP | | | ja | | |
| 49 | NW | A3-G70-NW-T2-NW | A 003 | AS Oberhausen-Holten | AK Oberhausen (A 2/A 516) | E 8 | | | | | | OP | | | ja | | |
| 50 | NW | A3-G70-NW-T3-NW | A 003 | AK Oberhausen | | KN | | | | | | VP | | | | | |
| 51 | NW | A3-G80-NW | A 003 | AK Oberhausen (A 2/A 516) | AS Dinslaken-N | E 6 | 6,1 | 79,3 | 46,3 | 33,0 | 0,0 | 0 | OP | 2,4 | ja | hoch | |
| 52 | NW | A4-G30-NW | A 004 | AK Köln-S (A 555) | AK Köln-Gremberg (A 559) | E 8 | 5,6 | 269,6 | 112,5 | 157,1 | 0,0 | 0 | OP | 4,9 | | hoch | |
| 53 | NW | A4-G60-NW-T1-NW | A 004 | AK Köln/Ost | AS Moitzfeld | E 6 | 9,1 | 122,4 | 60,6 | 61,8 | 0,0 | 0 | OP | 6,2 | ja | tlw. TSF genehmigt | |
| 54 | NW | A4-G70-NW-T2-NW | A 004 | A 555 AK Köln-S (A 555) | | KN | 0,1 | 24,4 | 17,6 | 6,8 | 0,0 | 0 | VP | >10 | ja | | |
| 55 | NW | A30-G10-NI-NW-T1-NW | A 030 | AK Lotte/Osnabrück(A 1) | AS Hasbergen/Gaste (Lgr. NI/NW) | E 6 | 0,9 | 6,1 | 2,6 | 3,5 | 0,0 | 0 | OP | 4,8 | ja | | wie in NI |
| 56 | NW | A40-G30-NW-T1-NW | A 040 | AK Kaiserberg | AS Mülheim-Dümpten | E 6 | 7,3 | 149,1 | 59,5 | 89,6 | 0,0 | 1 | VP | 4,2 | ja | | |
| 57 | NW | A40-G30-NW-T2-NW | A 040 | AS Mülheim-Dümpten | AS Mülheim-Heißen | E 6 | 3,8 | 59,0 | 28,9 | 30,1 | 0,0 | 1 | VP | 3,4 | ja | | |
| 58 | NW | A40-G30-NW-T3-NW | A 040 | AS Mülheim-Heißen | AS Essen-Frohnhausen | E 6 | 2,6 | 45,8 | 25,6 | 20,2 | 0,0 | 1 | VP | 1,5 | ja | | |
| 59 | NW | A40-G40-NW | A 040 | AS Bochum-W (A 448) | AK Bochum (A 43) | E 6 | 8,5 | 222,0 | 151,0 | 71,0 | 0,0 | 1 | OP | 4,5 | ja | | |
| 60 | NW | A40-G50-NW | A 040 | AK Bochum (A 43) | AK Dortmund-West (A 45) | E 6 | 8,0 | 140,3 | 97,4 | 42,9 | 0,0 | 1 | OP | 9,5 | | | |
| 61 | NW | A40-G70-NW-T3-NW | A 040 | AS Dortmund-Ost (B 236) | AK Dortmund/Unna (A 1/A 44) | E 6 | 9,5 | 96,6 | 21,4 | 48,7 | 26,5 | 1 | PE | >10 | ja | | |
| 62 | NW | A42-G30-NW | A 042 | AK Essen-N (A 52) | AK Herne (A 43) | E 6 | 13,7 | 235,8 | 78,5 | 157,3 | 0,0 | 1 | OP | >10 | ja | | |
| 63 | NW | A42-G40-NW-T3-NW | A 042 | AS Bottrop-S | AK Essen-N (A 52) | E 6 | 4,5 | 121,9 | 32,6 | 89,3 | 0,0 | 1 | OP | 5,4 | ja | | |
| 64 | NW | A43-G30-NW | A 043 | AS Witten-Heven | AS Marl-Sinsen | E 6 | 20,4 | 451,6 | 298,0 | 153,3 | 0,3 | 1 | VEG | >10 | ja | | |
| 65 | NW | A44-G70-NW-T1-NW | A 044 | AK Dortmund/Unna | AS Unna-O | E 6 | 5,3 | 68,4 | 36,9 | 31,5 | 0,0 | 0 | VE | 3,7 | | | |
| 66 | NW | A45-G10-NW | A 045 | AK Olpe | AS Lüdenscheid-S | E 6 | 31,7 | 654,4 | 202,8 | 451,6 | 0,0 | 0 | OP | 1,5 | | | |
| 67 | NW | A45-G10-NW-T1-NW | A 045 | AK Olpe (A 4) | AS Olpe | E 6 | | | | | | OP | | | | | wegen der notwendigen Brückenneuerungen |
| 68 | NW | A45-G10-NW-T2-NW | A 045 | AS Olpe | AS Drolshagen | E 6 | | | | | | OP | | | | hoch | |

| Lfd. Nr. | Länd. | (Teil-)Projektnummer | Ggf. 2. Str. Nr. | Projekt | | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung NKV | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|-------|------------------------|------------------|---------------------------|-------------------------------|---------|----------|-------------------------|------------------------------------|------------------------|-------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|--------------------------|
| | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau/Erhaltung/Ersatz | davon Erhaltung/Ersatz | | | | | | | | |
| 69 | NW | A45-G10-NW-T3-NW | A 045 | AS Drolshagen | AS Meinerzhagen | E 6 | | | | | OP | | | | | | | |
| 70 | NW | A45-G10-NW-T4-NW | A 045 | AS Meinerzhagen | AS Lüdenscheid-S | E 6 | | | | | OP | | | | | | | |
| 71 | NW | A45-G20-NW-T1-NW | A 045 | AS Lüdenscheid-S | AS Lüdenscheid-S | E 6 | 5,0 | 173,8 | 42,4 | 131,4 | 0,0 | 0 | OP | VB | 1,9 | | | |
| 72 | NW | A45-G20-NW-T2-NW | A 045 | AS Lüdenscheid-S | AS Lüdenscheid-N | E 6 | 4,9 | 87,1 | 32,7 | 54,4 | 0,0 | 0 | OP | VB | 3,4 | | hoch | |
| 73 | NW | A45-G20-NW-T3-NW | A 045 | AS Lüdenscheid-N | AS Hagen-S | E 6 | 12,1 | 233,2 | 70,8 | 162,4 | 0,0 | 0 | VP | VB-E | 3,0 | | ja | |
| 74 | NW | A45-G20-NW-T4-NW | A 045 | AS Hagen-S | AK Hagen (A 46) | E 6 | 3,9 | 45,6 | 23,2 | 22,4 | 0,0 | 0 | OP | VB-E | 3,6 | | ja | hoch |
| 75 | NW | A45-G50-NW-HE-T1-NW-HE | A 045 | AS Haiger/Burbach | AS Wilnsdorf | E 6 | 5,5 | 66,2 | 23,3 | 42,9 | 0,0 | 0 | OP | VB-E | 1,9 | | ja | Bürckleneuerung |
| 76 | NW | A45-G50-NW-HE-T2-NW | A 045 | AS Wilnsdorf | AS Siegen-Süd | E 6 | 4,6 | 130,9 | 36,0 | 94,9 | 0,0 | 0 | VP | VB | 1,9 | | | |
| 77 | NW | A45-G50-NW-HE-T3-NW | A 045 | AS Siegen-Süd | AS Siegen | E 6 | 5,2 | 164,4 | 47,9 | 116,5 | 0,0 | 0 | OP | VB | 1,9 | | hoch | |
| 78 | NW | A45-G50-NW-HE-T4-NW | A 045 | AS Siegen | AS Freudenberg | E 6 | 7,9 | 52,3 | 30,2 | 22,1 | 0,0 | 0 | OP | VB | 1,9 | | | |
| 79 | NW | A45-G50-NW-HE-T5-NW | A 045 | AS Freudenberg | AK Olpe | E 6 | 10,4 | 124,0 | 48,8 | 75,2 | 0,0 | 0 | OP | VB | 1,9 | | | |
| 80 | NW | A45-G60-NW-T2-NW | A 045 | AS Dortmund-Hafen | AK Dortmund-NW (A 2) | E 6 | 8,6 | 122,2 | 51,5 | 70,7 | 0,0 | 0 | OP | VB-E | 3,6 | | | |
| 81 | NW | A46-B7-G41-NW-T1-NW | A 046 | AS Hemer (B 7) | AS Menden (B 515) | N 4 | 7,6 | 351,3 | 351,3 | 0,0 | 0,0 | 1 | VE | VB | 3,1 | hoch | | Weiterbau begonnener BAB |
| 82 | NW | A52-G11-NW | A 052 | AK Mönchengladbach (A 61) | AK Neersen (A 44) | E 6 | 7,5 | 84,9 | 46,8 | 38,1 | 0,0 | 0 | VE | VB-E | 3,0 | | ja | TSF geplant |
| 83 | NW | A52-G20-NW | A 052 | AK Breitscheid (A 3) | AS Essen-Rüttenscheid (B 224) | E 6 | 13,5 | 285,1 | 113,5 | 171,6 | 0,0 | 1 | OP | VB-E | 6,6 | | ja | |
| 84 | NW | A52-G60-NW-T1-NW | A 052 | AK Essen-N | s AD Essen/Gladbeck | E 4 | 3,6 | 65,6 | 43,2 | 22,1 | 0,3 | 1 | PA | VB-E | 3,1 | | ja | |
| 85 | NW | A52-G60-NW-T2-NW | A 052 | AK Essen/Gladbeck | AD Essen/Gladbeck | KN | 1,4 | 72,3 | 59,9 | 12,2 | 0,2 | 1 | PA | VB-E | 3,8 | | ja | |
| 86 | NW | A52-G70-NW | A 052 | AK Essen/Gladbeck (A 2) | AS Geisenkirchen-Buer | N 4 | 2,6 | 129,9 | 118,5 | 11,4 | 0,0 | 0 | UVS | VB | 2,0 | | | Netzschluss |
| 87 | NW | A57-G20-NW | A 057 | AK Köln-N (A 1) | AD Neuss-S (A 46) | E 6 | 18,6 | 140,2 | 95,7 | 44,5 | 0,0 | 0 | PA | VB-E | 8,3 | | ja | |
| 88 | NW | A57-G30-NW | A 057 | AK Kaarst | | KN | 0,1 | 32,7 | 21,1 | 11,6 | 0,0 | 0 | VP | VB-E | 3,7 | | ja | |
| 89 | NW | A57-G50-NW-T1-NW | A 057 | AK Moers (A 40) | | KN | 0,1 | 12,6 | 12,6 | 0,0 | 0,0 | 0 | VE | VB-E | >10 | | ja | |
| 90 | NW | A57-G50-NW-T2-NW | A 057 | AK Moers | AK Kamp-Lintfort (A 42) | E 6 | 7,2 | 47,5 | 21,3 | 26,2 | 0,0 | 1 | VE | VB-E | 3,6 | | ja | |
| 91 | NW | A57-G60-NW | A 057 | AK Meerbusch (A 44) | AK Moers (A 40) | E 6 | 16,5 | 263,3 | 131,0 | 130,2 | 2,1 | 0 | VEG | VB-E | 3,8 | | ja | |
| 92 | NW | A59-G20-NW | A 059 | AD Bonn-NO (A 565) | AD St.-Augustin-W (A 560) | E 8 | 3,2 | 62,8 | 44,0 | 18,8 | 0,0 | 1 | VEG | VB-E | 5,6 | | ja | |
| 93 | NW | A59-G70-NW-T1-NW | A 059 | s AK Duisburg (A 40) | AS Duisburg-Ruhrort | E 6 | 2,9 | 199,0 | 69,3 | 129,7 | 0,0 | 1 | VP | VB-E | 2,6 | | ja | |
| 94 | NW | A59-G70-NW-T2-NW | A 059 | AS Duisburg-Ruhrort | AK Duisburg-N (A 42) | E 6 | 1,8 | 90,3 | 27,9 | 62,4 | 0,0 | 1 | VP | VB-E | 6,9 | | ja | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Str.Nr. | Gef. 2. Str. Nr. | Projekt | | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise | |
|----------|------|-----------------------|---------|------------------|------------------------------|-------------------------|---------|----------|-------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|--|---------------------|
| | | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | | | davon Kosten Dritte |
| 95 | NW | A59-G70-NW-T3-NW | A 059 | | AK Duisburg-N (A 42) | | KN | 0,1 | 9,9 | 5,7 | 4,2 | 0,0 | 1 VP | VB-E | 3,8 | | | ja | | |
| 96 | NW | A59-G70-NW-T4-NW | A 059 | | AK Duisburg-N (A 42) | AS Duisburg-Marxloh | E 6 | 1,6 | 33,8 | 20,4 | 13,4 | 0,0 | VP | VB-E | 4,2 | | | ja | | |
| 97 | NW | A59-G80-NW | A 059 | | AD St. Augustin-W (A 560) | AD Köln-Porz (A 559) | E 6/8 | 14,9 | 263,7 | 129,3 | 134,4 | 0,0 | 1 PE | VB-E | >10 | | | ja | | |
| 98 | NW | A59-G90-NW | A 059 | | AK Bonn-O (A 562) | AD Bonn-NO (A 565) | E 6 | 4,4 | 58,4 | 22,5 | 34,3 | 1,6 | 1 VEG | VB-E | 10,0 | | | ja | | |
| 99 | NW | A61-G60-NW | A 061 | | AK Meckenheim | AK Blesheim | E 6 | 25,3 | 101,9 | 31,9 | 70,0 | 0,0 | 0 OP | VB | >10 | | | | | |
| 100 | NW | A445-G10-NW | A 445 | | AS Wert-N | AS Hamm/Rhynern | N 4 | 8,1 | 61,2 | 61,2 | 0,0 | 0,0 | 1 PE | VB | 8,0 | | | | | |
| 101 | NW | A553-G10-NW | A 553 | | AK Köln-Godorf (A 555) | AD Köln-Lind (A 59) | N 4 | 10,2 | 367,2 | 361,4 | 4,3 | 1,5 | 1 | VB | >10 | | | | | |
| 102 | NW | A553-G10-NW-T1-NW | A 553 | A 555 | AK Köln-Godorf (A 555) | | KN | | | | | | | OP | | | | | | |
| 103 | NW | A553-G10-NW-T2-NW | A 553 | | AK Köln-Godorf | AD Köln-Lind | N 4 | | | | | | | OP | | | | | | |
| 104 | NW | A553-G10-NW-T3-NW | A 553 | A 059 | AD Köln-Lind (A 59) | | KN | | | | | | | OP | | | | | | |
| 105 | NW | A559-G10-NW | A 559 | | AD Köln-Porz (A 59) | AK Köln-Gremberg (A 4) | E 6 | 3,4 | 54,9 | 34,6 | 20,3 | 0,0 | 1 OP | VB-E | 4,5 | | | ja | hoch | |
| 106 | NW | A565-G10-NW | A 565 | | AS Bonn/Hardtberg | AK Bonn/Nord (A 555) | E 6 | 6,1 | 258,7 | 139,8 | 118,9 | 0,0 | 1 | VB | 2,8 | | | | | |
| 107 | NW | A565-G10-NW-T1-NW | A 565 | | AS Bonn/Hardtberg | AS Bonn-Poppelsdorf | E 6 | | | | | | | OP | | | | | | |
| 108 | NW | A565-G10-NW-T2-NW | A 565 | | AS Bonn/Poppelsdorf | AK Bonn/N | E 6 | | | | | | | OP | | | | ja | | |
| 109 | NW | A565-G10-NW-T3-NW | A 565 | A 555 | AK Bonn/N (A 555) | | KN | | | | | | | OP | | | | | | hoch |
| 110 | NW | B1/B86-G20-NW | B 001 | B 066 | Horn/Bad Meinberg | Barntrop | N 2/3 | 9,8 | 26,6 | 26,6 | 0,0 | 0,0 | | VB | 5,7 | hoch | | hoch | | |
| 111 | NW | B1/B86-G20-NW-T1-NW | B 001 | | OU Blomburg/Herrentrop | | N 2 | | | | | | | OP | | | | | | |
| 112 | NW | B1/B86-G20-NW-T2-NW | B 001 | | OU Blomburg/Istrup | | N 3 | | | | | | | UVS | | | | | | |
| 113 | NW | B1/B86-G20-NW-T3-NW | B 066 | | Blomburg/Großenmarpe (L 712) | Barntrop (B 66) | N 2 | | | | | | | VE | | | | hoch | | |
| 114 | NW | B1-G11-NW | B 001 | | Erwitte | Paderborn (B 55 - A 33) | N 2 | 12,3 | 50,5 | 50,5 | 0,0 | 0,0 | | VB | 7,7 | | | hoch | | |
| 115 | NW | B1-G11-NW-T1-NW | B 001 | | OU Erwitte | | N 2 | | | | | | | VE | | | | hoch | | |
| 116 | NW | B1-G11-NW-T2-NW | B 001 | | OU Salzkotten | | N 2 | | | | | | | VE | | | | | | |
| 117 | NW | B1-G11-NW-T3-NW | B 001 | B 055 | OU Erwitte | Anschluss B 55 | N 2 | | | | | | | OP | | | | | | |
| 118 | NW | A46-B7-G41-NW-T2-NW | B 007 | | Menden | Wimbern | N 3 | 6,8 | 86,1 | 86,1 | 0,0 | 0,0 | 1 OP | VB | 3,1 | hoch | | | Weiterführung im Zusammenhang mit A 46 | |
| 119 | NW | A46-B7-G41-NW-T3-NW | B 007 | | Wimbern | Arnsberg (OU Wiciede) | N 3 | 5,4 | 72,8 | 72,8 | 0,0 | 0,0 | 1 OP | VB | 3,1 | hoch | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2.Str.Nr | Projekt | | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | | Dringungsstand VFS | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung NKV | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise | |
|----------|------|-----------------------|---------|---------------|-----------------------------------|----------------------------|---------|----------|-------------------------|-------------------|-------------------------|---------------------|--------------------|---|-----------------------------|----------------------------|---|----------|-------------------|
| | | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | davon Kosten Dritte | | | | | | | Planungsstand |
| 120 | NW | B7/B480-G10-NW-T1-NW | B 007 | | Bestwig/Nuttlar (A 46) | | N 3 | 11,0 | 69,5 | 69,5 | 0,0 | 0,0 | 1 | VE | VB | 3,4 | hoch | | |
| 121 | NW | B7-G30-NW | B 007 | | OU Warburg/Scherfede | | N 2 | 4,5 | 22,2 | 22,2 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | VB | 3,5 | hoch | | |
| 122 | NW | B8-G10-NW | B 008 | | Dinslaken (A 59) | | N 2/4 | 14,9 | 108,1 | 108,1 | 0,0 | 0,0 | VB | VB | 7,7 | hoch | | | |
| 123 | NW | B8-G10-NW-T1-NW | B 008 | | Friedrichsfeld (K 12) | | N 2 | | | | | | UVS | | | hoch | | | |
| 124 | NW | B8-G10-NW-T2-NW | B 008 | | Friedrichsfeld (K 12) | | N 4 | | | | | | UVS | | | | | | |
| 125 | NW | B8-G20-NW | B 008 | | OU Hennef/Uckerath | | N 3 | 5,2 | 61,8 | 61,8 | 0,0 | 0,0 | 1 | UVS | VB | 3,4 | hoch | | Fortsetzung in RP |
| 126 | NW | B9-G10-NW | B 009 | | Westtangente Krefeld (B 57 - B 9) | | N 2 | 6,5 | 24,3 | 24,3 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | VB | >10 | | | |
| 127 | NW | B237_B51-G10-NW-T3-NW | B 051 | | OU Bergisch-Born (B 51) | | N 2 | 2,7 | 8,9 | 8,8 | 0,0 | 0,1 | VEA | VB | VB | 7,5 | | | |
| 128 | NW | B51-G50-NW | B 051n | | Brühl | Köln-Eiffeltor (A 553-A 4) | N 2/3 | 5,8 | 35,3 | 35,3 | 0,0 | 0,0 | 1 | VB | VB | 6,8 | | | |
| 129 | NW | B51-G50-NW-T1 | B 051n | | OU Köln/Meschenich | | N 3 | | | | | | PE | | | | | | |
| 130 | NW | B51-G50-NW-T2 | B 051n | | Köln/Meschenich | | N 2 | | | | | | PE | | | | | | |
| 131 | NW | B54/B483-G10-NW-T1-NW | B 054 | | OU Kierspe | (Lausebergaufstieg) | N 2 | 3,7 | 28,9 | 28,9 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | VB | 7,8 | | | |
| 132 | NW | B54-G20-NW | B 054 | | Lünen | (B 236-DB-Strecke) | E 4 | 2,7 | 10,3 | 6,4 | 3,6 | 0,3 | VEG | VB | VB | 4,9 | | | |
| 133 | NW | B54-G30-NW-T1-NW | B 054 | | AS Münster/N | Altenberge (L 579) | E 4 | 8,8 | 30,8 | 13,7 | 17,1 | 0,0 | 1 | OP | VB | 8,3 | | | |
| 134 | NW | B54-G30-NW-T2-NW | B 054 | | Altenberge (L 579) | Nordwalde | E 4 | 3,2 | 8,0 | 5,4 | 2,6 | 0,0 | 1 | OP | VB | 6,1 | | | |
| 135 | NW | B56-G10-NW | B 056 | | Jülich | AS Düren (A 4) | E 4 | 12,0 | 52,2 | 32,5 | 19,7 | 0,0 | OP | VB | VB | >10 | hoch | | |
| 136 | NW | B56-G30-NW-T3-NW | B 056 | | OU Swisttal/Miel (m AS A 61) | | N 2 | 2,3 | 11,7 | 11,7 | 0,0 | 0,0 | VEG | VB | VB | 5,5 | | | |
| 137 | NW | B57-G10-NW | B 057 | | Puffendorf (B 56) | Erkelenz-Süd (A 46) | N 2 | 5,4 | 14,7 | 14,7 | 0,0 | 0,0 | VB | VB | VB | 4,3 | | | |
| 138 | NW | B57-G10-NW-T1-NW | B 057 | | OU Gereonsweiler | | N 2 | | | | | | UVS | | | | | | |
| 139 | NW | B57-G10-NW-T2-NW | B 057 | | OU Baal | | N 2 | | | | | | UVS | | | | | | |
| 140 | NW | B57-G20-NW | B 057 | | OU Marienbaum | | N 2 | 4,5 | 6,4 | 6,4 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | VB | 6,8 | | | |
| 141 | NW | B58-G10-NW | B 058 | B 070 | Alpen | Brünen | N 2/4 | 6,9 | 94,6 | 94,6 | 0,0 | 0,0 | VB | VB | VB | 6,0 | hoch | | |
| 142 | NW | B58-G10-NW-T1-NW | B 058 | | OU Wesel | (ö Rheinbrücke - B 8) | N 4 | | | | | | PE | | | | | | |
| 143 | NW | B58-G10-NW-T2-NW | B 058 | | OU Wesel | (B 8 - B 70) | N 4 | | | | | | PE | | | | | | |
| 144 | NW | B58-G10-NW-T3-NW | B 070 | | OU Brünen | | N 2 | | | | | | OP | | | | | | |
| 145 | NW | B58-G40-NW-T1-NW | B 058 | | OU Ahlen | | N 2 | 8,5 | 37,6 | 37,6 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | VB | 4,3 | | | |
| 146 | NW | B59-G10-NW | B 059 | | AS Köln-Bocklemünd | Grevenbroich-Süd | N 2 | 3,5 | 14,5 | 14,5 | 0,0 | 0,0 | 1 | VB | VB | >10 | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2.Str.Nr. | Projekt | | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung NKV | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|------|-----------------------|---------|----------------|--|-------------------------------|---------|----------|-------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|
| | | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | | |
| 147 | NW | B59-G10-NW-T1-NW | B 059 | | OU Sinsteden | | N 2 | | | | | PE | | | | | | | |
| 148 | NW | B59-G10-NW-T2-NW | B 059 | | OU Allrath | | N 2 | | | | | OP | | | | | | | |
| 149 | NW | B61-G10-NW | B 061 | | Rheda-Wiedenbrück (A 2) | | E 4 | 9,9 | 39,1 | 27,5 | 11,6 | 0,0 | VB | 5,0 | | | ja | | |
| 150 | NW | B61-G10-NW-T1-NW | B 061 | | Rheda-Wiedenbrück (A 2) | | E 4 | | | | | OP | | | | | | | |
| 151 | NW | B61-G10-NW-T2-NW | B 061 | | Gütersloh | | E 4 | | | | | OP | | | | | ja | | |
| 152 | NW | B63-G20-NW | B 063 | | OU Hamm | | N 2 | 9,4 | 59,5 | 58,9 | 0,0 | 0,6 | VB | 7,9 | | | | | |
| 153 | NW | B63-G20-NW-T1-NW | B 063 | | OU Hamm | | N 2 | | | | | VE | | | | | | | |
| 154 | NW | B63-G20-NW-T2-NW | B 063 | | OU Hamm | | N 2 | | | | | VE | | | | | | | |
| 155 | NW | B64/B51-G10-NW | B 064 | B 051 | Münster | Rheda-Wiedenbrück (B 481-A 2) | N 3+E 4 | 29,0 | 137,1 | 130,7 | 6,4 | 0,0 | 1 | VB | 5,9 | | | | |
| 156 | NW | B64/B51-G10-NW-T1-NW | B 051 | | Münster (B 481) | ö Münster/Handorf | E 4 | | | | | VE | | | | | ja | | |
| 157 | NW | B64/B51-G10-NW-T2-NW | B 051 | | ö Münster/Handorf | Telgte | E 4 | | | | | LB | | | | | | | |
| 158 | NW | B64/B51-G10-NW-T3-NW | B 064 | | OU Warendorf | | N 3 | | | | | VE | | | | | | | |
| 159 | NW | B64/B51-G10-NW-T4-NW | B 064 | | OU Beelen | | N 3 | | | | | VE | | | | | | | |
| 160 | NW | B64/B51-G10-NW-T5-NW | B 064 | | OU Herzbrock/Clarholz | | N 3 | | | | | VE | | | | hoch | | | |
| 161 | NW | B64-B83-G90-NW | B 064 | | Brakel | Holzminde | N 2/3 | 15,4 | 67,4 | 67,4 | 0,0 | 0,0 | 1 | VB | 3,3 | hoch | | | |
| 162 | NW | B64-B83-G90-NW-T1-NW | B 064 | | Brakel-Hembsen | Höxter-Godelheim (B 83) | N 3 | | | | | | | | hoch | | | | |
| 163 | NW | B64-B83-G90-NW-T2-NW | B 064 | | Höxter/Godelheim einschl. Anschluss B 8 | Höxter | N 3 | | | | | | | | hoch | | | | |
| 164 | NW | B64-B83-G90-NW-T3-NW | B 083 | | Beverungen/Wehrden | Höxter/Godelheim | N 2 | | | | | VEG | | | hoch | | | | |
| 165 | NW | B65-G10-NW-NI | B 065 | | Stirpe-Ölingen (B 51) | Bad Nemdorf (A 2) | N 2/3 | 27,8 | 84,0 | 84,0 | 0,0 | 0,0 | VB | 3,8 | hoch | | | | |
| 166 | NW | B65-G10-NW-NI-T2-NW | B 065 | | Pr.Oldendorf (Lgr.NI/NW) | Lübbecke (B 239) | N 2 | | | | | VE | | | | | | | |
| 167 | NW | B65-G10-NW-NI-T3-NW | B 065 | | Lübbecke (B 239) | Hille/Eickhorst (L 803) | N 2 | | | | | VE | | | | | | | |
| 168 | NW | B65-G10-NW-NI-T4-NW | B 065 | | OU Minden | (Stadtgrenze-Erbeweg) | N 3 | | | | | VE | | | | | | | |
| 169 | NW | B67-B474-G20-NW-T1-NW | B 067 | B 474 | Reken | Dülmen | N 3 | 12,4 | 33,6 | 33,6 | 0,0 | 0,0 | 1 | PE | | | hoch | | |
| 170 | NW | B67-G30-NW | B 067 | | OU Uedem | (A 57 - L 174) | N 2 | 9,4 | 35,9 | 35,9 | 0,0 | 0,0 | 1 | VB | >10 | | | | |
| 171 | NW | B67-G30-NW-T1-NW | B 067 | | OU Uedem | (Südabschnitt A 57-L 77) | N 2 | | | | | VE | | | | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2.Str.Nr. | Projekt | | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|------|---------------------------|---------|----------------|----------------------------------|--------------------------------|----------|-------------------------|-------------------|-------------------------|---------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|
| | | | | | von | bis | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | davon Kosten Dritte | | | | | | | |
| 172 | NW | B67-G30-NW-T2-NW | B 067 | | OU Uedern | (Nordabschnitt L 77- L 174) | | | | | | | | | | | | |
| 173 | NW | B83-G10-NW-HE-NI-T2-NW-HE | B 083 | | Bad Karlshafen | Beverungen/Herstelle | 1,2 | 5,9 | 0,0 | 0,0 | | | | | | | | |
| 174 | NW | B220-G10-NW | B 220 | | OU Kleve-Kellen | | 2,9 | 8,5 | 0,0 | 0,0 | | | | | hoch | | | |
| 175 | NW | B221-G10-NW | B 221 | | Geilenkirchen | AS Heinsberg (A 46) | 3,1 | 18,9 | 11,6 | 7,3 | 0,0 | OP | VB | | | | | |
| 176 | NW | B221-G20-NW-T1-NW | B 221 | | OU Unterbruch | | 4,6 | 33,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | PA | VB | | | | | |
| 177 | NW | B221-G30-NW | B 221 | | OU Scherpenseel | | 4,9 | 10,4 | 10,4 | 0,0 | 0,0 | UVS | VB | | hoch | | | |
| 178 | NW | B225-G10-NW | B 225 | | OU Alt-Marl | | 1,4 | 2,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | | | | | |
| 179 | NW | B229-G10-NW-T1-NW | B 229 | | OU Neuenrade | | 3,0 | 21,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | VEG | VB | | | | | |
| 180 | NW | B229-G10-NW-T2-NW | B 229 | | OU Balve | | 4,9 | 19,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | | | | | |
| 181 | NW | B237-B51-G10-NW-T1-NW | B 237 | | OU Hückeswagen | | 3,6 | 18,4 | 17,3 | 0,0 | 1,1 | PA | VB | | | | | |
| 182 | NW | B238-G10-NW-NI | B 238 | | Lemgo | Bad Eilsen (B 66 - A 2) | 7,3 | 26,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | VB | 4,5 hoch | | hoch | | | |
| 183 | NW | B238-G10-NW-NI-T1-NW-TEIL | B 238 | | OU Lemgo | (L 712 - B 238 alt) | | | | | | VEG | | | hoch | | | |
| 184 | NW | B238-G10-NW-NI-T2-NW | B 238 | | OU Kalletal/Hohenhausen | | | | | | | VEG | | | | | | |
| 185 | NW | B239-G20-NW | B 239 | | Lage | Herford/Bad Salzuflen (A 2) | 1,74 | 96,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | VB | >10 | | hoch | | | |
| 186 | NW | B239-G20-NW-T1-NW | B 239 | | OU Lage | (B 239 S - B 239 N) | | | | | | VE | | | | | | |
| 187 | NW | B239-G20-NW-T2-NW | B 239 | | Lage (B 239 N) | Bad Salzuflen/Schötmar (L 712) | | | | | | VE | | | | | | |
| 188 | NW | B239-G20-NW-T3-NW | B 239 | | Bad Salzuflen | (L 712 - K 4) | | | | | | VE | | | | | | |
| 189 | NW | B239-G20-NW-T4-NW | B 239 | | Bad Salzuflen (K 4) | Herford (A 2) | | | | | | PE | | | | | | |
| 190 | NW | B239-G30-NW-T1-NW | B 239 | | Herford-Kirchlengern | (w L 545 - L 782) | 6,1 | 36,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | UVS | VB | | | | | |
| 191 | NW | B66-G30-NW-T2-NW | B 239 | | S-OU Lage | (B 66-B 239 S) | 3,9 | 22,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | VE | VB | | | | | |
| 192 | NW | B264-G10-NW | B 264 | | OU Golzheim | | 2,0 | 4,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | VE | VB | | hoch | | | |
| 193 | NW | B265-G30-NW-T1-NW | B 265 | | OU Liblar | OU Hermlüheim | 5,9 | 14,8 | 8,0 | 6,8 | 0,0 | OP | VB | | | | | |
| 194 | NW | B265-B266-G10-NW-T2- | B 266 | | OU Mecherich/Roggendorf | | 3,0 | 6,6 | 6,6 | 0,0 | 0,0 | VE | VB | | hoch | | | |
| 195 | NW | B399-G20-NW | B 399 | | N-OU Düren | | 4,6 | 31,2 | 23,2 | 0,0 | 8,0 | VB | 6,5 | | | | | |
| 196 | NW | B399-G20-NW-T1-NW | B 399 | | N-OU Düren, 1 BA (Westabschnitt) | | | | | | | PE | | | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Str.Nr. | Gef. 2. Str. Nr. | Projekt | | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbesichtigung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|--|------|-----------------------|---------|------------------|---------|---|----------|-------------------------|-------------------|------------------------|-------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|---------------------|---|----------|
| | | | | | von | bis | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | | | | | | | | |
| 197 | NW | B399-G20-NW-T2-NW | B 399 | | | Mittelabschnitt (Stadt Düren) | N 2 | | | | PE | | | | | | | |
| 198 | NW | B399-G20-NW-T3-NW | B 399 | | | N-OU Düren, 3 BA (Ostabschnitt) | N 4 | | | | PE | | | | | | | |
| 199 | NW | B474-G10-NW | B 474 | | | Olfen (B 235) | N 2/4 | 99,9 | 0,0 | 0,0 | VB | 5,3 | hoch | hoch | | | | |
| 200 | NW | B474-G10-NW-T1-NW | B 474 | | | (AK Dortmund-NW (A 2)-L 609) | N 2/4 | | | | VEG | hoch | | | | | | |
| 201 | NW | B474-G10-NW-T2-NW | B 474 | | | (L 609 - B 235) | N 2 | | | | PF | | | | | | | |
| 202 | NW | B67_B474-G20-NW-T2-NW | B 474 | A 043 | | (Nordabschnitt) | N 3 | 11,3 | 0,0 | 0,0 | 1 PE | VB | >10 | | | | | |
| 203 | NW | B475-G10-NW | B 475 | | | OU Lippetal (B 475) | N 2 | 13,0 | 0,0 | 0,0 | VB | 4,0 | | hoch | | | | |
| 204 | NW | B475-G10-NW-T1-NW | B 475 | | | OU Lippetal/Oestinghausen | N 2 | | | | UVS | | | hoch | | | | |
| 205 | NW | B475-G10-NW-T2-NW | B 475 | | | OU Lippetal/Hultrop | N 2 | | | | UVS | | | hoch | | | | |
| 206 | NW | B475-G20-NW | B 475 | | | Beckum | N 2 | 17,2 | 0,0 | 0,0 | VB | 9,4 | | | | | | |
| 207 | NW | B475-G20-NW-T1-NW | B 475 | | | Warendorf (A 2-B 64) | N 2 | | | | VE | | | | | | | |
| 208 | NW | B475-G20-NW-T2-NW | B 475 | | | (K 6-L 792) | N 2 | | | | VE | | | | | | | |
| 209 | NW | B475-G30-NW | B 475 | | | OU Saerbeck | N 2 | 2,7 | 6,8 | 0,0 | 0,0 | LBY | VB | 3,5 | | | | |
| 210 | NW | B477-G20-NW-T3-NW | B 477 | | | OU Rommerskirchen/Butzheim und Frixheim | N 2 | 18,2 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 2,1 | | | | | |
| 211 | NW | B482-G10-NW-T1-NW | B 482 | | | Porta Westfalica (A 2) | E 4 | 4,7 | 16,0 | 8,4 | 7,6 | 0,0 | OP | VB | 7,5 | | | |
| 212 | NW | B54/B483-G10-NW-T2-NW | B 483 | | | OU Schwelm | N 2 | 75,5 | 0,0 | 0,0 | VP | VB | 5,4 | | | | | |
| 213 | NW | B62/B508-G30-NW-T1-NW | B 508n | | | T-OU Kreuztal (Querspange) | N 3 | 37,1 | 0,0 | 0,0 | 1 PA | VB | 2,8 | hoch | | | | |
| 214 | NW | B513-G10-NW | B 513 | | | OU Harsewinkel | N 2 | 7,7 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | >10 | | | | | |
| 215 | NW | B516-G10-NW | B 516 | | | OU Ense/Rühne | N 2 | 6,6 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 2,8 | hoch | | | | |
| 216 | NW | B528-G10-NW | B 528 | | | S-OU Kamp-Lintfort | N 2 | 14,8 | 0,0 | 0,5 | VEG | VB | 7,0 | | | | | |
| | | | | | | | | 10774,1 | 6697,5 | 4030,5 | 46,1 | | | | | | | |
| Gesamt | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vordringlichen Bedarfs Engpassbesichtigung | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 217 | NW | A1-G130-NW-T2-NW | A 001 | | | AK Köln-N (A 57) | E 8 | 3,5 | 73,9 | 33,8 | 40,1 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 1,2 | | ja |
| 218 | NW | A1-G20-NW | A 001 | | | AK Bliessheim (A 61) | E 8 | 5,9 | 50,9 | 24,2 | 26,7 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 3,0 | | hoch |
| 219 | NW | A1-G60-NW-T3-NW | A 001 | | | AK Dortmund/Unna | E 8 | 9,8 | 231,9 | 85,9 | 146,0 | 0,0 | 0 | OP | WB* | 2,7 | | ja |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Str.Nr. | Gef. 2. Str. Nr. | Projekt | | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | | Planungsstand | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeseitigung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|---|------|-----------------------|---------|------------------|--------------------------|------------------------|----------|-------------------------|-------------------|------------------------|---------------------|---------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|
| | | | | | von | bis | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | davon Kosten Dritte | | | | | | | | |
| 242 | NW | B54-G30-NW-T3-NW | B 054 | | Nordwalde | Borghorst (K 78) | 6,3 | 20,2 | 10,3 | 9,9 | 0,0 | 1 | OP | WB* | 3,2 | | | | |
| 243 | NW | B54-G30-NW-T4-NW | B 054 | | AS Gronau/Ochtrup | Gronau (L 566) | 4,1 | 9,5 | 6,3 | 3,2 | 0,0 | 1 | OP | WB* | 2,1 | | | | |
| 244 | NW | B55-G10-NW-T7-NW | B 055 | | OU Warstein | | 3,2 | 30,8 | 30,8 | 0,0 | 0,0 | 1 | UVS | WB* | 1,4 | | | | |
| 245 | NW | B56-G30-NW-T1-NW | B 056 | | OU Euskirchen | | 7,1 | 33,8 | 33,5 | 0,0 | 0,3 | VE | WB* | 3,4 | | | | | |
| 246 | NW | B56-G40-NW | B 056 | | Bonn/Hardtberg | Birlinghoven/Dambroich | 11,5 | 683,4 | 683,4 | 0,0 | 0,0 | 1 | WB* | 6,6 | hoch | | | | |
| 247 | NW | B56-G40-NW-T1-NW | B 056 | | AS Hardtberg (A 565) | Bonn (B 9) | | | | | | | OP | | | | | | |
| 248 | NW | B56-G40-NW-T2-NW | B 056 | | Bonn/O (A 59) | Birlinghoven/Dambroich | | | | | | | OP | | | | | | |
| 249 | NW | B56-G50-NW | B 056n | | OU Much N | | 2,7 | 10,4 | 9,9 | 0,0 | 0,5 | LBA | WB* | 2,4 | | | | | |
| 250 | NW | B62/B508-G30-NW-T4-NW | B 062n | | OU Emdtebrück | | 7,9 | 82,1 | 82,1 | 0,0 | 0,0 | 1 | UVS | WB* | 2,8 | hoch | | | |
| 251 | NW | B237_B51-G10-NW-T2-NW | B 237 | | OU Bergisch-Born (B 237) | | 3,0 | 18,8 | 18,6 | 0,0 | 0,2 | VP | WB* | 6,9 | | hoch | | | |
| 252 | NW | B508-G20-HE | B 508n | | Schameder | Frankenberg | 12,8 | 164,1 | 164,1 | 0,0 | 0,0 | UVS | WB* | 1,3 | hoch | | | | |
| 253 | NW | B62/B508-G30-NW-T2-NW | B 508n | | OU Kreuztal-Ferndorf | | 6,0 | 67,2 | 67,2 | 0,0 | 0,0 | 1 | UVS | WB* | 2,8 | hoch | | | |
| 254 | NW | B62/B508-G30-NW-T3-NW | B 508n | | OU Hilchenbach | | 3,7 | 56,7 | 56,7 | 0,0 | 0,0 | 1 | UVS | WB* | 2,8 | hoch | | | |
| Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht | | | | | | | | 5296,0 | 3946,6 | 1348,1 | 1,3 | | | | | | | | |

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|----|------------------------|-------|--|-----------------------|---------------------|------|-------|------|------|-----|---|----|----|-----|--|----|--|--|
| 255 | NW | A1-G60-NW-T2-NW | A 001 | | AK Westhofen | AS Schwerte | 3,5 | 47,2 | 23,9 | 23,3 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,2 | | ja | | |
| 256 | NW | A4-G10-NW | A 004 | | AS Aachen-Laurensberg | AK Aachen (A 44) | 5,8 | 92,9 | 47,0 | 45,9 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,7 | | | | |
| 257 | NW | A4-G60-NW-T2-NW | A 004 | | AS Moitzfeld | AS Untereschbach | 3,0 | 32,6 | 16,2 | 16,4 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,6 | | | | |
| 258 | NW | A4-G70-NW-T1-NW | A 004 | | AK Köln-W (A 1) | AK Köln-S (A 555) | 10,1 | 168,0 | 82,7 | 85,3 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,6 | | ja | | |
| 259 | NW | A44-G10-NW | A 044 | | AS Broichweiden | AS Alsdorf | 5,0 | 53,7 | 32,5 | 21,2 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,3 | | | | |
| 260 | NW | A44-G20-NW | A 044 | | AK Neersen (A 52) | AK Meerbusch (A 57) | 13,6 | 121,4 | 64,9 | 56,5 | 0,0 | 1 | OP | WB | 1,6 | | | | |
| 261 | NW | A44-G60-NW-HE-T1-NW | A 044 | | AK Wünnenberg/Haaren | AS Lichtenau | 9,8 | 92,4 | 38,6 | 53,8 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,6 | | | | |
| 262 | NW | A44-G60-NW-HE-T3-NW-HE | A 044 | | AS Marsberg | AS Diemelstadt | 0,6 | 6,9 | 2,3 | 4,6 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,1 | | | | |
| 263 | NW | A44-G60-NW-HE-T4-HE | A 044 | | AS Diemelstadt | AS Warburg | 1,0 | 8,3 | 2,7 | 5,6 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,7 | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Ggf. 2. Str. Nr. | Projekt | | Länge km | Bauziel | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|------|---------------------------|------------------|----------------------------|----------------------------|----------|---------|-------------------------|-------------------|------------------------|---------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|
| | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | | | | | | | | |
| 264 | NW | A44-G60-NW-HE-T5-HE | A 044 | AS Warburg | AS Breuna | 3,0 | E 6 | 27,7 | 6,8 | 20,9 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,5 | | | |
| 265 | NW | A46-G10-NW | A 046 | AD Holz (A 44) | AK Neuss-W (A 57) | 17,9 | E 6 | 143,8 | 82,8 | 61,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,8 | ja | | |
| 266 | NW | A57-G10-NW | A 057 | AS Bickendorf | AK Köln-N (A 1) | 3,1 | E 6 | 43,5 | 29,1 | 14,4 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,1 | | | |
| 267 | NW | A59-G70-NW-T5-NW | A 059 | AS Duisburg-Marxloh | AS Duisburg-Fahrr | 1,7 | E 6 | 86,5 | 24,9 | 61,6 | 0,0 | 0 | VP | WB | 1,1 | hoch | | |
| 268 | NW | B55-G10-NW-T1-NW | B 055 | OU Lemmestadt-Bilstein | | 4,7 | N 2 | 93,7 | 93,7 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | WB | 1,4 | | | |
| 269 | NW | B55-G10-NW-T2-NW | B 055 | Lennestadt | (Bonzelehammer-Maumke) | 2,0 | N 2 | 38,6 | 38,6 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | WB | 1,4 | | | |
| 270 | NW | B55-G10-NW-T3-NW | B 055 | OU Eslohe | | 3,9 | N 2 | 30,5 | 30,5 | 0,0 | 0,0 | 1 | UVS | WB | 1,4 | | | |
| 271 | NW | B55-G10-NW-T4-NW | B 055 | OU Bremke | | 2,6 | N 2 | 23,9 | 23,9 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | WB | 1,4 | | | |
| 272 | NW | B55-G10-NW-T5-NW | B 055 | OU Reiste | | 2,7 | N 2 | 6,0 | 6,0 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | WB | 1,4 | hoch | | |
| 273 | NW | B55-G10-NW-T6-NW | B 055 | OU Meschede | | 1,6 | N 2 | 68,0 | 68,0 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | WB | 1,4 | | | |
| 274 | NW | B55-G40-NW | B 055 | Lippstadt | Rhedat/Wiedenbrück (A 2) | 11,0 | E 4 | 59,6 | 32,2 | 27,4 | 0,0 | 1 | OP | WB | 1,8 | | | |
| 275 | NW | B55-G40-NW-T1-NW | B 055 | OU Lippstadt | (OU Erwitte - L 822) | | E 4 | | | | | | OP | | | | | |
| 276 | NW | B55-G40-NW-T2-NW | B 055 | OU Lippstadt | (L 822 - L 586n) | | E 4 | | | | | | OP | | | | | |
| 277 | NW | B56-G30-NW-T2-NW | B 056 | OU Ludendorf-Essig | | 1,6 | N 2 | 5,8 | 5,8 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | 2,4 | | | |
| 278 | NW | B61-G20-NW | B 061 | Bad Oeynhausen | Dehme (Vorm Berg) | 3,8 | N 2 | 13,4 | 13,4 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | >10 | hoch | | |
| 279 | NW | B66-G30-NW-T3-NW | B 066 | Lage | Lage-Lemgo (B 238a-B 238n) | 5,0 | N 3 | 12,6 | 12,6 | 0,0 | 0,0 | 0 | UVS | WB | 2,5 | | | |
| 280 | NW | B66-G40-NW | B 066 | Bielefeld | | 6,2 | N 4 | 101,7 | 64,8 | 0,0 | 36,9 | 0 | OP | WB | 7,6 | | | |
| 281 | NW | B83-G10-NW-HE-NI-T3-NW-NI | B 083 | Würgassen | Beverungen | 2,4 | N 2 | 22,7 | 22,7 | 0,0 | 0,0 | 0 | VE | WB | 1,5 | | | |
| 282 | NW | B83-G50-NI-NW | B 083 | OU Stahle | | 0,5 | N 2 | 2,9 | 2,9 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | 3,0 | | | |
| 283 | NW | B265-B266-G10-NW-T1 | B 265 | OU Schleiden/Gemünd | Zubringer Schleid | 7,1 | N 2 | 45,0 | 45,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | 2,2 | | | |
| 284 | NW | B265-G20-NW | B 265 | OU Weiter i.d. Ebene | | 2,0 | N 2 | 4,0 | 4,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | LB | WB | 2,5 | | | |
| 285 | NW | B477-G20-NW-T1-NW | B 477 | OU Niederaußem | | 2,4 | N 2 | 12,9 | 12,9 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | 2,1 | | | |
| 286 | NW | B477-G20-NW-T2-NW | B 477 | Bergheim/Rheidt | | 3,0 | N 2 | 9,6 | 9,6 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | 2,1 | hoch | | |
| 287 | NW | B236-B480-G10-NW-T4-NW | B 480 | OU Olsberg/Wiemeringhausen | | 1,7 | N 2 | 6,5 | 6,5 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | WB | 2,3 | hoch | | |
| 288 | NW | B7/B480-G10-NW-T2-NW | B 480 | OU Brilon/Alme | | 9,6 | N 3 | 70,6 | 70,6 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | WB | 1,2 hoch | hoch | | |
| 289 | NW | B482-G10-NW-T2-NW | B 482 | Porta Westfalica | (L 780 - L 764) | 1,3 | E 3 | 24,3 | 22,4 | 1,9 | 0,0 | 0 | OP | WB | 1,5 | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Ggf. 2. Str. Nr. von | Projekt bis | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | davon VFS stand | Dringlichkeitsstand | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|---------------|------|----------------------|----------------------|-------------|---------|----------|-------------------------|-------------------|-------------------------|-----------------|---------------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|
| | | | | | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | | |
| 290 | NW | B482-G10-NW-T3-NW | B 482 | Minden | E 4 | 8,1 | 44,1 | 20,7 | 23,4 | 0,0 | OP | 2,4 | | | | | |
| 291 | NW | B484-G10-NW | B 484 | OU Overath | N 2/3 | 4,6 | 69,1 | 68,6 | 0,0 | 0,5 | 1 UVS | 2,8 | | | | | |
| Gesamt | | | | | | | 1690,4 | 1129,8 | 523,2 | 37,4 | | | | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Str.Nr. | Gef. 2. Str. Nr. | Projekt | | Länge km | Bauziel | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeseitigung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise | |
|----------|------|--------------------------|---------|------------------|----------------------|------------------------------------|----------|---------|-------------------------|-------------------|-------------------------|---------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|------------------------|
| | | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | | | davon Kosten Dritte |
| 17 | RP | A001-G10-NW-RP-T01-RP | A 001 | | AS Kelberg (B 410) | AS Adenau (L10) | 10,5 | N 4 | 204,9 | 204,9 | 0,0 | 0,0 | 0 | PA | VB | 5,4 | hoch | | | |
| 18 | RP | A001-G10-NW-RP-T02-NW-RP | A 001 | | AS Adenau (L10) | AS Lommersdorf (L115z) (Anteil RP) | 3,7 | N 4 | 99,7 | 99,7 | 0,0 | 0,0 | 0 | PA | VB | 5,4 | hoch | | | |
| 19 | RP | A60-G20-RP-T2-RP | A 060 | | AS Ingelheim-W | AS Heidesheim | 8,2 | E 6 | 59,7 | 33,1 | 26,6 | 0,0 | 0 | VP | VB-E | 3,1 | | ja | hoch | |
| 20 | RP | A60-G20-RP-T3-RP | A 060 | | AS Heidesheim | AD Mainz | 2,9 | E 6 | 15,9 | 7,5 | 8,4 | 0,0 | 0 | VP | VB | 4,2 | | | | |
| 21 | RP | A60-G30-RP | A 060 | | AD Mainz | AK Mainz-S | 6,5 | E 6 | 121,7 | 84,4 | 37,3 | 0,0 | 0 | | VB-E | 1,2 | | ja | | |
| 22 | RP | A60-G30-RP-T1-RP | A 060 | | AD Mainz | AS Mainz-Finthen | | E 6 | | | | | | | VEA | | | ja | | |
| 23 | RP | A60-G30-RP-T2-RP | A 060 | | AS Mainz-Finthen | AK Mainz-S | | E 6 | | | | | | | VEG | | | ja | hoch | |
| 24 | RP | A61-G10-RP-T1-RP | A 061 | | Lgr. NW/RP | AD Sinzig | 13,1 | E 6 | 393,8 | 104,1 | 289,7 | 0,0 | 0 | VP | VB-E | 2,6 | | | | |
| 25 | RP | A61-G10-RP-T2-RP | A 061 | | AD Sinzig | AS Mendig | 18,8 | E 6 | 267,2 | 46,4 | 220,8 | 0,0 | 0 | VP | VB-E | 2,6 | | | | |
| 26 | RP | B8n-G10-RP | B 008n | | Lgr. NW/RP | Altenkirchen | 9,1 | N 3 | 68,9 | 68,9 | 0,0 | 0,0 | 1 | | VB | 4,4 | | | | |
| 27 | RP | B8n-G10-RP-T1-RP | B 008n | | OU Kirchheib | | | N 3 | | | | | | VP | | | | | | |
| 28 | RP | B8n-G10-RP-T2-RP | B 008n | | OU Hasselbach | | | N 3 | | | | | | VP | | | | | | |
| 29 | RP | B8n-G10-RP-T3-RP | B 008n | | OU Weyerbusch | | | N 3 | | | | | | VP | | | | | | |
| 30 | RP | B8n-G10-RP-T4-RP | B 008n | | OU Helmenzen | | | N 3 | | | | | | VP | | | | | | |
| 31 | RP | B9n-G10-RP-T1-RP | B 009n | | OU Nierstein (B 9) | | 2,1 | N 2 | 64,2 | 64,2 | 0,0 | 0,0 | | ROV | VB | 6,0 | | | | |
| 32 | RP | B10-G11-RP-T1-RP | B 010 | | Hinterweidenthal | Hauenstein | 6,9 | E 4 | 29,4 | 27,4 | 2,0 | 0,0 | 1 | VE | VB | 1,4 | | | | |
| 33 | RP | B10-G11-RP-T2-RP | B 010 | | Hauenstein | Welbachtal (B 48) | 6,6 | E 4 | 69,3 | 67,5 | 1,8 | 0,0 | 1 | OP | VB | 1,4 | | | | |
| 34 | RP | B10-G11-RP-T5-RP | B 010 | | Godramstein | Landau (A 65) | 4,1 | E 4 | 27,3 | 25,7 | 1,6 | 0,0 | 1 | PF | VB | 1,4 | | | | |
| 35 | RP | B36/B293-G10-RP-BW-T1-RP | B 036 | B 293 | Wörth am Rhein (B 9) | Karlsruhe | 3,7 | N 4 | 75,5 | 75,5 | 0,0 | 0,0 | | PE | VB | 1,8 | hoch | | | Rheinquerung, siehe BW |
| 36 | RP | B41-G40-RP | B 041 | | Steinhardt (L 233) | Waldböckelheim (L 108) | 3,3 | E 4 | 22,5 | 19,5 | 1,7 | 1,3 | 1 | VE | VB | 3,4 | | | | |

Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB) und Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Ggf. 2. Str. Nr. | Projekt | | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbesichtigung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|----------|------|----------------------|------------------|------------------------|--------------|---------|----------|-------------------------|-------------------|-------------------------|---------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|---------------------|---|----------|
| | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | | |
| 37 | RP | B 048n-G20-RP | B 048n | OU Jmsweiler | | N 2 | 1,8 | 22,6 | 22,6 | 0,0 | 0,0 | PA | VB | 2,2 | | | | |
| 38 | RP | B 049n-G10-RP-T2-RP | B 049n | OU Trier-Zewen | | N 2 | 1,2 | 28,6 | 28,6 | 0,0 | 0,0 | VP | VB | 3,0 | hoch | | | |
| 39 | RP | B 051-G20-RP | B 051n | Westumfahrung Trier | | N 2/4 | 6,0 | 60,1 | 60,1 | 0,0 | 0,0 | PF | VB | >10 | | | | |
| 40 | RP | B 051n-G10-RP | B 051n | OU Ayl | | N 2 | 2,3 | 19,3 | 19,3 | 0,0 | 0,0 | ROV | VB | 3,0 | hoch | | | |
| 41 | RP | B 054n-G10-RP | B 054n | OU Flacht-Niedermeisen | | N 2 | 3,7 | 18,9 | 18,9 | 0,0 | 0,0 | ROVV | VB | 3,5 | hoch | | | |
| 42 | RP | B 054n-G20-RP | B 054n | Rennerod | Waldmühlen | N 3 | 4,5 | 17,8 | 17,6 | 0,0 | 0,2 | 1 | VB | 4,0 | hoch | | | |
| 43 | RP | B 054n-G20-RP-T1-RP | B 054n | OU Waldmühlen | | N 2 | | | | | | VP | | | | | | |
| 44 | RP | B 054n-G20-RP-T2-RP | B 054n | OU Rennerod | | N 2 | | | | | | PA | | | hoch | | | |
| 45 | RP | B 256n-G10-RP | B 256n | OU Willroth | | N 2 | 1,2 | 1,8 | 1,8 | 0,0 | 0,0 | VP | VB | 8,1 | hoch | | | |
| 46 | RP | B 256n-G20-RP-T2-RP | B 256n | OU Straußenhaus | | N 2/3 | 2,8 | 16,8 | 16,8 | 0,0 | 0,0 | VE | VB | >10 | | | | |
| 47 | RP | B 266n-G22-RP | B 266n | Ahrquerung | | N 4 | 2,4 | 74,3 | 74,3 | 0,0 | 0,0 | VP | VB | 3,0 hoch | hoch | | | |
| 48 | RP | B 270n-G10-RP | B 270n | OU Olsbrücken | | N 2 | 2,4 | 13,5 | 13,5 | 0,0 | 0,0 | VEA | VB | 1,3 | hoch | | | |
| 49 | RP | B 271n-G20-RP | B 271n | Grünstadt | Bad Dürkheim | N 2 | 8,0 | 43,7 | 43,7 | 0,0 | 0,0 | | VB | 4,1 | | | | |
| 50 | RP | B 271n-G20-RP-T1-RP | B 271n | OU Herxheim | | N 2 | | | | | | VE | | | | | | |
| 51 | RP | B 271n-G20-RP-T2-RP | B 271n | OU Kallstadt-Ungstein | | N 2 | | | | | | VE | | | hoch | | | |
| 52 | RP | B 417n-G10-RP | B 417n | OU Diez | | N 2 | 0,4 | 16,7 | 16,6 | 0,0 | 0,1 | VEG | VB | 2,1 | | | | |
| | | | | | | | | 1854,1 | 1262,6 | 589,9 | 1,6 | | | | | | | |

Gesamt volumen des Vordringlichen Bedarfs und Vordringlichen Bedarfs Engpassbesichtigung

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|-------------------|-------|--------------------|---------------------|-----|------|-------|-------|-------|-----|---|----|-----|-----|--|--|--|
| 53 | RP | A 6-G20-RP | A 006 | AK Landsstuhl | AS Kaiserslautern-W | E 6 | 13,6 | 115,1 | 49,9 | 65,2 | 0,0 | 0 | VP | WB* | 1,2 | | | |
| 54 | RP | A 60-G20-RP-T1-RP | A 060 | AD Nahetal | AS Ingelheim-W | E 6 | 8,6 | 51,0 | 24,0 | 27,0 | 0,0 | 0 | VP | WB* | 1,3 | | | |
| 55 | RP | A 61-G20-RP | A 061 | AK Koblenz | AS Rheinböllen | E 6 | 48,4 | 459,6 | 101,4 | 358,2 | 0,0 | 0 | VP | WB* | 2,2 | | | |
| 56 | RP | A 61-G30-RP | A 061 | T+R Hunsrück | AD Nahetal | E 6 | 14,3 | 161,8 | 49,0 | 112,8 | 0,0 | 0 | VP | WB* | 2,0 | | | |
| 57 | RP | A 61-G40-RP | A 061 | AD Nahetal | AK Frankenthal | E 6 | 57,2 | 549,2 | 159,3 | 389,9 | 0,0 | 0 | VP | WB* | 4,6 | | | |
| 58 | RP | B 10-G11-RP-T3-RP | B 010 | Weilbachtal (B 48) | AS Annweiler-O | E 4 | 5,2 | 158,7 | 158,7 | 0,0 | 0,0 | 1 | VP | WB* | 1,4 | | | |
| 59 | RP | B 10-G11-RP-T4-RP | B 010 | AS Annweiler-O | Godramstein | E 4 | 7,3 | 85,3 | 81,8 | 3,5 | 0,0 | 1 | VE | WB* | 1,4 | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Ggf. 2. Str. Nr. | Str. Nr. | von | bis | Projekt | Länge km | Bauziel | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raum- ordnerische Beurteilung | Städte- bauliche Beurteilung | Eng- pass- besei- tigung | Dringend anste- hender Ersatz-/ Erhaltungsbeford | Hinweise |
|----------|------|-----------------------|------------------|----------|---------------------------------|-----------------|---------|----------|---------|-------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------|---------------|---|-------------------------------|------------------------------|--------------------------|--|---------------------------------|
| | | | | | | | | | | Gesamt | Davon Aus-/ Neubau- ersatz | davon Erhal- tung/ Ersatz | | | | | | | | |
| 60 | RP | B41n-G10-RP | B 041n | | OU Niederbrombach- Oberbrombach | und Rötsweller | | 10,7 | N 2+ E3 | 52,0 | 51,6 | 0,4 | 0,0 | 1 | ROVV | WB* | 1,9 | hoch | | |
| 61 | RP | B41n-G30-RP | B 041n | | OU Martinstein | | | 1,9 | N 2 | 21,9 | 21,9 | 0,0 | 0,0 | 1 | ROVV | WB* | 1,4 | | | |
| 62 | RP | B42n-G10-RP | B 042n | | OU Leutesdorf | (Bahnparallele) | | 1,9 | N 2 | 18,3 | 18,3 | 0,0 | 0,0 | | VP | WB* | 2,0 | | hoch | |
| 63 | RP | B48n-G10-RP | B 048n | | OU Klingennünster | | | 4,9 | N 2 | 21,5 | 21,5 | 0,0 | 0,0 | | PA | WB* | 1,0 | | hoch | |
| 64 | RP | B62n-G10-RP | B 062n | | OU Mundersbach | | | 2,6 | N 2 | 39,0 | 39,0 | 0,0 | 0,0 | | ROVV | WB* | 1,2 | | hoch | |
| 65 | RP | B256n-G20-RP-T1-RP | B 256n | | OU Gierender Höhe | | | 2,2 | N 2 | 12,2 | 12,2 | 0,0 | 0,0 | | VP | WB* | >10 | | hoch | |
| 66 | RP | B414n-G10-RP | B 414n | | OU Kirburg | | | 2,8 | N 2 | 14,6 | 14,6 | 0,0 | 0,0 | 1 | VP | WB* | 1,5 | hoch | | |
| 67 | RP | B420n-G20-RP-T2-RP | B 420n | | OU Wörrstadt | | | 3,7 | N 2 | 29,6 | 29,6 | 0,0 | 0,0 | | UVS | WB* | 3,4 | | | |
| 68 | RP | B9n-G10-RP-T2-RP | B 420n | | OU Nierstein (B 420) | | | 2,2 | N 2 | 105,3 | 105,3 | 0,0 | 0,0 | | ROV | WB* | 2,9 | | hoch | erst Realisierung B 9 notwendig |
| 69 | RP | B423n-G10-RP | B 423n | | OU Schönenberg-Kübelberg | | | 2,1 | N 2 | 12,5 | 12,5 | 0,0 | 0,0 | | ROV | WB* | 2,4 | | | |
| | | | | | | | | | | 1907,6 | 950,6 | 957,0 | 0,0 | | | | | | | |

| Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|----|--------------------------|--------|-------|----------------------|-------------------|--|------|-----|--------------|--------------|--------------|------------|---|-----|----|-----|------|------|--|
| | | | | | | | | | | 1907,6 | 950,6 | 957,0 | 0,0 | | | | | | | |
| Neue Vorhaben – Weiterer Bedarf (WB) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 70 | RP | A61-G10-RP-T3-RP | A 061 | | AS Mendig | AK Koblenz | | 16,5 | E 6 | 245,1 | 49,4 | 195,7 | 0,0 | 0 | VP | WB | 1,8 | | | |
| 71 | RP | A63-G10-RP | A 063 | | AS Klein-Winterheim | AS Saulheim | | 7,0 | E 6 | 60,0 | 31,4 | 28,6 | 0,0 | 0 | VP | WB | 1,3 | | | |
| 72 | RP | B49n-G10-RP-T1-RP | B 049n | | OU Igel | | | 2,2 | N 2 | 59,9 | 59,9 | 0,0 | 0,0 | | VP | WB | 2,5 | | hoch | |
| 73 | RP | B54/417-G30-HE-RP-T02-RP | B 054n | B 417 | Lgr. HE/RP (L319) | Freitendenz | | 2,1 | N 2 | 12,4 | 12,4 | 0,0 | 0,0 | | UVS | WB | 2,8 | | | |
| 74 | RP | B54/417-G30-HE-RP-T03-RP | B 054n | B 417 | Lgr. HE/RP (L 319) | B 54 | | 2,6 | N 2 | 14,7 | 14,7 | 0,0 | 0,0 | | UVS | WB | 2,8 | | | |
| 75 | RP | B255n-G11-RP | B 255n | | OU Rothenbach | und OU Langenhahn | | 4,8 | N 3 | 28,2 | 28,2 | 0,0 | 0,0 | 1 | VP | WB | 1,9 | hoch | | |
| 76 | RP | B269n-G11-RP | B 269n | | OU Birkenfeld | | | 4,1 | N 2 | 10,0 | 10,0 | 0,0 | 0,0 | | VP | WB | 1,3 | hoch | | |
| 77 | RP | B413n-G10-RP | B 413n | | OU Dierdorf | | | 3,8 | N 2 | 25,0 | 25,0 | 0,0 | 0,0 | | VU | WB | 1,3 | | hoch | |
| 78 | RP | B414n-G20-RP | B 414n | | OU Nister-Möhrendorf | | | 1,9 | N 3 | 20,0 | 20,0 | 0,0 | 0,0 | 1 | VP | WB | 1,0 | hoch | | |
| 79 | RP | B420n-G20-RP-T1-RP | B 420n | | OU Gau-Bickeheim | | | 2,6 | N 2 | 8,3 | 8,3 | 0,0 | 0,0 | | VP | WB | 2,3 | | | |
| 80 | RP | B427n-G10-RP | B 427n | | OU Hinterweidenthal | | | 4,6 | N 2 | 30,1 | 30,1 | 0,0 | 0,0 | | UVS | WB | 1,5 | hoch | | |
| | | | | | | | | | | 513,7 | 289,4 | 224,3 | 0,0 | | | | | | | |

Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Str.Nr. | Gef. 2. Str. Nr. | Projekt | | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Plang-lich-stand VFS | Umwelt- u. Natur- schutz- fachliche Beur- teilung | Raum- ordner- ische Beur- teilung | Städte- bauliche Beur- teilung | Eng- pass- besei- tigung | Dringend anste- hender Ersatz-/ Erhalungs- bedarf | Hinweise | |
|---------------|------|-----------------------|---------|------------------|---------------------------|------------------|---------|----------|-------------------------|-----------------------------------|---------------------------|----------------------|---|-----------------------------------|--------------------------------|--------------------------|---|----------|---------------------|
| | | | | | von | bis | | | Gesamt | Davon Aus-/ Neubaue- rung/ Ersatz | davon Erhal- tung/ Ersatz | | | | | | | | davon Kosten Dritte |
| 44 | SN | B92-G10-SN | B 092 | | AS Plauen-S | Plauen | E 4 | 4,4 | 10,8 | 10,5 | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 2,0 | | | | | |
| 45 | SN | B95-G10-SN-T2-SN | B 095 | | OU Thum/Ehrenfriedersdorf | | N 2/3 | 8,0 | 34,3 | 34,3 | 0,0 | 0,0 | | 2,8 | | | | | |
| 46 | SN | B95-G10-SN-T3-SN | B 095 | | OU Burkhardtsdorf | Chemnitz-Harthau | N 2 | 2,7 | 26,0 | 25,0 | 1,0 | 0,0 | | 2,9 | | hoch | | | |
| 47 | SN | B101-G30-SN | B 101 | | OU Wolkenstein | | N 2/3 | 4,3 | 38,5 | 38,5 | 0,0 | 0,0 | | 2,3 | | hoch | | | |
| 48 | SN | B101-G30-SN-TP1-SN | B 101 | | Verlegung s Wolkenstein | | N 2/3 | | | | | | | | | hoch | | | |
| 49 | SN | B101-G30-SN-TP2-SN | B 101 | | OU Wolkenstein | | N 2 | | | | | | | | | | | | |
| 50 | SN | B101-G50-SN | B 101 | | Verlegung in Priestewitz | | N 2 | 2,7 | 12,4 | 4,2 | 0,0 | 8,2 | | 1,8 | | | | | |
| 51 | SN | B101-G60-SN-T1-SN | B 101 | | OU Brand-Erbisdorf | | N 2 | 5,5 | 20,1 | 20,1 | 0,0 | 0,0 | | 2,9 | | | | | |
| 52 | SN | B169-G20-SN | B 169 | | OU Greifendorf | | N 2 | 1,8 | 5,9 | 5,9 | 0,0 | 0,0 | | 1,8 | | | | | |
| 53 | SN | B173-G20-SN | B 173 | | OU Oederan | | N 2 | 3,8 | 23,8 | 23,8 | 0,0 | 0,0 | | 2,5 | | hoch | | | |
| 54 | SN | B180-G30-SN | B 180 | | Verlegung bei Thalheim | | N 2 | 2,6 | 11,9 | 11,9 | 0,0 | 0,0 | | 4,0 | | | | | |
| 55 | SN | B182-G10-SN | B 182 | | OU Strehla | | N 2 | 5,9 | 14,9 | 14,9 | 0,0 | 0,0 | | 1,6 | | | | | |
| 56 | SN | B183-G10-SN | B 183 | | OU Bad Dübren | | N 2 | 2,9 | 13,6 | 13,6 | 0,0 | 0,0 | | 3,1 | | hoch | | | |
| Gesamt | | | | | | | | | 534,0 | 483,9 | 38,7 | 11,4 | | | | | | | |

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|------------------|-------|--|--------------------------|-------------------|-----|------|-------|------|-------|-----|---|-----|-----|------|--|--|--|--|
| 57 | SN | A72-G30-SN | A 072 | | Zwickau | Chemnitz | E 6 | 27,6 | 199,7 | 66,6 | 133,1 | 0,0 | 0 | 0 | 1,3 | | | | | |
| 58 | SN | A72-G30-SN-T1-SN | A 072 | | Zwickau | Stollberg | E 6 | | | | | | | | | | | | | |
| 59 | SN | A72-G30-SN-T2-SN | A 072 | | Stollberg | Chemnitz | E 6 | | | | | | | | | | | | | |
| 60 | SN | B6-G10-SN | B 006 | | OU Kühren | | N 2 | 3,6 | 9,1 | 9,1 | 0,0 | 0,0 | | 2,4 | | hoch | | | | |
| 61 | SN | B94-G10-SN | B 094 | | Reichenbach | A 72 | E 4 | 2,2 | 15,7 | 9,9 | 5,8 | 0,0 | | 1,0 | | | | | | |
| 62 | SN | B94-G20-SN | B 094 | | Verlegung in Reichenbach | | N 2 | 4,7 | 20,9 | 20,9 | 0,0 | 0,0 | | 3,0 | | | | | | |
| 63 | SN | B98-G10-SN-T5-SN | B 098 | | OU Thierendorf | | N 2 | 1,5 | 5,6 | 5,6 | 0,0 | 0,0 | | 5,1 | | hoch | | | | |
| 64 | SN | B101-G10-SN | B 101 | | Verlegung in Aue (S255) | | N 2 | 1,8 | 52,7 | 52,7 | 0,0 | 0,0 | | 1,8 | | | | | | |
| 65 | SN | B101-G20-SN | B 101 | | Scheibenberg | Annaberg-Buchholz | N 2 | 9,1 | 59,5 | 59,5 | 0,0 | 0,0 | | 1,4 | | hoch | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2.Str.Nr. | Projekt | | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise | | | | | |
|----------|------|----------------------|---------|----------------|---------|-----|----------|-------------------------|-------------------|------------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|---------------------|---------------|-----|----|----|
| | | | | | von | bis | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | | | | | | | | davon Kosten Dritte | Dringlichkeit | NKV | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |

Sachsen-Anhalt

Laufende und fest disponierten Projekte

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|----|--------|--|--|--------------------------|------------|-------|--------------|--------------|------------|------------|------------|---|----|--|--|--|--|--|--|--|--|-----------------------------------|
| 1 | ST | A 014 | | | Wolmirstedt | Lüderitz | N 4 | 29,0 | 154,0 | 154,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | FD | | | | | | | | | in Bau |
| 2 | ST | A 143 | | | AS Halle/Neustadt | AD Halle-N | N 4 | 12,6 | 226,0 | 226,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | FD | | | | | | | | | Fertigstellung des Gesamtprojekts |
| 3 | ST | B 002 | | | O-OU Wittenberg | | N 2 | 3,6 | 7,3 | 7,3 | 0,0 | 0,0 | | FD | | | | | | | | | Fertigstellung des Gesamtprojekts |
| 4 | ST | B 002 | | | B 100 OU Eutzsch | | N 2 | 3,3 | 11,3 | 11,3 | 0,0 | 0,0 | | FD | | | | | | | | | Fertigstellung des Gesamtprojekts |
| 5 | ST | B 006n | | | OU Bernburg | A 9 | N 2/4 | 28,8 | 45,2 | 45,2 | 0,0 | 0,0 | | FD | | | | | | | | | in Bau |
| 6 | ST | B 079 | | | OU Halberstadt-Harsleben | | N 2 | 7,3 | 37,4 | 37,0 | 0,0 | 0,4 | | FD | | | | | | | | | zugespigter Neubeginn |
| 7 | ST | B 091 | | | OU Theißen | | N 2 | 3,9 | 26,2 | 26,2 | 0,0 | 0,0 | | FD | | | | | | | | | zugespigter Neubeginn |
| | | | | | | | | 507,4 | 507,0 | 0,0 | 0,0 | 0,4 | | | | | | | | | | | |

Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte

Neue Vorhaben – Vordringlicher Bedarf (VB)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|---------------------|--------|--|-----------------------------|--------------------------|---------|------|-------|-------|-----|-----|---|-----|-----|------|------|------|------|------|--|--|--|----------------|
| 8 | ST | A14-G20-ST-BB-T1-ST | A 014 | | AS Dahlemlarsleben | Wittenberge (Lgr. ST/BB) | N 4 | 67,1 | 673,0 | 669,7 | 0,0 | 3,3 | 0 | PE | VB | 3,0 | hoch | hoch | | | | | | |
| 9 | ST | B1-G20-ST | B 001 | | OU Burg | | N 3 | 9,7 | 31,4 | 31,4 | 0,0 | 0,0 | | OP | VB | 4,2 | | | | | | | | |
| 10 | ST | B6-G10-ST | B 006 | | AS Großkugel (A 9) | Halle/Bruckdorf | N 2 | 7,2 | 26,3 | 26,3 | 0,0 | 0,0 | | VB | 3,5 | | | | | | | | | |
| 11 | ST | B6-G10-St-T1 | B 006 | | OU Großkugel | | N 2 | | | | | | | OP | | | | | | | | | | |
| 12 | ST | B6-G10-ST-T2 | B 006 | | OU Gröbers | | N 2 | | | | | | | OP | | | | | | | | | | |
| 13 | ST | B6-G10-ST-T3 | B 006 | | OU Bruckdorf | | N 2 | | | | | | | OP | | | | | hoch | | | | | |
| 14 | ST | B6n-G12-ST-T1 | B 006n | | AS B 6n (A 9) | B 184 | N 4 | 2,5 | 24,9 | 24,9 | 0,0 | 0,0 | | OP | VB | 2,5 | | | | | | | | Abschluss B 6n |
| 15 | ST | B71-G20-ST-T1 | B 071 | | OU Estedt | | N 2 | 2,2 | 5,7 | 5,7 | 0,0 | 0,0 | | OP | VB | 7,8 | | | | | | | | |
| 16 | ST | B71n-G10-ST | B 071n | | A 14 | Haldensleben | E 3+N 3 | 9,5 | 63,7 | 57,8 | 0,0 | 5,9 | | VEG | VB | 2,3 | | | | | | | | |
| 17 | ST | B80-G10-ST | B 080 | | OU Aseleben | | N 2+N 4 | 3,3 | 8,8 | 8,8 | 0,0 | 0,0 | | OP | VB | 4,0 | | | | hoch | | | | |
| 18 | ST | B81-G30-ST | B 081 | | OU Halberstadt | | N 3 | 10,7 | 42,0 | 42,0 | 0,0 | 0,0 | | OP | VB | 6,0 | | | | | | | | |
| 19 | ST | B87-G10-ST | B 087 | | OU Weißenfels (Südtangente) | | N 2 | 6,2 | 24,5 | 24,5 | 0,0 | 0,0 | | OP | VB | 5,5 | | | | | | | | |
| 20 | ST | B87-G20-ST | B 087 | | Naumburg | Lgr. ST/TH | N 2 | 24,1 | 102,8 | 102,8 | 0,0 | 0,0 | | VB | 2,1 | hoch | hoch | | | | | | | |
| 21 | ST | B87-G20-ST-T1 | B 087 | | OU Naumburg | | N 2 | | | | | | | PE | | | | hoch | | | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-) Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2. Str. Nr. | Projekt | | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raum- ordnerische Beurteilung | Städte- bauliche Beurteilung | Eng- besei- tigung | Dringend anste- hender Ersatz-/ Erhaltungsbearbeitung | Hinweise |
|--|------|-----------------------|---------|------------------|-----------------------------------|----------------------|----------|-------------------------|----------------------------|---------------------------|-------------------|---------------|---|-------------------------------|------------------------------|--------------------|---|-------------|
| | | | | | von | bis | | Gesamt | Davon Aus-/ Neubaue- rsatz | davon Erhal- tung/ Ersatz | | | | | | | | |
| 22 | ST | B87-G20-ST-T2 | B 087 | | OU Bad Kösen | | N 2 | | | | PU | | hoch | | | | | |
| 23 | ST | B87-G20-ST-T3 | B 087 | | OU Taugwitz/ OU Poppel | OU Gernstedt | N 2 | | | | OP | | hoch | | | | | |
| 24 | ST | B87-G20-ST-T4 | B 087 | | OU Eckartsberga | | N 2 | | | | OP | | hoch | | | | | |
| 25 | ST | B107-G10-ST | B 107 | | OU Oranienbaum | | N 2 | 4,2 | 12,6 | 0,0 | 0,0 | VB | 3,4 | | | | | |
| 26 | ST | B107-G20-ST-T1 | B 107 | | OU Jerichow | | N 2 | 4,7 | 11,1 | 0,0 | 0,0 | VB | 4,3 | | | | | |
| 27 | ST | B180-G60-ST | B 180 | | OU Ascherleben/Süd | Quenstedt | N 2 | 8,4 | 26,2 | 0,0 | 0,0 | PE | 2,4 | | | | | |
| 28 | ST | B181-G10-ST | B 181 | | OU Zöschen-Wallendorf | Merseburg | N 3 | 11,8 | 89,3 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 5,3 | hoch | | | |
| 29 | ST | B183-G20-ST-T2 | B 183 | | OU Prosigk | | N 2 | 2,5 | 5,0 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 3,2 | | | | |
| 30 | ST | B184-G10-ST-T1 | B 184 | | OU Roßlau/Tornau | | N 2 | 3,7 | 34,5 | 0,0 | 3,0 | 1 ROV | VB | 4,1 | | hoch | | |
| 31 | ST | B184-G10-ST-T3 | B 184 | | OU Wahlitz/OU Menz/ OU Königsborn | und OU Heyrothsberge | N 2/3 | 10,7 | 34,1 | 0,0 | 0,0 | 1 OP | VB | 1,7 | | | | |
| 32 | ST | B187-G11-ST | B 187 | | OU Jessen | Mühlanger | N 3 | 21,2 | 48,1 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 3,5 | hoch | | | |
| 33 | ST | B187-G21-ST | B 187 | | AS Coswig | Wittenberg | N 2/3 | 24,1 | 104,5 | 0,0 | 0,5 | VB | 2,5 | hoch | | | | |
| 34 | ST | B187-G21-ST-T1 | B 187 | | OU Coswig - Griebö | | N 2/3 | | | | | PA | hoch | hoch | | | | |
| 35 | ST | B187-G21-ST-T2 | B 187 | | NOU Wittenberg | | N 2/3 | | | | | VE | hoch | | | | | |
| 36 | ST | B188-G10-ST-T3 | B 188 | | OU Miesterhorst | | N 2 | 5,8 | 13,4 | 0,0 | 0,0 | PA | VB | 1,7 | | | | Netzschluss |
| 37 | ST | B188-G20-ST | B 188 | | OU Oebisfelde (2. BA) | | N 2 | 5,3 | 21,8 | 0,0 | 0,0 | PA | VB | 3,1 | | | | |
| 38 | ST | B244-G10-ST | B 244 | | OU Wernigerode | | N 2 | 3,9 | 90,4 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 3,9 | | | | |
| 39 | ST | B246_246a-G10-ST | B 246 | B 246a | OU Wanzleben | | N 2/3 | 5,0 | 20,0 | 0,0 | 0,0 | OP | VB | 2,2 | | hoch | | |
| | | | | | | | | 1514,1 | 1501,4 | 0,0 | 12,7 | | | | | | | |
| Gesamt | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 40 | ST | B71-G20-ST-T4 | B 071 | | OU Mahlsdorf | | N 2 | 2,2 | 10,3 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 1,9 | | | | |
| 41 | ST | B86-G11-ST | B 086 | | OU Mansfeld | | N 2+E 2 | 5,8 | 15,3 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 2,6 | | | | |
| 42 | ST | B87/B180-G10-ST | B 087 | B 180 | OU Weithau | | N 2 | 4,6 | 37,9 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 1,8 | | | | |
| 43 | ST | B91-G10-ST-T2 | B 091 | | OU Naundorf | | N 2 | 1,3 | 8,9 | 0,0 | 0,0 | VEA | WB* | 2,2 | | | | |
| 44 | ST | B180-G40-ST | B 180 | | OU Farnsdt | | N 2/3 | 3,2 | 8,4 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 3,3 | | | | |
| 45 | ST | B183-G10-ST | B 183 | | OU Bitterfeld | | N 2 | 6,9 | 81,4 | 0,0 | 0,0 | OP | WB* | 2,5 | | | | |
| 46 | ST | B185-G21-ST-T1 | B 185 | | OU Ballenstedt | | N 2 | 4,1 | 12,6 | 0,0 | 0,7 | VEA | WB* | 1,0 | | | | |
| | | | | | | | | 174,8 | 174,1 | 0,0 | 0,7 | | | | | | | |
| Gesamt | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2.Str.Nr | von | bis | Projekt | Bauziel | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|--------------------------------------|------|----------------------------|---------|---------------|--------------------------------------|--------------------|---------|---------|----------|-------------------------|-------------------|------------------------|---------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|
| | | | | | | | | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | | | | | | | | |
| Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 47 | ST | B1-G30-ST | B 001 | | OU Genthin | | | N 2 | 4,3 | 11,0 | 11,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,7 | | | |
| 48 | ST | B2-G10-ST-T1 | B 002 | | OU Giebelroth | | | N 2 | 2,5 | 4,7 | 4,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,4 | | | |
| 49 | ST | B2-G10-ST-T2 | B 002 | | OU Droßdorf | | | N 2 | 2,9 | 9,3 | 9,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,2 | | | |
| 50 | ST | B7/B180-G10-TH-ST-SN-T7-ST | B 007 | | OU Kretzschau | Döschwitz (B 180) | | N 2 | 4,3 | 24,7 | 24,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,7 | | hoch | |
| 51 | ST | B27-G10-ST | B 027 | | TOU Hüttenode | | | N 2 | 2,5 | 7,6 | 7,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | VE | WB | 1,2 | hoch | | |
| 52 | ST | B71-G20-ST-T2 | B 071 | | OU Kakerbeck | | | N 3 | 3,7 | 11,3 | 11,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,6 | | | |
| 53 | ST | B71-G10-ST | B 071n | | OU Letzlingen | | | N 2/3 | 4,0 | 17,2 | 17,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,9 | | hoch | |
| 54 | ST | B79-G20-ST | B 079 | | OU Athenstedt | | | N 2 | 2,8 | 4,5 | 4,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,9 | | | |
| 55 | ST | B81-G10-ST | B 081 | | OU Blankenburg | | | N 2 | 5,4 | 61,2 | 61,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | VEA | WB | 1,0 | | | |
| 56 | ST | B81-G20-ST | B 081 | | Halberstadt | AS Heimburg (B 6n) | | E 4 | 10,5 | 40,8 | 40,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,3 | hoch | | |
| 57 | ST | B85-G10-ST | B 085 | | OU Kelbra-Berga | | | N 2 | 5,7 | 38,5 | 38,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,8 | | | |
| 58 | ST | B91-G10-ST-T3 | B 091 | | OU Deuben | | | N 2 | 1,3 | 14,3 | 14,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | VP | WB | 2,2 | | hoch | |
| 59 | ST | B107-G20-ST-T3 | B 107 | | OU Sandau | | | N 2 | 3,6 | 9,1 | 9,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,9 | | | |
| 60 | ST | B180-G30-ST | B 180 | | OU Naumburg | | | N 2 | 8,3 | 59,2 | 59,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 3,3 | hoch | | |
| 61 | ST | B183-G20-ST-T1 | B 183 | | OU Gnetsch | | | N 2 | 2,0 | 3,1 | 3,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,5 | | | |
| 62 | ST | B184-G10-ST-T2 | B 184 | | OU Zerbst | | | N 2/3 | 8,4 | 28,4 | 28,4 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | WB | 2,3 | | | |
| 63 | ST | B185-G10-ST-T1 | B 185 | | OU Mosigkau | | | N 2 | 5,2 | 9,9 | 9,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,7 | | | |
| 64 | ST | B185-G10-ST-T2 | B 185 | | OU Köthen | | | N 2 | 4,3 | 13,1 | 13,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,7 | | | |
| 65 | ST | B187-G10-ST-T1 | B 187 | | OU Holzdorf | | | N 2 | 3,8 | 11,9 | 11,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,4 | | hoch | |
| 66 | ST | B187a-G10-ST | B 187a | | OU Aken (mit Elbquerung) | | | N 2 | 9,6 | 103,0 | 103,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,0 | hoch | | |
| 67 | ST | B188-G10-ST-T1 | B 188 | | OU Kloster Neuendorf/ OU Jävenitz | und OU Hottendorf | | N 2 | 7,3 | 20,4 | 20,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | VEA | WB | 2,1 | | hoch | |
| 68 | ST | B190n-G10-ST-N1-T1-ST | B 190n | | LG. ST/NI | A 14 | | N 3 | 69,7 | 244,3 | 244,3 | 0,0 | 0,0 | 1 | LB | WB | 1,6 | hoch | | |
| 69 | ST | B246_246a-G20-ST | B 246a | | OU Möckern | | | N 2 | 7,0 | 25,8 | 25,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 2,5 | | | |
| 70 | ST | B246a-G20-ST | B 246a | | OU Altenweddingen | | | N 2 | 3,8 | 10,8 | 10,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | OP | WB | 1,9 | | | |
| Gesamtvolumen des Weiteren Bedarfs | | | | | | | | | | 784,1 | 784,1 | 0,0 | 0,0 | | | | | | | |

| Lfd. Nr. | Land (Teil-)Projektnummer | Ggf. 2. Str. Nr. | Projekt | | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeseitigung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise | | | | | | |
|--|---------------------------|------------------|-------------|-------------|---------------------------|-------------------------|-------------------|-------------------------|---------------------|-------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|----|----|----|----|----|---|
| | | | Str.Nr. von | Str.Nr. bis | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | davon Kosten Dritte | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | |
| Schleswig-Holstein | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Laufende und fest disponierten Projekte | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | SH | | A 007 | | LGr. SH/HH | AD Bordesholm | E 6 | 59,0 | 792,8 | 317,1 | 475,7 | 0,0 | 0 | | FD | | | | | | | | in Bau |
| 2 | SH | | A 020 | | Weede | A 7 | N 4 | 29,6 | 343,9 | 343,9 | 0,0 | 0,0 | 1 | | FD | | | | | | | | Fertigstellung des Gesamtprojekts |
| 3 | SH | | A 021 | | Kiel (mit Anschluss B 76) | Stolpe | E 4 | 20,0 | 163,8 | 135,9 | 27,9 | 0,0 | 1 | | FD | | | | | | | | Fertigstellung des Gesamtprojekts |
| 4 | SH | | A 023 | | AS Itzehoe-S | AS Itzehoe-N | E 4 | - | 6,2 | 6,2 | 0,0 | 0,0 | 1 | | FD | | | | | | | | Fertigstellung des Gesamtprojekts Verkehrstreibe 06.2016 |
| 5 | SH | | B 207 | | Puttgarden | Heiligenhafen-Ost | E 4 | 21,0 | 249,4 | 179,4 | 70,0 | 0,0 | 0 | | FD | | | | | | | | Folge des Staatsvertrags Dänemark/Deutschland zur Fehmarnbelquerung |
| | | | | | | | | | 1556,1 | 982,5 | 573,6 | 0,0 | | | | | | | | | | | |
| Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Lfd. Nr. | Land (Teil-)Projektnummer | Ggf. 2. Str. Nr. | Projekt | | Länge km | Planungsstand VFS | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeseitigung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise | | | | | | | | | | | |
|---|---------------------------|-------------------------|-------------|-------------|------------------------|-----------------------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|-----|------|-----|------|------|--|--|----|--|--|-------------|
| | | | Str.Nr. von | Str.Nr. bis | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB) und Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | SH | A 20-G10-NI-SH-T10-SH | A 020 | | Glückstadt (B 431) | Hohenfelde (A 23) | N 4 | 15,2 | 207,4 | 205,4 | 0,0 | 2,0 | 1 | PE | VB | 1,9 | | hoch | | | | | | |
| 7 | SH | A 20-G10-NI-SH-T9-NI-SH | A 020 | | Drochtersen (Trog Süd) | Glückstadt (B 431) | N 4 | 4,0 | 389,8 | 389,8 | 0,0 | 0,0 | 1 | PE | VB | 1,9 | | hoch | | | | | | |
| 8 | SH | A 20-G10-SH | A 020 | | NW-Umfahrung Hamburg | | N 4 | 23,4 | 215,1 | 213,4 | 0,0 | 1,7 | 1 | | VB | 1,9 | | | | | | | | |
| 9 | SH | A 20-G10-SH-T1-SH | A 020 | | Hohenfelde (A 23) | L 114 | N 4 | | | | | | | PE | | | | | | | | | Hinterlandanbindung Seehäfen/Raumordnung | |
| 10 | SH | A 20-G10-SH-T2-SH | A 020 | | L 114 | AK A 20/ A 7 | N 4 | | | | | | | PA | | | | | | | | | | |
| 11 | SH | A 21-G20-SH-NI-T1-SH | A 021 | | AK Bargteheide | AK Schwarzenbek (A 21/A 24) | E 4 | 20,0 | 134,6 | 83,9 | 50,7 | 0,0 | 1 | OP | VB | 3,8 | | | | | | | | |
| 12 | SH | A 23-G10-SH-HH | A 023 | | AS Tornesch | AS Eidelstedt | E 6 | 13,0 | 189,8 | 144,9 | 44,9 | 0,0 | 1 | VP | VB-E | 2,6 | | | | | ja | | | TSF geplant |
| 13 | SH | A 25_B5-G20-SH | A 025n | B 005 | OU Geesthacht | | N 2/4 | 10,5 | 93,0 | 92,6 | 0,0 | 0,4 | 1 | VEA | VB | >10 | | | | | | | | |
| 14 | SH | B 005-G30-SH | B 005 | | OU Lauenburg Nord | | N 2 | 7,5 | 25,3 | 25,3 | 0,0 | 0,0 | 0 | OP | VB | 4,8 | | | | | | | | hoch |
| 15 | SH | B 5-G10-SH | B 005 | | OU Hattstedt | Bredstedt | N 2 | 16,5 | 64,5 | 62,9 | 0,0 | 1,6 | 1 | PF | VB | 5,4 | | | | | | | | hoch |
| 16 | SH | B 199-G10-SH | B 199 | | OU Handewitt | | N 2/4 | 7,3 | 13,7 | 13,7 | 0,0 | 0,0 | 0 | VEA | VB | 8,2 | | | | | | | | hoch |
| 17 | SH | B 202-G20-SH | B 202 | | Südspange Kiel | | N 4 | 2,2 | 34,6 | 34,6 | 0,0 | 0,0 | 0 | VP | VB | 4,1 | | | | | | | | |
| 18 | SH | B 202-G40-SH-T1-SH | B 202 | | OU Tating | | N 2 | 3,8 | 7,7 | 7,7 | 0,0 | 0,0 | 0 | PE | VB | 1,3 | | | | | | | | |
| 19 | SH | B 206-G10-SH | B 206 | | N-OU Itzehoe | | N 2 | 6,1 | 17,7 | 17,7 | 0,0 | 0,0 | 1 | OP | VB | 9,7 | | | | | | | | |
| 20 | SH | B 208-G20-SH | B 208 | | OU Ratzeburg | | N 2 | 10,6 | 25,3 | 21,5 | 1,9 | 1,9 | 1,9 | LBV | VB | >10 | hoch | | | | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Str.Nr. | Ggf. 2.Str.Nr | Projekt | | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringender Ersatz-/Erhaltungsbedarf |
|---------------|------|----------------------|---------|---------------|--------------------|------------------------|----------|-------------------------|-------------------|-------------------------|---------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|-------------------------------------|
| | | | | | von | bis | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | |
| 21 | SH | B209-G10-SH | B 209 | | OU Schwarzenbek | | 5,2 | 17,5 | 17,4 | 0,0 | 0,1 | VB | >10 | | | | |
| 22 | SH | B209-G10-SH-T1-SH | B 209 | | OU Schwarzenbek | 2. BA (B 404 bis K 17) | | | | | | PF | | | | | |
| 23 | SH | B209-G10-SH-T2-SH | B 209 | | OU Schwarzenbek | 3. BA (K 17 bis B 209) | | | | | | OP | | | | | |
| 24 | SH | B209-G20-SH | B 209 | | OU Lauenburg-O | (B 209 - B 5) | 2,4 | 17,0 | 17,0 | 0,0 | 0,0 | OP | 5,8 | | hoch | | |
| 25 | SH | B431-G10-SH | B 431 | | OU Glückstadt | | 5,5 | 19,4 | 19,4 | 0,0 | 0,0 | UVS | 7,7 | | | | |
| 26 | SH | B431-G20-SH | B 431 | | Verlegung in Wedel | | 3,5 | 27,4 | 15,9 | 0,0 | 11,5 | LB | >10 | | hoch | | |
| Gesamt | | | | | | | | 1499,8 | 1388,1 | 97,5 | 19,2 | | | | | | |

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|----|------------------------|-------|--|------------------------|----------------------|------|--------------|--------------|-------------|------------|---|----|-----|-----|------|--|
| 27 | SH | A21-G20-SH-NI-T2-SH | A 021 | | AK Schwarzenbek (A 24) | AD Geesthacht (A 25) | 15,0 | 86,8 | 73,1 | 13,7 | 0,0 | 1 | OP | WB* | 3,8 | hoch | |
| 28 | SH | A21-G20-SH-NI-T3-SH-NI | A 021 | | AD Geesthacht (A 25) | AS Rönne | 2,0 | 50,7 | 48,3 | 2,4 | 0,0 | 1 | OP | WB* | 3,8 | hoch | |
| Gesamt | | | | | | | | 137,5 | 121,4 | 16,1 | 0,0 | | | | | | |

Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|----|-------------|-------|--|---------------------------|--|-----|--------------|--------------|------------|------------|----|----|-----|--|--|--|
| 29 | SH | B502-G10-SH | B 502 | | Ostufereinfahrstraße Kiel | | 2,6 | 127,9 | 127,9 | 0,0 | 0,0 | VP | WB | 2,1 | | | |
| Gesamt | | | | | | | | 127,9 | 127,9 | 0,0 | 0,0 | | | | | | |

| Lfd. Nr. | Land (Teil-)Projektnummer | Ggf. 2. Str. Nr. | Projekt | | Länge km | Investitionen in Mio. € | | | | Planungsstand VFS | Dringlichkeit NKV | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnungsmäßige Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise | | | | | |
|----------|---------------------------|------------------|-------------|-------------|----------|-------------------------|-------------------|------------------------|---------------------|-------------------|-------------------|---|--------------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|----|----|----|----|----|
| | | | Str.Nr. von | Str.Nr. bis | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | davon Kosten Dritte | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |

Thüringen

Laufende und fest disponierten Projekte

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|----|--------|-------|--------------------------|--|--------------------------------------|-----|------|--------------|--------------|--------------|------------|---|----|----|--|--|--|--|--|--|--|
| 1 | TH | A 004 | A 009 | Ausbau Hermsdorfer Kreuz | | | E 6 | 2,9 | 80,0 | 80,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | | FD | | | | | | | Fertigstellung des Gesamtprojekts |
| 2 | TH | A 004 | | Herleshausen | | Gotha | E 6 | - | 472,5 | 189,0 | 283,5 | 0,0 | 0 | | FD | | | | | | | Refinanzierung ÖPP-Projekt |
| 3 | TH | A 009 | | AS Lederhose | | Lgr. TH/BY | E 6 | - | 273,0 | 109,2 | 163,8 | 0,0 | 0 | | FD | | | | | | | Refinanzierung ÖPP-Projekt |
| 4 | TH | B 062 | | OU Bad Saizungen | | (4.+5. BA incl. B 19 OU Witzelrodia) | N 2 | 9,4 | 69,2 | 69,2 | 0,0 | 0,0 | | FD | | | | | | | | Fertigstellung des Gesamtprojekts/ 4. BA Bauvorbereitung//in Bau, |
| 5 | TH | B 088 | | OU Rothenstein | | | N 2 | 2,6 | 27,3 | 27,0 | 0,0 | 0,3 | | FD | | | | | | | | Fertigstellung des Gesamtprojekts |
| 6 | TH | B 088 | | OU Zeutsch | | | N 2 | 1,4 | 8,9 | 6,7 | 0,0 | 2,2 | | FD | | | | | | | | zugesagter Neubeginn |
| 7 | TH | B 090n | | Traßdorf (A 71) | | Nahwinden | N 2 | 18,3 | 36,8 | 36,8 | 0,0 | 0,0 | 1 | FD | | | | | | | | in Bau |
| 8 | TH | B 243 | | OU Mackenrode | | | N 3 | 1,7 | 8,7 | 8,7 | 0,0 | 0,0 | 1 | FD | | | | | | | | zugesagter Neubeginn |
| | | | | | | | | | 976,4 | 526,6 | 447,3 | 2,5 | | | | | | | | | | |

Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte

Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|-----------------------------|-------|-----------------------|--|---------------|---------|------|------|------|-----|-----|---|-----|-----|------|------|------|------|--|--|--|
| 9 | TH | B 4-G10-TH-T3-TH | B 004 | OU Nordhausen | | | N 2 | 5,4 | 24,5 | 24,5 | 0,0 | 0,0 | | LB | VB | 4,1 | | | | | | |
| 10 | TH | B 4-G40-TH | B 004 | Andislebener Kreuz | | Abzweig B 249 | N 2 | 14,7 | 49,7 | 49,7 | 0,0 | 0,0 | | | VB | 3,5 | hoch | hoch | | | | |
| 11 | TH | B 4-G40-TH-T1-TH | B 004 | OU Gebesee | | | N 2 | | | | | | | VE | | | | hoch | | | | |
| 12 | TH | B 4-G40-TH-T2-TH | B 004 | OU Straußfurt | | | N 2 | | | | | | | LB | | | | hoch | | | | |
| 13 | TH | B 4-G40-TH-T3-TH | B 004 | OU Greußen | | | N 2 | | | | | | | LB | | | | hoch | | | | |
| 14 | TH | B 7/B180-G10-TH-ST-SN | B 007 | B 180 Frohburg (A 72) | | Zeit (A 9) | N 2 | 14,9 | 71,7 | 71,7 | 0,0 | 0,0 | 1 | VB | 1,7 | hoch | | | | | | notwendiger Anschluss an neue BAB A 72 |
| 15 | SN | B 7/B180-G10-TH-ST-SN-T1-SN | B 007 | Verlegung n Frohburg | | | N 2 | | | | | | | VE | | | | | | | | |
| 16 | TH | B 7/B180-G10-TH-ST-SN-T2-TH | B 007 | Altenburg | | Lgr. TH/SN | N 2 | | | | | | | VE | | | | | | | | |
| 17 | TH | B 7/B180-G10-TH-ST-SN-T3-TH | B 007 | B 180 Altenburg | | Rositz | N 2 | | | | | | | UVS | | | | | hoch | | | |
| 18 | TH | B 7/B247-G10-TH-T1-TH | B 007 | OU Tütleben | | | N 2 | 3,2 | 8,9 | 8,9 | 0,0 | 0,0 | | VEG | VB | 3,7 | | | | | | |
| 19 | TH | B 7/B247-G10-TH-T2-TH | B 007 | Gotha | | Siebleben | N 3 | 4,4 | 14,0 | 13,2 | 0,0 | 0,8 | | OP | VB | >10 | | | | | | |
| 20 | TH | B 7-G10-TH-T1-TH | B 007 | OU Weimar-Ost | | | N 2 | 5,0 | 26,0 | 26,0 | 0,0 | 0,0 | | LB | VB | 6,9 | | | | | | |
| 21 | TH | B 7-G10-TH-T2-TH | B 007 | Nohra | | Weimar | N 4/E 4 | 4,3 | 34,8 | 26,8 | 8,0 | 0,0 | | VEA | VB | 3,2 | | | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Ggf. 2. Str. Nr. | Str.Nr. von | bis | Projekt | Länge Bauziel km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand | Dringlichkeit | NKV | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raum- ordnerische Beurteilung | Städte- bauliche Beurteilung | Eng- pass- besei- tigung | Dringend anste- hender Erhaltung- bedarf | Hinweise | |
|--|------|-------------------------------|------------------|-------------|-----|----------------------|------------------|-------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------|---------------|------------|---|-------------------------------|------------------------------|--------------------------|--|------------|-------------------------|
| | | | | | | | | Gesamt | Davon Aus-/ Neubaue- rsatz | davon Erhal- tung/ Ersatz | | | | | | | | | | davon Kosten Dritte |
| Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 48 | TH | B4-G10-TH-T2-TH | | B 004 | | OU Niedersachswerfen | N 2 | 3,7 | 19,0 | 19,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 49 | TH | B4-G30-TH-T1-TH | | B 004 | | Sundhäuser Berge | E 4 | 3,7 | 13,6 | 10,2 | 3,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | hoch | | | | | zunächst Um- und Ausbau |
| 50 | TH | B7/B180-G10-TH-ST-SN-T6-TH-ST | | B 007 | | OU Meuselwitz | N 2 | 6,6 | 16,5 | 16,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | |
| 51 | TH | B19-G50-TH-T2-TH | | B 019 | | OU Wasungen | N 2/3 | 3,8 | 84,0 | 84,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | hoch |
| 52 | TH | B86-G20-TH | | B 086 | | OU Oldisleben | N 2 | 4,9 | 22,7 | 22,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | |
| 53 | TH | B88-G10-TH-T1-TH | | B 088 | | OU Großetersdorf | N 3 | 2,3 | 13,4 | 13,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | |
| 54 | TH | B88-G90-TH-T1-TH | | B 088 | | OU Uhlstädt | N 2 | 2,3 | 61,9 | 61,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | hoch |
| 55 | TH | B94-G10-TH | | B 094 | | OU Zeulenroda | N 2 | 8,0 | 23,6 | 23,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | hoch |
| 56 | TH | B94-G20-TH | | B 094 | | OU Schleiz | N 3 | 6,0 | 18,2 | 18,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | hoch |
| Gesamt | | | | | | | | 272,9 | 269,5 | 3,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |

| Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------|-----------------------|------------------|-------------|-------|-------------------------|------------------|-------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------|---------------|-----|---|-------------------------------|------------------------------|--------------------------|--|----------|---------------------|
| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Ggf. 2. Str. Nr. | Str.Nr. von | bis | Projekt | Länge Bauziel km | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand | Dringlichkeit | NKV | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raum- ordnerische Beurteilung | Städte- bauliche Beurteilung | Eng- pass- besei- tigung | Dringend anste- hender Erhaltung- bedarf | Hinweise | |
| | | | | | | | | Gesamt | Davon Aus-/ Neubaue- rsatz | davon Erhal- tung/ Ersatz | | | | | | | | | | davon Kosten Dritte |
| 57 | TH | A4-G10-HE-TH-T6-HE | | A 004 | | ö AS Wildeck - Obersuhl | E 6 | 7,2 | 154,9 | 83,5 | 71,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 58 | TH | B4-G10-TH-T1-TH | | B 004 | | OU Ilfeld | N 2 | 4,3 | 73,2 | 73,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | 2,4 hoch |
| 59 | TH | B4n/B281-G10-TH-T3-TH | | B 004n | | OU Neuhaus a. R. | N 2 | 6,3 | 32,3 | 32,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | 1,0 |
| 60 | TH | B281-G10-TH | | B 007 | | OU Großstörnitz | N 2 | 2,9 | 11,2 | 11,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | 2,1 |
| 61 | TH | B19-G30-TH-T6-TH | | B 019 | | Fambach | E 4 | 10,9 | 46,3 | 22,7 | 23,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | 1,1 |
| 62 | TH | B19-G30-TH-T7-TH | | B 019 | B 87n | OU Meiningen | E 4 | 2,4 | 16,6 | 14,3 | 2,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | 2,8 |
| 63 | TH | B19-G40-TH-T1-TH | | B 019 | | OU Stockhausen | N 3 | 3,6 | 14,8 | 14,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | 1,1 |
| 64 | TH | B19-G40-TH-T2-TH | | B 019 | | Wilhelmsthal | N 2/3 | 7,6 | 201,8 | 201,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | 1,1 hoch |
| 65 | TH | B19-G40-TH-T3-TH | | B 019 | | OU Etterwinden | N 3 | 3,0 | 12,6 | 12,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | 2,0 |
| 66 | TH | B19-G40-TH-T4-TH | | B 019 | B 088 | Wutha-Farnroda | N 2 | 5,4 | 49,5 | 49,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | 1,7 hoch |
| 67 | TH | B62-G10-TH | | B 062 | | OU Zella-Mehlis | N 2 | 5,1 | 28,3 | 28,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | 1,4 hoch |
| 68 | TH | B84-G30-TH | | B 084 | | OU Marksuhl | N 2 | 3,1 | 11,0 | 11,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | 1,0 |
| 69 | TH | B85-G10-TH | | B 085 | | OU Sommerda-West | N 2 | 2,0 | 10,7 | 10,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | 2,4 |
| 70 | TH | B85-G30-TH | | B 085 | | OU Bad Berka | N 2 | 3,3 | 56,2 | 56,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | 1,3 hoch |
| 71 | TH | B85-G40-TH | | B 085 | | OU Teichel | N 2 | 1,5 | 5,6 | 5,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | 2,5 |

| Lfd. Nr. | Land | (Teil-)Projektnummer | Ggf. 2. Str. Nr. | Str.Nr. | von | bis | Projekt | | Länge km | Bauziel | Investitionen in Mio. € | | | Planungsstand | Dringlichkeit | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Raumordnerische Beurteilung | Städtebauliche Beurteilung | Engpassbeurteilung | Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf | Hinweise |
|---------------|------|----------------------------|------------------|---------|-------------------|-------------------------|---------|---------|----------|---------|-------------------------|-------------------|-------------------------|---------------|---------------|---|-----------------------------|----------------------------|--------------------|---|----------|
| | | | | | | | Projekt | Projekt | | | Gesamt | Davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | | |
| 72 | TH | B85-G50-TH | | B 085 | OU Pflanzwimbach | | | | N 2 | 1,4 | 6,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | WB | 2,3 | | | | | |
| 73 | TH | B87n-G20-TH | | B 087n | Meinigen | Lgr. TH/HE (bzw. B 278) | | | N 2/3 | 17,9 | 76,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | WB | 1,0 | hoch | | hoch | | |
| 74 | TH | B87n-G20-TH-T1-TH | | B 087n | Melkers | Walldorf | | | N 3 | | | | | OP | | | | | | | |
| 75 | TH | B87n-G20-TH-T2-TH | | B 087n | Herpf | Stiefershausen | | | N 3 | | | | | OP | | | | | | | |
| 76 | TH | B87n-G20-TH-T3-TH | | B 087n | OU Oberkatz | | | | N 3 | | | | | OP | | hoch | | | | | |
| 77 | TH | B87n-G20-TH-T4-TH | | B 087n | OU Kaltenordheim | | | | N 3 | | | | | OP | | hoch | | | hoch | | |
| 78 | TH | B87n-G20-TH-T5-TH | | B 087n | OU Diedorf | | | | N 3 | | | | | OP | | | | | | | |
| 79 | TH | B88-G20-TH | | B 088 | OU Camburg | | | | N 2 | 2,1 | 12,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | WB | 1,2 | | | hoch | | |
| 80 | TH | B88-G80-TH | | B 088 | OU Gehren | Pennewitz | | | N 2 | 4,4 | 18,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | VE | 1,0 | hoch | | | | |
| 81 | TH | B89-G10-TH | | B 089 | Eisfeld | Hildburghausen | | | N 3 | 8,2 | 30,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | WB | 2,1 | | | | | |
| 82 | TH | B89-G10-TH-T1-TH | | B 089 | OU Harras | | | | N 3 | | | | | OP | | | | | hoch | | |
| 83 | TH | B89-G10-TH-T2-TH | | B 089 | OU Hildburghausen | | | | N 3 | | | | | OP | | | | | | | |
| 84 | TH | B92/B175-G10-TH-T1-TH | | B 092 | OU Wolfsgefährt | | | | N 3 | 2,6 | 23,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | VE | 1,7 | | | | | |
| 85 | TH | B176-G10-TH | | B 176 | OU Kölleda | | | | N 2 | 2,3 | 5,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | LB | 1,0 | | | hoch | | |
| 86 | TH | B7/B180-G10-TH-ST-SN-T5-TH | | B 180 | Altenburg | Göbnitz (B 93) | | | N 2 | 6,6 | 27,0 | 0,0 | 0,0 | 1 | UVS | 1,7 | | | | | |
| 87 | TH | B7/B247-G10-TH-T3-TH | | B 247 | Gotha | A 4 | | | E 4 | 2,1 | 9,7 | 7,3 | 1,5 | 0,9 | VE | 1,9 | | | | | |
| 88 | TH | B88/B247-G20-TH-T2-TH | | B 247 | OU Schwabhausen | Spange Nauendorf | | | E 4 | 3,4 | 11,0 | 7,5 | 3,5 | 0,0 | OP | 1,6 | | | | | |
| 89 | TH | B249-G30-TH | | B 249 | Grabe | Körner | | | N 2 | 8,0 | 17,7 | 17,7 | 0,0 | 0,0 | VE | 2,0 | | | | | |
| 90 | TH | B281-G20-TH-T1-TH | | B 281 | OU Pößneck | | | | N 3 | 7,9 | 52,0 | 0,0 | 0,0 | 1 | ROV | 2,0 | | | | hoch | |
| 91 | TH | B4n/B281-G10-TH-T2-TH | | B 281 | Lichte | Reichmannsdorf | | | N 3 | 12,2 | 74,7 | 74,7 | 0,0 | 0,0 | OP | 1,0 | | | | | |
| Gesamt | | | | | | | | | | | 1090,9 | 987,7 | 102,3 | 0,9 | | | | | | | |

| Lfd. Nr. | Land | Str. Nr. | Projekt | | Bauziel |
|----------|-------|----------|--------------------------|------------------------|-------------------------|
| | | | von | bis | |
| 1 | BY | A 003 | AS Rosenhof (B 8) | AK Deggendorf (A 92) | 6-streifige Erweiterung |
| 2 | BY | A 003 | AS Aicha vorm Wald | AS Passau-Nord | 6-streifige Erweiterung |
| 3 | BY | A 003 | AS Passau-Nord | Bundegrenze D/A | 6-streifige Erweiterung |
| 4 | RP | A 006 | AK Frankenthal | AS Sandhofen | 6-streifige Erweiterung |
| 5 | BY | A 006 | AK Nürnberg-O | AK Altdorf | 6-streifige Erweiterung |
| 6 | BY | A 073 | AS Forchheim-Süd | AK Fürth/Erlangen | 6-streifige Erweiterung |
| 7 | HH/SH | A 001 | AK Hamburg-O | Lgr. HH/SH | 8-streifige Erweiterung |
| 8 | HH | A 001 | AK Hamburg-O | AD Hamburg-SO | 8-streifige Erweiterung |
| 9 | HE | A 003 | AS Hanau | Seligenstädter Dreieck | 8-streifige Erweiterung |
| 10 | NI | A 039 | AK Wolfsburg | Wolfsburg-Sandkamp | 6-streifige Erweiterung |
| 11 | NW | A 004 | AK Köln-Gremberg (A 559) | AD Köln-Heumar (A 3) | 8-streifige Erweiterung |
| 12 | NW | A 042 | AK Oberhausen-W (A 3) | AS Oberhausen-Zentrum | 8-streifige Erweiterung |
| 13 | NW | A 042 | AS Oberhausen-Zentrum | AS Bottrop-S | 8-streifige Erweiterung |
| 14 | RP | A 060 | AD Mainz | | Umbau BAB-Knoten |
| 15 | RP | A 064 | Nordumfahrung Trier | | 4-streifiger Neubau |

Diese Projekte sind in der angemeldeten Form unwirtschaftlich. Im Rahmen der nächsten Bedarfsplanüberprüfung sind sie erneut zu bewerten.

Erklärungen und Abkürzungen

Hinweis: Bei Hauptprojekten, deren Teilprojekte sich auf mindestens zwei Bundesländer erstrecken, wird in der Projektnummer auf die betroffenen Bundesländer Bezug genommen.

Bauziele (Neubau):

| | | | |
|--------------|----------------------------|----------------|--|
| N 2 | 2-streifiger Neubau | N 4/6 | 4-bzw. 6-streifiger Neubau |
| N 3 | 3-streifiger Neubau | N 2+E 2 | 2-streifiger Neubau und Erweiterung auf 2 Fahrstreifen |
| N 4 | 4-streifiger Neubau | N 2+E 4 | 2-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen |
| N 6 | 6-streifiger Neubau | N 3+E 4 | 3-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen |
| N 2/3 | 2-bzw. 3-streifiger Neubau | N 4+E 4 | 4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen |
| N 2/4 | 2-bzw. 4-streifiger Neubau | N 4+E 6 | 4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 6 Fahrstreifen |
| N 3/4 | 3-bzw. 4-streifiger Neubau | N 6+E 6 | 6-streifiger Neubau und Erweiterung auf 6 Fahrstreifen |

| | |
|--------------------------------|---|
| Bauziele (Erweiterung): | |
| E 2 | Erweiterung auf 2 Fahrstreifen |
| E 3 | Erweiterung auf 3 Fahrstreifen |
| E 4 | Erweiterung auf 4 Fahrstreifen |
| E 6 | Erweiterung auf 6 Fahrstreifen |
| E 8 | Erweiterung auf 8 Fahrstreifen |
| E 10 | Erweiterung auf 10 Fahrstreifen |
| E 3/4 | Erweiterung auf 3 bzw. 4 Fahrstreifen |
| E 6/8 | Erweiterung auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen |
| E 6/10 | Erweiterung auf 6 bzw. 10 Fahrstreifen |
| E 8/9 | Erweiterung auf 8 bzw. 9 Fahrstreifen |
| E 8/10 | Erweiterung auf 8 bzw. 10 Fahrstreifen |
| KN | Ausbau eines Knotenpunkts |
| Allgemeine Abkürzungen: | |
| AD | Autobahndreieck |
| AK | Autobahnkreuz |
| AS | Anschlussstelle |
| B | Bundesstraße |
| BA | Bauabschnitt |
| BAB | Bundesautobahn |
| Bgr. | Bundesgrenze |
| FB | Fahrbahn |
| KN | Knotenpunkt |
| L | Landesstraßen |
| LGr. | Landesgrenze |
| M | Mitte |
| N | Nord |
| NWK | Nord-West-Kreuz |
| O | Ost |
| OU | Ortsumfahrung |
| ÖPP | öffentlich-private Partnerschaft |
| S | Süd |
| sö | Süd-östlich |
| SW | Süd-westlich |
| T-OU | Teilortsumgehung |
| TSF | Temporäre Seitenstreifenfreigabe |
| W | West |
| Planungsstand: | |
| LB | Linie bestimmt / Trassenführung festgelegt |
| LBA | Linienbestimmung / Trassenfestlegung beantragt |
| LBV | Linienbestimmung in Vorbereitung |
| OP | ohne Planungsbeginn |
| PA | Planfeststellung beantragt |
| PE | Planfeststellungserörterung stattgefunden |
| PF | Planfeststellungsbeschluss ergangen |
| PU | Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar |
| ROV | Raumordnungsverfahren ergangen |
| ROVV | Raumordnungsverfahren in Vorbereitung |
| ROVB | Raumordnungsverfahren beantragt |
| TVF | Teilverkehrs freigabe 1 |
| UVS | Umweltverträglichkeits- / Variantenunt. abgeschlossen |
| VE | Vorentwurf in Bearbeitung |
| VEA | Vorentwurf abgeschlossen |
| VEG | Vorentwurf genehmigt |
| VP | Vorplanung läuft |
| VU | Verkehrsuntersuchung läuft |

Anlage 2 – Projektlisten Schiene

| Lfd. Projekt-Nr. | Maßnahmentitel | Beschreibung der Maßnahme ² | Investitionen in Mio. € | | | Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung | Raumordnerische Analyse | Engpassbeurteilung | Hinweise |
|---|--|---|-------------------------|-------------------|------------------------|--|-------------------------|--------------------|----------|
| | | | Gesamt | davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | | | | |
| Laufende und fest disponierte Projekte | | | | | | | | | |
| 1 L01 | Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. € | Bezugsfall; weitgehend fertig gestellte Bedarfsplanmaßnahmen mit Restarbeiten | | | | | | | |
| 2 L02 | ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund | Bezugsfall: 1. Baustufe u. teilweise 2. Baustufe: Schönberg – Grieben, Bf Schönberg, Bf Grevesmühlen, Bad Kleinen – Ventschow, Schwaan – Rostock, Ribnitz-Damgarten West – Warnowbrücke, ESTW, Carlshöhe – Bad Kleinen (a); nicht Bezugsfall: 2. Gleis Riekdahl (bei Rostock) – Ribnitz-Damgarten West und Veigast – Stralsund sowie Vmax-Erhöhung auf 160 km/h Riekdahl – Ribnitz-Damgarten West | | | | | | | |
| 3 L03 | ABS Hamburg – Büchen – Berlin | Vollständig im Bezugsfall | | | | | | | |
| 4 L04 | ABS Stelle – Lüneburg | Vollständig im Bezugsfall | | | | | | | |
| 5 L05 u. N18 | ABS Berlin – Dresden (1. u. 2. Baustufe) | Vollständig im Bezugsfall | | | | | | | |
| 6 L06 | ABS Hannover – Lehrte | Vollständig im Bezugsfall | | | | | | | |
| 7 L07 u. W07 | ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (1. Baustufe) | Bezugsfall: 1. Baustufe: 2. Gleis Hildesheim – Groß Gleidingen; nicht Bezugsfall: 2. Baustufe: 2. Gleis u. Elektrifizierung Löhne – Hameln – Elze; 3. u. 4. Gleis Elze – Nordstemmen; 4. Gleis Groß Gleidingen – Braunschweig, 2. Gleis Abzw. Weddel – Fallersleben, Vmax-Erhöhung | | | | | | | |
| 8 L08 | ABS Dortmund – Paderborn – Kassel | Vollständig im Bezugsfall | | | | | | | |

| Lfd. Projekt-Nr. | Maßnahmentitel | Beschreibung der Maßnahme ² | Investitionen in Mio. € | | | Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung | Raumordnerische Analyse | Engpassbeseitigung | Hinweise |
|------------------|--|---|-------------------------|-------------------|--------------------------------|--|-------------------------|--------------------|----------|
| | | | Gesamt | davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | | | | |
| 9 L09 | ABS/NBS Nürnberg – Erfurt | Bezugsfall: NBS Erfurt – Ebensfeld u. Teile der ABS Nürnberg – Ebensfeld: Nürnberg – Fürth – Erlangen – Forchheim, Breiten- güßbach – Ebensfeld, Vorsorgemaßnahmen für Güterzugtunnel Fürth, ESTW u. Bf-Umbauten Strullendorf u. Eggolsheim); nicht Bezugsfall: 3. u. 4. Gleis Breitengüßbach – Bamberg – Forchheim sowie Güterzugtunnel Fürth (siehe Pr-Nr. 2-010-V02) | | | im Bau ¹ | | | | |
| 10 L10 | NBS/ABS Erfurt – Leipzig/Halle | Vollständig im Bezugsfall | | | fertig | | | | |
| 11 L11 | ABS Leipzig – Dresden | Vollständig im Bezugsfall | | | im Bau | | | | |
| 12 L12 u. W09 | ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz (1. u. 2. Baustufe) | Bezugsfall: 1. Baustufe u. teilweise 2. Baustufe: 2. Gleis Weimar – Großschwabhausen, Neue Schneke – Stadtroda; nicht Bezugsfall: 2. Gleis Papiermühle – Hermsdorf-Klosterlausitz, Töppeln – Gera. Elektrifizierung Weimar – Gera – Gößnitz / Lehndorf (siehe Pr-Nr. 2-038-V01) | | | weitgehend fertig | | | | |
| 13 L13 | ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/ Dresden | Vollständig im Bezugsfall | | | weitgehend fertig | | | | |
| 14 L14 | ABS Berlin – Frankfurt/Oder – Grenze D/PL | Vollständig im Bezugsfall | | | weitgehend fertig | | | | |
| 15 L15 | ABS Köln – Aachen | Bezugsfall: Köln – Düren, Aachen – Grenze D/B; nicht Bezugsfall: Düren – Aachen, aber bis zu einer Bewertungsaktualisierung (siehe Pr-Nr. 2-048-V01) gilt die letzte Bewertung, nach der das Projekt fortgeführt werden darf. | | | weitgehend fertig ¹ | | | | |
| 16 L16 | ABS/NBS Hanau – Nantenbach | Vollständig im Bezugsfall | | | weitgehend fertig | | | | |

| Lfd. Projekt-Nr. | Maßnahmentitel | Beschreibung der Maßnahme ² | Investitionen in Mio. € | | | Dringlichkeit | Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung | Raumordnerische Analyse | Engpassbeurteilung | Hinweise |
|---|---|--|-------------------------|-------------------|------------------------|---------------|--|-------------------------|--------------------|----------|
| | | | Gesamt | davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | | | | | |
| 33 N17 | ABS Luxemburg – Trier – Koblenz – Mainz | Bezugsfall: 2. Gleis Igel – Igel West; nicht Bezugsfall: 2. Gleis Moselbrücke bei Konz, Linienverbesserungen, Neigtechnikausbau | | | | | | | | |
| 34 N24 | ABS Berlin – Görlitz | Bezugsfall: Vmax-Erhöhung Königs Wusterhausen – Lübbenau; nicht Bezugsfall: Elektrifizierung Cottbus – Görlitz, 2. Gleis Lübbenau – Cottbus, Vmax-Erhöhung Lübbenau – Görlitz (siehe Pr-Nr. 2-028-V01) | | | | | | | | |
| 35 N27 | ABS München – Lindau – Grenze D/A | Vollständig im Bezugsfall | | | | | | | | |
| 36 N28 | Ausbau von Knoten (2. Stufe) (Bremen, Frankfurt/Main, Hamburg, Mannheim, München) | Bremen: Bezugsfall (zusätzlich siehe Pr-Nr. K-999-V99) Frankfurt: Bezugsfall: Sportfeld 1. Baustufe u. 2-gleisiger Abzweig Galluswarte; alles andere nicht im Bezugsfall (siehe Pr-Nr. K-001-V01), Hamburg: Bezugsfall: SHHV-Maßnahmen; alles andere nicht im Bezugsfall (siehe Pr-Nr. K-002-V01), Mannheim: Bezugsfall: Spurplan/Bahnsteig F; alles andere nicht im Bezugsfall (siehe Pr-Nr. K-004-V01) München: nicht im Bezugsfall (siehe Pr-Nr. K-005-V01). Bis zu einer Bewertungsaktualisierung der Knoten Frankfurt, Hamburg u. Mannheim gilt die letzte Bewertung, nach der diese drei Projekte fortgeführt werden dürfen. Unbeschadet einer notwendigen Bewertungsaktualisierung vor Realisierungsbeginn gilt dies auch für die Planung des Knotens München. | | | | | | | | |
| 37 N29 | Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe) | Bezugsfall gemäß ZBA-Projekt (Rbf/KV-Konzept 1/07); nicht Bezugsfall: 2. Modul Basel; Kombierter Verkehr (KV) Drehscheibe Rhein/Ruhr 3. u. 4. Baustufe; Zugbildungsanlage (ZBA) Oberhausen-Osterfeld Süd 2. Baustufe (Ost-West) (siehe Pr-Nr. R-999-V99) | | | | | | | | |
| Summe der Laufenden und fest disponierten Projekte | | | 12.000,0 | 8.400,00 | 3.600,00 | | | | | |

| Lfd. Nr. | Projekt-Nr. | Maßnahmentitel | Beschreibung der Maßnahme ² | Investitionen in Mio. € | | | Dringlichkeit | Umwelt- und natur-schutz-fachliche Prüfung | Raum-ordnerische Analyse | Eng-pass-bei-tigung | Hinweise | |
|--|-------------|--|--|-------------------------|-------------------|------------------------|---------------------------|--|--------------------------|---------------------|----------|---|
| | | | | Gesamt | davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | | | | | | Plat-zungs-stand |
| Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 2-001-V02 | ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Südbahn) | Elektrifizierung Ulm – Friedrichshafen – Lindau; Elektrifizierung Anschlussstrecken nach Laupheim Stadt; abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhung auf Vmax 160 km/h | 225,2 | 221,0 | 4,2 | VB | 2,7 | | | | |
| 2 | 2-002-V02 | ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt | Alternative „Mottgers“: 3. u. 4. Gleis Hanau – Gelnhausen, Vmax 200 km/h; 2-gleisige NBS Gelnhausen – Mottgers, Vmax 250 km/h, mit beidseitigen höhenfreien 2-gleisigen Verbindungskurven Richtung Fulda u. Würzburg an Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg; 2-gleisige ABS/NBS im Korridor Wildeck/Blankenheim – Bad Hersfeld – Kirchheim/Langenschwarz, Vmax 200 km/h, höhenfreie Einbindung in die NBS Kassel – Fulda; Erhöhung Eisenach – Erfurt für Vmax 200 km/h | 4.252,8 | 3.920,1 | 332,7 | VB (gewählte Alternative) | 1,8 | hoch | hoch | ja | Alternativenentscheid NBS Gelnhausen – Mottgers mit beidseitiger Anbindung nach Norden und Süden oder ABS/NBS Gelnhausen – Fulda/Aschaffenburg – Nantenbach erfolgt in der weiteren Planung durch den Vorhabenträger. |
| | 2-007-V01 | | Alternative „Bestandsnaher Neu-/Ausbau“: 3. u. 4. Gleis Hanau – Gelnhausen, Vmax 200 km/h; 2-gleisige NBS Gelnhausen – Fulda mit Verbindungskurven der NBS zur Strecke 3600, höhenfreie Einbindung in Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg, Vmax 200 km/h; 2-gleisige ABS/NBS im Korridor Wildeck/Blankenheim – Bad Hersfeld – Kirchheim/Langenschwarz, Vmax 200 km/h, höhenfreie Einbindung in die NBS Kassel – Fulda; Erhöhung Eisenach – Erfurt für Vmax 200 km/h; Blockverdichtung Aschaffenburg – Nantenbach | 3.699,2 | 3.387,4 | 311,7 | GE | 1,4 | hoch | | ja | In Gesamtinvestitionen u. Gesamtplanwirkungen wurde Variante mit höherem NKV unterstellt. |

| Lfd. Projekt-Nr. | Maßnahmentitel | Beschreibung der Maßnahme ² | Investitionen in Mio. € | | | Dringlichkeit | NKV | Umwelt- und natur-schutz-fachliche Prüfung | Raum-ordnerische Analyse | Eng-pass-besei-tigung | Hinweise | |
|------------------|--|---|-------------------------|-------------------|-------------------------|---------------|-----|--|--------------------------|-----------------------|----------|----------------|
| | | | Gesamt | davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/ Ersatz | | | | | | | Plannungsstand |
| 3 | 2-003-V03 ABS/NBS Hamburg – Hannover, ABS Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden/Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen) | Beschreibung der Maßnahme ² Ertüchtigung u. Elektrifizierung Langwedel – Uelzen, 9 Kreuzungsbahnhöfe, Vmax 80 km/h für SGV; Blockverdichtung Verden – Nienburg – Wunstorf u. Celle – Lehrte; Bf Nienburg; neues Überholgleis, mittiges Wendegleis für S-Bahn Bremen; 2 zusätzl. Kreuzungsbahnhöfe Nienburg – Minden; 3. Gleis Lüneburg – Uelzen; ABS Ashausen – Uelzen - Celle, Vmax 250/230 km/h (ggf. mit zusätzlichen fahrplanbasierten Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung und Ortsumfahrungen); ABS Celle – Hannover-Vinnhorst, Vmax 230 km/h; Knoten Verden: Überweirfungsbauwerk zur Entkopplung der Verkehre aus Rotenburg u. Bremen, mittige Anbindung S-Bahn; 3. Gleis Langwedel – Bremen-Sebaldsbrück u. Bremen Rbf Abzw Bve – Bremen-Burg, Vmax 160 km/h; Blockverdichtung Stubben – Bremerhaven-Wulsdorf – Bremerhaven-Speckenbüttel; ABS Rotenburg – Verden | 3.890,9 | 3.064,1 | 826,8 | - | VB | 1,0 | hoch | | ja | |
| 4 | 2-004-V03 Korridor Mittelrhein; Zielnetz I (umfasst u. a. NBS/ ABS Mannheim – Karlsruhe, NBS Frankfurt – Mannheim, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau) | Beschreibung der Maßnahme ² 2-gleisige NBS Zeppelinheim – MA-Waldhof, Vmax 300 km/h, 2-gleisige Verbindungsstrecke im Korridor Klein-Gerau/Weiterstadt/Griesheim; 2. Gleis MA-Käfertal – MA Rbf; 3. u. 4. Gleis ABS/2-gleisige NBS Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe, Vmax 200 km/h; Verknüpfungen in Zeppelinheim, MA-Waldhof, Weiterstadt/Griesheim, Darmstadt u. Graben-Neudorf höhenfrei; 1-gleisige Verbindungsspanne zwischen Wiesbadener u. Frankfurter Ast der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main mit niveaugleicher Einfädelung in Wiesbadener u. niveaufreier Einfädelung in Frankfurter Ast (Wallauer Spange); 3. Gleise Karlsruhe – Durmersheim u. Groß-Gerau-Dornberg – Riedstadt-Goddelau; Herstellung KV-Profil P/C 400 Hagen – Siegen Ost Gbf, Au – Siegen – Siegen Ost Gbf u. Siegen – Siegen-Weidenau; Blockverdichtung Kreuztal – Siegen u. Wetzlar – Gießen-Bergwald – Friedberg; durchgehend 2 Gleise Blankenberg – Merten u. Schladern – Rosbach; höhenfreie Verknüpfungen in Friedberg u. Großkrotzenburg; 4-gleisiger Ausbau F-Stadion-Zeppelinheim inkl. Güterzuggleis F-Stadion (Str. 3658) | 4.394,7 | 3.799,5 | 595,2 | teilw. VP | VB | 2,2 | hoch | hoch | ja | |

| Lfd. Projekt-Nr. | Maßnahmentitel | Beschreibung der Maßnahme ² | Investitionen in Mio. € | | | Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung | Raum- ordnerische Analyse | Eng- pass- besei- tigung | Hinweise | |
|------------------|--|--|-------------------------|---------------------|---------------------------|--|---------------------------|--------------------------|--|-------------------|
| | | | Gesamt | davon Aus- / Neubau | davon Erhal- tung/ Ersatz | | | | | Pla- nungs- stand |
| 5 | 2-005-V02 ABS/NBS Karlsruhe – Basel | „BAB-Trasse“ (Erfüllung Kernforderungen 1. „Tunnel Offenburg“, 2. „Autobahnparallele“ laut Beschluss Nr.18-7364 des Deutschen Bundestags): 2-gleisige NBS „Offenburg Nord“ – Hügelleim parallel zur A 5, Vmax 160 km/h, mit zwei 1-gleisigen Güterzug- tunneln Offenburg, Variante 1c (Umfahrung Stadtgebiet), Ausfädelung „Offenburg Nord“ bei Strecken-km 143,0 (Kernforderungen 1+2); Ausbau Bestandsstrecke (4000) Offen- burg – Kenzingen auf Vmax 250 km/h; 3. u. 4. Gleis Friesenheim – Lahr u. Ringsheim – Kenzingen, Vmax 160 km/h; 3. u. 4. Gleis Hügelleim – Müllheim, Vmax 250 km/h; Ausbau Bestands- strecke (4000) Kenzingen – Freiburg (Brsg) – Buggingen auf Vmax 200 km/h; 1-gleisige Verbindungskurve zwischen NBS u. Bestandsstrecke (4000) in Höhe Riegel für SGV von u. nach Freiburg, Vmax 120 km/h; Umsetzung der Kernforderungen 3 (erhöhter Schallschutz Riegel – Schallstadt), 4 (Bürgertrasse Bad Krozingen – Buggingen) u. der optimierten Kernforderung 6 (erhöhter Schallschutz Hügelleim – Müllheim (– Auggen), Knoten Hügelleim kreuzungsfrei) | 6.394,0 | 5.654,4 | 739,7 | - | VB | 1,6 | hoch | ja |
| 6 | 2-008-V02 ABS München – Mühldorf – Freilas- sing | 2. Gleis Markt Schwaben – Ampfing, Vmax 160 km/h, Elektrifi- zierung Markt Schwaben – Freilassing u. Tüßling – Burghausen; 1-gleisige Verbindungskurve von München Riem nach München Trudering (Truderinger Kurve) | 1.140,7 | 820,0 | 320,7 | VP | VB | 1,2 | ja | |
| 7 | 2-009-V03 ABS/NBS München – Rosenheim – Kie- fersfelden – Grenze D/A (– Kufstein) | Blockverdichtung München-Trudering – Grafing; 2-gleisige NBS Grafing – Großkarolinienfeld, Vmax 230 km/h; 2-gleisige NBS Großkarolinienfeld – Brannenburg, Vmax 230 km/h (Westumfahrung Rosenheim); 2 zusätzliche Gleise Brannenburg – Kiefersfelden – Grenze D/A | (1.320,8) | (1.210,9) | (109,9) | GE | VB | | Kosten für 2 zusätzliche Gleise Brannenburg – Kiefersfelden – Grenze D/A werden noch er- mittelt. Maßnahme wird noch bewertet. | |
| 8 | 2-010-V02 ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1) | 3. u. 4. Gleis Forchheim – Strullendorf, Vmax 230 km/h, neuer Überholungsbahnhof Eggolsheim Süd; 2 zusätzliche Gleise im Korridor Strullendorf – Breitengüßbach, Vmax 230 km/h; Blockverdichtung Fürth – Eltersdorf | 1.143,6 | 940,8 | 202,9 | PF | VB | 1,1 | hoch | ja |

| Lfd. Projekt-Nr. | Maßnahmentitel | Beschreibung der Maßnahme ² | Investitionen in Mio. € | | | Dringlichkeit | NKV | Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung | Raumordnerische Analyse | Engpassbeseitigung | Hinweise |
|------------------|--|---|-------------------------|---------------------|------------------------|---------------|------|--|-------------------------|--------------------|----------|
| | | | Gesamt | davon Ausbau/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | | | | | | |
| 9 2-011-V01 | ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) | Beschreibung der Maßnahme ² 2. Gleis u. Elektrifizierung Bad Schwartau-Waldhalle – Ratekau, Vmax 160 km/h; 2-gleisige NBS Ratekau – Göhl, Vmax 160 km/h; 2. Gleis u. Elektrifizierung Göhl – Puttgarden mit 2-gleisiger Fehmarisundquerung, Umfahrung Großenbrode u. Elektrifizierung der Stichstrecke nach Fehmarn-Burg, Vmax 160 km/h; 1-gleisige NBS nach Neustadt (Holstein, Stichstrecke); neue Verkehrsstationen Timendorfer Strand, Scharbeutz, Hafkrug, Lensahn, Oldenburg, Großenbrode; Pufferbahnhof Lübeck; Verlängerung der Überholungsgleise HH-Wandsbek – Puttgarden auf 850 m Nutzlänge | 1.517,9 | 1.232,0 | 285,9 | VP | VB | 1,7 | hoch | ja | |
| 10 2-013-V01 | ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Siegsdorf; 3. Gleis Siegsdorf – Fürth | Blockverdichtung Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Siegsdorf; 3. Gleis Siegsdorf – Fürth | 223,1 | 165,2 | 57,8 | - | VB-E | 5,2 | | ja | |
| 11 2-014-V01 | ABS Nürnberg – Passau | 3. Gleis Feucht – Neumarkt (Opt.); Blockverdichtung Neumarkt (Opt.) – Regensburg; 3. Gleis Regensburg Hbf – Obertraubling; Blockverdichtung Obertraubling – Plattling | 585,0 | 433,3 | 151,7 | - | VB | 1,5 | | ja | |
| 12 2-015-V01 | ABS Paderborn – Halle (Kurve Mönchehof – Ihringshausen) | 6 km lange 1-gleisige NBS Espenau-Mönchehof – Fuldata-Ihringshausen, höhengleiche Einbindungen in Bestandsstrecken | 79,3 | 68,9 | 10,3 | - | VB-E | 15,6 | | ja | |
| 13 2-016-V01 | ABS/NBS Hannover – Bielefeld | 2 zusätzliche Gleise im Korridor Seelze – Porta Westfalica/Bad Oeynhausen, Vmax 230 km/h, mit Fernverkehrsanbindung Minden u. Engpassbeseitigung in den Knoten Minden u. Wunstorf; Ertüchtigung von 2 der 4 vorhandenen Gleise Porta Westfalica – Bad Oeynhausen – Löhne (Westf.) auf Vmax 180 km/h | 1.884,8 | 1.650,8 | 234,0 | - | VB | 2,0 | hoch | ja | |
| 14 2-017-V01 | ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/ Grenze D/CZ (– Prag) (Franken-Sachsen-Magistrale) | Elektrifizierung Nürnberg – Marktredwitz – Hof, Marktredwitz – Schirnding – Grenze D/CZ u. Nürnberg Ost – Nürnberg-Dutzendteich | 1.194,9 | 841,7 | 353,2 | VP | VB | 1,3 | | | |

| Lfd. Projekt-Nr. | Maßnahmetitel | Beschreibung der Maßnahme ² | Investitionen in Mio. € | | | Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung | Raum- ordnerische Analyse | Eng- pass- besei- tigung | Hinweise | |
|------------------|--|---|-------------------------|--------------------|---------------------------|--|---------------------------|--------------------------|----------|--|
| | | | Gesamt | davon Aus-/ Neubau | davon Erhal- tung/ Ersatz | | | | | Pla- nungs- stand |
| 15 2-018-V01 | ABS Uelzen – Stendal – Magde- burg – Halle (Ost- korridor Nord) | 2. Gleis Veerßen – Salzwedel u. Hohenwulsch – Stendal, Vmax 160 km/h; Blockverdrichtung Stendal – Angern-Rogätz u. Schönebeck – Halle; neuer Überholungsbahnhof Wulfen | 548,4 | 393,6 | 154,8 | teilw. PF | VB-E | 3,3 | ja | |
| 16 2-019-V01 | ABS Hof – Mark- tredwitz – Regens- burg – Obertraubling (Ostkorridor Süd) | Elektrifizierung Hof – Marktredwitz – Regensburg; 3. Gleis Regensburg – Obertraubling; 2. Gleis Verbindungskurve Regensburg Hafensbrücke – Regensburg Ost; Herstellung KV-Profil P/C 400 Regensburg – Maxhütte-Haidhof u. Marktredwitz – Oberkotzau | 806,0 | 588,3 | 217,7 | teilw. VP | VB-E | 1,7 | ja | |
| 17 2-020-V01 | Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düs- seldorf – Dort- mund/Münster | Ausbaumaßnahmen Köln-Mülheim – Langenfeld-Berghausen, Düsseldorf-Hellerhof – Düsseldorf-Wehrhahn, Düsseldorf-Zoo – Düsseldorf-Kalkum, Duisburg-Abzweig Kaiserberg, Mülheim-Styrum – Mülheim (Ruhr) Hbf, Essen-West – Bochum-Langendreer, Dortmund-Lütgendortmund – Dortmund Bbf, Dortmund Hbf | 1.844,0 | 1.720,3 | 123,7 | teilw. PF | VB-E | 1,8 | ja | Variante mit weiterem Ausbau siehe Pr-Nr. 2-020-V02 u. 2-020-V03 |
| 18 2-020-V02 | Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düs- seldorf – Dort- mund/Münster (2. Baustufe) | 5. u. 6. Gleis Düsseldorf-Kalkum – Duisburg | 487,0 | 455,3 | 31,7 | teilw. VP | VB | 3,6 | nein | |
| 19 2-020-V03 | Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düs- seldorf – Dort- mund/Münster (Systemhalt Düssel- dorf-Benrath) | Einrichtung Haltepunkt Düsseldorf-Benrath; 5. u. 6. Gleis Düsseldorf-Benrath – Düsseldorf-Reisholz | 136,2 | 136,2 | 0,0 | teilw. VP | VB | 1,5 | nein | |
| 20 2-027-V01 | ABS Angermünde – Grenze D/PL (- Stettin) | Elektrifizierung Passow – Tantow – Grenze D/PL; Angermünde – Tantow – Grenze D/PL Vmax 160 km/h | 298,8 | 184,9 | 113,9 | VP | VB | über 3,0 | nein | |
| 21 2-032-V01 | ABS Hannover – Berlin (Lehrter Stammbahn) | 3. Gleis Abzw. Ribbeck – Abzw. Bamme; Schnellfahrstrecke in diesem Abschnitt Vmax-Erhöhung 250 km/h; Elektrifizierung 3. Gleis Wüstermark – Oebisfelde, Vmax 160 km/h | 431,1 | 319,3 | 111,8 | - | VB | 1,1 | ja | |

| Lfd. Projekt-Nr. | Maßnahmentitel | Beschreibung der Maßnahme ² | Investitionen in Mio. € | | | Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung | Dringlichkeit | Engpassbeseitigung | Hinweise | |
|------------------|--|--|-------------------------|-------------------|------------------------|--|---------------|--------------------|----------|----------------|
| | | | Gesamt | davon Aus-/Neubau | davon Erhaltung/Ersatz | | | | | Plannungsstand |
| 22 | 2-041-V02 ABS/NBS Ulm – Augsburg | 3. Gleis Dinkelscherben – Augsburg, Vmax 200 km/h; ABS/NBS im Korridor Neu-Ulm – Günzburg – Jettingen – Dinkelscherben, Vmax 250/200 km/h; Fernverkehrshalt Günzburg | 1.907,0 | 1.644,5 | 262,5 | - | VB | 2,1 | hoch | nein |
| 23 | 2-999-V99 Projekte des Potentialen Bedarfs (Streckenmaßnahmen) | Im Nachgang zum BVWP bewertete PB-Projekte (Streckenmaßnahmen) bei Nachweis der Wirtschaftlichkeit | 2.000,0 | 1.600,0 | 400,0 | - | VB | | | |
| 24 | K-001-V99 – K-005-V99 Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München) | Im Nachgang zum BVWP bewerteter Ausbau der Großknoten Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München bei Nachweis der Wirtschaftlichkeit Bis zu einer Bewertungsaktualisierung der Knoten Frankfurt, Hamburg u. Mannheim gilt die letzte Bewertung, nach der diese drei Projekte fortgeführt werden dürfen. Unbeschadet einer notwendigen Bewertungsaktualisierung vor Realisierungsbeginn gilt dies auch für die Planung des Knotens München. | 2.500,0 | 2.000,0 | 500,0 | div. | VB-E | | | ja |
| 25 | K-999-V99 M-001-V01 M-999-V99 Projekte des Potentialen Bedarfs (weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen) | Im Nachgang zum BVWP bewertete PB-Projekte (weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen, Maßnahmen für einen Deutschland-Takt) bei Nachweis der Wirtschaftlichkeit | 750,0 | 600,0 | 150,0 | - | VB | | | ja |
| 26 | R-999-V99 Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe | Im Nachgang zum BVWP bewerteter Ausbau von Terminals des kombinierten Verkehrs bei Nachweis der Wirtschaftlichkeit | 500,0 | 400,0 | 100,0 | - | VB | | | |
| Gesamt | | | 40.456,5 | 34.065,4 | 6.391,1 | | | | | |

Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB aufsteigen können

| Lfd. Nr. | Projekt-Nr. | Maßnahmetitel | Vorläufige Beschreibung der Maßnahme | Planungsstand |
|----------|-------------|---|---|---------------|
| 1 | 2-003-V04 | ABS Bremerhaven – Bremervörde - Rotenburg – Verden | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Elektrifizierung Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg, Verbindungskurve Rotenburg, ABS Rotenburg – Verden | - |
| 2 | 2-004-V04 | Korridor Mittelrhein: Zielnetz II (umfasst u.a. NBS Troisdorf – Mainz-Bischofsheim) | Umfasst zusätzlich zu 2-004-V03 (siehe VB) u.a. NBS Troisdorf – Mainz-Bischofsheim für den SCV; positiv bewertete Maßnahmenteile von 2-004-V02 können 2-004-V01 ggf. ergänzen | - |
| 3 | 2-008-V03 | ABS München – Mühldorf – Freilassing | Umfasst zusätzlich zu 2-008-V02 (siehe VB) 2-gleisige Begegnungsabschnitte Tüßling – Freilassing; kann bei positiver Bewertung 2-008-V02 ergänzen | GE |
| 4 | 2-010-V04 | ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1) | Umfasst zusätzlich zu 2-010-V02 (siehe VB) 2-gleisige NBS Nürnberg-Kleinreuth – Eltersdorf (Güterzugtunnel Fürth), Vmax 120 km/h, Länge 7,5 km; kann bei positiver Bewertung 2-010-V02 ergänzen | - |
| 5 | 2-021-V01 | ABS Grenze D/NL – Bad Bentheim – Löhne | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Ausbau für Vmax 200 km/h | - |
| 6 | 2-022-V01 | ABS Nürnberg – Schwandorf / München – Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. 2. Gleis Amberg – Irrenlohe, Elektrifizierung Hartmannshof – Neukirchen – Amberg – Irrenlohe – Schwandorf, Elektrifizierung Regensburg – Schwandorf – Cham – Furth im Wald – Grenze D/CZ, Elektrifizierung Nürnberg-Mögdorf – Nürnberg-Dutzendteich, 3-gleisiger Ausbau Regensburg – Obertraubling, 2-gleisiger Ausbau Verbindungskurve Regensburg | - |
| 7 | 2-023-V01 | ABS Nürnberg – Weiden – Hof / Schirmding – Grenze D/CZ | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Elektrifizierung Hartmannshof – Neukirchen – Weiden – Hof/Schirmding – Grenze D/CZ | - |
| 8 | 2-024-V01 | ABS Hochstadt-Marktzeuln – Hof / Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Elektrifizierung Hochstadt-Marktzeuln – Hof/Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg, 2. Gleis Stammbach – Marktschorgast (Variante mgl.) | - |
| 9 | 2-025-V01 | ABS Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. 2. Gleis Dülken – Kaldenkirchen, Rheydt Pbf – Rheydt-Odenkirchen u. 1-gleisige Verbindungskurve Viersen aus Richtung Venlo in Richtung Krefeld | - |
| 10 | 2-026-V01 | ABS Augsburg – Donauwörth | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. 3. Gleis Augsburg – Meitingen – Donauwörth | - |
| 11 | 2-028-V01 | ABS Cottbus – Görlitz | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Elektrifizierung Cottbus – Görlitz | - |
| 12 | 2-029-V01 | ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Elektrifizierung Dresden-Klotzsche – Görlitz – Grenze D/PL (- Zgorzelec), Vmax-Erhöhung auf 160 km/h | - |
| 13 | 2-030-V01 | ABS Gotha – Leinefelde | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Elektrifizierung Gotha – Bad Langensalza – Leinefelde | - |
| 14 | 2-031-V01 | ABS Gruitzen – Wuppertal – Schwelm | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. kapazitätssteigernde Maßnahmen | - |
| 15 | 2-033-V01 | ABS Stuttgart – Backnang – Nürnberg | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. 2. Gleis Backnang – Schwäbisch Hall-Hessental (Murrbahn), Neigetechnikausrüstung Stuttgart – Backnang – Nürnberg | - |

| Lfd. Nr. | Projekt-Nr. | Maßnahmetitel | Vorläufige Beschreibung der Maßnahme | Planungsstand |
|----------|-------------|--|--|---------------|
| 16 | 2-034-V01 | ABS Kehl – Appenweier | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Ausbau für Vmax 160 km/h, neue 1-gleisige Appenweierer Kurve zur insgesamt 2-gleisigen Einbindung in die Rheintalbahn Richtung Norden Bis zu einer Bewertungsaktualisierung gilt die letzte Bewertung, nach der das Projekt fortgeführt werden darf. | VP |
| 17 | 2-035-V01 | ABS Landshut – Plattling | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. 2. Gleis Landshut – Plattling | - |
| 18 | 2-036-V01 | ABS Lübeck – Schwerin/Büchen – Lüneburg | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. 2. Gleis Lübeck – Bad Kleinen, Elektrifizierung, Vmax 160 km/h, Verbindungskurve Bad Kleinen (Relation Lübeck – Schwerin) sowie alternativ oder ggf. ergänzend Elektrifizierung Lübeck – Büchen – Lüneburg; Potenzielle Entlastungen aus dem Bau einer S4 Hamburg – Bad Oldesloe werden dabei berücksichtigt. | - |
| 19 | 2-037-V01 | ABS Ludwigshafen – Saabrücken – Grenze D/F | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Vmax-Erhöhung verschiedener Abschnitte u. ggf. teilweise 3. Gleis | - |
| 20 | 2-038-V01 | ABS Weimar – Gera – Gößnitz | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. 2. Gleis Papiermühle – Hermsdorf-Klosterlausitz, Töppeln – Gera, Elektrifizierung Weimar – Gera – Gößnitz / Lehdorf | GE |
| 21 | 2-039-V01 | ABS Regensburg – Mühldorf – Rosenheim | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Kapazitätserhöhung Obertraubling – Landshut, abschnittsweise 2. Gleis u. Elektrifizierung Landshut – Mühldorf – Rosenheim, Vmax 160 km/h | - |
| 22 | 2-040-V01 | ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn) | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. 2. Gleis Horb – Neckarhausen, Rottweil – Neufra, Rietheim – Wurlingen, Singener Kurve, Vmax-Erhöhung, Neigetechnikausrüstung | teilw. PF |
| 23 | 2-042-V01 | NBS Rheydter Kurve | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. neue 1-gleisige Verbindungsstrecke Herrath – Hochneukirch | - |
| 24 | 2-043-V01 | NBS Studerheimer Kurve | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Bau einer direkten Anbindung der BASF-Werksbahn an die Bahnstrecke Mainz – Ludwigshafen über 1-gleisige Verbindungskurve in der Relation Ludwigshafen (Rhein) – BASF – Frankenthal | - |
| 25 | 2-044-V01 | ABS Hamburg – Ahrensburg | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. 2. Gleis Verbindungskurve Hamburg-Horn – Hamburg-Wandsbek, 3. Gleis Hamburg-Wandsbek – Ahrensburg; Potenzielle Entlastungen aus dem Bau einer S4 Hamburg – Bad Oldesloe werden dabei berücksichtigt. | - |
| 26 | 2-045-V01 | NBS Dresden – Prag | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. NBS Heidenau – Grenze D/CZ (– Usti nad Labem), Vmax 200 km/h | - |
| 27 | 2-046-V01 | ABS Lehrte – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. 3. Gleis Lehrte – Groß Gleidingen u. Braunschweig-Buchhorst – Abzw. Weddel, 4. Gleis Groß Gleidingen – Braunschweig, kapazitätssteigernde Maßnahmen Abzw. Weddel – Eilsleben – Magdeburg – Roßlau | - |
| 28 | 2-047-V01 | ABS Cuxhaven – Stade | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Vervollständigung der 2-Gleisigkeit u. Elektrifizierung | - |
| 29 | 2-048-V01 | ABS Köln – Aachen | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Überholgleise im Bf Aachen-Rothe Erde, Vmax-Erhöhung Aachen – Düren Bis zu einer Bewertungsaktualisierung gilt die letzte Bewertung, nach der das Projekt fortgeführt werden darf. | teilw. VP |

| Lfd. Nr. | Projekt-Nr. | Maßnahmentitel | Vorläufige Beschreibung der Maßnahme | Planungsstand |
|----------|------------------------|--|--|---------------|
| 30 | 2-049-V01 | ABS Münster – Lünen | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Schaffung von Begegnungsabschnitten zur Steigerung der Betriebsqualität; Geschwindigkeitserhöhung; Projekt wird im Nachgang zum BVWP bewertet und kann bei ausreichend positivem NKV in den VB aufsteigen | - |
| 31 | 2-999-V99 | Weitere Streckenmaßnahmen | Sofern Engpässe, die weder mit den Laufenden Projekten, noch mit den Neuen Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB) oder den anderen Projekten des potenziellen Bedarfs beseitigt werden können, werden weitere Streckenmaßnahmen des potenziellen Bedarfs definiert. Schon jetzt absehbar werden dies u.a. ein „Sammelprojekt Engpassauflösung Zielnetz“ sowie ein Projekt „Überholgleise für 740m-Züge“ sein. | - |
| 32 | K-001-V01 | Knoten Frankfurt | Projektdefinition des aktuellen Bedarfsplanprojektes; wird in Untersuchung ggf. angepasst Bis zu einer Bewertungsaktualisierung gilt die letzte Bewertung, nach der das Projekt fortgeführt werden darf. | teilw. PF |
| 33 | K-002-V01 | Knoten Hamburg | Projektdefinition des aktuellen Bedarfsplanprojektes „Planfälle KHH 1 und KHH 2“; wird in Untersuchung ggf. angepasst Bis zu einer Bewertungsaktualisierung gilt die letzte Bewertung, nach der das Projekt fortgeführt werden darf. | teilw. PF |
| 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 Bis zu einer Bewertungsaktualisierung gilt die letzte Bewertung, nach der das Projekt fortgeführt werden darf. | teilw. GE |
| 36 | K-005-V01 | Knoten München | Projektdefinition des aktuellen Bedarfsplanprojektes; wird in Untersuchung ggf. angepasst Unbeschadet einer notwendigen Bewertungsaktualisierung vor Realisierungsbeginn gilt die letzte Bewertung, nach der die Planung des Projekts fortgeführt werden darf. | teilw. GE |
| 37 | M-001-V01 | Deutschland-Takt | Die Machbarkeit eines Deutschland-Takts wurde in einer ersten Studie grundsätzlich nachgewiesen. In einem Folgeprojekt wird mit ggf. ergänzenden Infrastrukturmaßnahmen ein Planfall M-001-V01 entwickelt, um BVWP-Zielnetz u. Deutschland-Takt auf einander abzustimmen. Dazu werden ggf. weitere fahrplanfeine bzw. mikroskopische Untersuchungen der Schieneninfrastruktur durchgeführt. Anschließend wird dieser Planfall Deutschland-Takt unter Berücksichtigung des Reisezeitnutzens gesamtwirtschaftlich bewertet. Dabei werden u.a. auch die Anbindungen der Städte Bad Hersfeld, Darmstadt, Güzburg und Minden betrachtet. | - |
| 38 | M-002-V01 | ABS Leipzig – Chemnitz | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. eine fahrplanfeine Untersuchung von Fernverkehrsverbindungen zwischen Chemnitz und Leipzig mit dem entsprechenden Infrastrukturausbau | - |
| 39 | K-999-V99 M-999-V99 | Weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen | Sammelposition zahlreicher angemeldeter kleiner und mittlerer Knoten sowie Maßnahmen, die sich nur auf mikroskopischer Ebene untersuchen lassen (soweit sie nicht unter M-001-V01 untersucht werden) Projektauswahl, -definition und -bewertung erfolgen entsprechend Bedarf | - |
| 40 | R-999-V99 | Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe | Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Ausbau von über 20 Terminals des kombinierten Verkehrs | - |

Neue Vorhaben, Weiterer Bedarf (WB)
Projekte und Finanzvolumen des WB abhängig von der Bewertung des potenziellen Bedarfs

Fußnote und Erklärungen

GE Grundlagenermittlung
VP Vorplanung
PF Planfeststellung
BB vsl. Baubeginn voraussichtlich
div diverse

1: Der Planungsstand bezieht sich bei diesem Projekt jeweils nur auf die im Bezugsfall unterstellten Abschnitte.

2: Maßnahmeninhalte wurden für die Neuen Vorhaben i. d. R. auf einer sehr frühen Planungsstufe entwickelt. Sie können sich im Laufe der Planung ändern.

Anlage 3 – Projektlisten Wasserstraße

| Pro- jekt- Nr. | Bundeswasserstraße | Projektbezeichnung | Investitionen in Mio. € | | | Umwelt- u. Natur- schutz- fachliche Beur- teilung | Netz- kate- gorie | Engpass- besei- tigung | Anste- hender Ersatz-/ Erhal- tungs- bedarf | Hinweise |
|---|---|--|-------------------------|-------------------------|------------------------------------|--|-------------------------|------------------------------|--|----------|
| | | | Gesamt ³⁾ | davon Aus/ Neubau | davon Erhal- tung/ Ersatz | | | | | |
| Laufende und fest disponierte Projekte | | | | | | | | | | |
| 1 | W 47 Mittellandkanal, Elbe- Havel-Kanal, Untere-Havel- Wasserstraße, Berliner Wasserstraßen, Havelkanal | VDE 17 (Hannover - Magdeburg - Berlin) | 250,0 | 62,5 | 187,5 | | A und C | ja | | |
| 2 | W 48 Dortmund-Ems-Kanal | Ausbau der Dortmund-Ems-Kanal Südstrecke | 150,0 | 37,5 | 112,5 | | A | ja | | |
| 3 | W 49 Mittelweser | Anpassung der Mittelweser für das 2,50 m abgeladene GMS (Basisvariante) | 10,0 | 10,0 | 0,0 | | B | teilweise | Finanzierungsbeitrag des Landes HB gemäß bestehender Verein- barung zur Mittelweser | |
| 4 | W 50 Mittellandkanal/Mittelweser | Neubau Schleuse Minden | 3,0 | 1,0 | 2,0 | | B | ja | Finanzierungsbeitrag der Länder HB, NI, NRW gemäß bestehender Vereinbarung zum Mittellandkanal | |
| 5 | W 51 Datteln-Hamm-Kanal | Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Weststrecke) | 44,0 | 11,0 | 33,0 | | A und B | ja | Finanzierungsbeitrag des Landes NRW gemäß bestehender Vereinbarung zum Datteln-Hamm-Kanal | |
| 6 | W 52 Rhein-Herne-Kanal | Ausbau des Rhein-Herne-Kanals (Östlich Gelsenkirchen) | 173,0 | 43,3 | 129,8 | | A | ja | Finanzierungsbeitrag des Landes NRW gemäß bestehender Vereinba- rung zum Rhein-Herne- Kanal | |
| 7 | W 53 Mosel | Bau der 2. Schleusenkammer Trier | 60,0 | 60,0 | 0,0 | | A | | | |
| 8 | W 54 Main | Fahrrinnenvertiefung zwischen Wipfeld und Limbach | 48,0 | 48,0 | 0,0 | | A | teilweise | | |
| 9 | W 55 Havel-Oder-Wasserstraße | Ersatzneubau des Schiffshebewerks Niederfinow | 56,0 | 0,0 | 56,0 | | C | teilweise | | |
| 10 | W 01 Nord-Ostsee-Kanal (NOK) | Ausbau der Oststrecke des NOK | 260,0 | 260,0 | 0,0 | | A | ja | | |

| Pro- jekt- Nr. | Bundeswasserstraße | Projektbezeichnung | Investitionen in Mio. € | | Dring- lichkeit | NKV | Umwelt- u. Natur- schutz- fachliche Beur- teilung | Netz- kate- gorie | Engpass- besei- tigung | Anste- hender Ersatz-/ Erhal- tungs- bedarf | Hinweise |
|--|---------------------------|--|-------------------------|------------------------------------|--------------------|-----|--|-------------------------|------------------------------|--|--|
| | | | davon Aus/ Neubau | davon Erhal- tung/ Ersatz | | | | | | | |
| Zugesagter Neubeginn | | | | | | | | | | | |
| 11 | W 44 Unter- und Außenelbe | Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe | 398,1 | 398,1 | 0,0 | | | A | ja | | nachrichtlich: Ausbau Delegationsstrecke durch HH (rd. 200 Mio. €) |
| Gesamt | | | 1.452,1 | 931,4 | 520,8 | | | | | | |
| Gesamtvolumen der Laufenden und fest disponierten Projekte (inkl. zugesagter Neubeginn) | | | | | | | | | | | |

| Lfd. Projekt-Nr. | Bundeswasserstraße | Projektbezeichnung | Investitionen in Mio. € | | Dringlichkeit | NKV | Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung | Netz-kategorie | Engpass-besei-tigung | Anste-hender Ersatz-/ Erhal-tungs-bedarf | Hinweise |
|---|--------------------|-------------------------------|---|-------------------|---------------|-------------|---|----------------|----------------------|--|---|
| | | | Gesamt ²⁾ | davon Aus/ Neubau | | | | | | | |
| Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB) | | | | | | | | | | | |
| 1 | W 08 | Stichkanal Hildesheim | Ausbau des Stichkanals Hildesheim | 125,6 | 78,0 | 47,7 | WB | 0,9 | | | Finanzierungs-beteiligung der Länder HH, NI gemäß bestehender Vereinbarung zum Mittellandkanal (Oststrecke) |
| 2 | W 09 | Stichkanal Osnabrück | Ersatzneubau von zwei Schleusen am Stichkanal Osnabrück | 105,0 | 100,1 | 4,9 | WB | 0,4 | | | Finanzierungs-beteiligung der Länder HB, NI, NRW gemäß bestehender Vereinbarung zum Mittellandkanal (Weststrecke) |
| 3 | W 32 | Saale | Bau eines Saalekanals bei Tornitz | 133,8 | 133,8 | 0,0 | WB | 0,2 | | | |
| 4 | W 38 | Spree-Oder-Wasserstraße | Vorgezogener Ersatz dreier Schleusen an der Spree-Oder-Wasserstraße | 188,4 | 172,1 | 16,3 | WB | 0,9 | | | |
| 5 | W 39 | Teltowkanal | Vorgezogener Ersatz der Schleuse Kleinmachnow am Teltowkanal | 74,4 | 68,8 | 5,5 | WB | 0,9 | | | |
| 6 | W 42 | Verbindungskanal Süd (Minden) | Ersatzneubau der oberen Schleuse Minden | 62,2 | 59,2 | 3,1 | WB | 0,3 | | | Finanzierungs-beteiligung der Länder HB, NI, NRW gemäß bestehender Vereinbarung zum Mittellandkanal (Weststrecke) |
| Gesamtvolumen WB und WB* | | | | 689,4 | 612,0 | 77,5 | | | | | |

Fußnote und Erklärungen**Planungsstände:**

| | |
|-----|----------------------------|
| VP | Vorplanung |
| DP | Detailplanung |
| PFV | Planfeststellungsverfahren |
| PFB | Planfeststellungsbeschluss |

¹ Preisstand 2014, Angaben inkl. Mehrwertsteuer (Laufende und festdisponierte Vorhaben; Preisstand entsprechend jeweiliger Veranschlagung im Bundeshaushalt; inkl. Mehrwertsteuer).

² Bei Laufenden und festdisponierten Vorhaben entspricht die Angabe der Gesamtinvestition dem noch ausstehenden Bundesanteil. Bei den Neuen Vorhaben entspricht die Angabe der Gesamtinvestition einschl. etwaiger Finanzierungsanteile Dritter.

Anlage 4 – Netzkategorisierung bei der Wasserstraße

Zur Identifizierung der wichtigsten Transportrelationen mit einer hohen Verkehrsbedeutung wurden die Bundeswasserstraßen analog der jeweiligen Transportmengen kategorisiert und in ein „Kernnetz mit den Kategorien A, B und C“ sowie in „Wasserstraßen außerhalb des Kernnetzes“ gegliedert.

Die Kategorisierung von Wasserstraßenrelationen spiegelt in einer groben Clusterung die prognostizierten Verkehrsmengen auf den Wasserstraßenrelationen wider. Grundsätzlich liegen dabei die Erkenntnisse aus der Verkehrsprognose 2030 zugrunde. Insbesondere bei der Festlegung des Kernnetzes sind darüber hinaus – soweit relevant – weitere relationsbezogene Aspekte berücksichtig.

Der rechtliche Status der Bundeswasserstraßen wird durch die Kategorisierung nicht berührt.

Für die Wasserstraßenrelationen im Binnen- und Seebereich sind unterschiedliche Kriterien angelegt worden, um den jeweils sehr unterschiedlichen infrastrukturellen Ausbau- und Unterhaltungszielen sowie den nicht vergleichbaren Fahrzeuggrößen und Transportvolumina zu entsprechen.

Darüber hinaus erhalten Wasserstraßenrelationen, welche ausschließlich aufgrund von relevanten Sondertransporten (Schwerlast- und Volumentransporte) Bedeutung haben, eine besondere Kennung.

Binnenschifffahrtsstraßen

Kernnetz $\geq 0,6$ Mio. t/a

mit den Kategorien: A: $\geq 6,0$ Mio. t/a
B: $\geq 4,0$ Mio. t/a
C: $\geq 0,6$ Mio. t/a

Wasserstraßen außerhalb des Kernnetzes
(Binnenschifffahrtsbereich)

$< 0,6$ Mio. t/a

Seewärtige Zufahrten/Seeschifffahrtsstraßen

Kernnetz $\geq 1,0$ Mio. t/a

mit den Kategorien: A: $\geq 50,0$ Mio. t/a
B: $\geq 5,0$ Mio. t/a
C: $\geq 1,0$ Mio. t/a

Wasserstraßen außerhalb des Kernnetzes
(Binnenschifffahrtsbereich)

$< 1,0$ Mio. t/a

Tabelle 25: Kriterien für die Netzkategorisierung bei den Bundeswasserstraßen



Abbildung 18: Netzkategorisierung unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose 2030

Quellenverzeichnis

Abbildung 1: Bundesverkehrswegeplanung im Überblick / Quelle: BMVI

Abbildung 2: Gesamtprozess des BVWP 2030 / Quelle: BMVI

Abbildung 3: Priorisierungsschritte im BVWP 2030 / Quelle: BMVI

Abbildung 4: BVWP-Volumen nach Verwendung / Quelle: BMVI

Abbildung 5: Engpassanalyse Straße – Bezugsfall /
Quelle: Ingenieurgruppe IVV

Abbildung 6: Engpassanalyse Straße – Zielnetz /
Quelle: Ingenieurgruppe IVV

Abbildung 7: Engpassanalyse Schiene – Bezugsfall /
Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

Abbildung 8: Engpassanalyse Schiene – Zielnetz /
Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

Abbildung 9: Engpassanalyse Wasserstraße – Bezugsfall / Quelle: BMVI

Abbildung 10: Engpassanalyse Wasserstraße – Zielnetz / Quelle: BMVI

Abbildung 11: Altersstruktur ausgewählter Anlagen an
den Bundeswasserstraßen / Quelle: BMVI

Abbildung 12: Übersicht zur Öffentlichkeitsbeteiligung / Quelle: BMVI

Abbildung 13: Prognose der Hafenumschläge deutscher Seehäfen bis 2030 /
Quelle: MWP, Uniconsult, Fraunhofer CML:
Seeverkehrsprognose im Auftrag des BMVI

Abbildung 14: Veränderung von Verkehrsaufkommen und
Einwohnerentwicklung 2030 gegenüber 2010 /
Quelle: Intraplan, BVU: Verkehrsverflechtungsprognose
2030 im Auftrag des BMVI

Abbildung 15: Struktur und Bestandteile
der raumordnerischen Beurteilung / Quelle: BBSR

Abbildung 16: Bewertung der Luftliniengeschwindigkeit Oberzentrum
– Oberzentrum im Schienenpersonenverkehr /
Quelle: BBSR

Abbildung 17: Räumliche Ausprägungen von Erreichbarkeitsdefiziten
im Schienenpersonenverkehr / Quelle: BBSR

Abbildung 18: Netzkategorisierung unter Berücksichtigung
der Verkehrsprognose 2030 / Quelle: BMVI

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|-----------------------|---|
| ABS | Ausbaustrecke |
| AIS | Automatisches Schiffsidentifikationssystem |
| BAB | Bundesautobahn |
| BBSR | Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung |
| BIP | Bruttoinlandsprodukt |
| BMVI | Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur |
| BVWP | Bundesverkehrswegeplan |
| CO₂ | Kohlenstoffdioxid |
| DB | Deutsche Bahn |
| DIN | DIN-Norm (Deutsches Institut für Normung) |
| EIU | Eisenbahninfrastrukturunternehmen |
| ERTMS | European Rail Traffic Management System – Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem |
| FD | Fest disponierte Vorhaben |
| FFH | Flora-Fauna-Habitat |
| HBS | Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen |
| ha | Hektar |
| HC | Kohlenwasserstoffe |
| IC | Intercity (Zuggattung) |
| IRP | Investitionsrahmenplan |
| IVS | Intelligente Verkehrssysteme |
| KV | Kombinierter Verkehr |
| LuFV | Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung |
| Mio. | Million |
| MIV | Motorisierter Individualverkehr |
| Mrd. | Milliarde |
| NBS | Neubaustrecke |
| NIP | Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie |
| NKA | Nutzen-Kosten-Analyse |
| NKV | Nutzen-Kosten-Verhältnis |
| NO_x | Stickoxide |
| ÖPP | Öffentlich-Private Partnerschaft |
| QSV | Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes |
| pkm | Personenkilometer (Einheit der Verkehrsleistung im Personenverkehr) |
| PRINS | Projektinformationssystem |
| RIN | Richtlinie für integrierte Netzgestaltung |
| RIS | River Information Services – Binnenschifffahrtsweginformationssysteme |

| | |
|-------------|---|
| SGV | Schiengüterverkehr |
| SHHV | Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr |
| SPV | Schienenpersonenverkehr |
| SPFV | Schienenpersonenfernverkehr |
| SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| SUP | Strategische Umweltprüfung |
| TEN | Transeuropäische Netze |
| tkm | Tonnenkilometer (Einheit der Verkehrsleistung im Güterverkehr) |
| UFR | Unzerschnittene Funktionsräume |
| UVP | Umweltverträglichkeitsprüfung |
| UVPG | Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung |
| VB | Vordringlicher Bedarf |
| VB-E | Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung |
| WB | Weiterer Bedarf |
| WB* | Weiterer Bedarf mit Planungsrecht |
| ZEB | Zustandserfassung und -bewertung der Fahrbahnoberflächen von Straßen |

Lesehinweis:

Im Dokument sind personenbezogene Bezeichnungen nur in ihrer maskulinen Form aufgeführt, beziehen sich jedoch auf beide Geschlechter in gleicher Weise.

