



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

**Investitionsrahmenplan
bis 2010 für die
Verkehrsinfrastruktur des Bundes
(IRP)**

April 2007

Impressum

Herausgeber	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, Berlin
Internet	http://www.bmvbs.de
Redaktion	Referat A 20
Druck	Druckerei des BMVBS, Bonn
Stand	April 2007

Die Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

Sie darf nicht zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Broschüre dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Bundesregierung zu Gunsten einzelner Gruppen verstanden werden könnte.

Vorwort

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für wirtschaftlichen Erfolg. Einer der wesentlichen Standortvorteile Deutschlands im globalen Wettbewerb ist unsere ausgezeichnete Infrastruktur, von der die Unternehmen, deren Mitarbeiter und letztlich alle Menschen in unserem Land profitieren. Diesen Standortvorteil gilt es zu erhalten und auszubauen.

Diese Aufgabe ist eine große Herausforderung, denn der Verkehr wird weiter deutlich anwachsen: Bis 2020 wird in Europa die Zahl der Lkw um 1,5 Millionen und die Zahl der Pkw um 70 Millionen zunehmen. Viele davon werden – auch im Transitverkehr – deutsche Bundesfernstraßen benutzen. Das macht deutlich: Ein maßvoller Ausbau der Straßeninfrastruktur ist auch weiterhin unverzichtbar, wobei es vor allem gilt, vorhandene Engpässe zu beseitigen.



Die Straße wird auch künftig die Hauptlast des Verkehrs tragen. Sie wird die prognostizierte Steigerung des Güterverkehrs von 2000 bis 2020 um 45 Prozent aber nicht allein bewältigen können. Deshalb und im Interesse des Klimaschutzes müssen wir verstärkt in die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße investieren. Diese bereits vor einigen Jahren eingeleitete Investitionsstrategie trägt erste Früchte: Die Transportleistung auf der Schiene hat 2006 erstmals die 100 Milliarden-Tonnenkilometermarke überschritten und damit im Vergleich zum Vorjahr um 10,8 Prozent zugenommen. Damit hat sich erstmals seit den 50er Jahren der „Modal Split“ zugunsten der Schiene geändert.

Alle Verkehrsträger müssen gleichzeitig und gleichberechtigt in die Investitionsentscheidungen einbezogen werden. Als Konsequenz hieraus haben wir die vom Gesetzgeber geforderten Fünfjahrespläne für den Ausbau der Bundesfernstraßen und den Ausbau der Schienenwege des Bundes mit den Planungen für den Ausbau der Bundeswasserstraßen in einem gemeinsamen „Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ zusammengefasst.

Bei allem Bemühen um den bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dürfen wir die vorhandene Substanz nicht vernachlässigen. Wir haben deshalb im Investitionsrahmenplan dem Erhalt der Verkehrswege einen sehr hohen Stellenwert eingeräumt und investieren hier in den kommenden Jahren deutlich mehr als in den Aus- und Neubau.

So machen wir die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland zukunftsfest. Das ist der richtige Weg, um Mobilität langfristig verantwortungsvoll zu sichern und gleichzeitig wichtige Impulse für Wachstum und Beschäftigung zu setzen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'W. Tiefensee', written in a cursive style.

Wolfgang Tiefensee
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

**Investitionsrahmenplan
bis 2010 für die
Verkehrsinfrastruktur des Bundes
(IRP)**

1	Einleitung	3
2	Verkehrspolitische Grundlagen	3
3	Rahmendaten der Investitionsplanung der Verkehrsinfrastruktur 2006 bis 2010	5
4	Stärkung der Wachstumszentren - Investitionsschwerpunkte des Investitionsrahmenplans	7
4.1	Erhalt und Modernisierung der Bestandsnetze	8
4.2	Weiterführung und Fertigstellung laufender Vorhaben, insbesondere der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit	8
4.3	Beseitigung von Engpässen hoch belasteter Verkehrsknoten und Strecken	8
4.4	Vorhaben zur Bewältigung der Verkehre im Zusammenhang mit der Erweiterung der Europäischen Union	9
4.5	Ausbau leistungsfähiger Hinterlandanbindungen deutscher Seehäfen sowie ihrer seewärtigen Zufahrten	10
4.6	Förderung der Anwendung moderner Technologien	12
4.7	Weitere Investitionsprojekte von nationaler Bedeutung	15
5	Investitionen für den Ersatz und die Erhaltung des bestehenden Verkehrsnetzes	17
5.1	Erhaltung der Schienenwege	17
5.2	Erhaltung der Bundesfernstraßen	18
5.3	Erhaltung der Bundeswasserstraßen	19

...

6	Investitionen für den Aus- und Neubau der Bundesverkehrswege	19
6.1	Investitionen für den Aus- und Neubau von Schienenwegen	19
6.2	Investitionen für den Aus- und Neubau in Bundesfernstraßen	20
6.3	Investitionen für den Aus- und Neubau in Bundeswasserstraßen	22
7	Grundlagen der Finanzierung	22
7.1	Bundesmitten und Mauteinnahmen	22
7.2	Public-Private-Partnership-Modelle (PPP)	24
7.3	Finanzhilfen der Europäischen Union	25

Anlage 1: Investitionsrahmenplan (Fünfjahresplan) für den Ausbau der Schienenwege des Bundes
- Projektliste -

Anlage 2: Investitionsrahmenplan (Fünfjahresplan) für den Ausbau der Bundesfernstraßen
- Projektliste und weitere Erläuterungen -

Anlage 3: Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Bundeswasserstraßen
- Projektliste -

1 Einleitung

Mit einer integrierten und nachhaltigen Verkehrspolitik will die Bundesregierung gute Voraussetzungen für die erforderliche Mobilität von Menschen und Gütern, für Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze schaffen. Die Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems muss gesteigert werden. Dazu gehören vor allem Erhalt, Modernisierung und Ausbau sowie die effiziente Nutzung und Vernetzung der Verkehrsinfrastruktur.

Wir wollen den integrierten Ansatz unserer Verkehrspolitik auch bei der Investitionsplanung verfolgen. Deswegen legen wir die Fünfjahresplanung, die auf Grundlage der einzelnen Ausbaugesetze für Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen bisher einzeln erstellt wurde, als einen Verkehrsträger übergreifenden **„Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“** (IRP) vor.

Der IRP legt die mittelfristige Investitionsstrategie zur Umsetzung der Verkehrspolitik fest und schafft die notwendigen Rahmenbedingungen für Planungs- und Investitionssicherheit.

2 Verkehrspolitische Grundlagen

Erhalt und Ausbau der Infrastruktur sind von zentraler Bedeutung für einen starken und dynamischen Wirtschaftsstandort Deutschland sowie Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung. Die dynamische Entwicklung der Mobilität – insbesondere im Güterverkehr – steht in unmittelbarem Zusammenhang mit den Veränderungen der weltweiten wirtschaftlichen Entwicklung. Zu diesen Entwicklungstrends gehören:

- die Globalisierung der Produktion und des Wirtschaftsverkehrs: Zunehmende Arbeitsteilung und Spezialisierung, Verringerung der Fertigungstiefe, wachsende Transportentfernungen;
- Veränderungen im Bereich der Absatz- und Beschaffungsmärkte: Verkürzung von Produktzyklen, Reduzierung der Lagerbestände auf allen Produktionsstufen bei gleichzeitig steigenden Anforderungen an die Lieferbereitschaft (die Folge sind kleinere, dafür häufigere Anlieferungen zum und Verteilerverkehre vom Lager = Just-in-time mit hohen Anforderungen an logistische Dienstleistungen wie z.B. Steuerung einer an Produktionsabläufen ausgerichteten Lagerhaltung und an qualitativ hochwertige, insbesondere zeitlich zuverlässige Transporte);
- die Beschleunigung der wirtschaftlichen Aktivität in der „On Demand“-Welt: Individualisierung und Zunahme von Service-Leistungen, Sofortreaktion auf Kundenwünsche im Zusammenhang mit neuen Informations- und Kommunikationstechnologien wie insbesondere dem Internet.

Erst Mobilität ermöglicht eine Vertiefung der Arbeitsteilung, macht neue Märkte erreichbar, fördert internationalen Handel, beschleunigt Strukturwandel und steigert die Wettbewerbsfähigkeit der produzierenden Wirtschaft. Für die Wirtschaft kommt es entscheidend darauf an, dass sie mit ihren Beschaffungs- und Absatzmärkten über effiziente, durch Logistik optimierte Transportmöglichkeiten verbunden ist. Damit sind Transport und Logistik Faktoren, die wesentlich zur Produktivität und damit zur Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen beitragen.

Über den Bereich des Güterverkehrs hinaus spielt für den Wirtschaftsstandort zunehmend auch der Personenverkehr eine erhebliche Rolle. Im Wirtschaftsverkehr entfallen inzwischen nur 33 % der Wege auf den Transport von Gütern, jedoch bereits 46 % auf Montage, Reparatur und Beratung. Diese Verschiebungen drücken sich auch beim Blick auf die gefahrenen Fahrzeugkilometer aus, von denen im Wirtschaftsverkehr 63 % auf den Pkw entfallen. Mit stetig zunehmender Bedeutung des Dienstleistungssektors wird folglich die Mobilität auch im Personenverkehr zu einem zentralen Bestandteil einer auf Stärkung der Wirtschaft angelegten Verkehrspolitik. Neben dem Wirtschaftsverkehr ist langfristig auch der Individualverkehr Änderungen unterworfen. Wichtige Grunderkenntnis der neuesten Langfristprognose ist, dass trotz Abnahme der Bevölkerung der Bestand an Pkw nicht abnimmt, sondern über die nächsten Jahrzehnte sogar leicht ansteigt. Auch führt das Älterwerden der Gesellschaft nicht etwa zu einer Zunahme des ÖPNV, sondern im Gegenteil, zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs im älteren Teil der Bevölkerung.

Bei Zusammenführung der Erkenntnisse aus den Analysen zum demografischen Wandel einerseits und zu den Trends im Wirtschaftsverkehr andererseits wird deutlich, dass die Nachfrage nach Ausbau und Erhalt der Infrastruktur für den Personenverkehr unverändert hoch bleiben wird. Bei der Priorisierung der Infrastrukturinvestitionen ist es deswegen erforderlich, auch die Engpassbeseitigung im Personenverkehrsnetz als wichtiges Kriterium zu berücksichtigen.

Die Koalition hat mit ihrer Entscheidung, die Verkehrsinvestitionen zu verstärken, eine wichtige Grundlage für die künftige Infrastrukturpolitik geschaffen. Die Bundesregierung kann darauf aufbauend die Verkehrsinvestitionen erhöhen und auf hohem Niveau verstetigen. Damit ist es besser möglich, die Verkehrsinfrastruktur auf das prognostizierte Verkehrswachstum auszurichten. Gleichwohl bleiben die finanziellen Mittel begrenzt. Umso wichtiger ist die Priorisierung der Vorhaben entsprechend des Ziels, gute Voraussetzungen für die Mobilität von Mensch und Gütern, für Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze zu schaffen. Für eine Priorisierung mit die-

ser Zielbestimmung ist erstens die Konkretisierung der finanziellen Rahmendaten der Investitionsplanung (s. Kapitel 3) und zweitens die Ableitung der Investitionsschwerpunkte aus den Erkenntnissen der Raumordnung, der Verkehrsprognosen und der Wirtschaftlichkeitsberechnungen (s. Kapitel 4) notwendig.

3 Rahmendaten der Investitionsplanung der Verkehrsinfrastruktur 2006 bis 2010

Die Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplanes 2003 (BVWP 2003) geht im Zeitraum 1997 bis 2015 von massiven Steigerungen der Verkehrsleistungen im Güterverkehr um 64 % und im Personenverkehr um 20 % aus.

Im Zeitraum von 1991 bis 2005 hat der Bund rund 165 Mrd. € in die Eisenbahnen des Bundes, die Bundesfern- und Bundeswasserstraßen sowie im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) in Projekte des Öffentlichen Nahverkehrs investiert. Auch in Zukunft werden die Verkehrsinvestitionen den Schwerpunkt der Investitionstätigkeit des Bundes bilden. Gegenüber dem Planansatz wird das Investitionsvolumen in dieser Legislaturperiode um 4,3 Mrd. € erhöht. Diese zusätzlichen Investitionsmittel verstärken die finanzielle Basis des Finanzrahmens von 2006 bis 2010 und kommen im Rahmen der integrierten Verkehrspolitik allen drei Verkehrsträgern Schiene, Straße und Wasserstraße zugute. Zusammen mit den Investitionsmitteln nach dem GVFG, für den Transrapid, für das Satellitennavigationssystem Galileo und für Wetterdienst sowie Luftfahrt (Flugsicherung) stehen im Zeitraum von 2006 bis 2010 für Verkehrsinvestitionen jährlich rund 11 Mrd. € zur Verfügung. Damit setzt die Bundesregierung Prioritäten und trägt der Bedeutung Rechnung, die die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen für den Wirtschaftsstandort Deutschland haben.

Planungsrahmen

Der IRP ist kein Finanzierungsplan, sondern steckt den Planungsrahmen für die Verkehrsinvestitionen für die Schienenwege des Bundes, für die Bundesfernstraßen und für die Bundeswasserstraßen ab, die im Zeitraum von 2006 bis 2010 realisiert bzw. in Angriff genommen werden sollen.

Er umfasst

- die Investitionsmittel für den Ersatz und für die Erhaltung der Bestandsnetze im Zeitraum 2006 bis 2010 und
- den Investitionsbedarf für die Fortführung der in Bau befindlichen und neu zu beginnenden Projekte des Vordringlichen Bedarfs der Bedarfspläne (für Schiene und Bundesfernstraßen)

und des BVWP 2003 (für Bundeswasserstraßen) ab dem Jahre 2006. Die Projektlisten berücksichtigen eine Planungsreserve. Sie dient der notwendigen Disponibilität angesichts der Dynamik bei der Planung und Realisierung der großen Anzahl der Projekte.

Tabelle Planungsrahmen

	Schienenwege Eisenbahnen des Bundes	Bundes- fernstraßen	Bundes- wasser- straßen	Summe	weitere Bereiche ¹⁾	Insgesamt
	[Mrd. €]	[Mrd. €]	[Mrd. €]	[Mrd. €]	[Mrd. €]	[Mrd. €]
Finanzplanung des Bundeshaushalts 2006 – 2010	16,6²⁾	19,9³⁾	2,8⁴⁾	39,3	9,3	48,6
Erhaltung der Bestandsnetze 2006 – 2010	12,5	10,0⁵⁾	2,6⁶⁾	25,1	0	25,1
Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplan- projekte ab 2006	28,0	22,9	6,1⁷⁾	57,0	0	57,0

- 1) dazu gehören: GVFG, Transrapid, Galileo, Wetterdienst, Flugsicherung,
- 2) ohne Investitionsmittel, die nicht unmittelbar dem Erhalt, Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur dienen (rd. 750 Mio. € insgesamt, darunter Kombiniertes Verkehr, Lärmschutz, Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz und für zivile Verteidigung),
- 3) ohne Investitionsmittel, die nicht unmittelbar dem Erhalt, Aus- und Neubau der Straßeninfrastruktur dienen (rd. 2,8 Mrd. € für Meistereien, Kfz., Geräte, Hochbaumaßnahmen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen und Um- und Ausbaumaßnahmen außerhalb des Bedarfsplanes),
- 4) ohne Investitionsmittel, die nicht unmittelbar dem Erhalt, Aus- und Neubau der Bundeswasserstraßen dienen (rd. 1,1 Mrd. € insgesamt, darunter Fahrzeuge und Geräte, Betriebs- und Dienstgebäude, maritime Notfallvorsorge, IT-Technik, Lotswesen, Betriebswege, Kombiniertes Verkehr).
- 5) Im Bereich Straße ist eine Trennung nach Erhaltung einerseits und Aus-, Um- und Neubau andererseits nicht in vollem Umfang darstellbar, da in Aus- und Umbaumaßnahmen auch Erhaltung enthalten sein kann, zum Beispiel 6-streifiger BAB-Ausbau.
- 6) Einschließlich des Finanzbedarfs für die Ersatzinvestitionsanteile der im IRP abzuschließenden bzw. zu beginnenden BVWP-Projekte (siehe Fußnote 7).
- 7) Die BVWP-Wasserstraßenprojekte sind überwiegend kombinierte Maßnahmen. Der genannte Finanzbedarf für diese Projekte umfasst sowohl die anteiligen Ausbau- als auch Ersatzinvestitionskosten. Die Anteile sind nicht getrennt darstellbar. Insofern sind die anteiligen Ersatzinvestitionskosten sowohl in Zeile „Erhaltung der Bestandsnetze 2006 – 2010“ als auch in Zeile „Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte ab 2006“ enthalten.

4 Stärkung der Wachstumszentren – Investitionsschwerpunkte des Investitionsrahmenplans

Mit der Priorisierung der Bundesverkehrsinvestitionen auf Vorhaben von möglichst hoher verkehrlicher und wirtschaftlicher Effizienz wollen wir dazu beitragen, die Verkehrsinfrastruktur noch stärker auf ihre Funktion zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland auszurichten. Wirtschaftliche Dynamik und Wachstum entstehen zuerst durch die Potenziale von Wachstums-kernen. In diesen Kernen finden sich die günstigsten Bedingungen für technologische und industrielle Entwicklungen und die damit verbundenen Anknüpfungspunkte für Investoren. Damit auch das Umland von dieser Dynamik profitiert, bedarf es regionaler Wachstumsbündnisse, die unter anderem eine gute verkehrliche Verzahnung gewährleisten. Vor diesem Hintergrund stehen daher die Konzentration auf die Wachstumskerne, ihre Verbindung miteinander sowie die Anbindung ihrer Einzugsgebiete des städtischen und ländlichen Raumes im Mittelpunkt der Priorisierung der Verkehrsinvestitionen. Und es geht darum, die Vernetzung der Konsum- und Produktionszentren mit den nationalen und internationalen Export- und Logistikdrehscheiben infrastrukturell optimal zu gestalten. Dabei gilt: Begonnene Vorhaben müssen zügig abgeschlossen werden, damit sie möglichst schnell einen wirtschaftlichen Verkehrswert bilden. Bestehende Infrastruktur muss erhalten werden, damit bestehende Werte nicht verfallen und zu Mobilitäts- und Wachstumsbremsen werden. Und beim Neu- und Ausbau bedarf es einer Konzentration auf die Vorhaben, die die Wirtschaftskraft stärken und die Mobilität verbessern.

Daraus leiten sich die folgenden Investitionsschwerpunkte ab:

- Stärkung von Erhalt und Modernisierung der Bestandsnetze von Schiene, Straße und Wasserstraße,
- Weiterführung und zügige Fertigstellung laufender Vorhaben, insbesondere der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit,
- Beseitigung von Engpässen hoch belasteter Verkehrsknoten und Strecken,
- Realisierung der Vorhaben zur Bewältigung der Verkehre im Zusammenhang mit der Erweiterung der Europäischen Union,
- Ausbau leistungsgerechter Anbindungen deutscher Seehäfen und ihrer seewärtigen Zufahrten sowie verkehrliche Anbindung und Vernetzung der zentralen Flughäfen,
- Förderung moderner Technologien, mit denen die verkehrliche und wirtschaftliche Effizienz des Gesamtverkehrssystems gesteigert werden kann.

4.1 Stärkung von Erhalt und Modernisierung der Bestandsnetze

Der BVWP 2003 sieht eine signifikante Steigerung des Anteils der Erhaltungsinvestitionen am Gesamtinvestitionsvolumen auf rund 55 % vor. Angesichts des bestehenden Nachholbedarfs bei Ersatz und Erhaltung der Bestandsnetze wird mit dem Investitionsrahmenplan eine weitere Konzentration der Investitionen auf diesen Bereich geplant. Mit 25,1 Mrd. € werden nahezu zwei Drittel der Investitionsmittel von 2006 bis 2010 für die Erhaltung der Schienenwege des Bundes, der Bundesfernstraßen und der Bundeswasserstraßen vorgesehen.

4.2 Weiterführung und zügige Fertigstellung laufender Vorhaben, insbesondere der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Im Rahmen des Aus- und Neubaus der Verkehrsinfrastruktur hat die zügige Weiterführung und Fertigstellung in Bau befindlicher Vorhaben Vorrang. Entsprechend werden die erhöhten Investitionsmittel in erster Linie zur Verstärkung und Beschleunigung laufender Investitionsprojekte eingesetzt. Dies gilt in besonderem Maße für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE). In der Laufzeit des Investitionsrahmenplanes werden alle VDE der Straße im Wesentlichen abgeschlossen. Die noch in Bau befindlichen VDE der Schiene werden weiter geführt. Beim VDE Nr. 8, der Schienenverbindung Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig – Berlin, wird die Fertigstellung der Neubauabschnitte in den Teilprojekten Nr. 8.1, Nürnberg – Erfurt, und Nr. 8.2, Erfurt – Halle/Leipzig, bis zum Jahr 2016 verfolgt.

4.3 Beseitigung von Engpässen hoch belasteter Verkehrsknoten und Strecken

Im Anti-Stau-Programm werden die problematischsten Engpässe im Schienen-, Bundesfernstraßen- und Bundeswasserstraßennetz aufgezeigt. Deswegen werden diese Engpässe im IRP vorrangig beseitigt. Die Projekte sind ausnahmslos im Vordringlichen Bedarf eingestuft.

Im Straßenbau werden die Betreibermodelle (A- und F-Modell, vgl. Punkt 7.2) genutzt, um den dringenden Ausbau von Bundesfernstraßen unter Nutzung privaten Kapitals zeitlich vorziehen zu können.

Beispielhaft für die Beseitigung von Engpässen seien genannt:

Schiene

- Ausbau der Knoten, z.B. Frankfurt/M., Köln, Berlin, Halle/Leipzig, Magdeburg und Erfurt,
- ABS Düsseldorf – Duisburg (im Rahmen Rhein-Ruhr-Express Köln/Bonn – Dortmund).

Straße

- A 1, Erweiterung von rd. 180 km zwischen Köln und Hamburg,
- A 3, Erweiterung von Abschnitten des Kölner Ringes und zwischen Aschaffenburg und Wertheim,
- A 5, Erweiterung von Offenburg bis Baden-Baden,
- A 6, Erweiterung Viernheim – Nürnberg,
- A 7, Neubau Füssen – Nesselwang,
- A 8, Erweiterung Wurmberg – München auf insgesamt rd. 150 km,
- A 10, Erweiterung nördlicher Berliner Ring,
- A 40, Erweiterung Gelsenkirchen – Bochum/Stahlhausen,
- A 57, Erweiterung Neuss – Meerbusch,
- A 60, Erweiterung Hechtsheim-W – Mainz/Laubenheim,
- A 72, Neubau AK Chemnitz – Borna.

Wasserstraße

- Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals,
- Bau der zweiten Schleusen Fankel und Zeltingen (Mosel),
- Ersatzneubau der Schleusen Minden und Dörverden.

4.4 Vorhaben zur Bewältigung der Verkehre im Zusammenhang mit der Erweiterung der Europäischen Union

Mit der Erweiterung der Europäischen Union hat sich die Rolle von Deutschland als Drehscheibe des wachsenden internationalen Verkehrs verstärkt. Deutschland war und ist hierauf durch den vorrangigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Ostdeutschland und durch eine gute bilaterale Zusammenarbeit mit der Republik Polen und der Tschechischen Republik vorbereitet. So wurde mit der Tschechischen Republik bereits im Juli 1995 eine Vereinbarung zum Ausbau der Schienenverbindung Berlin – Dresden – Prag geschlossen. Mit der Republik Polen wurde im April 2003 eine Vereinbarung zum Ausbau der Schienenstrecken Berlin – Warschau, Dresden – Breslau (Wroclaw) und Hoyerswerda – Horka – Kohlfurt (Wegliniec) unterzeichnet.

Ebenso sind für die Bewältigung der Ost-West-Verkehre die grenzüberschreitenden Schienen- und Straßenprojekte in die Niederlande, nach Belgien und Frankreich von hoher Dringlichkeit.

Folgende wichtige Schienenverbindungen für den grenzüberschreitenden Verkehr sind im Investitionsrahmenplan enthalten:

- der weitere Ausbau der Strecke Berlin – Frankfurt (Oder),

- der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL,
- der Ausbau der POS mit den Abschnitten Straßburg – Kehl – Appenweier (Südast) und Saarbrücken - Ludwigshafen (Nordast),
- der Ausbau der Strecke Köln – Aachen – Grenze D/B im Rahmen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs Köln – Brüssel,
- der Aus- bzw. Neubau der Strecke Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel,
- der Ausbau der Strecke Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen,
- der Ausbau der Strecke Freilassing – Salzburg.

Für das Straßennetz sind im Investitionsrahmenplan u.a. folgende Aus- und Neubauprojekte enthalten:

- Bayern, A 6, Amberg – Lohma (– Bundesgrenze D/CZ),
- Sachsen, A 17, Dresden – Bundesgrenze D/CZ (Neubau), inzwischen fertig gestellt (18.12.2006),
- Sachsen, B 178, A 4 – Löbau – Bundesgrenze D/PL,
- Niedersachsen, B 402, Bundesgrenze D/NL – A 31 (Lückenschluss),
- Nordrhein-Westfalen, A 52, Netzschluss bei Roermond,
- Nordrhein-Westfalen, Netzschluss bei Venlo.

Ein Teil der im Zuge von Bundesstraßen im Grenzbereich ausgebauten Ortsumgehungen ist bereits fertig gestellt, weitere zahlreiche Bundesstraßen befinden sich in unterschiedlichen Planungsstadien.

4.5 Ausbau leistungsgerechter Hinterlandanbindungen deutscher Seehäfen sowie ihrer seewärtigen Zufahrten sowie verkehrliche Anbindung und Vernetzung der zentralen Flughäfen

Vor dem Hintergrund der außenhandelsorientierten deutschen Volkswirtschaft und der großen regionalen und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung deutscher Seehäfen gilt es, den maritimen Standort Deutschland und seine Export-/Importdrehscheiben zu sichern und zu stärken. Seehäfen sind Schnittstellen des Land- und Seeverkehrs, sie sind zugleich logistische Dienstleistungszentren und Umschlagplätze für die Industriestandorte. Der gezielte Ausbau der land- und see-seitigen Zufahrten der Seehäfen sowie deren Verbindungen mit den Wirtschaftszentren und den Logistikdrehscheiben in Deutschland gehören deshalb zu den zentralen Feldern der deutschen Seehafenpolitik.

Als wichtige Küstenländer übergreifende Verkehrsinfrastrukturprojekte zur Verbesserung der Hinterlandanbindungen enthält der Investitionsrahmenplan im Bereich Schiene unter anderem die Projekte:

	<u>Investitionsbedarf Bund ab 2006</u>
– Elektrifizierung und Ausbau der Strecke Hamburg – Lübeck – Travemünde	rd. 400 Mio. €
– dreigleisiger Ausbau der Strecke Stelle – Lüneburg	rd. 230 Mio. €
– zweigleisiger Ausbau der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven (Jade-Weser-Port)	rd. 190 Mio. €
– den Aus- und Neubau der Verbindung Hamburg/Bremen – Hannover (Y-Trasse)	rd. 1280 Mio. €
– Der Ausbau des Knotens Bremen und der Strecken Berlin – Rostock und Berlin – Stralsund erfolgt im Rahmen der Investitionsmittel zur Erhaltung des bestehenden Schienennetzes.	

Mit diesen Projekten werden Investitionen mit einem Volumen von mehr als 2,1 Mrd. € auf den Weg gebracht.

Für die Seehafenanbindungen bei den Bundesfernstraßen sind folgende Vorhaben mit einem Investitionsvolumen von rd. 2,3 Mrd. € im Investitionsrahmenplan vorgesehen:

	<u>Investitionsbedarf Bund ab 2006</u>
– Bremen, Neubau A 281	rd. 280 Mio. €
– Hamburg, Erweiterung A 7	rd. 160 Mio. €
– A 14, Magdeburg – Schwerin	rd. 770 Mio. € ^{*)} ,
– Mecklenburg-Vorpommern, Neubau B 96 n, Strelasundquerung – Rügen	rd. 120 Mio. €
– Niedersachsen, Erweiterung A 1, Hamburg – Bremen und Neubau A 26, Hamburg – Stade	rd. 440 Mio. €
– Schleswig-Holstein, Neubau A 1, Heiligenhafen – Oldenburg, Neubau A 20 (Abschnitt Weede – Lübeck und A 23 – L 118) und Teilabschnitte A 21	rd. 440 Mio. €
– Bundesstraßenabschnitte	rd. 50 Mio. €

^{*)} Davon 420 Mio. € aus Haushaltsmitteln; Voraussetzung für die Einstellung der Gesamtmaßnahme "Neubau BAB A 14 Magdeburg (A 2) - Schwerin (A 24)" ist eine Mitfinanzierung (angestrebt aus EFRE) in Höhe von insgesamt rd. 350 Mio. €

Deutsche Seehäfen nehmen im Containerumschlag einen Spitzenplatz ein. Die Bundesregierung arbeitet zusammen mit den Ländern daran, die seewärtigen Zufahrten zu den Häfen umweltverträglich an die Entwicklung größerer Schiffseinheiten anzupassen. Im IRP sind hierzu bei den Maßnahmen an Bundeswasserstraßen Anpassungen der Fahrrinnen für neue Schiffsgrößen im weltweiten Containerverkehr an der Außenweser (28 Mio. €) und an der Unter- und Außenelbe (248 Mio. €) enthalten.

Die verkehrliche Anbindung und Vernetzung der zentralen Flughäfen ist ein wichtiges Element integrierter Verkehrspolitik, das infolge steigender Passagierzahlen im Luftverkehr und der Zusammenarbeit der großen Flughäfen an Bedeutung gewinnt. Kurzflüge zwischen den Flughäfen lassen sich durch schnelle Eisenbahnverbindungen ersetzen. Der Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schienenverbindung Köln – Rhein/Main bestätigt das. Diese verkehrspolitische Entwicklung wird im IRP-Zeitraum insbesondere mit dem VDE Nr. 8, Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Nürnberg, fortgesetzt. Die Anbindung des Münchner Flughafens mit dem Transrapid an das Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetz ist ebenfalls Bestandteil des IRP.

Erste Maßnahmen der neu zu beginnenden Projekte Rhein/Main – Rhein/Neckar und Rhein-Ruhr-Express fallen ebenfalls in den Zeitraum bis 2010, die Schwerpunkte der Bautätigkeit liegen danach.

4.6 Förderung der Anwendung moderner Technologien

Die wirtschaftliche Effizienz des Gesamtverkehrssystems und ein hohes Qualitätsniveau bei der Mobilität werden sich nur sichern lassen, wenn wir auch alle technischen Innovationskräfte mobilisieren.

Hierzu fördert der Bund insbesondere folgende Technologien:

Kombinierter Verkehr

Der Kombinierte Verkehr ist ein wichtiger Ansatz, um mehr Güter statt auf der Straße auf der Schiene und auf Bundeswasserstraßen zu transportieren bzw. für geschlossene Transportketten zu sorgen.

Die Bundesregierung fördert ihn sowohl durch ordnungs- und steuerpolitische Erleichterungen als auch durch Baukostenzuschüsse für den Aus- und Neubau leistungsfähiger Umschlagterminals (Schiene / Straße und Wasserstraße / Straße bzw. Wasserstraße / Schiene / Straße). Die Finanzierung der KV-Umschlaganlagen erfolgt auf Antrag der Deutschen Bahn AG im Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und auf Antrag von privaten Investoren (zum Beispiel

Entwicklungsgesellschaften von Güterverkehrszentren, Häfen und Nichtbundeseigene Eisenbahnen) nach der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs. Für die Förderung von KV-Umschlaganlagen sind von 2006 bis 2010 rd. 275 Mio. € vorgesehen.

Gleisanschlussförderung

Auch beim Wagenladungsverkehr der Eisenbahn fördert der Bund finanziell die Infrastruktur für den Zugang zum Eisenbahnnetz. Hierzu hat die Bundesregierung zum 1. September 2004 mit Inkraftsetzen der Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen das Gleisanschlussförderprogramm gestartet. Es soll einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des verkehrspolitischen Ziels leisten, den Schienengüterverkehr bis zum Jahr 2015 zu verdoppeln. Hierzu tragen bei

- die Förderquote in Höhe von 50 %, die hinsichtlich der übrigen 50 % der zuwendungsfähigen Kosten ein erhebliches eigenes wirtschaftliches Engagement des Zuwendungsempfängers erfordert und bloße Mitnahmeeffekte verhindern soll,
- die Mengenverpflichtung (zusätzliche Verkehre) des Zuwendungsempfängers und schließlich
- die Abhängigkeit der Zuwendung zu dem zu erwartenden Verlagerungseffekt im Sinne einer Ökonomisierung des Förderprogramms.

Verkehrslenkung und –leitung

Die Verkehrslenkung und –leitung im Schienenverkehr gehört zu den unternehmerischen Aufgaben der Eisenbahnen. In diesem Rahmen soll das zukunftsorientierte Bahnleitsystem der DB AG unter Nutzung moderner Telematiktechnologien der Weiterentwicklung des Betriebsführungssystems der Bahn dienen. Auf der Basis einer abgeschlossenen Machbarkeitsstudie arbeitet die DB AG derzeit an einer integrierten Informationskette und an der Systemkonfiguration. Zu den betrieblichen Maßnahmen gehören

- die Zusammenführung von Rechnergesteuerter Zugüberwachung und Zuglaufverfolgung (RZÜ) und elektronischer Stellwerkstechnik (ESTW) im Rahmen der Betriebszentralen (BZ),
- der Elektronische Buchfahrplan, der dem Triebfahrzeugführer die Strecken- und Fahrinformationen über einen Bildschirm liefert, und
- die Zugfahrsteuerung zur Optimierung von Fahrzeit und Energieverbrauch.

Zur Überwindung unterschiedlicher Zugsteuerungs- und Zugsicherungssysteme in den EU-Mitgliedstaaten haben die Industrie und die Bahnen ein einheitliches Europäisches Schienenverkehrs-Managementsystem ERTMS mit den beiden Komponenten Zugsteuerung/Zugsicherung, Signalgebung ETCS und Funkkommunikation GSM-R entwickelt. GSM-R ist bereits im Betrieb

der Eisenbahnen eingeführt. In Deutschland ist im konventionellen Eisenbahnsystem mit der weiterentwickelten induktiven Zugsicherung ein dem System ETCS gleichwertiges System vorhanden. Deshalb ist für die Migration von ETCS im konventionellen Bereich wichtig, dass die Forderung nach Interoperabilität im transeuropäischen Verkehr gewährleistet werden kann, ohne das vorhandene System generell umrüsten zu müssen. Hierzu verfolgt die deutsche Migrationsstrategie ein Korridorkonzept. Für das Hochgeschwindigkeitssystem sieht die deutsche Migrationsstrategie mittel- bis langfristig den vollständigen Ersatz der Linienförmigen Zugbeeinflussung (LZB) vor.

Soweit die Eisenbahninfrastruktur einbezogen ist, werden die Maßnahmen nach Maßgabe des Bundesschienenwegeausbaugesetzes mit Bundesmitteln gefördert.

Im Autobahnnetz werden als Folge der Verkehrszunahme hochbelastete und unfallreiche Streckenabschnitte in vermehrtem Maße mit „intelligenten“ technischen Leitsystemen ausgestattet. Diese Verkehrsbeeinflussungsanlagen haben sich als wichtige Hilfe zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs erwiesen und können im Vorgriff auf Ausbaumaßnahmen nachweislich für Entlastung sorgen. Noch in diesem Jahr ist die Herausgabe eines neuen Programms zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen für den Zeitraum 2007 bis 2010 mit einem Investitionsvolumen von etwa 200 Mio. € geplant.

Satellitennavigation Galileo

Die Satellitennavigation stellt einen attraktiven Wachstumsmarkt dar. Die wichtigsten Anwendungsfelder bestehen in den Bereichen Automobil, Transport und Logistik sowie Telekommunikation und Freizeit. Konkrete Beispiele für bereits bestehende und künftige Satellitennavigationsanwendungen sind das Flottenmanagement im Güterverkehr und die Frachtverfolgung, in der Luftfahrt der vollautomatische Präzisionsanflug und Kollisionswarnsysteme sowie im Schienenverkehr die Zugsleitsysteme und die Trassenüberwachung.

Die Bundesregierung unterstützt das Satellitennavigationssystem Galileo, das als Projekt der EU durchgeführt wird. Die Kosten der Entwicklungsphase werden von EU (TEN-Mittel) und ESA finanziert, der Systemaufbau sowie der anschließende Betrieb sollen unter substantieller Beteiligung der Industrie getragen werden. Das BMVBS beteiligt sich maßgeblich an der Systementwicklung mit über 160 Mio. € Darüber hinaus setzt sich die Bundesregierung für eine höchstmögliche Beteiligung der deutschen Industrie an der technischen Entwicklung und am Aufbau und Betrieb des Galileo-Systems ein. Nach Abschluss der Entwicklungsphase Anfang 2009 und dem anschließenden Aufbau soll das System 2012 in Betrieb gehen.

Global Monitoring for Environment and Security (GMES)

GMES ist neben Galileo die zweite bedeutende technologische Initiative in Europa. Sie bündelt Beobachtungskapazitäten aus dem Weltraum, der Luft und von terrestrischen Systemen und garantiert einen unabhängigen europäischen Zugang. Mit GMES wird die integrierte Weiterverarbeitung von Daten zu Informationen zur Unterstützung der Umwelt- und sicherheitspolitischen Entscheidungsprozesse verwirklicht. Wegen des großen sozio-ökonomischen Nutzens von GMES wollen wir die Anwendung der Erdbeobachtung zum Nutzen von Umwelt und Sicherheit voranbringen. Die mittels der Erdfernerkundung gewonnenen Daten tragen unmittelbar dazu bei, die Qualität der Wettervorhersage weiter zu verbessern. Diese sind für die Sicherheit in den Bereichen Luftfahrt, Schifffahrt und Straßenverkehr von großer Bedeutung. Daneben gewinnen diese Daten für Klima- und Umweltfragen, aber auch für grundsätzliche Fragen der Raumordnung, eine immer größere Relevanz.

Transrapid

Die Magnetschwebebahn Transrapid unterstreicht mit ihrer hoch entwickelten Technik nachhaltig die Leistungsfähigkeit des Industriestandortes Deutschland. Die Regierungskoalition hat in der Koalitionsvereinbarung festgelegt, die Realisierung mindestens einer Referenzstrecke in Deutschland unterstützen zu wollen. Mit dem Projekt München Flughafen – München Hauptbahnhof steht grundsätzlich ein geeignetes Projekt zur Verfügung, wie durch die Machbarkeitsstudie nachgewiesen wurde. Das Planfeststellungsverfahren ist im Jahr 2005 eingeleitet worden. Die Kosten des Transrapids München werden derzeit auf 1,85 Mrd. € geschätzt. Die Deutsche Bahn AG wird das Projekt eigenwirtschaftlich planen, bauen und betreiben. Die Finanzierung des Vorhabens erfolgt durch den Bund, den Freistaat Bayern und die DB AG sowie gegebenenfalls durch Dritte. Der Bund will die Realisierung des Projekts auf Grund der industriepolitischen Bedeutung einer ersten Anwendungsstrecke finanziell fördern. Derzeit sind bereits 550 Mio. € im Bundeshaushalt abgesichert.

4.7 Weitere Investitionsprojekte von nationaler Bedeutung

Neben den Verkehrsträger übergreifenden Investitionsschwerpunkten haben einzelne Projekte des IRP infolge ihres verkehrlichen und wirtschaftlichen Potenzials, ihres innovativen Charakters und ihrer künftigen Funktion im Verkehrssystem eine besondere nationale Bedeutung. Dazu zählen der Bau des Flughafens Berlin Brandenburg International und der Rhein-Ruhr-Express.

Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI)

Der BBI wird als ein funktions-, leistungs- und wettbewerbsfähiger internationaler Verkehrsflughafen für die Hauptstadt Berlin und die Hauptstadtregion Berlin / Brandenburg geplant. Das Vorhaben soll verkehrs- und wirtschaftspolitisch und auch im Sinne des Flughafenkonzepts des Bundes die erforderlichen Kapazitäten im Luftverkehr sichern, verbessern und sicherheits- und umweltpolitisch neu ordnen. Wirtschafts- und standortpolitisch ist der Flughafen ein Beitrag des Bundes zur Unterstützung der regionalen, wirtschaftlichen und arbeitsmarktpolitischen Entwicklung in der Hauptstadtregion Berlin / Brandenburg. Mit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 16.03.2006 liegt das Baurecht für den BBI vor. Erster Spatenstich war im September 2006. Die Inbetriebnahme ist zum Beginn des Winterflugplans 2011 geplant.

Zur Inbetriebnahme des BBI ist eine adäquate verkehrliche Anbindung über Schiene und Straße fertig zu stellen. So soll der BBI über einen unterirdischen Flughafenbahnhof innerhalb des Terminals an das Fernbahn-, Regionalbahn- und S-Bahn-Netz angeschlossen werden. Voraussetzung für die Einrichtung des geplanten Airport-Shuttles von Berlin Hauptbahnhof zum Flughafen-Bahnhof in der geplanten Taktdichte und mit kürzestmöglicher Fahrzeit ist ferner der Ausbau der Dresdner Bahn im Süden Berlins und der zweigleisige Bau der Mahlower Kurve. Die Gesamtkosten der Schienenanbindung betragen 636 Mio. € Davon wird der überwiegende Teil bis zum Jahr 2010 eingesetzt, um die Anbindung von Westen her zeitgerecht fertig zu stellen.

Zur Anbindung des Flughafens an das Bundesfernstraßennetz werden folgende Straßenbaumaßnahmen realisiert:

- sechsstreifig neu gebaute A 113 mit neuer Anschlussstelle Flughafen bis 2008,
- vierstreifig ausgebaute B 96 einschließlich Ortsumgehung Glasow und Dahlewitz (seit 2006 unter Verkehr),
- vierstreifig ausgebaute B 96 a einschließlich Ortsumgehung Waßmannsdorf bis Ende 2007.

Die Investitionskosten hierfür betragen 520 Mio. € wovon 430 Mio. € aus Bundesmitteln und 90 Mio. € aus EU-Mitteln finanziert werden.

Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Die Rhein-Ruhr-Region als größter europäischer Ballungsraum benötigt zusätzlich ein leistungsfähiges schnelles schienengebundenes Verkehrsmittel. Der geplante RRX wird ein innovatives Angebot auf einer optimal ausgebauten Infrastruktur im Korridor Dortmund – Köln / Bonn

schaffen. Er soll weitgehend nicht durch andere Systeme beeinträchtigt werden und mit hoher Geschwindigkeit die regionalen Zentren im Rhein-Ruhr-Gebiet miteinander verbinden. Der Infrastrukturausbau als zentrale Voraussetzung für den RRX wird den Ausbau einzelner Knoten, die Verbesserung der technischen Effizienz, eine Netzergänzung und den Bau von einzelnen Ausweich- und Überholungsstrecken umfassen. Wesentliche Maßnahmen sind der Ausbau der auf der Strecke befindlichen Knoten, insbesondere Köln und Dortmund, sowie die Ausbaustrecke Düsseldorf – Duisburg. Der Bund hat 2006 ein Gutachten zur Ermittlung einer optimalen Angebotsstruktur und einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung der erforderlichen Investitionen in die Schieneninfrastruktur erstellen lassen.

5 Investitionen für den Ersatz und die Erhaltung des bestehenden Verkehrsnetzes

Mit 34.000 km Schienenwegen, 53.000 km Bundesfernstraßen und 7.300 km Bundeswasserstraßen zeichnet sich das deutsche Verkehrsnetz durch einen hohen Erschließungsgrad aus. Insgesamt beträgt die Netzdichte fast 1,0 km je km² Fläche. Dieses Kapital gilt es zu erhalten und seine Leistungsreserven durch Modernisierung zu erschließen. Deswegen werden im IRP-Zeitraum 2006 bis 2010 rund 64 % der Investitionsmittel auf Ersatz- und Erhaltungsmaßnahmen der Bestandsnetze von Schiene, Straße und Wasserstraße konzentriert. Das heißt, dass hierfür jährlich rund 5 Mrd. € eingesetzt werden.

5.1 Erhaltung der Schienenwege

Der Bund trägt gem. Art. 87e Abs. 4 Grundgesetz für Ausbau und Erhaltung des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes Sorge. Er finanziert Investitionen in diese Schienenwege nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz. Die Investitionen umfassen Neubau-, Ausbau- sowie Ersatzinvestitionen. Die Ersatzinvestitionen stellen den Beitrag des Bundes zur Erhaltung des vorhandenen Netzes, des so genannten Bestandsnetzes, dar.

Grundlage für die Erhaltung des Bestandsnetzes ist die Erhaltungsstrategie der Deutschen Bahn AG mit folgenden Elementen:

- Leistungssteigerung durch Trennung („Entmischung“) langsamer und schneller Verkehre,
- Einsatz moderner Leit- und Sicherungstechnik,
- Beseitigung von Engpässen,
- Einsatz intelligenter Technologien.

Für Investitionen in das Bestandsnetz ist der feste Betrag von 2,5 Mrd. € je Jahr eingeplant, das sind im IRP-Zeitraum 2006 – 2010 insgesamt 12,5 Mrd. € Dieser Betrag ist ausreichend, um den

Bedarf für die Erhaltung und für die Modernisierung des Bestandsnetzes abzusichern. Für die damit zu realisierenden Maßnahmen schließen der Bund und die DB AG Sammelfinanzierungsvereinbarungen für bestimmte Investitionskomplexe (z.B. Oberbau, Bahnhofsanlagen, Nahverkehr) und maßnahmenbezogene Finanzierungsvereinbarungen für Projekte > 15 Mio. € (z.B. Berlin – Rostock) ab. Der langfristige Bedarf an Mitteln für den Erhalt wird von BMVBS und DB AG auf der Basis einer umfassenden Analyse des Netzzustandes überprüft.

5.2 Erhaltung der Bundesfernstraßen

Ein erheblicher Anteil der Autobahnen in den westlichen Bundesländern stammt aus den 60er und 70er Jahren. Für diese Autobahnen sind nun Grunderneuerungen – oftmals verbunden mit Ausbaumaßnahmen – erforderlich, um den heutigen und künftigen Verkehrsanforderungen weiter zu genügen. In den östlichen Bundesländern wurde und wird das Autobahnnetz vor allem durch Neu- und Ausbaumaßnahmen komplettiert. Dagegen stehen bei den Bundesstraßen noch erhebliche Erneuerungsmaßnahmen an, die teilweise mit kostenintensiven Um- und Ausbaumaßnahmen kombiniert werden müssen, um nach und nach den erforderlichen Standard zu erreichen.

Um die Erhaltungsplanung netzweit zu optimieren, wurde ein bundesweites Erhaltungsmanagement entwickelt und sukzessive eingeführt. Seine Nutzung und die entsprechende Mittelbereitstellung orientieren sich am Ziel des BVWP 2003, Qualität und Substanz der Autobahnen auf das Niveau wie zu Beginn der 90er Jahre und bei Bundesstraßen wie im Jahr 2000 zu erreichen.

Im IRP-Zeitraum ist eine Steigerung der Erhaltungsinvestitionen einschließlich der Erhaltungsanteile im Zusammenhang mit Ausbau-, Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen von 1,8 Mrd. € im Jahr 2005 auf rd. 2,3 Mrd. € in den Jahren 2009 / 2010 geplant. Damit wird mit dem IRP der Substanzverfall gestoppt und eine Substanzverbesserung eingeleitet.

Die Bundesregierung beabsichtigt, eine maßnahmenbezogene Zweckbindung von Erhaltungsmitteln einzuführen. Dazu werden mit den Ländern dringend notwendige Instandsetzungen von Brücken und Bundesfernstraßenstrecken mit konkreter Finanzierungsdisposition festgelegt.

5.3 Erhaltung der Bundeswasserstraßen

Das hohe Durchschnittsalter der Anlagen an den Bundeswasserstraßen bedingt, dass verstärkt Substanzerhaltungsmaßnahmen und Ersatzinvestitionen im Vordergrund stehen müssen. Hier besteht Nachholbedarf, um weiter Betriebs- und Standsicherheit zu gewährleisten. Im Hinblick darauf werden viele Ersatzinvestitionen mit Erweiterungsanteilen kombiniert, so dass die Trennung der

Ersatz- und Ausbauinvestitionen nur theoretischer Natur ist. Dennoch kann festgestellt werden, dass bis 2010 mit rd. 2,6 Mrd. € etwa 80 % der vorgesehenen Investitionen in die Bundeswasserstraßen Erhaltungsmaßnahmen dienen.

Maßnahmenswerpunkte sind Ersatzinvestitionen an den Anlagen am west- und ostdeutschen Kanalnetz sowie an den staugeregelten Flüssen, wie zum Beispiel an der Mittelweser, dem Neckar und dem Main.

6 Investitionen für den Aus- und Neubau der Bundesverkehrswege

Der IRP enthält Verkehrsprojekte für den Aus- und Neubau in den Bereichen Schiene, Straße und Wasserstraße mit einem Investitionsvolumen von insgesamt rd. 57,0 Mrd. €. Diese Vorhaben sind ausschließlich Projekte des Vordringlichen Bedarfs der Schienen- und Bundesfernstraßenausbaugesetze bzw. des BVWP 2003 bei Wasserstraßenprojekten.

Die Projektaufnahme in den IRP und ihre Dotierung erfolgt nach folgenden Grundsätzen:

- Die Fortführung und Fertigstellung im Bau befindlicher Vorhaben haben Vorrang vor Neubeginnen.
- Entscheidend für die Aufnahme von Neubeginnen sind
 - die Bedeutung für die Umsetzung der investitionspolitischen Schwerpunkte, darunter die Stärkung von Wirtschaftszentren und Wachstumskernen,
 - die Funktion für die Verkehrswirksamkeit bzw. Leistungsfähigkeit des Projektes im Netz (Lücken- bzw. Netzschluss),
 - der Planungsstand bzw. bestehendes Baurecht.

Im IRP sind bei den Aus- und Neubauprojekten in Höhe von 57,0 Mrd. € allein rund 30,3 Mrd. € das sind 53 %, für die Fortführung im Bau befindlicher Vorhaben gebunden.

6.1 Investitionen für den Aus- und Neubau von Schienenwegen

Der IRP beinhaltet für Aus- und Neubauprojekte der Schiene Investitionen in Höhe von 28,0 Mrd. €. Hiervon werden 19,8 Mrd. € für die Fortführung bereits begonnener Projekte vorgesehen. Noch nicht begonnene, aber fest disponierte und neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs sind mit einem Investitionsvolumen von 8,2 Mrd. € berücksichtigt.

Der Anteil für die Schiene an den erhöhten Investitionsmitteln wird in erster Linie zur Investitionsverstärkung bei folgenden Vorhaben eingesetzt:

- Neubauabschnitte des VDE Nr. 8.1, Nürnberg – Erfurt, und des VDE Nr. 8.2, Erfurt – Halle/Leipzig, wofür allein im Zeitraum bis 2010 rund 1,6 Mrd. € vorgesehen sind. Dieses Bautempo soll die Inbetriebnahme bis 2016 ermöglichen.
- TEN-Schienenprojekt Brüssel – Aachen – Köln zur Finanzierung des Buschtunnels im Abschnitt Aachen – Grenze B/D.
- Darüber hinaus werden die Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck – Travemünde, der Beginn des dreigleisigen Ausbaus der Strecke Stelle – Lüneburg und der Baubeginn der Neu- und Ausbaustrecke Hamburg/Bremen – Hannover (so genannte Y-Trasse) in den Zeitraum vor 2010 vorgezogen (Hinterlandanbindung Seehäfen).
- Weiterhin kann der Ausbau der Strecke von Hoyerswerda über Horka bis zur polnischen Grenze beschleunigt werden (EU-Osterweiterung).

Der Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes mit der Liste der Bedarfsplanprojekte ist als Anlage 1 beigefügt.

6.2 Investitionen für den Aus- und Neubau in Bundesfernstraßen

Der IRP enthält für den Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen Projekte mit einem Investitionsvolumen von insgesamt 22,9 Mrd. €

Durch laufende Investitionsvorhaben, festgelegte Programme und die Refinanzierung der privat vorfinanzierten Projekte sind rd. 50 % des Planungsvolumens gebunden. Für neue Vorhaben, d.h. für die fünf Pilotprojekte des A-Modells sowie für die Einordnung planfestgestellter oder in der Planfeststellung befindlicher Projekte sind weitere rd. 33 % erforderlich. Für weitere neue Projekte verbleibt ein Entscheidungsspielraum – dieser aber länderweise differenziert – von rd. 17 %.

Die Vorhabenauswahl für den Investitionsrahmenplan erfolgt allein aus Projekten des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. Auf der Grundlage der investitionspolitischen Schwerpunkte werden wirtschafts- und beschäftigungswirksame Rahmenbedingungen, netzkonzeptionell wichtige Maßnahmen wie Lückenschlüsse und Netzkomplettierungen sowie die Beseitigung von Engpässen prioritär berücksichtigt. Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit der Straße sollen im IRP-Zeitraum weitgehend fertig gestellt werden.

Bei der Planung von Bundesfernstraßenprojekten spielt die Beachtung der umwelt- und naturschutzfachlichen Anforderungen eine wichtige Rolle, d. h. der Einsatz der Investitionsmittel im Bundesfernstraßenbau erfolgt nach umfassender Umweltverträglichkeitsprüfung der Projekte. Das gilt für alle umweltrelevanten Gesichtspunkte wie die Eingriffsregelung nach dem Bundes-

naturschutzgesetz, die Berücksichtigung der Belange des Lärmschutzes nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz und wasser-, boden- oder abfallrechtlicher Fragen.

Soweit an Bundesstraßen Radwege zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gebaut werden sollen, können hierfür Straßenbaumittel des Bundes verwendet werden. Derzeit bestehen rund 16.900 km Radwege an Bundesstraßen. Seit 2002 ist ein eigener Haushaltstitel für den Bau und die Erhaltung von Radwegen in der Baulast des Bundes mit jährlich bis zu 100 Mio. € eingerichtet. Der Betrag entspricht einer Verdoppelung.

Die Anzahl der bewirtschafteten Rastanlagen an Bundesautobahnen, jeweils bestehend aus mindestens einem Nebenbetrieb – wie zum Beispiel Tankstelle, Raststätte – sowie der Verkehrsanlage, soll sich im Zeitraum bis 2010 von derzeit 430 auf voraussichtlich 460 Anlagen erhöhen. Darüber hinaus werden die Verkehrsanlagen, insbesondere zur Reduzierung der Lkw-Parkengpässe neu- bzw. ausgebaut. Der Ausbau unbewirtschafteter Rastanlagen wird im bisherigen Umfang, zumeist im Zuge von Neubau oder Erweiterungsmaßnahmen, fortgesetzt. Das Ausbauprogramm für bewirtschaftete Rastanlagen an den Bundesautobahnen wird für den Zeitraum 2006 bis 2015 mit einem Investitionsvolumen von rund 250 Mio. € fortgeführt.

Insgesamt sind mit der Realisierung der Projekte des IRP folgende Bauleistungen verbunden:

- | | |
|---|----------------|
| – rd. 770 km Neubau von Bundesautobahnen | rd. 6,0 Mrd. € |
| – rd. 990 km Erweiterung von Bundesautobahnen | rd. 6,6 Mrd. € |
| – rd. 2.040 km Erweiterung und Neubau von Bundesstraßen
einschließlich rd.300 Ortsumgehungen | rd. 8,0 Mrd. € |

Das Verhältnis Bundesautobahnen- zu Bundesstraßeninvestitionen beträgt etwa 63 % zu 37 %.

Darüber hinaus sind im Zeitraum 2006 bis 2010 rund 2,3 Mrd. € zur Refinanzierung der privat vorfinanzierten Projekte aufzuwenden.

Der IRP für den Ausbau der Bundesfernstraßen mit der Liste der Bedarfsplanprojekte einschließlich weiterer Erläuterungen ist als Anlage 2 beigefügt.

6.3 Investitionen für den Aus- und Neubau in Bundeswasserstraßen

Im Zeitraum des IRP werden Bundeswasserstraßenprojekte mit einem Gesamtvolumen von rd. 6,1 Mrd. € abgeschlossen bzw. begonnen. Da die meisten Ausbauvorhaben mit ohnehin erforderlichen Ersatzinvestitionen verbunden sind, enthält der IRP überwiegend kombinierte Maß-

nahmen. Rein rechnerisch liegt der Anteil der Investitionen für Aus- und Neubau bei rd. 1,5 Mrd. €. Der Schwerpunkt liegt auf Erhaltungsinvestitionen.

Neben der Fortführung laufender und teilweise bereits weit fortgeschrittener Vorhaben werden mit dem IRP auch bislang zurückgestellte Teilmaßnahmen laufender Vorhaben in Angriff genommen. Hierunter fallen der Ausbau der Schleusenkanäle an der Mittelweser, der Ausbau der Stichkanäle am Mittellandkanal, der Bau der Hafenschleuse Magdeburg und Maßnahmen an der Oder-Havel-Wasserstraße. Darüber hinaus enthält der IRP auch neue Vorhaben, die im Zeitraum 2006 – 2010 begonnen werden können. Dies betrifft u. a. die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe, der Außenweser sowie der Unterweser, den Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals, den Neubau der Schleusen Dörverden und Minden und die Vertiefung des Untermains. Einige Maßnahmen des IRP können durch die Investitionserhöhung, in deren Rahmen die Bundeswasserstraßen überproportional berücksichtigt wurden, verstärkt bzw. vorgezogen werden. Hiervon profitieren insbesondere die Hafenschleuse Magdeburg, die zweite Schleuse Fankel (Mosel), die Fahrrinnenanpassungen der Unter- und Außenelbe, der Außenweser sowie der Unterweser.

Der IRP für den Ausbau der Bundeswasserstraßen (Projektliste) ist als Anlage 3 beigefügt.

7 Grundlagen der Finanzierung

7.1 Bundesmittel und Mauteinnahmen

Investitionsmittel

Der Verkehrsbereich ist mit Abstand der größte Investitionsbereich des Bundes. Im IRP-Zeitraum betragen die Verkehrsinvestitionen rund 11 Mrd. € jährlich. Damit entfallen rund 47 % der investiven Ausgaben des Bundes auf Investitionen im Verkehrsbereich. Die Koalition hat mit ihrer Entscheidung, die bisherige Planung der Verkehrsinvestitionen in dieser Legislatur um 4,3 Mrd. € zu erhöhen, eine wichtige Grundlage für eine verbesserte Infrastrukturpolitik geschaffen.

Mit der Einführung der Maut für schwere Nutzfahrzeuge am 01.01. 2005 wurde die Umsteuerung zur Nutzerfinanzierung eingeleitet. Für den Zeitraum bis 2010 wird nach Abzug der Kosten für den Betrieb des Mautsystems von jährlichen Mautmitteln für Verkehrsinvestitionen in Höhe von rund 2,2 Mrd. € ausgegangen. Die Mautmittel schließen nahtlos an das Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003 an, mit dem die bis 2000 bestehende Unterfinanzierung der Verkehrsinvestitionen im Wesentlichen ausgeglichen wurde. Für die mit der Mauterhebung einhergehen-

de Umstellung von der reinen Haushaltsfinanzierung zur Nutzerfinanzierung hat der Bund die verkehrsträgerübergreifend tätige Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) gegründet und diese Gesellschaft mit der Verwaltung und Verteilung der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühren beauftragt. Damit hat der Gesetzgeber die Zweckbindung der erhobenen Mauteinnahmen für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen gesichert. Insbesondere durch die Möglichkeit der Übertragbarkeit der Mittel in das nächste Haushaltsjahr und des verkehrsträgerübergreifenden Mittelausgleichs kann die VIFG im Rahmen eines modernen Finanzmanagements die begrenzten Investitionsmittel flexibel und effektiv einsetzen. Um die Flexibilität der Investitionssteuerung weiter auszugestalten, ist im Koalitionsvertrag festgehalten, die Aufgabenstellung der VIFG zu erweitern und ihre Kreditfähigkeit zu prüfen. Hierzu hat das BMVBS ein Rechtsgutachten erarbeiten lassen, das die Möglichkeiten und Voraussetzungen aufzeigt, wie die Kreditfähigkeit unter Beachtung der bestehenden europa- und verfassungsrechtlichen Bedingungen erreicht werden kann.

Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) fördert der Bund Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Im Rahmen der Föderalismusreform sind Änderungen zum GVFG beschlossen worden:

- Die GVFG-Länderprogramme wurden zum Ende des Jahres 2006 abgeschafft. Ab 2007 erhalten die Länder hierfür jährliche Kompensationszahlungen in Höhe von 1.335,5 Mio. €, die bis 2013 zweckgebunden zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (für öffentlichen Personennahverkehr, kommunalen Straßenbau und Fahrzeugförderung) zugesichert sind.
- Das GVFG-Bundesprogramm bleibt bestehen und wird in bisheriger Form und Höhe fortgeführt (332,6 Mio. €a bis 2019). Hieraus können Bau oder Ausbau von ÖPNV-Schienerwegen in Verdichtungsräumen und den zugehörigen Randgebieten mit einem Fördersatz von bis zu 60 % aus Bundesfinanzhilfen gefördert werden, wenn die zuwendungsfähigen Kosten des Vorhabens 50 Mio. € übersteigen.

Mit diesen Neuregelungen wurden sowohl das bis Ende 2006 festgeschriebene Fördervolumen von zuletzt 1,667 Mrd. € jährlich als auch die Verwendung der Mittel substanziell fortgeschrieben.

7.2 Public-Private-Partnership-Modelle (PPP)

PPP-Projekte sind private Betreibermodelle, mit deren Hilfe eine bedarfsgerechte Mittelbereitstellung für die Erhaltung und den Aus- und Neubau erreicht werden soll. Gleichzeitig ermöglichen langfristige Partnerschaften zwischen öffentlicher Hand und privatem Betreiber bei einer fairen Risikoverteilung spürbare Effizienzvorteile. Zwei Modelle kommen gegenwärtig zur Anwendung:

Betreibermodell nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG)

Planung, Finanzierung, Bau, Betrieb und Unterhaltung eines Straßenabschnittes – begrenzt auf Tunnel, Brücken, Gebirgspässe und autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraßen – werden von einem Privaten übernommen. Er refinanziert sich über Gebühreneinnahmen der Konzessionsstrecke für Pkw und Lkw (F-Modell). Im Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen sind drei F-Modell-Projekte enthalten. Der Bund ist mit jeweils bis zu 20 % der Baukosten als Anschubfinanzierung beteiligt.

Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau

Mit der Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut zum 01.01.2005 wurde das A-Modell als privatwirtschaftliches Betreibermodell für mehrstreifige Autobahnerweiterungen möglich. Beim A-Modell baut der Konzessionär mit privatem Kapital bei bestehenden BAB den 5. und 6. Fahrstreifen und betreibt und erhält alle Fahrstreifen über einen Zeitraum von 30 Jahren. Die Refinanzierung erfolgt durch die auf der Konzessionsstrecke anfallende Lkw-Maut, gegebenenfalls zuzüglich einer Anschubfinanzierung, deren Höhe dem Wettbewerb unterliegt.

Die fünf A-Modell-Pilotprojekte befinden sich in folgenden Verfahrensstadien:

- A 8 (Augsburg – München):
Vergabeverfahren läuft; Konzessionsbeginn vsl. Mai 2007.
- A 4 (Landesgrenze HE/TH – AS Gotha):
Vergabeverfahren läuft; Auswertung der Angebote, Konzessionsbeginn vsl. Oktober 2007.
- A 5 (Malsch – AS Offenburg):
Vergabeverfahren läuft; Konzessionsbeginn vsl. 2008.
- A 1 (AK Bremer Kreuz – AD Buchholz):
Vergabeverfahren läuft; Konzessionsbeginn vsl. 2008.

– A 4/A 1 (AS Düren – AK Köln/Nord):

Das Projekt soll so zeitnah wie möglich gestartet werden, wobei zunächst das Land Nordrhein-Westfalen Baurecht für den Abschnitt Düren – Kerpen schaffen muss.

Beschleunigung der Umsetzung von Öffentlichen Privaten Partnerschaften

Mit dem Gesetz zur Beschleunigung der Umsetzung von Öffentlichen Privaten Partnerschaften (ÖPP-Beschleunigungsgesetz) wurden weitere Hemmnisse für den Einsatz von PPP-Modellen beseitigt. Es ermöglicht die

- Öffnung des Investmentgesetzes für Beteiligung offener Immobilienfonds an PPP,
- Beseitigung grund- und grunderwerbssteuerlicher Benachteiligung von PPP,
- Klärung vergaberechtlicher Zweifelsfragen und
- Änderungen im Haushaltsrecht und im Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (Wahlmöglichkeit des Privaten zwischen öffentlichrechtlicher Gebühr und privatrechtlichem Entgelt).

Derzeit wird ein zweites ÖPP-Beschleunigungsgesetz von den Koalitionsfraktionen vorbereitet, dass weitere Rahmenbedingungen für PPP in Deutschland verbessern soll.

7.3 Finanzhilfen der Europäischen Union

Transeuropäische Netze Verkehr

Vorhaben, die der Entwicklung der Transeuropäischen Netze Verkehr (TEN-V) dienen, können mit Mitteln aus der TEN-Haushaltlinie der Europäischen Union kofinanziert werden. Der Vorschlag zur neuen TEN-Zuschussverordnung geht von bis zu 30 % für grenzüberschreitende Projekte, bis zu 20 % für Vorrangige Vorhaben und maximal 10 % für übrige Vorhaben aus. Auf diese Förderung besteht kein Rechtsanspruch. Über die zu fördernden Projekte entscheiden die Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission (KOM) im TEN-Zuschussausschuss.

Die EU sieht in ihrer Haushaltslinie für den Zeitraum 2007 bis 2013 rund 8 Mrd. € vor. Über die hiermit zu fördernden Projekte und die daraus resultierenden Länderanteile wird voraussichtlich im Herbst 2007 mit dem Rahmenplan entschieden.

Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)

Die EU-Mitgliedstaaten haben für die Verwendung der EFRE-Mittel Programme aufzustellen. Mit dem EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006 hat Deutschland erstmals ein solches Programm für den Ausbau der Bundesverkehrswege erstellt und die Zustimmung der

EU bekommen. Die hierin enthaltenen Projekte können in Ziel-1-Gebieten (neue Bundesländer) mit maximal 75 % der Investitionskosten aus EFRE-Mitteln der EU finanziert werden. Das Programm hat ein Gesamtinvestitionsvolumen von 3,2 Mrd. € davon stellt die KOM rund 1,66 Mrd. € EFRE-Mittel zur Verfügung.

Für die Förderperiode 2007-2013 ist im Nationalen Strategischen Rahmenplan (NSRP) neben den einzelnen Operationellen Programmen (OP) der Länder auch wieder ein EFRE-Bundes-OP Verkehrsinfrastruktur vorgesehen. Zum Fördergebiet des EFRE-Bundesprogramms Verkehrsinfrastruktur gehören in der Förderperiode 2007-2013 die neuen Länder (ohne Berlin) sowie die Region Lüneburg, wobei die Regionen Brandenburg-Südwest, Lüneburg, Leipzig und Halle eine Übergangsunterstützung als „Phasing-Out“-Regionen erhalten. Für das OP Verkehrsinfrastruktur sind 1,52 Mrd. € aus dem EFRE vorgesehen (1,12 Mrd. € originäre Konvergenzgebiete und 0,40 Mrd. € Phasing-Out-Regionen). Während der Fördersatz für das EFRE-Bundesprogramm Verkehr 2000-2006 bei ca. 50% lag, soll für das OP Bund Verkehr für EFRE 2007-2013 ein Fördersatz von 65% beantragt werden. Der vom BMVBS der KOM fristgerecht am 06.03.2007 vorgelegte Vorschlag für das Operationelle Programm (OP) Verkehr EFRE Bund 2007-2013 geht deshalb von einem Gesamtvolumen des Programms von 2,3 Mrd. € aus.



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung
Grundsatzabteilung
Referat A 21

Anlage 1

**Investitionsrahmenplan
(Fünfjahresplan)
für den Ausbau
der Schienenwege des Bundes
bis 2010
- Projektliste und Erläuterungen -**

April 2007

Erläuterungen zur Projektliste

Einstellung von Projekten in den IRP

Schienenprojekte entfalten ihre Verkehrswirksamkeit in der Regel erst nach Fertigstellung der Gesamtmaßnahme oder wesentlicher zusammenhängender Teilmaßnahmen. Sie benötigen zu ihrer Realisierung deshalb lange Zeiträume. Hieraus resultierend ist jedes Projekt in der Regel mit seinem Gesamtkosten in den IRP eingestellt und die Investitionen vor, während und nach der Laufzeit des IRP ausgewiesen.

Erläuterungen zu den Spalten 4 bis 7

Die in Spalte 4 enthaltenen Gesamtkosten sind nominalisiert, d.h. auf den Preisstand 2006 aktualisiert.

Die in Spalte 5 ausgewiesenen bis 2005 verausgabten Mittel enthalten neben den Mitteln aus dem Bundeshaushalt auch bereitgestellte Mittel aus dem EU-Haushalt (EFRE, TEN), wobei die wesentliche Finanzierung aus dem Bundeshaushalt erfolgte.

Spalte 6 der Projektliste enthält die Bundesmittel, die im IRP-Zeitraum für diese Projekte eingesetzt werden sollen.

Der verbleibende, in Spalte 7 ausgewiesene Finanzbedarf wird nach 2011 im Wesentlichen aus dem Bundeshaushalt und ergänzenden Mitteln aus dem EU-Haushalt zu decken sein. Hierin enthalten sind aber auch für das jeweilige Vorhaben bereits investierte und noch vorgesehene Eigenmittel der DB AG oder Mitfinanzierungsanteile Dritter, z.B. der Länder.

Verbindlichkeit der Festlegungen

Die Aufstellung des IRP basiert auf heute bekannten Sachständen. Kosten- und Preisentwicklungen, die Finanzierungsmöglichkeiten entsprechend der jährlichen Haushaltsaufstellungen sowie der Planungsablauf können zu Dispositionsänderungen führen.

Die Maßnahmenauswahl für Neubeginne entspricht dem jetzigen Erkenntnisstand. Änderungen sind im Verlauf des IRP entsprechend dem Planungsfortschritt möglich, so dass in Abstimmung zwischen dem Bund und der DB Netz AG die Dotierung der im IRP enthaltenen Maßnahmen geändert oder andere Maßnahmen des Bedarfsplans, die bisher nicht im IRP enthalten sind, in die aktuellen Planung aufgenommen werden können. Dies entspricht dem Vorgehen vergangener Fünfjahrespläne.

Planungsrahmen – Umfang und Grundsätze

Der Planungsrahmen für den IRP wurde aus der dem Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) bzw. dem Bedarfsplan (BPL) zu Grunde liegenden Finanzierungslinie abgeleitet und hat ein Volumen von rd. 28 Mrd. € Dieses Volumen ist im Hinblick auf das hauptsächliche Ziel „Planungssicherheit“ gewollt. Es sichert den notwendigen Planungsvorlauf; die vorhandenen Planungsressourcen werden kontinuierlich ausgelastet.

Die jährliche Mittelzuweisung hat die mit der DB Netz AG getroffenen Finanzierungsvereinbarungen zu berücksichtigen.

Mitfinanzierung aus EU-Mitteln

Eventuell von der Europäischen Union im Zeitraum 2006 – 2010 bereitgestellte zusätzliche Mittel (EFRE, TEN) sind nicht berücksichtigt.

lfd. Nr.	Kategorie	Vorhaben	Gesamtkosten ¹⁾ (Mio. €)	bis einschl. 2005 verausgabt (Mio. €)	Finanzbedarf Bund 2006 - 2010 ²⁾ (Mio. €)	Weiterer Finanzbedarf ³⁾ (Mio. €)
1	2	3	4	5	6	7
1	laufendes Vorhaben	Maßnahmen mit Restvolumen unter 50 Mio. €	14.661,0	14.466,3	191,2	3,6
2	laufendes Vorhaben	VDE 1 Lübeck/ Hagenow Land – Stralsund Ausbau Ventschow – Blankenberg – Warnow, Restleistungen Bahnhof Schwerin	1.072,0	562,2	18,0	491,9
3	laufendes Vorhaben	VDE 2 Hamburg – Büchen – Berlin 2. Baustufe: Ausbau für 230 km/h, Inbetriebnahme 12/2004	2.652,0	2.599,4	42,2	10,4
4	Noch nicht begonnenes fest disponiertes Vorhaben	ABS Stelle – Lüneburg 3. Gleis	229,6	0,0	145,3	84,3
5	laufendes Vorhaben	ABS Berlin – Dresden (1. Baustufe) punktuelle Maßnahmen der Verfügbarkeit	359,2	129,9	13,5	215,8
6	laufendes Vorhaben	ABS Hannover – Lehrte Hannover-Tiergarten – Lehrte inkl. Durchfahrung Lehrte	376,0	290,7	60,7	24,6
7	laufendes Vorhaben	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (1. Baustufe) 1-gl. Abschnitt Hildesheim – Groß Gleidingen: Erhöhung auf 160 km/h (Bestandsnetzmittel), 2-gl. Ausbau	118,0	0,0	15,0	103,0
8	laufendes Vorhaben	ABS Dortmund – Paderborn – Kassel Eggetunnel, Ausbau für 200 km/h	677,0	462,4	4,0	210,6
9	laufendes Vorhaben	VDE 8.1 Nürnberg – Erfurt NBS Erfurt – Ebensfeld, ABS Ebensfeld – Nürnberg: 4-gl. Ausbau Nürnberg – Fürth	5.080,0	697,5	741,4	3.641,1
10	laufendes Vorhaben	VDE 8.2 Erfurt – Halle/ Leipzig Erfurt – Gröbers, Südanbindung Halle	2.666,0	546,8	846,3	1.273,0
11	laufendes Vorhaben	VDE 9 Leipzig – Dresden 1. Baustufe: Leipzig – Riesa (abgeschlossen), 2. Baustufe: Dresden-Neustadt – Dresden Hbf, 3. Baustufe: Riesa – Dresden-Neustadt	1.451,0	707,2	120,4	623,4
12	laufendes Vorhaben	ABS Paderborn – Chemnitz (1. Baustufe) 1. Stufe: Weimar – Göschwitz, 2. Stufe: Knoten Gera, Göschwitz – Gößnitz	356,0	178,9	125,1	52,0
13	laufendes Vorhaben	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/ Dresden Streckensanierung, Knoten Zwickau, Chemnitz, City-Tunnel Leipzig, zusätzlich 30 Mio. € aus Bestandsnetzmitteln, zusätzliche Investitionen, wenn Sachsen mögliche EFRE-Mittel kofinanziert	1.706,0	937,6	125,8	642,6
14	laufendes Vorhaben	ABS Berlin – Frankfurt/Oder Ausbau, inkl. Ersatz Oderbrücke	539,0	209,5	119,8	209,7
15	laufendes Vorhaben	ABS Köln – Aachen Köln – Düren, Düren – Aachen, Aachen – Grenze, inkl. Buschtunnel	951,7	769,8	88,9	93,0
16	Noch nicht begonnenes fest disponiertes Vorhaben	ABS/ NBS Hanau – Nantenbach Schwarzkopftunnel	230,0	8,4	6,5	215,1
17	laufendes Vorhaben	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, Kehl – Appenweier 1. Baustufe: Restarbeiten, Vorbereitung für 200 km/h, 2. Baustufe: ETCS, Erhöhung auf 200 km/h, ABS Appenweier – Kehl – Grenze D/F inkl. neue Rheinbrücke	502,0	191,2	146,5	164,3

lfd. Nr.	Kategorie	Vorhaben	Gesamtkosten ¹⁾ (Mio. €)	bis einschl. 2005 verausgabt (Mio. €)	Finanzbedarf Bund 2006 - 2010 ²⁾ (Mio. €)	Weiterer Finanz- Bedarf ³⁾ (Mio. €)
1	2	3	4	5	6	7
18	laufendes Vorhaben	ABS Mainz – Mannheim 1. Baustufe: Brücke Ludwigshafen – Mannheim, 2. Baustufe: Tunnel Mainz	216,0	174,8	17,3	23,8
19	laufendes Vorhaben	ABS Fulda – Frankfurt/Main Ausbau Hailer – Gelnhausen, Bahnhof Neuhof	342,0	210,8	80,5	50,7
20	laufendes Vorhaben	ABS/ NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg NBS Stuttgart – Ulm, ABS Ulm – Augsburg, Neu Ulm 21, Vorfinanzierung Baden-Württemberg im IRP-Zeitraum vorgesehen	2.742,0	266,6	0,0	2.475,4
21	laufendes Vorhaben	ABS Augsburg – München (1. Baustufe) Augsburg – Mering – Olching	556,0	303,5	215,0	37,6
22	laufendes Vorhaben	ABS München – Mühldorf – Freilassing (1. Baustufe) Begegnungsabschnitte	151,9	28,4	44,5	79,0
23	laufendes Vorhaben	ABS/NBS Karlsruhe – Basel (1. und 2. Baustufe) Karlsruhe – Rastatt Süd – Offenburg, einschl. Tunnel Raststatt, Offenburg – Freiburg, Katzenbergtunnel, Anbindung Rheinbrücke Basel	4.335,0	1.515,2	430,5	2.389,3
24	laufendes Vorhaben	Rbf/KLV (1. Stufe) Mannheim W/O, Seelze O/W, Gremberg, Hagen-Vorhalle, Ulm (Dornstadt)	802,0	722,8	74,8	4,4
	laufende Vorhaben	Ausbau von Knoten	8.155,7	4.701,4	1.118,4	2.335,9
	laufende Vorhaben	<u>davon:</u> Knoten Halle/ Leipzig, Magdeburg, Erfurt, Dresden Halle/ Leipzig: 1. u. 2. Baustufe, Magdeburg: 1. u. 2. Baustufe, Erfurt: 2. Baustufe, Dresden: 2. Baustufe	1.823,0	531,1	325,8	966,0
25	laufende Vorhaben	Knoten Berlin <u>davon:</u> Nord-Süd-Verbindung Berliner Innenring (Nordkreuz, Nordring) Berlin Nordkreuz – Birkenwerder Berlin Nordkreuz – Karow Berlin Südkreuz – Blankenfelde (Dresdener Bahn) Berlin Südkreuz – Ludwigsfelde (Anhalter Bahn) Staaken – Berlin Friedrichstraße – Berlin Ostbahnhof Schienenanbindung BBI (inkl. je 30 Mio. € Berlin und Brandenburg) Nauen – Berlin Spandau Bahnhof Ostkreuz	6.332,7 2.788,0 505,0 268,0 83,0 430,0 236,0 1.054,7 636,0 188,9 143,1	4.170,3 2.237,9 453,5 1,2 26,4 1,7 215,0 1.036,0 0,1 188,8 9,6	792,6 200,8 24,8 0,0 31,8 34,4 16,8 18,7 390,0 0,0 75,2	1.369,9 349,3 26,7 266,8 24,8 393,9 4,2 0,0 245,9 0,0 58,4
26	neues Vorhaben	Hamburg – Lübeck Ausbau Hamburg-Rothenburgsort – Hamburg-Horn, Verbindungskurve Hamburg-Horn – Hamburg-Wandsbek, Hamburg-Wandsbek – Ahrensburg, Elektrifizierung Hamburg – Lübeck – Travemünde	405,8	2,9	190,7	212,2
27	neues Vorhaben	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/ Langwedel – Uelzen Ausbau, Elektrifizierung Oldenburg – Wilhelmshaven, Langwedel – Uelzen	196,3	6,0	20,5	169,8

lfd. Nr.	Kategorie	Vorhaben	Gesamtkosten ¹⁾ (Mio. €)	bis einschl. 2005 verausgabt (Mio. €)	Finanzbedarf Bund 2006 - 2010 ²⁾ (Mio. €)	Weiterer Finanzbedarf ³⁾ (Mio. €)
1	2	3	4	5	6	7
28	neues Vorhaben	NBS/ABS Hamburg/ Bremen – Hannover	1.283,9	3,5	15,0	1.265,5
29	neues Vorhaben	ABS (Amsterdam –) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (1. Baustufe) 3-gl. Ausbau, Knoten Oberhausen, (inkl. Landesanteil NRW)	778,0	71,1	96,8	610,1
30	neues Vorhaben	ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL 2-gl. Ausbau, Elektrifizierung	163,0	6,9	79,1	77,0
31	neues Vorhaben	NBS Rhein/ Main – Rhein/ Neckar	1.316,3	20,7	17,0	1.278,6
32	neues Vorhaben	ABS Düsseldorf – Duisburg (Rhein-Ruhr-Express) inkl. Knoten Köln Baustein 1.3	1.400,0	0,0	225,5	1.174,5
33	neues Vorhaben	ABS Freilassing – Grenze D/A (– Salzburg) 3-gl. Ausbau Freilassing – Grenze	33,0	0,0	15,0	18,0
34	neues Vorhaben	Ausbau von Knoten (2. Stufe) Frankfurt/Main: 1. u. 2. Baustufe, Hamburg, München, Mannheim, Bremen	1.700,0	13,6	74,9	1.611,5
35	neues Vorhaben	KL V/Rbf (2. Stufe) Umschlagbahnhof Nürnberg Hafen, München Riem (3. Modul), Mega-Hub-Lehrte, 2. Tranche Halle	336,0	4,9	212,4	118,7
36	neues Vorhaben	ABS Luxemburg – Trier – Koblenz – Mainz 2-gl. Ausbau, Neigetechnikausbau, Realisierung stufenweise aus Bestandsnetzmitteln	39,1	0,0	5,0	34,1
37	neues Vorhaben	ABS München – Lindau – Grenze D/A (nachrichtlich) Elektrifizierung Geltendorf – Lindau			vorbehaltlich Vor-, Mitfinanzierung durch die Schweiz und Bayern	
38	neues Vorhaben	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau 103 Mio. Euro für Elektrifizierung und Ausbau für 160 km/h, dafür Vorfinanzierung der Planung durch Region/ Land und Projektfinanzierung zur Hälfte aus Nahverkehrsmitteln 93 Mio. € 2-gl. Ausbau Friedrichshafen - Lindau	196,0	0,0	3,0	193,0
Summe laufende Vorhaben			50.467,5	30.672,7	4.639,7	15.155,2
Summe fest disponierte Vorhaben			459,6	8,4	151,8	299,4
Summe neue Vorhaben			7.847,4	129,5	954,8	6.763,1
Summe der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur			58.774,5	30.810,6	5.746,3	22.217,6
Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte					27.963,9	
Investitionen in das Bestandsnetz (pro Jahr 2.500 Mio. €)					12.500,0	

¹⁾ nominalisierte Werte (Preisstand 2006)

²⁾ ausschließlich Bundesmittel

³⁾ Finanzbedarf Bund ab 2011 plus Eigenmittel der DB AG und Dritter ab 2006



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung
Abt. Straßenbau, Straßenverkehr
Referat S 10

Anlage 2

**Investitionsrahmenplan
(Fünfjahresplan)
für den Ausbau
der Bundesfernstraßen
bis 2010
- Projektliste und Erläuterungen -**

April 2007

Erläuterungen zur Projektliste

Einstellung von Projekten in den IRP

Jedes Projekt (Verkehrseinheit – VKE) ist mit seinem Gesamtinvestitionsbedarf ab 2006 in den IRP eingestellt. Damit erreicht jede realisierte VKE des IRP einen Verkehrswert. Eine Aufspaltung in nicht verkehrswirksame Abschnitte ist nicht vorgesehen. Zur Abfinanzierung von später beginnenden Vorhaben ist im Planungsrahmen ein entsprechendes Volumen vorgesehen.

Verbindlichkeit der Festlegungen

Die Aufstellung des IRP basiert auf heute bekannten Sachständen. Kosten- und Preisentwicklungen, die Finanzierungsmöglichkeiten entsprechend der jährlichen Haushaltsaufstellungen sowie der Planungsablauf können zu Dispositionsänderungen führen.

Die Maßnahmenauswahl für Neubeginne entspricht dem jetzigen Erkenntnisstand. Änderungen sind im Verlauf des IRP entsprechend dem Planungsfortschritt möglich, so dass in Abstimmung zwischen dem Bund und den Ländern andere Maßnahmen des Bedarfsplans, die bisher nicht im IRP enthalten sind, in die aktuellen Straßenbaupläne aufgenommen werden können. Dies entspricht dem Vorgehen vergangener Fünfjahrespläne.

Planungsrahmen – Umfang und Grundsätze

Der Planungsrahmen für den IRP wurde aus der dem Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) bzw. dem Bedarfsplan (BPL) zu Grunde liegenden Finanzierungslinie abgeleitet und hat unter Einbeziehung der notwendigen Mittel zur Abfinanzierung begonnener Projekte ein Volumen von rd. 22,9 Mrd. € Dieses Volumen ist im Hinblick auf das hauptsächliche Ziel „Planungssicherheit“ gewollt. Es sichert den notwendigen Planungsvorlauf; die vorhandenen Planungsressourcen werden kontinuierlich ausgelastet.

Das länderweise Planungsvolumen wurde vom Finanzierungsanteil 2006 – 2015 des BVWP/BPL abgeleitet. Die Länderanteile im IRP sind deshalb nicht mit den Anteilen des BVWP/BPL vergleichbar. Die jährliche Mittelzuweisung hat zeitlich festgelegte Schwerpunktfinanzierungen - heute Refinanzierung, VDE, ASP und EFRE sowie andere Vorwegabzüge - zu berücksichtigen.

Länderanteile und Investitionsstruktur des Planungsvolumens

Land	Re- und Abfinanzierungen (Mio. €)	Vorhaben in Bau (Mio. €)	Vorhaben planfestgestellt (Mio. €)	Vorhaben in fortgeschrittenen Planungsphasen (Mio. €)	Vorhaben in frühen Planungsphasen (Mio. €)	Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte (Mio. €)
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg	546,7	998,6	1.164,4	246,7	201,7	3.158,1
Bayern	482,0	1.034,0	931,7	262,8	428,1	3.138,6
Berlin	77,7	98,4	13,3	58,4	118,0	365,8
Brandenburg	69,5	216,1	193,7	76,4	547,3	1.103,0
Bremen	1,5	145,7	0	0	173,4	320,6
Hamburg	497,3	47,8	0	0	133,0	678,1
Hessen	82,4	366,4	83,6	1.112,4	772,5	2.417,3
Mecklenburg-Vorpommern	115,9	117,4	0	169,4	178,0	580,7
Niedersachsen	267,0	254,6	915,1	102,2	159,4	1.698,3
Nordrhein-Westfalen	226,6	814,4	355,3	1.371,2	631,8	3.399,3
Rheinland-Pfalz	269,6	397,7	195,8	173,3	144,6	1.181,0
Saarland	77,6	48,8	21,5	20,2	23,2	191,3
Sachsen	150,6	286,1	181,4	333,3	208,4	1.159,8
Sachsen-Anhalt	112,4	231,1	192,8	534,4	123,5	1.194,2
Schleswig-Holstein	49,0	132,7	135,5	112,2	271,6	701,0
Thüringen	137,9	480,6	342,3	481,0	142,2	1.584,0
Gesamt	3.164	5.670	4.726	5.054	4.257	22.871

F-Modell-Projekte

Im IRP vorgesehene F-Modell-Projekte sind – wie im Bedarfsplan zu Grunde gelegt – mit 20 % der Baukosten als Anschubfinanzierung eingestellt.

A- Modell-Projekte

Da belastbare Annahmen hinsichtlich des Mittelsplittings Betreiber/Bund und der Aufkommenshöhe der Mauteinnahmen für A-Modell-Projekte noch nicht vorliegen, wurden die im IRP enthaltenen A-Modell-Projekte generell mit 100% der geplanten Baukosten eingestellt.

EFRE-Projekte und andere mitfinanzierte Projekte

Projekte, die nur teilweise aus dem Bundeshaushalt finanziert werden und durch eine Mitfinanzierung aus anderen Quellen (z.B. EFRE, TEN, Länderhaushalte) realisiert werden, sind nur mit dem Bundesanteil der geplanten Baukosten eingestellt.

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. €)	Finanzbedarf Bund ab 2006 (Mio. €)	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

Baden- Württemberg

1. Re- und Abfinanzierungen

1	BW		Refinanzierung (2006-2013)					518,2	
2	BW		Abfinanzierungen					28,5	

2. Autobahnen

3	BW	A 5	AS Offenburg-S - AS Offenburg	6-streifige Erweiterung	Vorentwurf	2,8	11,5	11,5	
4	BW	A 5	AS Offenburg - AS Appenweier	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	8,2	41,2	41,2	A-Modell geplant
5	BW	A 5	AS Appenweier - AS Achern	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	15,5	72,7	72,7	A-Modell geplant
6	BW	A 5	AS Achern - AS Bühl	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	8,6	63,1	60,5	A-Modell geplant
7	BW	A 5	AS Bühl - AS Baden-Baden	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	9,4	55,7	55,6	A-Modell geplant
8	BW	A 6	Viernheim (Lgr. HE/BW) - AK Mannheim	6-streifige Erweiterung	in Bau	6,1	94,5	46,1	ASP
9	BW	A 6	AS Wiesloch/Rauenberg - AS Sinsheim	6-streifige Erweiterung	Vorentwurf genehmigt	10,8	50,1	50,1	ASP
10	BW	A 6	AS Sinsheim - AS Sinsheim/Steinfurt	6-streifige Erweiterung	in Bau	9,8	47,8	44,3	ASP
11	BW	A 6	AS Sinsheim/Steinsfurt - AS Bad Rappenau	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	8,7	26,6	26,6	ASP
12	BW	A 6	AS Bad Rappenau - AS Heilbronn/Untereisesheim	6-streifige Erweiterung	Vorentwurf genehmigt	7,6	34,6	34,6	
13	BW	A 6	AS Heilbronn/Untereisesheim - AK Weinsberg	6-streifige Erweiterung	in Bau	9,2	91,5	68,2	ASP
14	BW	A 8	AS Karlsbad - AS Pforzheim-W	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	9,2	98,8	98,8	
15	BW	A 8	AS Pforzheim-N - AS Wurmberg	6-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	3,8	62,6	62,3	
16	BW	A 8	AS Wurmberg - AS Heimsheim	6-streifige Erweiterung	in Bau	12,0	77,0	71,8	
17	BW	A 8	AS Heimsheim - AS Leonberg-W m. B 295 Renningen	6-streifige Erweiterung	in Bau	10,3	102,5	85,8	ASP
18	BW	A 8	Gruibingen - AS Mühlhausen	6-streifige Erweiterung	in Bau	3,9	40,6	38,6	ASP
19	BW	A 8	AS Mühlhausen - Hohenstadt (Albauf- und -abstieg)	6-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	8,1	399,4	80,0	F-Modell geplant
20	BW	A 8	AK Ulm/Elchingen - Lgr. BW/BY	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	3,8	19,3	19,3	
21	BW	A 81	AS Gärtringen - AS Böblingen/Hulb	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	6,2	20,5	20,5	
22	BW	A 81	AS Böblingen/Hulb - AS Sindelfingen-O (nur Lärmschutzabschnitte)	6-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	4,0	76,2	34,0	
23	BW	A 96	Gebrazhofen (B 18) - Dürren (B 18)	4-streifiger Neubau	in Bau	7,1	49,1	48,7	
24	BW	A 98	Murg - Hauenstein	2-streifiger Neubau	Teil unter Verkehr	9,8	87,8	63,2	
25	BW	A 98	AS Lörrach-O - AD Hochrhein	4-streifiger Neubau	Teil unter Verkehr	5,4	87,7	24,5	
26	BW	A 98	AD Hochrhein - Rheinfelden/Karsau	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	2,4	28,5	28,5	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. €)	Finanzbedarf Bund ab 2006 (Mio. €)	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
3. Bundesstraßen									
27	BW	B 3	OU Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt)	2-streifiger Neubau	in Bau	3,4	23,2	5,3	
28	BW	B 3	OU Bad Krozingen	2-streifiger Neubau	in Bau	3,2	8,7	8,4	
29	BW	B 3	OU Sandweier	2-streifiger Neubau	in Bau	4,5	21,2	14,9	
30	BW	B 10	Nordtangente Karlsruhe (1. BA Elfmorgenbruchstr.- A 5)	2-streifiger Neubau	in Bau	1,0	10,3	3,1	
31	BW	B 10	Nordtangente Karlsruhe (3. BA, Ostteil, A 5 - B 10)	4-streifiger Neubau	in Bau	1,3	20,2	14,3	
32	BW	B 10	OU Luizhausen	2-streifiger Neubau	in Bau	2,6	4,7	4,5	
33	BW	B 10	Göppingen/O - Süßen/O (2. BA OU Salach u. Süßen)	4-streifiger Neubau	planfestgestellt	3,9	45,4	44,5	
34	BW	B 10	Süßen/O - Gingen/O	4-streifiger Neubau	planfestgestellt	3,1	15,7	15,7	
35	BW	B 12	OU Isny (BW + BY-Anteil)	2-streifiger Neubau	in Bau	4,0	27,8	17,9	
36	BW	B 14	Nellmersbach - Winnenden/M (L1127)	4-streifiger Neubau	in Bau	3,8	60,9	60,3	
37	BW	B 14	Winnenden/M (L1127) - Winnenden/S	4-streifiger Neubau	in Bau	1,5	23,0	1,5	
38	BW	B 14	Schwäbisch Hall (Gottwollshäuser Steige) - B 19	4-streifige Erweiterung	planfestgestellt	1,2	34,1	20,2	
39	BW	B 19	OU Bad Mergentheim	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	2,7	6,9	6,9	
40	BW	B 19	OU Gaisbach	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	3,4	13,6	8,1	Mitfin. Stadt 40 %
41	BW	B 27	Nehren - Dußlingen	4-streifige Erweiterung	planfestgestellt	3,3	44,1	44,1	
42	BW	B 27	Donaueschingen (B 33) - Hüfingen (B 31)	4-streifige Erweiterung	Vorentwurf genehmigt	4,1	14,2	13,9	
43	BW	B 28	OU Horb (L 355a - B 14/B 463; kleine Lösung)	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	3,8	6,0	6,0	
44	BW	B 28	OU Ergenzingen	2-streifiger Neubau	in Bau	4,8	14,6	10,1	
45	BW	B 28	Schopfloch - Grünmettstetten (L 370)	2-streifiger Neubau	in Bau	2,6	4,8	4,5	
46	BW	B 28	OU Metzingen (2.BA)	4-streifiger Neubau	in Bau	3,0	37,1	34,5	
47	BW	B 28	Rottenburg - Tübingen (L 370 alt)	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	8,0	23,3	20,5	
48	BW	B 28	OU Oberkirch und Lautenbach	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	6,0	37,3	35,2	
49	BW	B 28	OU Schopfloch	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	3,1	11,1	11,1	
50	BW	B 29	OU Schwäbisch Gmünd (1. BA)	2-streifiger Neubau	in Bau	1,3	18,3	0,6	
51	BW	B 29	OU Schwäbisch Gmünd (2. BA)	2-streifiger Neubau	in Bau	2,6	114,1	114,1	
52	BW	B 29	OU Mögglingen	4-streifiger Neubau	planfestgestellt	6,9	43,1	43,1	
53	BW	B 29	Essingen - Aalen	4-streifige Erweiterung	planfestgestellt	3,5	18,9	16,9	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamt-	Finanz-	Bemerkungen	
							kosten	bedarf		
							(Mio. €)	Bund ab 2006		
							(Mio. €)	(Mio. €)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9		
54	BW	B 30	Ravensburg/Eschach - Baidt (Egelsee) (BA VI)	4-streifiger Neubau	planfestgestellt	5,6	47,6	47,3		
55	BW	B 31	OU Döggingen (Gauchachtalbrücke)	4-streifiger Neubau	Teil unter Verkehr	3,6	72,4	8,0		
56	BW	B 31	Breisach - AS Freiburg-M (1. BA)	2-streifiger Neubau	in Bau	6,5	26,5	21,7		
57	BW	B 31	Überlingen/W - Überlingen/O	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	4,4	22,1	22,1		
58	BW	B 31	Immenstaad - Friedrichshafen/Waggers- hausen	4-streifiger Neubau	planfestgestellt	7,1	68,5	63,9		
59	BW	B 32	OU Amtzell (2. BA - Tunnel Geiselharz)	2-streifiger Neubau	in Bau	0,9	6,5	6,5		
60	BW	B 32	/B 311 OU Herbertingen	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	6,8	27,0	27,0		
61	BW	B 32	OU Horb	2-streifiger Neubau	Umweltverträ- glichkeitsunters.	0,8	12,0	12,0		
62	BW	B 33	Bgr. D/CH - Konstanz (westl. Rheinbrücke)	4-streifiger Neubau	Teil unter Verkehr	1,8	77,3	17,3		
63	BW	B 33	w Rheinbrücke - Konstanz (Landeplatz)	4-streifige Erweiterung	planfestgestellt	2,1	16,5	15,2		
64	BW	B 33	Konstanz (Landeplatz) - Allensbach/W (1. BA Bereich Allensbach)	4-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	10,4	134,4	38,0		
65	BW	B 33	Gengenbach - Elgersweier	4-streifige Erweiterung	Vorentwurf	5,8	10,7	10,7		
66	BW	B 33	A 5 - Elgersweier	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	3,5	23,1	23,1	in Verb. mit A-Modell	
67	BW	B 34	OU Wyhlen	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	4,2	10,6	9,8		
68	BW	B 34	OU Grenzach	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	2,9	13,9	10,7		
69	BW	B 36	OU Graben-Neudorf	2-streifiger Neubau	in Bau	6,2	28,0	8,4		
70	BW	B 36	OU Bietigheim und OU Durmersheim	2-streifiger Neubau	in Bau	9,7	36,0	19,8		
71	BW	B 39	OU Mühlhausen	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	4,1	16,6	15,6		
72	BW	B 292	OU Osterburken	2-streifiger Neubau	in Bau	5,2	15,3	13,7		
73	BW	B 292	OU Adelsheim	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	3,3	21,0	21,0		
74	BW	B 294	OU Winden	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	4,8	27,1	27,1		
75	BW	B 294	OU Elzach	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	1,5	7,2	7,2		
76	BW	B 297	OU Lorch	2-streifiger Neubau	in Bau	1,0	6,0	5,7		
77	BW	B 311	Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	2,0	36,5	26,5		
78	BW	B 311	OU Neuhausen ob Eck	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	6,4	17,0	17,0		
79	BW	B 311	Erbach - Dellmensingen (B 30)	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	7,6	27,3	27,3		
80	BW	B 311	OU Unlingen	2-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	4,4	11,7	11,7		
81	BW	B 312	OU Uttenweiler	2-streifiger Neubau	in Bau	3,1	8,2	8,2		
82	BW	B 312	OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	3,1	71,1	71,0		

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten	Finanzbedarf	Bemerkungen
							(Mio. €)	Bund ab 2006 (Mio. €)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
83	BW	B 313	Nürtingen (K 1220) - AS Wendlingen (A 8)	4-streifige Erweiterung	in Bau	2,6	8,5	5,8	
84	BW	B 313	OU Grafenberg	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	1,9	4,6	4,6	
85	BW	B 314	OU Grimmelshofen	2-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	1,7	17,0	17,0	
86	BW	B 317	Weil am Rhein - Lörrach (Zollfreie Straße) (2. BA)	2-streifiger Neubau	in Bau	1,4	26,4	26,0	
87	BW	B 462	OU Dunningen	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	6,4	18,0	18,0	
88	BW	B 463	W-OU Pforzheim (1. BA: B 10 - B 294)	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	3,2	63,8	63,8	
89	BW	B 464	Sindelfingen - Renningen	2-streifiger Neubau	in Bau	7,5	24,0	20,3	
90	BW	B 464	s Holzgerlingen - n Holzgerlingen	4-streifige Erweiterung	Vorentwurf genehmigt	2,5	6,5	6,5	
91	BW	B 466	Süßen (B 10n) - Donzdorf	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	2,8	11,2	11,2	
92	BW	B 492	OU Brenz	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	2,7	5,1	5,1	
93	BW	B 518	OU Wehr (2. BA)	2-streifiger Neubau	in Bau	2,5	23,9	2,7	
94	BW	B 535	OU Schwetzingen/Plankstadt	4-streifiger Neubau	in Bau	6,1	65,7	49,3	
Summe Re- und Abfinanzierungen								546,7	
Summe Vorhaben in Bau							1.492,1	998,6	
Summe Vorhaben planfestgestellt							1.215,6	1.164,4	
Summe Vorhaben in fortgeschrittenen Planungsphasen							705,1	246,7	
Summe Vorhaben in frühen Planungsphasen							202,0	201,7	
Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte								3.158,1	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. €)	Finanzbedarf Bund ab 2006 (Mio. €)	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

Bayern

1. Re- und Abfinanzierungen

1	BY		Refinanzierung (2006-2013)					348,9	
2	BY		Abfinanzierungen					133,1	

2. Autobahnen

3	BY	A 3	AS Aschaffenburg-O - AS Aschaffenburg-W	6-streifige Erweiterung	in Bau	4,9	36,1	35,4	
4	BY	A 3	Kauppenbrücke - ö. AS Hösbach	6-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	7,3	74,7	73,9	
5	BY	A 3	AK Biebelried - AS Randersacker	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	9,7	82,5	81,9	
6	BY	A 3	AS Heidingsfeld - AD Würzburg-W	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	8,0	49,8	49,5	
7	BY	A 3	AD Würzburg/West - AS Wertheim	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	13,3	72,8	72,8	
8	BY	A 6	AS Amberg/O (B 85) - AK Oberpfälzer Wald	4-streifiger Neubau	in Bau	20,4	137,1	104,0	
9	BY	A 6	Wittschau- Kaltenbaum	4-streifige Erweiterung	in Bau	6,2	25,4	9,7	
10	BY	A 6	AS Schwabach-W - AS Roth (B 2n)	6-streifige Erweiterung	Vorplanung	5,5	39,4	39,4	
11	BY	A 6	AS Roth (B 2n) - AK Nürnberg-O	6-streifige Erweiterung	in Bau	12,7	117,3	100,2	einschl. Overfly
12	BY	A 7	Füssen (B 310) - AS Nesselwang (ohne Tunnel)	4-streifiger Neubau	in Bau	13,5	127,0	92,8	ASP
13	BY	A 8	Lgr. BW/BY (AK Ulm/ Elchingen) - Bubeshheim	6-streifige Erweiterung	Teil unter Verkehr	6,8	63,7	16,1	Nordfahrbahn
14	BY	A 8	Bubeshheim - Leinheim (2. BA)	6-streifige Erweiterung	Teil unter Verkehr	6,8	58,0	13,6	Nordfahrbahn
15	BY	A 8	Leinheim - Augsburg/W	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	38,8	281,0	281,0	
16	BY	A 8	Augsburg/W - Lechbrücke	Lärmschutz	planfestgestellt	1,7	6,9	6,9	A-Modell geplant
17	BY	A 8	Lechbrücke bei Gersthofen	6-streifige Erweiterung	in Bau	0,1	12,8	7,2	ASP
18	BY	A 8	w Lechbrücke - AS Derching	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	5,4	30,1	26,6	A-Modell geplant
19	BY	A 8	AS Derching - AS Dasing	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	8,8	53,7	44,9	A-Modell geplant
20	BY	A 8	AS Dasing - Odelshausen	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	9,8	67,2	63,8	A-Modell geplant
21	BY	A 8	Odelshausen - AS Sulzemoos	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	8,5	64,1	52,9	A-Modell geplant
22	BY	A 8	AS Sulzemoos - AS Dachau/ Fürstenfeldbruck	6-streifige Erweiterung	Teil unter Verkehr	7,9	37,1	17,3	A-Modell geplant
23	BY	A 9	Tank-und Rastanlage Sophienberg - AS Bayreuth-N	6-streifige Erweiterung	in Bau	6,7	119,8	19,8	VDE
24	BY	A 70	AS Knetzgau (St 2276) - AS Eltmann (B 26) (2. BA)	4-streifige Erweiterung	in Bau	8,2	95,3	9,5	
25	BY	A 73	Lichtenfels - Ebersdorf b. Coburg (B 303)	4-streifiger Neubau	in Bau	12,6	127,1	99,0	VDE

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamt-	Finanz-	Bemerkungen	
							kosten	bedarf		
							(Mio. €)	Bund ab 2006		
							(Mio. €)	(Mio. €)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9		
26	BY	A 73	Ebersdorf b.Coburg (B 303) - Coburg (B 4)	4-streifiger Neubau	in Bau	11,6	109,8	44,7	VDE	
27	BY	A 94	AS Forstinning - Pastetten	4-streifiger Neubau	planfestgestellt	6,3	30,9	28,2		
28	BY	A 94	Ampfing (B 12/ST 2091) - Erharting (B 299)	4-streifiger Neubau	in Bau	10,9	56,4	20,8	ASP	
29	BY	A 94	Erharting (B 299) - Winhöring	4-streifige Erweiterung	in Bau	8,7	54,6	6,7		
30	BY	A 94	Malching - Tutting (1. Fb.)	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	11,1	48,1	48,1		
31	BY	A 96	Memmingen-O - Erkheim	4-streifige Erweiterung	in Bau	12,3	57,3	41,6		
3. Bundesstraßen										
32	BY	B 2	OU Meitingen	4-streifiger Neubau	Teil unter Verkehr	8,8	45,5	12,0		
33	BY	B 2	OU Röttenbach	2-streifiger Neubau	in Bau	4,3	10,3	9,0		
34	BY	B 2	OU Eschenau	2-streifiger Neubau	in Bau	2,1	7,1	5,8		
35	BY	B 2	OU Puchheim	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	2,3	7,1	6,5		
36	BY	B 2	Kiliansdorf - Roth	4-streifige Erweiterung	planfestgestellt	2,1	5,4	5,4		
37	BY	B 2	OU Dettenheim	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	3,5	7,0	7,0		
38	BY	B 2	OU Untersteinbach	2-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	2,6	9,0	9,0		
39	BY	B 4	Anbindung Flughafen Nürnberg an BAB A 3	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	2,7	42,1	42,1		
40	BY	B 8	OU Biebelried	2-streifiger Neubau	in Bau	2,6	4,8	3,5		
41	BY	B 13	Lehrberg - Unterheßbach	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	4,5	11,9	11,5		
42	BY	B 15	Westtangente Rosenheim	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	11,2	61,3	47,7		
43	BY	B 15n	Neufahrn (ST 2142) - Saalhaupt (A 93)	4-streifiger Neubau	in Bau	21,6	113,4	97,8	-	
44	BY	B 16	OU Dillingen	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	9,5	24,1	21,7		
45	BY	B 16	OU Marktoberdorf	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	5,7	7,1	7,1		
46	BY	B 17	Umfahrung Kaufering	4-streifiger Neubau	in Bau	12,0	57,2	52,1		
47	BY	B 17	W-OU Landsberg	2-streifiger Neubau	in Bau	3,5	13,0	12,2		
48	BY	B 19	Immenstadt - Heuberg	4-streifiger Neubau	in Bau	5,9	49,1	37,6		
49	BY	B 19	Heuberg - Martinszell	4-streifiger Neubau	in Bau	1,9	12,9	10,5		
50	BY	B 19	Martinszell - Lanzen	4-streifiger Neubau	in Bau	3,9	29,1	11,9		
51	BY	B 19	OU Werneck	2-streifiger Neubau	in Bau	4,1	8,4	6,1		
52	BY	B 20	OU Furth i.W.	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	4,3	42,1	41,3		
53	BY	B 20	Ausbau Cham - Rissmannsdorf	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	5,1	8,9	8,9		

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten	Finanzbedarf Bund ab 2006	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
54	BY	B 22	OU Aichig	2-streifiger Neubau	in Bau	3,0	10,5	8,9	
55	BY	B 23	OU Saulgrub	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	2,7	10,4	9,2	
56	BY	B 23	OU Garmisch-Partenkirchen (Kramertunnel)	2-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	5,2	104,0	104,0	
57	BY	B 25	N-OU Nördlingen	2-streifiger Neubau	in Bau	3,5	8,4	5,0	
58	BY	B 26	Ebert-Brücke Aschaffenburg	4-streifige Erweiterung	in Bau	0,6	14,9	14,8	
59	BY	B 85	Cham (B 20) - Untertraubenbach	4-streifige Erweiterung	in Bau	8,2	27,3	21,4	
60	BY	B 85	OU Neukirchen v.W.	2-streifiger Neubau	in Bau	5,2	19,6	18,3	
61	BY	B 85	Wackersdorf - AS Schwandorf	4-streifige Erweiterung	planfestgestellt	2,7	10,1	8,6	
62	BY	B 85	Untertraubenbach - Altenkreith	4-streifige Erweiterung	Vorentwurf	8,4	40,4	40,3	
63	BY	B 85	OU Altenkreith	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	2,7	5,0	5,0	
64	BY	B 85	OU Neubäu	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	3,9	9,2	9,2	
65	BY	B 173	Johannisthal - s Kronach	4-streifige Erweiterung	planfestgestellt	2,9	12,9	12,1	
66	BY	B 173	Lichtenfels - Zettlitz (2. BA)	4-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	1,8	19,4	19,4	
67	BY	B 173	Lichtenfels - Zettlitz (3. BA)	4-streifiger Neubau	Vorentwurf	5,1	57,1	56,7	
68	BY	B 286	S-OU Maibach	2-streifiger Neubau	in Bau	3,3	5,5	4,4	VDE-Mittel-Finanzierung
69	BY	B 286	B 19 - Bad Kissingen	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	6,2	18,3	18,3	
70	BY	B 299	OU bei Neumarkt (BA 2.2)	2-streifiger Neubau	in Bau	4,3	7,7	4,9	
71	BY	B 299	OU Neumarkt/St. Veit	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	5,0	12,7	12,7	
72	BY	B 299	OU Pressath (2. BA)	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	3,5	4,9	4,8	
73	BY	B 299	OU Grafenwöhr	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	3,7	5,0	5,0	
74	BY	B 299	OU Waldsassen/Kondrau	2-streifiger Neubau	Vorplanung	5,0	18,0	18,0	
75	BY	B 300	OU Weichenried	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	4,3	6,6	6,5	
76	BY	B 301	OU Au i. d. Hallertau	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	5,0	7,3	7,3	
77	BY	B 303	Verlegung Sonnefeld - Johannisthal (2. BA)	2-streifiger Neubau	in Bau	6,1	13,5	11,7	
78	BY	B 303	OU Untersteinach	2-streifiger Neubau	in Bau	2,6	4,2	2,0	
79	BY	B 303	Verlegung Sonnefeld - Johannisthal (3. BA)	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	1,0	4,2	4,2	
80	BY	B 303	OU Schirnding (2.FB)	4-streifige Erweiterung	Vorentwurf	4,3	12,8	12,8	
81	BY	B 304	OU Zorneding	2-streifiger Neubau	in Bau	4,2	11,6	7,1	
82	BY	B 304	OU Ebersberg	2-streifiger Neubau	in Bau	6,0	15,6	14,4	
83	BY	B 304	OU Traunstein (2. BA)	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	4,5	32,2	30,8	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten	Finanzbedarf Bund ab 2006	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
84	BY	B 304	OU Altenmarkt (mit Aubertunnel)	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	5,4	19,4	19,4	
85	BY	B 388	OU Dirnaich	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	4,5	8,9	8,9	
86	BY	B 388	OU Taufkirchen (Vils)	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	5,4	11,9	11,9	
87	BY	B 388n	B 388 - Hallbergmoos (Anbindung FH)	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	7,2	19,2	19,2	
88	BY	B 466	OU Brand/Geislohe	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	3,6	5,9	5,6	
89	BY	B 469	Verlegung Trennfurt - Obernburg	4-streifiger Neubau	Teil unter Verkehr	7,9	55,1	7,8	
90	BY	B 470	W-OU Forchheim	2-streifiger Neubau	baureif durch Bauleitplanung	2,8	9,7	9,7	
91	BY	B 472	OU Peißenberg	2-streifiger Neubau	in Bau	7,0	54,9	33,7	
92	BY	B 472	OU Hohenpeißenberg	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	5,2	21,4	19,3	
93	BY	B 492	OU Obermedlingen (LGr BW/BY - B16)	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	3,1	3,2	3,2	
94	BY	B 533	OU Schwarzach (Hengersberg)	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	5,2	16,7	16,2	
95	BY	B 999	OU Rödental	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	5,3	30,1	28,9	
Summe Re- und Abfinanzierungen								482,0	
Summe Vorhaben in Bau							1.797,3	1.034,0	
Summe Vorhaben planfestgestellt							1.003,6	931,7	
Summe Vorhaben in fortgeschrittenen Planungsphasen							266,6	262,8	
Summe Vorhaben in frühen Planungsphasen							431,0	428,1	
Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte								3.138,6	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. €)	Finanzbedarf Bund ab 2006 (Mio. €)	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

Berlin

1. Abfinanzierungen

1	BE		Abfinanzierungen BAB					77,7	
---	----	--	----------------------	--	--	--	--	------	--

2. Autobahnen

2	BE	A 10	Weißensee (LGr BB/BE) - AD Pankow (LGr BE/BB)	6-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	5,3	58,4	58,4	ohne Umbau AD Pankow
3	BE	A 100	AD Neukölln - Sonnenallee	6-streifiger Neubau	Linie bestimmt	1,5	118,0	118,0	mit anschl. Fortführung bis zur B 96a
4	BE	A 100	Vorleistung am S-Bahnhof Ostkreuz	6-streifiger Neubau	planfestgestellt		13,3	13,3	
5	BE	A 113	LGr BB/BE - AS Adlershof	6-streifiger Neubau	in Bau	3,8	175,4	94,1	

3. Bundesstraßen

6	BE	B 101	Marienfelder Allee (Ahrensdorfer Straße - LGr BE/BB)	4-streifiger Ausbau	in Bau	0,9	9,1	4,3	
7	BE	B 158	OU Ahrensfelde	4-streifiger Neu- und Ausbau	Vorentwurf	0,2	0,0	0,0	Fin.-Bedarf wird in Brandenburg mitgeführt

Summe Abfinanzierungen 77,7

Summe Vorhaben in Bau 184,5 98,4

Summe Vorhaben planfestgestellt 13,3 13,3

Summe Vorhaben in fortgeschrittenen Planungsphasen 58,4 58,4

Summe Vorhaben in frühen Planungsphasen 118,0 118,0

Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte 365,8

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. €)	Finanzbedarf Bund ab 2006 (Mio. €)	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

Brandenburg

1. Re- und Abfinanzierungen

1	BB		Refinanzierung (2006-2013)					30,0	
2	BB		Abfinanzierungen					39,5	

2. Autobahnen

3	BB	A 10	Umbau AD Nuthetal	6-streifige Erweiterung	in Bau	3,9	34,0	31,3	VDE
4	BB	A 10	Umbau AD Schwanebeck	6-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	5,3	46,1	46,1	VDE
5	BB	A 10	AD Schwanebeck - Weißensee (Lgr. BB/BE)	6-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	1,8	5,9	5,9	
6	BB	A 10	AD B-Pankow (LGr BE/BB) - AD Kreuz Oranienburg	6-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	17,1	111,1	111,1	
7	BB	A 10	AD Potsdam - AD Nuthetal	8-streifige Erweiterung	Vorentwurf	8,4	78,7	78,7	VDE
8	BB	A 10	Umbau AD Kreuz Oranienburg (2. Ausbaustufe)	6-streifige Erweiterung	Vorentwurf	3,5	18,7	18,7	
9	BB	A 10	AD Kreuz Oranienburg - AD Havelland	6-streifige Erweiterung	Vorentwurf genehmigt	12,1	56,7	56,7	
10	BB	A 14	Lgr. ST/BB - Lgr. BB/MV	4-streifiger Neubau	Vorentwurf	32,0	147,3	81,0	übr. Anteil Mitfinanzierung

Voraussetzung für die Einstellung der Gesamtmaßnahme "Neubau BAB A 14 Magdeburg (A 2) - Schwerin (A 24)" ist eine Mitfinanzierung (angestrebt aus EFRE) in Höhe von insgesamt rd. 350 Mio. €

11	BB	A 113	AK Schönefeld - Lgr. BB/BE	6-streifiger Neubau	in Bau	7,9	107,4	38,2	EFRE
----	----	-------	----------------------------	---------------------	--------	-----	-------	------	------

3. Bundesstraßen

12	BB	B 1	OU Kietz/Küstrin	2-streifiger Neubau	in Bau	4,2	19,6	9,7	
13	BB	B 1	OU Herzfelde	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	3,8	7,6	7,6	
14	BB	B 5	Nauen - Wustermark	4-streifiger Ausbau	in Bau	5,3	5,0	4,6	
15	BB	B 5	OU Perleberg	2-streifiger Neubau	Linie bestimmt	2,8	3,9	3,9	
16	BB	B 87	OU Herzberg	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	9,6	19,6	19,6	
17	BB	B 87	OU Lübben	2-streifiger Neubau	in der Linienbestimmung	10,1	20,2	20,2	
18	BB	B 96	AS Rangsdorf (A 10) - Lgr. BE/BB	4-streifiger Neu- und Ausbau	Teil unter Verkehr	8,0	39,3	5,5	EFRE
19	BB	B 96	OU Teschendorf und Löwenberg (s B 167)	4-streifiger Neubau	Linie bestimmt	14,8	38,3	38,3	
20	BB	B 96	OU Teschendorf und Löwenberg (n B 167n)	2-streifiger Neubau	Linie bestimmt	2,7	7,5	7,5	
21	BB	B 96	OU Fürstenberg	2-streifiger Neubau	Linie bestimmt	9,3	21,2	19,5	
22	BB	B 96a	Schönefeld - Mahlow	4-streifiger Neu- und Ausbau	in Bau	6,3	10,2	8,7	EFRE
23	BB	B 97	/B 168 OU Cottbus (A 15 - B 168 (N))	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	9,6	23,0	23,0	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamt-	Finanz-	Bemerkungen	
							kosten	bedarf		
							(Mio. €)	Bund ab 2006		
							(Mio. €)	(Mio. €)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9		
24	BB	B 97	OU Spremberg und Schwarze Pumpe	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	12,5	27,3	27,3		
25	BB	B 97	Netzergänzung ö Cottbus	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	4,1	4,6	4,6		
26	BB	B 101	OU Luckenwalde	2-streifiger Neubau	Teil unter Verkehr	17,3	48,6	15,6		
27	BB	B 101	Luckenwalde - Wiesenhagen	4-streifiger Ausbau	Vorentwurf	4,8	14,7	8,3	Mitfinanzierung BB	
28	BB	B 101	OU Wiesenhagen, Kliestow und Trebbin	4-streifiger Neubau	unter Verkehr	9,4	38,3	19,3	Mitfinanzierung BB, EFRE	
29	BB	B 101	Trebbin - s Kerzendorf (OU Thyrow)	4-streifiger Neubau	Vorentwurf	4,2	12,4	6,9	Mitfinanzierung BB	
30	BB	B 101	OU Elsterwerda	2-streifiger Neubau	Vorplanung	6,0	9,6	9,6		
31	BB	B 102n	Nordabschnitt OU Brandenburg	2-streifiger Neubau	Linie bestimmt	14,2	26,5	26,5		
32	BB	B 102n	Südabschnitt OU Brandenburg	2-streifiger Neubau	Linie bestimmt	9,1	13,4	13,4		
33	BB	B 103	/B 189 OU Pritzwalk	2-streifiger Neubau	Teil unter Verkehr	10,8	27,0	12,2		
34	BB	B 112	OU Guben (Nordabschnitt)	2-streifiger Neubau	in Bau	7,6	18,5	8,6	EFRE	
35	BB	B 112	OU Frankfurt/Oder (3. BA: B 5 - B 167)	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	9,2	22,0	22,0		
36	BB	B 112	OU Wiesenau und Brieskow-Finkenheerd	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	8,8	27,1	27,1		
37	BB	B 112	OU Neuzelle	2-streifiger Neubau	Linie bestimmt	4,2	7,9	7,9		
38	BB	B 112	OU Eisenhüttenstadt	2-streifiger Neubau	Linie bestimmt	8,9	17,2	17,2		
39	BB	B 158	OU Ahrensfelde	4-streifiger Neu- und Ausbau	Vorentwurf	4,5	20,2	20,2	incl. Finanzbedarf Berlin	
40	BB	B 166	OU Passow	2-streifiger Neubau	unter Verkehr	5,3	11,8	3,0		
41	BB	B 167	OU Finowfurt und Eberswalde (B 198 - A 11)	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	2,3	5,4	5,4		
42	BB	B 167	OU Finowfurt und Eberswalde (A 11 - L 200)	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	11,1	25,9	25,9		
43	BB	B 167	OU Finowfurt und Eberswalde (L 200 - B 167(O))	2-streifiger Neubau	Raumordnungsverfahren	5,2	10,1	10,1		
44	BB	B 169	OU Senftenberg	2-streifiger Neubau	in Bau	9,9	32,5	20,1		
45	BB	B 169	OU Drebkau	2-streifiger Neubau	in Bau	7,4	19,0	18,6		
46	BB	B 169	OU Elsterwerda	2-streifiger Neubau	Vorplanung	6,6	8,8	8,8		
47	BB	B 169	OU Plessa	2-streifiger Neubau	Vorplanung	7,3	9,1	9,1		
48	BB	B 179	OU Königs Wusterhausen	2-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	3,7	5,7	5,7		
49	BB	B 183	OU Bad Liebenwerda	2-streifiger Neubau	in der Linienbestimmung	4,9	13,6	13,6		
50	BB	B 188	OU Rathenow	2-streifiger Neubau	in Bau	9,2	31,4	20,7		
51	BB	B 189	OU Kuhbier	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	1,6	2,4	2,4		

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. €)	Finanzbedarf Bund ab 2006 (Mio. €)	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
52	BB	B 189	OU Kemnitz	2-streifiger Neubau	in der Linienbestimmung	2,4	3,9	3,9	
53	BB	B 189	OU Heiligengrabe	2-streifiger Neubau	Linie bestimmt	2,9	3,8	3,7	
Summe Re- und Abfinanzierungen								69,5	
Summe Vorhaben in Bau							442,6	216,1	
Summe Vorhaben planfestgestellt							193,7	193,7	
Summe Vorhaben in fortgeschrittenen Planungsphasen							76,4	76,4	
Summe Vorhaben in frühen Planungsphasen							627,3	547,3	
Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte								1.103,0	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. €)	Finanzbedarf Bund ab 2006 (Mio. €)	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

Bremen

1. Abfinanzierungen

1	HB		Abfinanzierungen Bundesstraßen					1,5	
---	----	--	--------------------------------	--	--	--	--	-----	--

2. Autobahnen

2	HB	A 281	AS HB-Kattenturm - AS HB/Airport-Stadt (BA 2.2)	4-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	1,6	77,5	77,5	
3	HB	A 281	AS HB/Airport-Stadt - Warturmer Heerstr. (BA 2.1)	4-streifiger Neubau	in Bau	3,3	244,3	99,0	
4	HB	A 281	Warturmer Heerstr. - AS HB/Neustädter Hafen (BA 3.1)	4-streifiger Neubau	in Bau	2,5	47,1	19,9	
5	HB	A 281	AS HB/Neustädter Hafen - AS HB/Strom (BA 3.2)	4-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	4,2	46,4	46,4	
6	HB	A 281	AS HB/Strom - AS Oslebsh. (4. BA: Weserquerung)	4-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	4,6	40,0	40,0	F-Modell geplant

3. Bundesstraßen

7	HB	B 71	Verlegung AS Brhv./Wulsdorf - Lgr. HB/NI (B 6)	2-streifiger Neubau	in Bau	2,1	14,7	9,6	
8	HB	B 74	Verlegung Farger Straße - Kreinsloger Straße/A 270	2-streifiger Neubau	in Bau	2,6	18,8	17,2	
9	HB	B 212	Lgr. NI/HB - A 281	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	1,6	9,5	9,5	

Summe Abfinanzierungen **1,5**

Summe Vorhaben in Bau **324,9** **145,7**

Summe Vorhaben in frühen Planungsphasen **173,4** **173,4**

Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte **320,6**

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. €)	Finanzbedarf Bund ab 2006 (Mio. €)	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

Hamburg

1. Refinanzierungen

1	HH		Refinanzierung (2006-2013)					466,3	
---	----	--	----------------------------	--	--	--	--	--------------	--

2. Autobahnen

2	HH	A 1	AD HH-SO (A 25) - AS HH/Billstedt	6-streifige Erweiterung	in Bau	5,5	69,0	47,8	
3	HH	A 7	AS HH-Othmarschen - AS HH-Stellingen	8-streifige Erweiterung	Vorentwurf	4,7	89,0	89,0	
4	HH	A 7	AS HH-Stellingen - AD HH/NW (A 23)	8-streifige Erweiterung	Vorentwurf	2,7	44,0	44,0	
5	HH	A 7	Restabwicklungen und Lärmschutz					31,0	

Summe Re- und Abfinanzierungen **497,3**

Summe Vorhaben in Bau **69,0** **47,8**

Summe Vorhaben in frühen Planungsphasen **133,0** **133,0**

Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte **678,1**

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. €)	Finanzbedarf Bund ab 2006 (Mio. €)	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

Hessen

1. Re- und Abfinanzierungen

1	HE		Refinanzierung (2006-2013)					58,5	
2	HE		Abfinanzierungen					23,9	

2. Autobahnen

3	HE	A 44	AD Kassel-O - AS Helsa-O	4-streifiger Neubau	Vorentwurf	11,3	223,8	221,7	VDE
4	HE	A 44	AS Helsa-O - AS Hessisch Lichtenau-W	4-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	5,2	229,0	228,8	VDE
5	HE	A 44	AS Hessisch Lichtenau-W - AS Hessisch Lichtenau-M	4-streifiger Neubau	planfestgestellt	2,3	60,7	54,2	VDE
6	HE	A 44	AS Hessisch Lichtenau-O (Walburg) - Hasselbach	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	4,3	72,0	72,0	VDE
7	HE	A 44	Hasselbach - AS Waldkappel-O	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	6,1	53,7	53,7	VDE
8	HE	A 44	AS Waldkappel-O - Wehretal/Hoheneiche	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	7,2	156,6	153,1	VDE
9	HE	A 44	Wehretal/Hoheneiche - AS Sontra-N	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	5,4	151,4	149,9	VDE
10	HE	A 44	AS Sontra/Ulfen - AD Wommen (A 4)	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	9,0	87,3	85,9	VDE
11	HE	A 49	AS Schwalmstadt (L 3155) - AS Neumental (L 3074)	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	10,5	182,5	182,5	
12	HE	A 66	AS Schlüchtern-N - AS Neuhof-W	4-streifiger Neubau	in Bau	8,1	89,2	33,4	
13	HE	A 66	AS Neuhof-W - AS Neuhof-O	4-streifiger Neubau	in Bau	3,4	99,8	98,1	
14	HE	A 66	AS Neuhof-O - AS Fulda-Süd (B 27)	4-streifiger Neubau	in Bau	3,5	67,7	29,2	
15	HE	A 66	AK Wiesbaden - AD Kriftel	6-streifige Erweiterung	in Bau	8,0	77,3	44,0	
16	HE	A 66	Frankfurt/Erlenbruch - AS Frankfurt/Berger-Enkheim	6-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	2,6	174,0	174,0	ASP
17	HE	A 661	F/Hanauer Landstraße - AS Frankfurt/Seckbach (2.FB)	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	3,3	29,4	29,4	

3. Bundesstraßen

18	HE	B 3	OU Friedberg (B 3 s Friedberg - L 3134)	2-streifiger Neubau	in Bau	6,0	36,8	36,0	
19	HE	B 3	Weimar/Roth - Weimar/Argenstein	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	4,5	38,3	38,3	
20	HE	B 3	OU Wöllstadt/Nieder- und Oberwöllstadt	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	9,3	12,4	12,4	
21	HE	B 3	OU Karben/Kloppen und Okarben	2-streifiger Neubau	Vorplanung	1,5	2,4	2,4	
22	HE	B 7	OU Calden	2-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	4,0	12,7	12,7	
23	HE	B 8	OU Bad Camberg	2-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	6,6	22,5	22,5	
24	HE	B 26	/B 42 NO-OU Darmstadt	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	2,4	66,0	66,0	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten	Finanzbedarf	Bemerkungen
							(Mio. €)	Bund ab 2006 (Mio. €)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
25	HE	B 27	OU Neu-Eichenberg/ Hebenshausen	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	1,2	3,5	3,5	
26	HE	B 27	OU Hauneck/Unterhaun, Hauneck/ Oberhaun und HHauneck/Sieglos	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	4,7	21,6	21,6	
27	HE	B 38	OU Reinheim/Spachbrücken	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	4,7	18,1	18,1	
28	HE	B 44	OU Groß-Rohrheim	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	3,5	4,1	4,1	
29	HE	B 45	OU Höchst im Odw.	2-streifiger Neubau	in Bau	2,8	22,7	21,1	
30	HE	B 45/ B 521	OU Niederau/Windecken und Niederau/Heldenbergen	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	7,3	30,1	30,1	
31	HE	B 47	Rheinbrücke Worms (Anteil Hessen)	4-streifige Erweiterung	in Bau	0,5	9,3	6,8	
32	HE	B 49	Limburg/Ahlbach - AS Beselich/ Ober-tiefenbach	4-streifige Erweiterung	in Bau	4,5	24,1	23,0	
33	HE	B 49	AS Beselich/Obertiefenbach - Deponie Beselich	4-streifige Erweiterung	Vorentwurf	1,2	5,8	5,8	
34	HE	B 49	Beselich/Heckholzhausen - AS Meren-berg-W	4-streifige Erweiterung	Vorentwurf	1,1	4,3	4,3	
35	HE	B 49	AS Merenberg-W - Merenberg-O	4-streifige Erweiterung	Vorentwurf	1,4	10,3	10,3	
36	HE	B 49	Merenberg-O - AS Weilburg-W	4-streifige Erweiterung	in Bau	1,1	3,6	3,6	
37	HE	B 49	AS Tiefenbach - AS Leun	4-streifige Erweiterung	Vorentwurf	2,1	8,6	8,6	
38	HE	B 49	AS Leun - AS Solms	4-streifige Erweiterung	Vorentwurf	4,5	29,5	29,5	
39	HE	B 49	AS Solms - Kloster Altenberg	4-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	3,2	15,6	15,5	
40	HE	B 49	Kloster Altenberg - Wetzlar/Dalheim	4-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	2,1	8,5	7,4	
41	HE	B 83	OU Hofgeismar	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	3,4	11,2	11,2	
42	HE	B 83	OU Bad Karlshafen	2-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	4,4	18,0	18,0	
43	HE	B 84	OU Hünfeld	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	5,4	15,2	14,7	
44	HE	B 249	OU Eschwege	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	2,9	9,9	9,9	
45	HE	B 252	OU Vöhl/Dorfitter	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	3,0	13,5	13,5	
46	HE	B 252	OU Münchhausen/Simtshausen/Toden-hausen/Wetter und Niederwetter	2-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	17,6	64,4	64,4	
47	HE	B 253	OU Frankenberg/Röddenau und Frankenberg (Eder)	2-streifiger Neubau	in Bau	7,2	19,9	5,5	
48	HE	B 255	OU Herborn/Herbonseelbach	2-streifiger Neubau	in Bau	3,3	7,1	7,1	
49	HE	B 255	OU Weimar	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	5,1	12,1	12,1	
50	HE	B 277	OU Haiger	2-streifiger Neubau	in Bau	2,8	16,4	14,9	
51	HE	B 277	OU Dillenburg (Schlossbergtunnel)	2-streifiger Neubau	in Bau	1,2	47,0	20,2	
52	HE	B 426	Verlegung bei Mühlthal/Nieder-Ramstadt (2. BA: ö K 138)	2-streifiger Neubau	in Bau	2,5	50,8	12,2	
53	HE	B 452	OU Wehretal/Reichensachsen	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	1,8	9,6	9,6	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. €)	Finanzbedarf Bund ab 2006 (Mio. €)	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
54	HE	B 455	OU Friedberg/Dorheim	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	2,2	10,1	10,1	
55	HE	B 456	/B 275 OU Usingen	2-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	5,8	28,1	28,1	
56	HE	B 457	OU Hungen	2-streifiger Neubau	in Bau	3,9	13,4	11,3	
57	HE	B 457	OU Büdingen/Büches	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	2,6	10,5	10,5	
58	HE	B 458	OU Hilders/Wickers	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	1,8	4,6	4,5	
59	HE	B 458	OU Dipperz	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	3,4	7,6	7,6	
60	HE	B 486	OU Dreieich/Offenthal	4-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	3,3	8,3	8,3	
61	HE	B 486	Mörfelden-Walldorf (A 5) - OU Langen	4-streifige Erweiterung	Vorentwurf genehmigt	2,1	5,5	5,5	
62	HE	B 486	OU Mörfelden	2-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	5,1	22,2	22,2	
Summe Re- und Abfinanzierungen								82,4	
Summe Vorhaben in Bau								585,1	366,4
Summe Vorhaben planfestgestellt								90,1	83,6
Summe Vorhaben in fortgeschrittenen Planungsphasen								1.120,6	1.112,4
Summe Vorhaben in frühen Planungsphasen								774,8	772,5
Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte									2.417,3

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. €)	Finanzbedarf Bund ab 2006 (Mio. €)	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

Mecklenburg-Vorpommern

1. Re- und Abfinanzierungen

1	MV		Refinanzierung (2006-2013)					16,8	
2	MV		Abfinanzierungen					99,1	

2. Autobahnen

3	MV	A 14	Lgr. MV/BB - AK Schwerin (A 24)	4-streifiger Neubau	Linie bestimmt	25,8	115,0	63,0	übr. Anteil EFRE
<p>Voraussetzung für die Einstellung der Gesamtmaßnahme "Neubau BAB A 14 Magdeburg (A 2) - Schwerin (A 24)" ist eine Mitfinanzierung (angestrebt aus EFRE) in Höhe von insgesamt rd. 350 Mio. €</p>									
4	MV	A 241	Jesendorf (L 101) - Wismar (A 20)	4-streifiger Neubau	in Bau	10,6	49,6	23,0	
5	MV	A 241	AS Schwerin-N(B 104) - Jesendorf (L 101)	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	14,8	88,4	88,3	

3. Bundesstraßen

6	MV	B 96	O-OU Neubrandenburg (1. BA: B 96 S - B 104 O)	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	3,5	38,8	38,0	
7	MV	B 96n	Bf. Rügendamm - AS Altefähr (2. Strelasundquerung)	4-streifige Erweiterung	in Bau	4,7	112,5	49,7	
8	MV	B 96n	AS Altefähr (L 29) - Samtens (B 96/B 96n)	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	11,4	31,7	29,9	
9	MV	B 96n	Samtens (B 96/B 96n) - AS Bergen (B 196)	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	9,1	42,3	40,7	
10	MV	B 104	N-OU Schwerin (1. BA: B 104 W - B 106 N)	2-streifiger Neubau	in Bau	5,6	30,2	24,5	EFRE
11	MV	B 105	/B 96, OU Stralsund (BA 5.2)	2-streifiger Neubau	in Bau	3,6	13,9	13,4	EFRE
12	MV	B 109	OU Anklam (1.BA: B 110 - nw Anklam)	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	1,8	13,8	13,5	
13	MV	B 109	OU Levenhagen	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	1,9	2,0	2,0	
14	MV	B 192	OU Waren (1.BA: B 192 W - B 108 N)	2-streifiger Neubau	in der Linienbestimmung	2,9	15,0	15,0	
15	MV	B 194	OU Loitz	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	4,6	10,5	10,5	
16	MV	B 198	W-OU Mirow	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	3,9	9,4	9,2	
17	MV	B 198	S-OU Mirow	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	4,6	6,7	6,7	
18	MV	B 321	OU Crivitz	2-streifiger Neubau	in Bau	4,6	18,2	6,8	
19	MV	B 321	BAB-Zubringer Schwerin (Plater Straße - Muess-O)	4-streifige Erweiterung	Vorentwurf	2,1	18,4	18,4	
20	MV	B 321	OU Hagenow	2-streifiger Neubau	in der Linienbestimmung	5,1	12,2	12,2	

Summe Re- und Abfinanzierungen 115,9

Summe Vorhaben in Bau 224,4 117,4

Summe Vorhaben in fortgeschrittenen Planungsphasen 172,9 169,4

Summe Vorhaben in frühen Planungsphasen 231,3 178,0

Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte 580,7

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. €)	Finanzbedarf Bund ab 2006 (Mio. €)	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

Niedersachsen

1. Re- und Abfinanzierungen

1	NI		Refinanzierung (2006-2013)					244,4	
2	NI		Abfinanzierungen					22,6	

2. Autobahnen

3	NI	A 1	AK Lotte/Osnabrück (Anteil NI) - AS Osnabrück-N	6-streifige Erweiterung	in Bau	5,9	35,2	21,4	ASP
4	NI	A 1	AS Osnabrück-N - AS Bramsche	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	8,6	47,0	47,0	
5	NI	A 1	AS Lohne/Dinklage - AD Ahlhorner Heide	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	26,1	82,6	82,1	
6	NI	A 1	Bremer Kreuz - AS Oyten	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	3,0	12,4	12,4	A-Modell geplant
7	NI	A 1	AS Oyten - AS Stuckenborstel	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	14,8	77,5	77,5	A-Modell geplant
8	NI	A 1	AS Stuckenborstel - AS Bockel	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	10,5	36,1	36,1	A-Modell geplant
9	NI	A 1	AS Bockel - AS Sittensen	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	9,8	37,8	37,8	A-Modell geplant
10	NI	A 1	AS Sittensen - AS Sittensen	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	9,7	44,2	44,2	A-Modell geplant
11	NI	A 1	AS Sittensen - AS Rade	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	18,0	44,8	44,8	A-Modell geplant
12	NI	A 1	AS Rade - AD Buchholz (A 261)	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	6,0	24,2	24,2	A-Modell geplant
13	NI	A 7	AS Göttingen - AS Göttingen-N	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	11,3	58,2	58,2	
14	NI	A 7	AS Göttingen-N - AS Nörten/Hardenberg	6-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	7,2	28,4	28,4	
15	NI	A 7	AS Seesen - AD Salzgitter	6-streifige Erweiterung	Vorentwurf genehmigt	23,2	120,0	120,0	
16	NI	A 7	Umbau AK Hannover-O	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	0,6	7,1	7,1	ASP
17	NI	A 7	AK Hannover-O - AS Altwarmbüchen	6-streifige Erweiterung	in Bau	5,7	25,3	15,9	
18	NI	A 26	Stade (B 73) - Horneburg (K 36n)	4-streifiger Neubau	in Bau	11,2	152,2	58,2	
19	NI	A 26	Horneburg (K 36n) - Buxtehude (K 40)	4-streifiger Neubau	planfestgestellt	9,8	99,9	95,6	
20	NI	A 26	Anbindung der B 3 an die A 26	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	4,0	9,6	9,6	
21	NI	A 39	Rautheim (L 625) - Cremlingen (B 1)	4-streifiger Neubau	in Bau	5,0	22,6	7,0	
22	NI	A 39	Cremlingen (B 1) - AK Wolfsburg/Königs-lutter (A 2)	4-streifiger Neubau	in Bau	7,0	49,7	44,2	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten	Finanzbedarf	Bemerkungen
							(Mio. €)	Bund ab 2006 (Mio. €)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
3. Bundesstraßen									
23	NI	B 1	n Sorsum - ö Innerste (West- und Mittelteil OU Himmelsth.)	4-streifiger Neubau	planfestgestellt	4,1	24,9	24,1	
24	NI	B 1	OU Mehle	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	3,2	8,0	8,0	
25	NI	B 1	S-OU Hameln	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	7,3	83,0	83,0	
26	NI	B 1	OU Aerzen	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	4,3	9,6	9,6	
27	NI	B 1	OU Coppenbrügge - Marienau	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	6,3	12,9	12,9	
28	NI	B 3	Ehlershausen - Celle	2-streifiger Neubau	in Bau	7,4	16,9	16,3	
29	NI	B 3	OU Westerfeld (K 221 - Landwehrkreisel)	4-streifiger Neubau	planfestgestellt	2,8	19,0	19,0	
30	NI	B 3	OU Arnum (s Arnum - K 221)	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	4,8	18,3	18,3	
31	NI	B 3	Celle (B 3) - Celle (B 214) (Südteil OU Celle)	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	3,2	16,9	16,9	
32	NI	B 6	Nienburg - Eilvese	4-streifige Erweiterung	in Bau	8,9	9,7	9,6	
33	NI	B 6	Eilvese - Neustadt	4-streifige Erweiterung	in Bau	8,1	13,0	13,0	
34	NI	B 27	Scharzfeld - Bad Lauterberg	2-streifiger Neubau	in Bau	2,6	10,2	8,0	
35	NI	B 68	Wallenhorst - Bramsche	4-streifige Erweiterung	in Bau	2,8	17,2	16,9	
36	NI	B 72	OU Norden	2-streifiger Neubau	in Bau	8,7	17,1	15,3	
37	NI	B 73	OU Otterndorf	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	5,8	11,5	11,4	
38	NI	B 75	OU Dibbersen	4-streifiger Neubau	planfestgestellt	2,7	12,6	11,1	
39	NI	B 83	OU Wehrbergen	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	2,7	9,7	8,6	
40	NI	B 188	OU Burgdorf	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	7,6	25,8	25,6	
41	NI	B 188	OU Danndorf/Velpke	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	6,9	9,8	9,8	
42	NI	B 210	OU Schortens (Westteil, L 807 - AS Gr. Ostiem)	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	3,3	15,0	13,9	
43	NI	B 210	OU Schortens (Osteil, AS Gr. Ostiem - A 29)	4-streifiger Neubau	planfestgestellt	2,3	9,6	9,6	
44	NI	B 211	Mittelort - Brake	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	7,5	19,0	19,0	
45	NI	B 212	OU Berne (o Huntebrücke - L 875)	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	8,8	27,9	27,9	
46	NI	B 213	OU Lastrup	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	5,6	16,7	16,0	
47	NI	B 214	OU Thuine/Freren	2-streifiger Neubau	in Bau	6,0	10,5	8,3	
48	NI	B 214	OU Diepholz (2. BA: B51 - B 214)	2-streifiger Neubau	in Bau	2,7	9,0	8,7	
49	NI	B 241	Volpriehausen - Ellierode	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	4,2	25,1	25,1	
50	NI	B 243	Bad Sachsa - Bad Lauterberg	4-streifiger Neubau	planfestgestellt	9,0	47,4	47,4	
51	NI	B 247	OU Duderstadt (Mittelteil - OU Westerode)	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	3,2	7,5	7,5	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. €)	Finanzbedarf Bund ab 2006 (Mio. €)	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
52	NI	B 248	OU Lüchow	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	5,4	10,3	9,9	
53	NI	B 402	Bgr. NL/D - A 31 (Lückenschluß Rijksw. 37)	4-streifige Erweiterung	in Bau	7,3	15,1	11,8	
54	NI	B 442	OU Eimbeckhausen	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	4,4	9,5	9,5	
55	NI	B 445	OU Sebexen	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	2,3	7,6	7,6	
Summe Re- und Abfinanzierungen								267,0	
Summe Vorhaben in Bau							403,7	254,6	
Summe Vorhaben planfestgestellt							925,8	915,1	
Summe Vorhaben in fortgeschrittenen Planungsphasen							102,2	102,2	
Summe Vorhaben in frühen Planungsphasen							159,4	159,4	
Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte								1.698,3	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. €)	Finanzbedarf Bund ab 2006 (Mio. €)	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

Nordrhein-Westfalen

1. Re- und Abfinanzierungen

1	NW		Refinanzierung (2006-2013)					161,0	
2	NW		Lärmschutz und Abfinanzierungen					65,6	

2. Autobahnen

3	NW	A 1	AS Lommersdorf - AS Blankenheim (B 51)	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	5,8	42,1	41,8	
4	NW	A 1	AK Köln-W - DB (AC-K)	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	2,1	102,4	101,1	A-Modell geplant
5	NW	A 1	DB (AC-K) - AK Köln-N	6-streifige Erweiterung	in Bau	7,3	81,9	65,6	ASP/A-Modell geplant
6	NW	A 1	Blombachtal (L 419) - AS Wuppertal/Langerfeld	6-streifige Erweiterung	in Bau	5,5	123,6	29,7	
7	NW	A 1	AS Wermelskirchen - T+R-Anlage Remscheid	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	4,3	49,3	48,7	
8	NW	A 1	T+R-Anlage Remscheid - AS Remscheid	6-streifige Erweiterung	in Bau	2,9	34,2	29,2	
9	NW	A 1	AS Hagen-N - AK Westhofen	6-streifige Erweiterung	in Bau	5,6	90,9	78,6	ASP
10	NW	A 1	AK Münster-S - AS Münster-N	6-streifige Erweiterung	in Bau	9,9	56,8	30,0	
11	NW	A 1	DEK Brücke - AS Lengerich/Tecklenburg	6-streifige Erweiterung	Vorentwurf	11,6	33,2	33,2	
12	NW	A 1	AS Lengerich/Tecklenburg - AK Lotte/Osnabrück (A 30)	6-streifige Erweiterung	Vorentwurf	11,1	48,1	48,1	
13	NW	A 1	AK Lotte/Osnabrück - Lgr. NW/NI	6-streifige Erweiterung	in Bau	4,5	24,6	12,7	ASP
14	NW	A 2	AK Dortmund/NW - AS Dortmund-NO	6-streifige Erweiterung	in Bau	9,5	38,9	15,2	
15	NW	A 2	Bereich AK Kamen	6-streifige Erweiterung	in Bau	2,6	44,6	25,6	
16	NW	A 2	AK Kamen - ö AK Kamen	6-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	3,3	19,9	11,2	
17	NW	A 2	ö AK Kamen - AS Hamm	6-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	5,9	35,7	28,7	
18	NW	A 2	AS Hamm - AS Hamm/Uentrop	6-streifige Erweiterung	in Bau	8,1	41,1	28,0	
19	NW	A 2	AS Hamm/Uentrop - AS Beckum	6-streifige Erweiterung	in Bau	6,5	26,7	20,0	
20	NW	A 3	AK Köln-O - AS Köln/Dellbrück	8-streifige Erweiterung	in Bau	2,1	52,5	50,5	ASP
21	NW	A 3	AS Köln/Dellbrück - AS Köln/Mülheim	8-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	2,2	61,4	61,4	ASP
22	NW	A 3	AS Köln/Mülheim - AK Leverkusen (1. BA: Umbau AK Leverkusen)	8-streifige Erweiterung	Vorentwurf	1,0	16,2	16,2	
23	NW	A 4	AS Eschweiler - AS Weisweiler	6-streifige Erweiterung	in Bau	7,4	51,1	42,6	
24	NW	A 4	AS Düren - AS Kerpen	6-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	17,8	134,5	76,3	A-Modell geplant
25	NW	A 4	AS Wenden - Krombach einschl. Abzw. Kromb. Höhe	4-streifiger Neubau	in Bau	8,8	70,7	24,3	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten	Finanzbedarf	Bemerkungen
							(Mio. €)	Bund ab 2006 (Mio. €)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
26	NW	A 30	AK Löhne - Rehme m Abzw. A 30 Ri Rehme	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	9,5	149,2	137,6	
27	NW	A 33	AK Bielefeld (A 2) - AS Bielefeld/Brackwede	4-streifiger Neubau	planfestgestellt	6,5	74,5	69,2	
28	NW	A 33	AS Bielefeld/Brackwede - AS Halle/Steinhagen (K 30)	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	7,9	80,7	78,2	
29	NW	A 33	AS Halle/Steinhagen (K 30) - AS Borgholzhausen	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	11,8	123,5	120,5	
30	NW	A 33	/B61 Zubringer Bielefeld/ Brackwede	4-streifiger Neubau	planfestgestellt	1,3	11,8	11,8	
31	NW	A 40	w AS Gelsenkirchen - ö AS Gelsenkirchen	6-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	1,2	11,4	11,4	ASP
32	NW	A 40	AS Gelsenkirchen - AS Bochum/Stahlhausen	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	3,1	30,2	29,9	ASP
33	NW	A 40	w AS Bochum/Stahlhausen - ö AS Bochum/Stahlhausen	6-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	2,5	60,0	59,5	ASP
34	NW	A 40	(B 1) AS Dortmund-M (L 672) - AS Dortmund-O (B 236)	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	2,2	193,3	193,3	als B1 zu bauen
35	NW	A 40	(B 1) AK Dortmund-W (A 45) - AS Dortmund (L 660)	6-streifige Erweiterung	in Bau	4,5	70,7	69,3	als B1 zu bauen
36	NW	A 44	Düsseldorf/Ratingen (A 3) - Velbert (B 227)	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	9,1	129,4	129,4	
37	NW	A 44	Bochum (L705,Sheffieldring) - AK Bochum/Witten (A 43)	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	2,9	51,3	39,2	ASP
38	NW	A 45	AK Hagen (A 45) - AK Westhofen (A 1)	6-streifige Erweiterung	Vorentwurf	8,0	46,1	46,1	
39	NW	A 46	AS Haan/Ost - Westring	6-streifige Erweiterung	in Bau	1,0	9,6	7,5	ASP
40	NW	A 46	Westring - AK Sonnborn (L 418)	6-streifige Erweiterung	Vorentwurf genehmigt	2,2	14,5	14,5	ASP
41	NW	A 46	AS Bestwig - Bestwig/ Nuttlar einschl. Zubringer B 480n	4-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	5,4	101,8	101,8	
42	NW	A 52	Netzschluss bei Roermond (Bgr. D/NL - w Elmpt (B 230))	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	5,3	27,1	27,1	
43	NW	A 57	AK Neuss/Süd - AS Neuss/Norf	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	3,4	12,7	12,7	
44	NW	A 57	Umbau AS Neuss/West	6-streifige Erweiterung	in Bau	2,1	40,0	20,8	ASP
45	NW	A 57	AS Neuss/West - AK Kaarst	6-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	6,2	60,7	60,7	ASP
46	NW	A 57	AK Kaarst - AK Meerbusch	6-streifige Erweiterung	in Bau	5,3	29,1	17,8	ASP
47	NW	A 59	AD Bonn/Beuel - AD St. Augustin/West	8-streifige Erweiterung	Vorentwurf	3,0	35,3	35,3	
48	NW	A 59	AS Duisburg/Hochfeld - AS Duisburg/Duisern	6-streifige Erweiterung	in Bau	2,3	55,9	46,5	
49	NW	A 61	Netzschluss bei Venlo	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	3,0	29,0	29,0	
50	NW	A 445	AS Werl/Nord - AS Hamm/Rhynern (A 2)	4-streifiger Neubau	Vorentwurf	8,0	50,0	50,0	
51	NW	A 524/ B 8	Duisburg/Serm (B 8) - AS Duisburg/Rahm mit B 8 OU Düsseldorf/Wittlaer (1.BA)	4-streifige Erweiterung	Vorentwurf	4,4	29,3	29,3	
3. Bundesstraßen									
52	NW	B 1	OU Salzkotten	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	6,0	16,3	16,3	
53	NW	B 8	OU Düsseldorf/Wittlaer (2.BA: Froschenteich-L 139)	4-streifiger Neubau	planfestgestellt	2,9	19,3	19,3	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten	Finanzbedarf	Bemerkungen
							Bund ab 2006	Bund ab 2006	
1	2	3	4	5	6	7	(Mio. €)	(Mio. €)	9
54	NW	B 9	OU Kleve	2-streifiger Neubau	Vorplanung	6,3	6,0	6,0	
55	NW	B 51	OU Münster (Lütkenbecker Weg - L 843)	4-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	2,7	26,5	26,5	
56	NW	B 51	OU Köln/Meschenisch	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	2,7	11,2	11,2	
57	NW	B 54	OU Steinfurt - Ochtrup (B 70)	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	5,2	16,5	15,5	
58	NW	B 54	Lünen (DB-Strecke - B 236)	4-streifige Erweiterung	Vorentwurf	2,6	6,2	6,2	
59	NW	B 55	W-OU Erwitte	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	7,4	44,9	42,4	
60	NW	B 56	Bgr. D/NL - Tüddern - L 410	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	5,9	24,3	24,3	
61	NW	B 56	L 410 - Gangelt	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	4,4	13,7	13,7	
62	NW	B 56	Gangelt - AS Heinsberg	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	7,9	29,5	28,5	
63	NW	B 56	OU Düren (B 399 - B 264)	4-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	2,6	13,1	13,1	
64	NW	B 56	OU Düren (B 264 - B 56)	2-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	4,3	7,4	7,4	
65	NW	B 56	OU Swisttal/Miel mit AS A 61	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	2,6	6,0	6,0	
66	NW	B 57	S-OU Baesweiler (L 240n - L 225)	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	2,9	4,2	4,2	
67	NW	B 57	N-OU Baesweiler (L 225 - B 56)	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	4,1	4,9	4,9	
68	NW	B 58	L 460 - Rheinbrücke (mit Rheinbrücke)	4-streifige Erweiterung	in Bau	2,1	23,3	20,2	
69	NW	B 58	OU Wesel-Büderich (B 58 - L 460)	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	4,2	17,3	17,3	
70	NW	B 58	OU Beckum	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	3,8	12,5	12,5	
71	NW	B 59	OU Rommerskirchen	2-streifiger Neubau	in Bau	5,0	19,7	17,8	
72	NW	B 59	OU Pulheim	2-streifiger Neubau	in Bau	3,7	21,2	6,0	
73	NW	B 62	Siegtalbrücke (A 45) - Mudersbacher Kreisel	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	3,1	65,9	65,9	
74	NW	B 64	OU Warendorf	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	7,0	36,4	36,4	
75	NW	B 67	Bocholt (B 473) - Rhede (L 572)	2-streifiger Neubau	in Bau	7,0	35,1	11,9	
76	NW	B 67	Rhede (L 572) - Borken (B 70)	2-streifiger Neubau	in Bau	9,7	27,5	21,5	
77	NW	B 70	OU Wettringen (2. BA)	2-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	7,8	18,0	18,0	
78	NW	B 83	OU Bad Karlshafen - Lgr. HE/NW	2-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	1,2	0,0	0,0	Kosten in HE
79	NW	B 220	OU Kleve-Kellen	2-streifiger Neubau	Umweltverträglichkeitsunt.	2,7	4,0	4,0	
80	NW	B 221	OU Arsbeck	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	4,1	8,2	6,8	
81	NW	B 221	OU Wildenrath	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	1,8	4,1	4,1	
82	NW	B 223	OD Dorsten (Nordabschnitt 2)	4-streifige Erweiterung	Vorentwurf genehmigt	1,0	4,4	3,8	
83	NW	B 226	Verlegung bei Wetter (Ruhrbrücke)	2-streifiger Neubau	in Bau	0,9	29,2	23,2	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten	Finanzbedarf	Bemerkungen
							(Mio. €)	Bund ab 2006 (Mio. €)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
84	NW	B 229	Arnsberg/Müschede - Arnsberg/Hüsten	2-streifiger Neubau	in Bau	2,9	31,1	16,3	
85	NW	B 236	Dortmund (Schueruferstr. - Stadtgrenze)	4-streifiger Neubau	in Bau	2,6	70,7	18,7	
86	NW	B 236	Dortmund/Schwerte - AS Schwerte (A 1)	4-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	1,6	9,4	9,4	
87	NW	B 238	OU Kalletal/Langenholtzhausen	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	3,0	8,3	8,3	
88	NW	B 239	OU Herford (A 2 - B 61)	4-streifige Erweiterung	in Bau		80,4	11,8	
89	NW	B 264	OU Weisweiler	2-streifiger Neubau	in Bau	2,3	14,0	6,6	
90	NW	B 265	Militärring - OU Hürth/Hermühlheim	4-streifiger Neubau bzw. Erweiterung	Vorentwurf	5,7	26,0	26,0	
91	NW	B 266	OU Kesternich	2-streifiger Neubau	Vorplanung	1,8	2,3	2,3	
92	NW	B 399	OU Gey	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	2,4	4,8	4,3	
93	NW	B 399	OU Düren	2- bzw. 4-streifiger Neubau	Vorentwurf	3,7	11,1	11,1	
94	NW	B 474	OU Dülmen (Südabschnitt K 45 - L 551)	2-streifiger Neubau	in Bau	7,5	19,5	10,6	
95	NW	B 474	OU Datteln (L 609 - B 235)	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	3,3	14,0	13,3	
96	NW	B 480	OU Olsberg	2-streifiger Neubau	in Bau	3,8	27,1	26,4	
97	NW	B 480	OU Bad Wünnenberg	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	6,8	26,7	26,7	
98	NW	B 481	OU Münster	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	3,6	36,7	32,5	
99	NW	B 508	T-OU Kreuztal (HTS - Querspange -B 508)	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	2,0	13,8	13,8	
100	NW	B 525	OU Nottuln/Darup	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	3,3	4,7	4,7	
101	NW	B 525	OU Nottuln	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	4,9	10,6	10,6	
102	NW	B 528	S-OU Kamp-Lintfort (O)	2-streifiger Neubau	in Bau	2,4	11,6	9,5	
103	NW	B 528	S-OU Kamp-Lintfort (W)	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	2,4	8,0	8,0	
104	NW	B 611	Vlotho/Exter- Löhne/Wittel (A 2 - L 860)	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	5,2	20,3	19,8	
Summe Re- und Abfinanzierungen								226,6	
Summe Vorhaben in Bau								1.353,3	814,4
Summe Vorhaben planfestgestellt								366,3	355,3
Summe Vorhaben in fortgeschrittenen Planungsphasen								1.482,4	1.371,2
Summe Vorhaben in frühen Planungsphasen								633,4	631,8
Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte								3.399,3	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. €)	Finanzbedarf Bund ab 2006 (Mio. €)	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

Rheinland-Pfalz

1. Re- und Abfinanzierungen

1	RP		Refinanzierung (2006-2013)					249,8	
2	RP		Abfinanzierungen					19,8	

2. Autobahnen

3	RP	A 1	Rengen (L 46) - Gerolstein (L 67)	4-streifiger Neubau	in Bau	3,5	50,3	46,0	
4	RP	A 1	Gerolstein (L 67) - Kelberg (B 410)	4-streifiger Neubau	planfestgestellt	2,6	34,6	34,6	
5	RP	A 6	AS Kaiserslautern/West - AD Kaiserslautern/Ost	6-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	6,2	63,0	63,0	
6	RP	A 60	AS Hechtsheim-W - AS Mainz/Laubenheim	6-streifige Erweiterung	in Bau	4,9	142,1	84,4	ASP
7	RP	A 61	AS Rheinböllen - T+R-Anlage Hunsrück	6-streifige Erweiterung	Vorentwurf genehmigt	19,0	70,0	70,0	Restfin.aus Erhaltung Brücken
8	RP	A 61	AK Mutterstadt - AK Frankenthal	6-streifige Erweiterung	Vorentwurf	13,6	59,6	59,6	

3. Bundesstraßen

9	RP	B 9	Verlegung OU Guntersblum - Oppenheim	2-streifiger Neubau	in Bau	6,1	30,9	30,9	
10	RP	B 10	Fehrbach (K 1) - AS B 270	4-streifige Erweiterung	in Bau	1,5	13,2	10,9	
11	RP	B 10	AS B 270 - Haseneck	4-streifige Erweiterung	planfestgestellt	1,8	19,6	19,6	
12	RP	B 10	Haseneck - Waldfriedhof	4-streifige Erweiterung	in Bau	1,2	4,2	3,2	
13	RP	B 37	OU Hochspeyer	2-streifiger Neubau	in Bau	4,4	15,3	5,5	
14	RP	B 38	OU Impflingen	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	2,9	16,7	16,7	
15	RP	B 47	2. Rheinbrücke Worms (Anteil RP)	4-streifige Erweiterung	in Bau	4,5	72,7	48,4	
16	RP	B 47	OU Eisenberg	2-streifiger Neubau	in Bau	3,1	7,5	5,0	
17	RP	B 48	OU Enkenbach/Alsenborn	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	0,7	5,1	5,1	
18	RP	B 49	OU Neuhäusel	2-streifiger Neubau	in Bau	3,8	25,2	8,2	
19	RP	B 50	A 1/A 60 - B 50 alt (Platten)	4-streifiger Neubau	in Bau	5,3	60,9	45,4	
20	RP	B 50	B 50 alt (Platten) - Zubringer B 53 neu	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	5,9	33,5	33,5	F-Modell geplant
21	RP	B 50	Flughafen Hahn - Nieder Kostenz	4-streifige Erweiterung	in Bau	6,7	20,4	20,4	
22	RP	B 50	Nieder Kostenz - Kauerhof	4-streifige Erweiterung	planfestgestellt	7,5	38,8	38,8	
23	RP	B 50	Kauerhof - Simmern/O (K 55)	4-streifige Erweiterung	in Bau	6,5	39,4	37,0	
24	RP	B 51	OU Konz-Könen	2-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	4,1	15,0	15,0	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten	Finanzbedarf	Bemerkungen
							(Mio. €)	Bund ab 2006 (Mio. €)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
25	RP	B 53	OU Biewer und Pfalzel	2-streifiger Neubau	in Bau	4,0	39,1	4,8	
26	RP	B 255	OU Niederahr - Ettinghausen - Hahner Kreuz	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	6,0	33,9	33,9	
27	RP	B 256	OU Rengsdorf	2-streifiger Neubau	in Bau	4,2	34,4	34,4	
28	RP	B 256	OU Kruft	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	3,5	10,8	6,3	
29	RP	B 257	OU Altenahr (2. BA)	2-streifiger Neubau	in Bau	0,3	6,5	5,6	
30	RP	B 257	OU Wolsfeld	2-streifiger Neubau	in Bau	2,9	7,6	7,6	
31	RP	B 266	Bad Neuenahr (A 573) - Bad Neuenahr/O	4-streifiger Neubau	planfestgestellt	1,8	40,6	40,6	
32	RP	B 271	OU Kirchheim (A 6)	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	3,5	16,4	16,4	
33	RP	B 327	OU Kastellaun	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	4,8	22,0	22,0	
34	RP	B 427	OU Bad Bergzabern	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	2,6	38,6	38,6	
Summe Re- und Abfinanzierungen								269,6	
Summe Vorhaben in Bau							569,7	397,7	
Summe Vorhaben planfestgestellt							200,3	195,8	
Summe Vorhaben in fortgeschrittenen Planungsphasen							173,3	173,3	
Summe Vorhaben in frühen Planungsphasen							144,6	144,6	
Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte								1.181,0	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. €)	Finanzbedarf Bund ab 2006 (Mio. €)	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

Saarland

1. Refinanzierungen

SL			Refinanzierung (2006-2013)					77,6	
----	--	--	----------------------------	--	--	--	--	------	--

2. Autobahnen

SL	A	8	AS Merzig/Wellingen - AS Merzig/Schwemlingen	4-streifige Erweiterung	planfestgestellt	3,5	20,2	20,2	
----	---	---	--	-------------------------	------------------	-----	------	------	--

3. Bundesstraßen

SL	B	51	OU Besseringen	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	3,6	27,2	20,2	
SL	B	51	OU Saarlouis/Roden	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	2,4	13,2	13,2	
SL	B	269	Bgr. F/D - AS Ens Dorf(A 620)	2-streifiger Neubau	in Bau	9,0	46,9	38,2	
SL	B	269	Querspange Ens Dorf (A 620 - B 51)	2-streifiger Neubau	in Bau	1,8	31,1	10,6	
SL	B	269	Verlegung bei Lebach	2-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	4,0	10,0	10,0	
SL	B	423	Verlegung in Blieskastel	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	0,8	4,5	1,3	

Summe Re- und Abfinanzierungen **77,6**

Summe Vorhaben in Bau **78,0** **48,8**

Summe Vorhaben planfestgestellt **24,7** **21,5**

Summe Vorhaben in fortgeschrittenen Planungsphasen **27,2** **20,2**

Summe Vorhaben in frühen Planungsphasen **23,2** **23,2**

Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte **191,3**

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. €)	Finanzbedarf Bund ab 2006 (Mio. €)	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

Sachsen

1. Re- und Abfinanzierungen

1	SN		Refinanzierung (2006-2013)					29,1	
2	SN		Abfinanzierungen					121,5	

2. Autobahnen

3	SN	A 4	AS Glauchau-O - AS Hohenstein/Ernstthal	6-streifige Erweiterung	in Bau	6,5	46,9	39,4	VDE
4	SN	A 4	AS Hohenstein/Ernstthal - AS Limbach/Oberfrohna	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	11,2	67,4	64,2	VDE
5	SN	A 14	AS Leipzig-O (B 6) - AS Leipzig-Messe-gelände	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	7,2	76,9	76,9	
6	SN	A 17	Bgr. CZ/D - AS Pirna (B 172a)	4-streifiger Neubau	in Bau	19,3	149,7	78,8	EFRE
7	SN	A 72	AK Chemnitz (A 4/A 72) - AS Hartmannsdorf	4-streifiger Neubau	in Bau	5,3	59,7	18,4	
8	SN	A 72	AS Hartmannsdorf - AS Niederfrohna	4-streifiger Neubau	in Bau	4,6	46,2	39,2	
9	SN	A 72	AS Niederfrohna - AS Rathendorf (B 175)	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	6,1	99,6	77,3	Mitfin SN
10	SN	A 72	AS Rathendorf (B 175) - AS Frohburg (B 7n) einschl. Zubringer Altenburg (B 7)	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	15,7	80,4	63,5	Mitfin SN
11	SN	A 72	AS Frohburg - AS Bornas-S (B 95)	4-streifiger Neubau	Vorentwurf	4,8	64,8	51,2	Mitfin SN

3. Bundesstraßen

12	SN	B 2	OU Bad Dübener-Wellaune	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	1,7	2,2	2,2	
13	SN	B 6	OU Bennewitz mit Muldebrücke Wurzen	2+4-streifiger Neubau	in Bau	2,2	21,5	9,2	Hochwasser
14	SN	B 92	OU Oelsnitz/Vogtl.	2-streifiger Neubau	in Bau	4,8	25,6	4,3	
15	SN	B 96	Westtangente Bautzen	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	3,8	20,5	20,5	WB*-Maßnahme
16	SN	B 96	OU Hoyerswerda	2-streifiger Neubau	in der Linienbestimmung	6,6	8,8	8,8	
17	SN	B 98	OU Bischofswerda (1. und 2. BA)	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	7,2	19,8	19,8	
18	SN	B 101	OU Meißen (linkselbisch)	2-streifiger Neubau	in Bau	3,5	42,1	6,9	
19	SN	B 101	OU Markersbach	2-streifiger Neubau	in Bau	1,7	13,2	9,9	
20	SN	B 101	OU Freiberg/West	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	6,4	26,5	26,5	
21	SN	B 107	OU Grimma	2-streifiger Neubau	in Bau	8,4	17,5	15,3	Hochwasser
22	SN	B 107	Ebersdorf - Südverbund Chemnitz	4-streifiger Neubau	Vorentwurf	6,8	40,2	40,2	
23	SN	B 169	OU Stützengrün/Hundshübel	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	3,0	8,9	8,9	
24	SN	B 169	Riesa - B 6	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	5,0	18,5	18,5	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten	Finanzbedarf	Bemerkungen
							(Mio. €)	Bund ab 2006 (Mio. €)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
25	SN	B 169	OU Göltzschtal	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	11,7	29,2	29,2	
26	SN	B 172	OU Pirna (3. BA)	4-streifiger Neubau	Vorentwurf	4,0	30,2	30,2	
27	SN	B 173	OU Kesselsdorf (1. BA: A 17 - Stadtgr. Dresden)	4-streifiger Neubau	in Bau	2,7	6,7	3,2	
28	SN	B 173	OU Kesselsdorf (3. BA: Kesselsdorf - S 36n)	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	3,4	9,4	9,4	
29	SN	B 173	OU Flöha	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	5,8	36,9	36,9	Hochwasser
30	SN	B 174	OU Marienberg	2-streifiger Neubau	in Bau	9,5	28,2	17,9	EFRE
31	SN	B 175	OU Döbeln/Masten	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	2,0	11,6	11,6	Hochwasser
32	SN	B 175	/B 180 OU Waldenburg (1. BA: w Waldenburg)	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	1,9	7,4	7,4	
33	SN	B 178	Bgr. D/PL - Zittau (B 99)	2-streifiger Neubau	in Bau	1,3	9,7	8,9	
34	SN	B 178	Zittau -Niederoderwitz	2-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	3,6	13,2	13,2	
35	SN	B 178	Niederoderwitz - Obercunnersdorf	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	10,2	44,2	44,2	
36	SN	B 178	Obercunnersdorf - s Löbau	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	5,9	29,1	29,1	
37	SN	B 178	nördl. Löbau - Nostitz	4-streifiger Neubau	in Bau	6,4	34,7	34,7	EFRE
38	SN	B 178	Nostitz - A 4	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	5,1	33,4	33,4	
Summe Re- und Abfinanzierungen								150,6	
Summe Vorhaben in Bau							501,7	286,1	
Summe Vorhaben planfestgestellt							184,6	181,4	
Summe Vorhaben in fortgeschrittenen Planungsphasen							372,5	333,3	
Summe Vorhaben in frühen Planungsphasen							222,0	208,4	
Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte								1.159,8	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. €)	Finanzbedarf Bund ab 2006 (Mio. €)	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

Sachsen-Anhalt

1. Re- und Abfinanzierungen

1	ST		Refinanzierung (2006-2013)					12,8	
2	ST		Abfinanzierungen					99,6	

2. Autobahnen

3	ST	A 14	Lgr. SN/ST - Halle	6-streifige Erweiterung	in Bau	10,4	18,0	18,0	Rest aus Um- und Ausbau
4	ST	A 14	Umbau AS Bernburg (B 6n)	4-streifiger Anschluss	in der Planfeststellung		12,5	12,5	VDE
5	ST	A 14	A 2 - Lgr. BB/ST	4-streifiger Neubau	z.T. in der Planfeststellung	90,9	510,5	280,8	übr. Anteil EFRE
<p>Voraussetzung für die Einstellung der Gesamtmaßnahme "Neubau BAB A 14 Magdeburg (A 2) - Schwerin (A 24)" ist eine Mitfinanzierung (angestrebt aus EFRE) in Höhe von insgesamt rd. 350 Mio. €</p>									
6	ST	A 38	AS Eisleben - AS Schafstädt (L177)	4-streifiger Neubau	in Bau	16,3	96,3	56,0	VDE
7	ST	A 38	AS Schafstädt (L 177) - AD Halle-S	4-streifiger Neubau	in Bau	5,9	19,4	12,5	VDE
8	ST	A 71	Lgr. TH/ST - AD Oberröblingen (A 38)	4-streifiger Neubau	planfestgestellt	4,9	34,5	34,0	VDE-Mittel-Fin.
9	ST	A 143	AS Halle/Neustadt (B 80) - AD Halle-N (A 14)	4-streifiger Neubau	planfestgestellt	12,6	154,8	148,9	VDE

Bundesstraßen

10	ST	B 2	/B100 OU Eutzsch	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	3,2	5,1	5,1	
11	ST	B 2	OU Wittenberg/O	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	4,4	4,7	4,7	
12	ST	B 6n	AS Quedlinburg/N - AS Quedlinburg/O	4-streifiger Neubau	in Bau	4,2	24,8	21,0	
13	ST	B 6n	Quedlinburg/O - AS Hoym/ Nachterstedt	4-streifiger Neubau	in Bau	10,3	59,1	42,8	EFRE
14	ST	B 6n	Frose (K 2373) - AS Güsten	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	2,8	23,5	11,3	
15	ST	B 6n	AS Güsten - AS Ilberstedt	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	5,7	47,8	47,8	
16	ST	B 6n	AS Ilberstedt - AS Bernburg (A 14)	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	3,5	20,2	20,2	
17	ST	B 6n	OU Bernburg	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	7,3	66,2	66,2	
18	ST	B 6n	OU Köthen	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	13,5	37,3	37,3	
19	ST	B 6n	ö Köthen - A 9	2-streifiger Neubau	Raumordnungsverfahren	15,3	26,6	26,6	
20	ST	B 27	T-OU Hüttenrode	2-streifiger Neubau	Vorplanung	2,2	2,3	2,3	
21	ST	B 79	OU Harsleben	2-streifiger Neubau	Raumordnungsverfahren	7,3	7,6	7,6	
22	ST	B 81	OU Kroppenstedt	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	4,6	5,4	5,4	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten	Finanzbedarf	Bemerkungen
							(Mio. €)	Bund ab 2006 (Mio. €)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
23	ST	B 81	Egeln/N - B 246a	4-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	3,5	14,5	14,5	
24	ST	B 86	NO-OU Riestedt	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	2,7	9,9	9,9	
25	ST	B 91	/B2 OU Zeitz-Theißen (BA 2: L 193 - B 2)	2-streifiger Neubau	in Bau	4,2	13,6	11,8	
26	ST	B 107	OU Oranienbaum	2-streifiger Neubau	Vorplanung	4,4	5,7	5,7	
27	ST	B 176	OU Weißenfels/N	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	2,3	2,6	2,6	
28	ST	B 180	OU Hettstedt (3. BA: OU Klostermansfeld)	2-streifiger Neubau	in Bau	3,8	20,8	20,8	
29	ST	B 180	Quenstedt - S-OU Aschersleben	2-streifiger Neubau	Raumordnungsverfahren	8,2	14,4	14,4	
30	ST	B 180	OU Schneidlingen	2-streifiger Neubau	Vorplanung	3,6	7,0	7,0	
31	ST	B 181	OU Günthersdorf	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	0,9	3,5	3,5	
32	ST	B 184	Dessau - Roßlau	4-streifige Erweiterung	in Bau	2,1	27,1	27,1	Hochwasser
33	ST	B 184	OU Gommern/Dannigkow	2-streifiger Neubau	in Bau	6,4	13,8	13,8	
34	ST	B 188	OU Uchtspringe - Staats - Vinzelberg	2-streifiger Neubau	in Bau	10,9	14,7	7,3	
35	ST	B 188	OU Oebisfelde	2-streifiger Neubau	z.T. in der Planfeststellung	9,5	19,4	19,4	
36	ST	B 188	OU Klosterneuendorf, Jävenitz, Hottendorf	2-streifiger Neubau	Vorplanung	6,2	11,4	11,4	
37	ST	B 188	OU Miesterhorst	2-streifiger Neubau	Raumordnungsverfahren	5,0	7,5	7,5	
38	ST	B 246a	OU Schönebeck (2. BA)	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	5,5	12,9	12,9	Hochwasser
39	ST	B 246a	OU Schönebeck (Elbebrücke)	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	2,2	26,7	26,7	
40	ST	B 71n	A 14 - Haldensleben (1. BA: OU Wedringen)	2-streifiger Neubau	Vorplanung	2,5	4,5	4,5	
Summe Re- und Abfinanzierungen								112,4	
Summe Vorhaben in Bau							307,6	231,1	
Summe Vorhaben planfestgestellt							199,2	192,8	
Summe Vorhaben in fortgeschrittenen Planungsphasen							776,3	534,4	
Summe Vorhaben in frühen Planungsphasen							123,5	123,5	
Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte								1.194,2	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. €)	Finanzbedarf Bund ab 2006 (Mio. €)	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

Schleswig-Holstein

1. Abfinanzierungen

1	SH		Lärmschutz und Abfinanzierungen					49,0	
---	----	--	---------------------------------	--	--	--	--	------	--

2. Autobahnen

2	SH	A 1	AS Oldenburg-N - AS Heiligenhafen-M	4-streifige Erweiterung	Teil unter Verkehr	8,0	42,2	31,4	
3	SH	A 1	AS Heiligenhafen-M - AS Heiligenhafen-O (B 501)	4-streifige Erweiterung	planfestgestellt	3,3	17,5	17,5	
4	SH	A 20	AS A 23 - L 118	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	7,0	77,0	77,0	
5	SH	A 20	Wahlstedt - Weede	4-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	12,2	153,2	153,2	
6	SH	A 20	Weede - Geschendorf	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	6,3	35,2	35,2	
7	SH	A 20	Geschendorf - Lübeck (A 1)	4-streifiger Neubau	in Bau	15,7	79,1	65,9	
8	SH	A 21	AS Wahlstedt (B 205) - AS Bornhöved	4-streifige Erweiterung	Teil unter Verkehr	8,6	26,0	14,6	ASP
9	SH	A 21	Stolpe (n AS Wankendorf) - Klein Barkau	4-streifige Erweiterung	z.T. Vorentwurf genehmigt	12,0	47,8	47,8	
10	SH	A 23	AS Itzehoe-S - AS Itzehoe-N	4-streifige Erweiterung	planfestgestellt	7,5	65,6	65,6	1. Bauwerk aus Erhaltung

3. Bundesstraßen

11	SH	B 5	OU Hattstedt	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	3,5	14,5	14,5	
12	SH	B 5	OU Breklum/Struckum	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	4,8	19,7	19,7	
13	SH	B 5	OU Bredstedt	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	4,0	10,5	10,5	
14	SH	B 104	OU Schlutup (2. BA)	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	2,0	6,4	6,4	
15	SH	B 202	OU Tating	2-streifiger Neubau	Vorentwurf genehmigt	3,8	4,7	4,7	
16	SH	B 206	OU Bad Bramstedt	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	8,9	28,1	28,1	
17	SH	B 207	Pogeez - Lübeck (OU Groß Grönau, 1. BA)	2-streifiger Neubau	in Bau	5,7	26,0	20,8	
18	SH	B 207	Pogeez - Lübeck (OU Groß Grönau, 2. BA)	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	5,0	17,9	17,9	
19	SH	B 209	N-OU Schwarzenbek	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	5,0	21,2	21,2	

Summe Abfinanzierungen 49,0

Summe Vorhaben in Bau 173,3 132,7

Summe Vorhaben planfestgestellt 135,5 135,5

Summe Vorhaben in fortgeschrittenen Planungsphasen 112,2 112,2

Summe Vorhaben in frühen Planungsphasen 271,6 271,6

Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte 701,0

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. €)	Finanzbedarf Bund ab 2006 (Mio. €)	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

Thüringen

1. Re- und Abfinanzierungen

1	TH		Refinanzierung (2006-2013)					14,0	
2	TH		Abfinanzierungen					123,9	

2. Autobahnen

3	TH	A 4	Werrabrücke - Eisenach/O (B 84)	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	12,5	69,9	55,0	VDE/A-Modell geplant
4	TH	A 4	Eisenach/O (B 84) - Waltershausen	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	12,0	91,2	86,0	VDE/A-Modell geplant
5	TH	A 4	AS Magdala - AS Jena/Göschwitz	6-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	11,5	231,6	231,4	VDE
6	TH	A 4	AS Gera - AS Gera/Leumnitz	6-streifige Erweiterung	in Bau	5,0	29,4	17,1	VDE
7	TH	A 4	AS Ronneburg - AS Schmöln (Lgr. TH/SN)	6-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	8,9	52,8	46,7	VDE
8	TH	A 9	AS Schleiz - AS Dittersdorf	6-streifige Erweiterung	planfestgestellt	9,0	62,3	61,7	VDE
9	TH	A 9	AS Dittersdorf - AS Triptis	6-streifige Erweiterung	in der Planfeststellung	10,0	58,8	58,3	VDE
10	TH	A 9	AS Triptis - AK Hermsdorf	6-streifige Erweiterung	Teil unter Verkehr	16,7	90,5	16,9	VDE
11	TH	A 9	AK Hermsdorf (A 4) - AS Bad Klosterlausnitz	6-streifige Erweiterung	in Bau	3,2	42,0	31,5	VDE
12	TH	A 38	nw Uder (Lgr. NI/TH) - AS Heilbad Heiligenstadt	4-streifiger Neubau	in Bau	10,6	124,0	37,9	VDE
13	TH	A 38	AS Heilbad Heiligenstadt - AS Leinefelde	4-streifiger Neubau	in Bau	15,7	93,2	33,2	VDE
14	TH	A 38	AS Breitenworbis - AS Bleicherode	4-streifiger Neubau	planfestgestellt	11,9	114,7	114,7	VDE
15	TH	A 71	AS Erfurt/Bindersleben - AS Erfurt-N	4-streifiger Neubau	in Bau	16,7	127,9	53,7	EFRE
16	TH	A 71	AS Sömmerda-O (B 176) - Prov. AS B 85	4-streifiger Neubau	Vorentwurf	11,3	54,2	53,2	
17	TH	A 71	Prov. AS B 85 - AS Heldrungen	4-streifiger Neubau	in Bau	6,8	130,0	101,0	EFRE
18	TH	A 71	AS Heldrungen - AS Artern (B 86)	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	8,7	46,5	46,5	
19	TH	A 71	AS Artern (B 86) - Lgr. TH/ST	4-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	4,3	25,6	25,6	VDE-Mittel-Fin.
20	TH	A 73	AS Eisfeld-N (B 4) - AS Schleusingen (B 4)	4-streifiger Neubau	in Bau	11,7	118,4	84,0	VDE
21	TH	A 73	AS Schleusingen (B 4) - AS Suhl/Friedberg	4-streifiger Neubau	in Bau	7,8	119,7	30,3	VDE

3. Bundesstraßen

22	TH	B 2	Gera Nordanbindung mit AS Gera/Bieblach	2-streifiger Neubau	in Bau	5,7	13,9	5,5	VDE-Mittel-Fin.
23	TH	B 4	OU Sondershausen	2-streifiger Neubau	in Bau	7,8	22,7	13,9	VDE-Mittel-Fin.
24	TH	B 4	Sundhäuser Berg	2-streifiger Neubau	Linie bestimmt	3,7	5,6	5,6	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bautyp	Projektstand	Länge (km)	Gesamtkosten	Finanzbedarf	Bemerkungen
							(Mio. €)	Bund ab 2006 (Mio. €)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
25	TH	B 19	OU Schwallungen	2-streifiger Neubau	in Bau	2,6	14,2	13,5	
26	TH	B 19	Verlegung Fambach (1. BA)	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	1,4	3,2	3,2	
27	TH	B 19	Wernsh.- Niederschmalkalden mit Talbrücke Zwick	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	2,7	14,5	14,5	
28	TH	B 19	Osttangente Meiningen (B 19 - B 280)	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	4,1	26,9	26,9	
29	TH	B 62	OU Bad Salzungen (Anbindung Hämbacher Kreuz)	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	4,0	8,6	8,6	
30	TH	B 62	OU Bad Salzungen (Werraquerung m Anbindung B 19)	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	2,7	13,9	13,9	
31	TH	B 88	Bücheloh - Gehren	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	5,0	20,3	20,3	
32	TH	B 89	OU Sonneberg	2-streifiger Neubau	Teil unter Verkehr	10,1	18,2	7,7	
33	TH	B 93	OU Gößnitz mit OU Löhmitzen	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	5,2	24,8	24,8	
34	TH	B 176	OU Sömmerda	2-streifiger Neubau	in der Planfeststellung	4,8	9,7	9,7	
35	TH	B 243	Nordhausen - K 4	4-streifiger Neubau	planfestgestellt	2,8	16,8	16,8	
36	TH	B 247	/B 84 OU Bad Langensalza (1. BA)	2-streifiger Neubau	in Bau	5,2	22,2	13,0	EFRE
37	TH	B 247	/B 84 OU Bad Langensalza (2. BA)	2-streifiger Neubau	in Bau	3,0	8,4	8,4	EFRE
38	TH	B 247	OU Wintzingerode	2-streifiger Neubau	planfestgestellt	4,0	8,1	8,1	
39	TH	B 247	OU Mühlhausen (Höngeda - B 249)	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	3,2	7,8	7,8	
40	TH	B 247	OU Höngeda	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	4,5	11,2	11,2	
41	TH	B 247	OU Kallmerode	2-streifiger Neubau	Vorentwurf	4,7	6,7	6,7	
42	TH	B 247	Gotha - n A 4	4-streifige Erweiterung	Vorentwurf	1,9	4,7	4,7	
43	TH	B 281	OU Triptis mit OU Mittelpölnitz (B 2)	2-streifiger Neubau	Teil unter Verkehr	6,6	12,0	5,3	VDE-Mittel-Fin.
44	TH	B 281	OU Miesitz	2-streifiger Neubau	in Bau	2,4	5,8	2,3	
45	TH	B 281	OU Gorndorf	4-streifiger Neubau	in Bau	3,2	14,8	5,4	
46	TH	B 281	OU Könitz	2-streifiger Neubau	Vorplanung	1,0	3,6	3,6	
Summe Re- und Abfinanzierungen								137,9	
Summe Vorhaben in Bau							1.007,3	480,6	
Summe Vorhaben planfestgestellt							363,0	342,3	
Summe Vorhaben in fortgeschrittenen Planungsphasen							487,8	481,0	
Summe Vorhaben in frühen Planungsphasen							143,2	142,2	
Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte								1.584,0	



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung
Abt. Wasserstraßen, Schifffahrt
Referat WS 10

Anlage 3

**Investitionsrahmenplan
für den Ausbau
der Bundeswasserstraßen
bis 2010
- Projektliste -**

April 2007

lfd. Nr.	Kategorie	Vorhaben	Gesamt-	bis einschl.	Finanzbedarf	
			investitionen	2005	Bund	
			(Mio.€)	verausgabt	2006 - 2010	nach 2010
1	2	3	4	5	6	7
Nord-Ostsee-Kanal						
1	laufendes Vorhaben	- laufende Maßnahmen	438,4	322,0	111,3	5,1
	neues Vorhaben	- Ausbau Oststrecke	130,0	0,0	73,3	56,7
Unter- und Außenelbe						
2	laufendes Vorhaben	- laufende Maßnahmen	116,9	98,9	8,4	9,5
	neues Vorhaben	- Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe für 14,50 m tiefgehende Containerschiffe	248,2	0,0	144,0	104,2
Ostsee						
3	laufendes Vorhaben	- laufende Maßnahmen	201,1	141,8	15,1	44,2
	neues Vorhaben	- Ausbau Peenestrom	21,0	0,0	17,0	4,0
Nordsee						
4	laufendes Vorhaben	- laufende Maßnahmen	136,4	71,6	44,3	20,5
Außen- und Unterweser (einschl. Nebenflüsse)						
5	laufendes Vorhaben	- laufende Maßnahmen	216,8	211,6	5,2	0,0
	neues Vorhaben	- Fahrrinnenanpassung der <u>Außenweser</u> für 14,50 m tiefgehende Containerschiffe	28,3	0,0	23,5	4,8
	neues Vorhaben	- Fahrrinnenanpassung der <u>Unterweser</u> im Abschnitt Nordenham - Bremen	18,5	0,0	18,0	0,5
Mittellandkanal und Elbe-Seitenkanal						
6	laufendes Vorhaben	- laufende Maßnahmen	1.823,0	1.586,4	194,3	42,3
	Teilmaßnahme ¹⁾	- Ausbau der Stichkanäle am Mittellandkanal	273,9	0,0	18,9	255,0
Mittel- und Oberweser (einschl. Quell- und Nebenflüsse)						
7	laufendes Vorhaben	- laufende Maßnahmen	64,7	29,7	21,2	13,8
	Teilmaßnahme ¹⁾	- Ausbau der Schleusenkanäle an der Mittelweser	32,0	0,0	20,5	11,5
	neues Vorhaben	- Ersatzneubau der Schleusen Minden und Dörverden	92,2	0,2	43,0	49,0
Westdeutsches Kanalnetz (einschl. Küstenkanal und Ruhrwasserstraße)						
8	laufendes Vorhaben	- laufende Maßnahmen	2.077,8	1.471,1	509,8	96,9
	neues Vorhaben	- Anpassung der Schleusen am Dortmund-Ems-Kanal Nordstrecke bei Ersatz ²⁾	160,0	0,0	6,0	154,0
Rhein						
9	laufendes Vorhaben	- laufende Maßnahmen	1.225,3	569,2	203,2	452,9
Mosel, Saar, Lahn						
10	laufendes Vorhaben	- laufende Maßnahmen (u.a. zweite Schleusen Fankel und Zeltigen)	1.012,9	855,8	156,5	0,7
	neues Vorhaben	- Neubau zweite Schleuse Trier	37,0	0,0	14,5	22,5
	neues Vorhaben	- Neubau der weiteren zweiten Schleusen an der Mosel (7 Schleusenkammern)	259,0	0,0	0,0	259,0

lfd. Nr.	Kategorie	Vorhaben	Gesamt-	bis einschl.	Finanzbedarf	
			investitionen	2005	Bund	
			(Mio.€)	verausgabt	2006 - 2010	nach 2010
1	2	3	4	5	6	7
Neckar						
11	laufendes Vorhaben	- laufende Maßnahmen	343,0	115,5	93,5	134,0
	neues Vorhaben	- Verlängerung der Schleusen bis Plochingen auf 135 m Nutzlänge ³⁾	150,0	0,0	3,0	147,0
Main						
12	laufendes Vorhaben	- laufende Maßnahmen	725,5	432,0	116,7	176,7
	neues Vorhaben	- Fahrrinnenvertiefung des Untermainns auf 3,30 m	26,0	0,0	15,0	11,0
Donau und am Main-Donau-Kanal						
13	laufendes Vorhaben	- laufende Maßnahmen	873,2	579,6	164,2	129,3
	neues Vorhaben	- Ausbau der Reststrecke Straubing - Vilshofen (Ansatz für flußbauliche Maßnahmen)	128,0	0,0	0,0	128,0
VDE 17 (Wasserstraßenverbindung Rügen - Magdeburg - Berlin)						
14	laufendes Vorhaben	- lfd. Maßnahmen	2.250,7	1.165,9	339,5	745,3
	Teilmaßnahme ¹⁾	- Neubau Hafenschleuse Magdeburg	40,0	0,0	37,5	2,5
Mittel- und Oberelbe, Saale und Untere Havel-Wasserstraße von Plauke bis zur Mündung						
15	laufendes Vorhaben	- laufende Maßnahmen	203,0	63,3	55,7	84,0
	neues Vorhaben	- Schleusenkanal Tornitz/Saale	77,0	0,0	0,0	77,0
Elbe-Lübeck-Kanal und an der Müritz-Elde-Wasserstraße						
16	laufendes Vorhaben	- laufende Maßnahmen	242,7	162,2	41,7	38,8
	neues Vorhaben	- Verlängerung der Schleusen am Elbe-Lübeck-Kanal auf 115m x 12,5m bei Ersatz und Anhebung von Brücken	180,0	0,0	6,0	174,0
Havel-Oder-WaStr., Obere Havel-Wasserstraße sowie Havelkanal nördlich Wustermark						
17	laufendes Vorhaben	- laufende Maßnahmen	469,4	143,8	146,4	179,2
	Teilmaßnahme ¹⁾	- Neubau Schiffshebewerk Niederfinow	159,3	4,0	96,6	58,7
Spree-Oder-WaStr. einschl. Berliner Wasserstraßen und Nebengewässer sowie Oder						
18	laufendes Vorhaben	- laufende Maßnahmen	222,5	143,3	36,9	42,2
19		Ersatzinvestitionen außerhalb Maßnahmen 1 -18	2.500,0	0,0	500,0	2.000,0
Summe laufende Vorhaben			13.100	8.200	2.400	2.500
Summe neue Vorhaben			1.600	0	400	1.200
Summe weitere Ersatzinvestitionen			2.500	0	500	2.000
Summe der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur			17.200	8.200	3.300	5.700

1) bislang zurückgestellte Teilmaßnahmen laufender Vorhaben

2) bei Beteiligung der Länder Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen

3) Abhängig von Beteiligung des Landes Baden-Württemberg