



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung · 11030 Berlin

Vorsitzender des Ausschusses für  
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
des Deutschen Bundestages  
Herrn Dr. Anton Hofreiter MdB  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

**Betreff: Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 für die Verkehrs-  
infrastruktur des Bundes (IRP)**

Aktenzeichen: UI 20/3213.4/2  
Datum: Berlin, 15. DEZ. 2011  
Seite 1 von 1

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die Ausarbeitung des Entwurfs des Investitionsrahmenplans 2011 –  
2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) ist jetzt abge-  
schlossen.

Zu Ihrer Unterrichtung übersende ich Ihnen beigelegt diesen Entwurf.

Mit freundlichen Grüßen

**Dr. Peter Ramsauer, MdB**  
Bundesminister

HAUSANSCHRIFT  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT  
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-0  
FAX +49 (0)30 18-300-1920

poststelle@bmvbs.bund.de  
www.bmvbs.de



# Investitionsrahmenplan 2011 - 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP)

Stand: 14. Dezember 2011

- Entwurf -



Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen  
Wohnen Stadt Land [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de) Verkehr Mobilität Bauen Wohnen  
Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität

**Investitionsrahmenplan  
2011 – 2015 für die  
Verkehrsinfrastruktur des Bundes  
(IRP)**

<b>1.</b>	<b>Rahmenbedingungen</b>	3
<b>2.</b>	<b>Ausgangssituation</b>	4
2.1.	Investitionen im Zeitraum 2006 bis 2010	4
2.2.	Erhalt und Modernisierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur des Bundes	5
2.3.	Aus- und Neubau von Verkehrswegen	6
<b>3.</b>	<b>Investitionsstrategie 2011 bis 2015</b>	8
3.1.	Verkehrsprognosen	8
3.2.	Grundlagen der Finanzierung	10
3.3.	Öffentlich-Private Partnerschaften	11
3.4.	Bundshaushalt 2011 und 2012 sowie Finanzplanung bis 2015	11
3.5.	Investitionsbedarf 2011 bis 2015	14
3.6.	Grundsätze der Projektauswahl	15
<b>4.</b>	<b>Investitionen in die Schienenwege des Bundes</b>	16
4.1.	Erhaltung der Schienenwege	16
4.2.	Aus- und Neubau von Schienenwegen	17
4.3.	Investitionsbedarf im Zeitraum 2011 bis 2015 (Schienenwege des Bundes)	18
<b>5.</b>	<b>Investitionen in die Bundesfernstraßen</b>	18
5.1.	Erhaltung der Bundesfernstraßen	18
5.2.	Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen	19
5.3.	Investitionsbedarf im Zeitraum 2011 bis 2015 (Bundesfernstraßen)	20
<b>6.</b>	<b>Investitionen in die Bundeswasserstraßen</b>	20
6.1.	Erhaltung der Bundeswasserstraßen	20
6.2.	Aus- und Neubau von Bundeswasserstraßen	21
6.3.	Investitionsbedarf im Zeitraum 2011 bis 2015 (Bundeswasserstraßen)	22

...

<b>7.</b>	<b>Wichtige sonstige Investitionen</b>	22
7.1.	Investitionen in den Umweltschutz	22
7.2.	Investitionen in innovative Technik	23
7.3.	Investitionen zur Behebung des Lkw-Parkplatzdefizits	25
7.4.	Investitionen in die Beseitigung von Bahnübergängen	25
7.5.	Investitionen in Radwege an Bundesverkehrswegen	25

**Anlage 1** Fünfjahresplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes  
(Projektliste mit Erläuterungen)

**Anlage 2** Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen  
(Projektliste mit Erläuterungen)

### **Tabellen**

Tabelle 1	Investitionen im Zeitraum 2006 – 2010	4
Tabelle 2	Investitionen aus den Konjunkturpaketen im Zeitraum 2009 – 2010	5
Tabelle 3	Im Zeitraum 2006 – 2010 bewilligte EU-Mittel	5
Tabelle 4	Bauleistungen 2006 – 2010 im Bundesfernstraßenbau	7
Tabelle 5	Prognosedaten für die Entwicklung der Verkehrsleistung bis 2015	9
Tabelle 6	Prognosedaten für die Entwicklung der Verkehrsleistung bis 2025	10
Tabelle 7	Infrastrukturbeschleunigungsprogramm	12
Tabelle 8	Investitionsplanung 2011 – 2015	13
Tabelle 9	Finanzbedarf für Aus- und Neubauvorhaben	14

### Anlage 1

Tabelle A 1.1	Struktur der Investitionen in die Schienenwege des Bundes	2
---------------	---	---

### Anlage 2

Tabelle A 2.1	Struktur der Investitionen in die Bundesfernstraßen insgesamt	2
Tabelle A 2.2	Struktur der Investitionen in die Bedarfsplanvorhaben	2
Tabelle A 2.3	Für die Vorhaben des IRP 2011 – 2015 erforderliche Bauleistungen	3
Tabelle A 2.4	Investitionsstruktur nach Ländern	4

...

## **1. Rahmenbedingungen**

Die Globalisierung der Wirtschaft und die damit einhergehende zunehmende Arbeitsteilung führen zu wachsenden Anforderungen an logistische Dienstleistungen und qualitativ hochwertige, zeitlich zuverlässige Transporte. Gemeinsam mit den Mobilitätsbedürfnissen einer sich wandelnden Gesellschaft im Personenverkehr führt dies zu hohen Erwartungen bei Qualität und Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur. Gleichzeitig muss sich der Verkehrssektor neuen Herausforderungen stellen: Umwelt- und Klimaschutz sowie die Sicherung der Energieversorgung sind zu den großen globalen Aufgaben unserer Generation geworden. Und schließlich führt die notwendige Haushaltskonsolidierung und die dazu im Grundgesetz verankerte Schuldenbremse zu einer Begrenzung der Höhe des Gesamtetats, in dem Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur in Konkurrenz zu anderen wichtigen Ausgaben des Staates stehen.

Die prognostizierten Entwicklungen des Verkehrs und der Zustand des zum Teil in die Jahre gekommenen vorhandenen Bundesverkehrswegenetzes untermauern die Notwendigkeit von Investitionen in Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bei allen Verkehrsträgern. Der vom Deutschen Bundestag in 3. Lesung am 25.11.2011 beschlossene Bundeshaushalt 2012 sieht deshalb eine Anhebung der Investitionen auf mehr als 10,5 Mrd. € vor. Eingeflossen sind hier die zunächst mit dem Kabinettsbeschluss der Bundesregierung zum Entwurf des Bundeshaushalts 2012 beschlossene Anhebung der Verkehrsinvestitionen auf jährlich rd. 10 Mrd. € und die auf 2012 entfallenden Investitionen des von der Koalition vorgeschlagenen Infrastrukturbeschleunigungsprogramms. Für die Jahre 2013 bis 2015 sind aktuell mehr als 10,1 Mrd. € jährlich vorgesehen.

Dennoch kann nicht alles, was volkswirtschaftlich rentabel ist, in absehbarer Zeit realisiert werden. Die für die Funktionsfähigkeit und Sicherheit der vorhandenen Verkehrswege notwendigen Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen haben Priorität. Mit den verbleibenden Investitionsmitteln sind die für die Leistungsfähigkeit der Netze wichtigsten Maßnahmen vorrangig umzusetzen. Die Realisierung weiterer Projekte wird angesichts des geringen Finanzierungsspielraums nur bei Bereitstellung zusätzlicher Mittel möglich sein.

Der Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 ist wie sein Vorgänger kein Finanzierungsplan, sondern steckt den Planungsrahmen für die Investitionen in die Schienenwege des Bundes, in die Bundesfernstraßen und in die Bundeswasserstraßen im Zeitraum 2011 bis 2015 ab. Er enthält den Investitionsbedarf für den Ersatz und für die Erhaltung der Bestandsnetze, für die Fortführung der im Bau befindlichen Maßnahmen und für die Vorhaben mit weit fortgeschrittenem Planungsstand, die bereits Baureife haben oder diese im Zeitraum bis 2015 erreichen können.

## 2. Ausgangssituation

### 2.1. Investitionen im Zeitraum 2006 bis 2010

Die Investitionspolitik in der 15. und 16. Legislaturperiode war geprägt durch das Bestreben, die Investitionen in Schiene und Straße schrittweise anzugleichen und möglichst hohe Anteile des Verkehrszuwachses auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern. Zahlreiche neue Schienen- und Wasserstraßenprojekte wurden unter Inkaufnahme erheblicher Verlängerungen der Realisierungszeiträume laufender Maßnahmen begonnen, weil nur geringe Finanzierungsraten möglich waren. Im Straßenbau wurden zur Sicherung einer kontinuierlichen Baudurchführung teilweise Eingriffe in den Etat für Erhaltungsinvestitionen zugunsten neu begonnener Aus- und Neubauvorhaben vorgenommen.

Die Investitionen im Fünfjahreszeitraum 2006 – 2010 waren – nach noch stärkeren Schwankungen in den Jahren zuvor – durch fehlende Kontinuität gekennzeichnet. Viele Investitionen konnten erst durch die Konjunkturpakete in den Jahren 2009 und 2010 begonnen bzw. vorangebracht werden. Jährlich flossen etwa 4,0 Mrd. € in Aus- und Neubauvorhaben. Damit konnten lediglich rd. 35 % des 57,0 Mrd. € umfassenden Planungsvolumens des IRP 2006 – 2010 realisiert werden. Dieser Plan erwies sich damit als deutlich überdimensioniert. Im Einzelnen wurden investiert (einschl. Investitionen aus EU-Mitteln und aus den Konjunkturpaketen I und II):

**Tabelle 1 Investitionen im Zeitraum 2006 - 2010**

<b>Investitionen 2006 – 2010</b> [Mio. €]	<b>Schiene- wege des Bundes</b>	<b>Bundes- fern- straßen</b>	<b>Bundes- wasser- straßen</b>	<b>Insgesamt</b>
1	2	3	4	5
<b>Gesamtinvestitionen</b>	<b>19.880</b>	<b>26.850</b>	<b>4.227</b>	<b>50.957</b>
<i>davon</i> Sonstige Investitionen <sup>1</sup>	727	4.181	537	5.444
<b>Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur</b> <sup>2</sup>	<b>19.154</b>	<b>22.669</b>	<b>3.690</b>	<b>45.513</b>
<i>davon</i> Erhaltungsinvestitionen <sup>3</sup>	12.725	9.623	2.967	25.315
Investitionen in Aus- und Neubau <sup>4</sup>	6.429	13.046	723	20.198

<sup>1</sup> Investitionen, die nicht unmittelbar dem Erhalt sowie Aus- und Neubau der verkehrlichen Infrastrukturdienste (z.B. Lärmsanierung, Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, Fahrzeuge und Geräte, Betriebs- und Dienstgebäude sowie Verstärkung der Betriebsausgaben für die Bundeswasserstraßen)

<sup>2</sup> Bundesmittel (Einzelplan 12 einschließlich der Mittel des Konjunkturpakets I sowie Mittel des Konjunkturpakets II aus dem Einzelplan 60): die Trennung in Ersatz- und Ausbauinvestitionen ist im Bereich Bundeswasserstraßen nur bedingt darstellbar, da überwiegend kombinierte Maßnahmen (Ersatzinvestitionen mit Erweiterungsanteilen) durchgeführt wurden

<sup>3</sup> Im Bundesfernstraßenbau ohne Erhaltungsanteile von kombinierten Maßnahmen (z.B. sechsstreifiger Autobahnausbau); bei den Bundeswasserstraßen bestehend aus den Mitteln für die Erhaltung der

verkehrlichen Infrastruktur (Titel 780 11) zzgl. 75 % der Mittel für Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen (Titel 780 12), die in Erhaltungsanteile kombinierter Maßnahmen flossen

<sup>4</sup> Bei den Bundeswasserstraßen bestehend aus 25 % der Mittel für Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen (Titel 780 12), die in Neubauanteile kombinierter Maßnahmen flossen

In Tabelle 2 sind folgende, aus Mitteln der Konjunkturpakete I und II realisierte Investitionen enthalten:

**Tabelle 2 Investitionen aus den Konjunkturpaketen im Zeitraum 2009 - 2010**

<b>Anteil der Investitionen 2009 und 2010 aus Konjunkturpaketen</b> [Mio. €]	<b>Schiene- wege des Bundes</b>	<b>Bundes- fern- straßen</b>	<b>Bundes- wasser- straßen</b>	<b>Insgesamt</b>
1	2	3	4	5
aus Konjunkturpaket I	481	959	421	1.861
aus Konjunkturpaket II <sup>1</sup>	216	573	140	928

<sup>1</sup> Einschl. der Abfinanzierung von 2009/2010 begonnenen Vorhaben im Jahr 2011

Für die Kofinanzierung aus EU-Mitteln gelten besondere Regeln, die zu einem verfahrensbedingten zeitlichen Versatz zwischen den in einem Kalenderjahr bewilligten bzw. bereitgestellten Mitteln und den im selben Jahr kassenwirksam verausgabten Mitteln führen. Deshalb besteht zwischen den in Tabelle 3 enthaltenen Beträgen kein rechnerischer Zusammenhang mit den Werten in den vorangegangenen Tabellen.

**Tabelle 3 Im Zeitraum 2006 – 2010 bewilligte EU-Mittel**

<b>Im Zeitraum 2006 – 2010 bewilligte EU-Mittel</b> [Mio. €]	<b>Schiene- wege des Bundes</b>	<b>Bundes- fern- straßen</b>	<b>Bundes- wasser- straßen</b>	<b>Insgesamt</b>
1	2	3	4	5
aus der TEN-Haushaltlinie <sup>1</sup>	320	10	12	342
aus dem EERP-Programm <sup>2</sup>	44	2	-	46
aus dem EFRE-Bundesprogramm <sup>3</sup>	537	522	55	1.114

<sup>1</sup> Gemeinschaftszuschüsse für Transeuropäische Netze (ohne Zuschüsse für Studien)

<sup>2</sup> European Economic Recovery Plan (den Konjunkturpaketen der Bundesregierung vergleichbares Programm der Europäischen Kommission für die transeuropäischen Netze)

<sup>3</sup> Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung

## **2.2. Erhalt und Modernisierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur des Bundes**

Im Bereich der Bundesschiene bildete die Finanzierung von Ersatzinvestitionen den Investitionsschwerpunkt des Bundes. Im Zeitraum 2006 – 2010 wurden seitens des Bundes fast 12,7 Mrd. € für Erhalt und Modernisierung des Bestandsnetzes aufgewendet. Die in diesem Zusammenhang zum 01.01.2009 zwischen dem Bund und der DB AG abgeschlossene Leistungs- und Finanzie-

rungsvereinbarung mit ihrer zunächst fünfjährigen Laufzeit hat der DB AG hinsichtlich der notwendigen Ersatzinvestitionen eine bisher nicht vorhandene Planungssicherheit verschafft.

Auch im Bereich der Bundesfernstraßen ist die Erhaltung ein Ausgabenschwerpunkt. Im Zeitraum 2006 – 2010 wurden hierfür 9,6 Mrd. € ausgegeben. Obwohl die Erhaltungsinvestitionen damit nur geringfügig unter den geplanten 10 Mrd. € lagen (ohne die Erhaltungsanteile bei kombinierten Maßnahmen, wie z. B. beim sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahnen), ist der Erhaltungszustand der Bundesfernstraßen in den letzten Jahren gesunken. Der tatsächliche Bedarf für die Erhaltung liegt allein aufgrund der Baupreissteigerungen in den letzten Jahren deutlich über dem Planungsrahmen von 10 Mrd. €

Im Bereich der Bundeswasserstraßen standen, bedingt durch das hohe Durchschnittsalter der Anlagen, Maßnahmen zur Substanzerhaltung und Ersatzinvestitionen im Vordergrund. Insgesamt wurden hierfür knapp 3,0 Mrd. € ausgegeben. Viele Ersatzinvestitionen wurden mit Blick auf eine gleichzeitige Verbesserung der Infrastruktur mit Investitionen zum Ausbau der Bundeswasserstraßen kombiniert. Insgesamt entfallen bei diesen kombinierten Maßnahmen rund 75 % der Investitionen auf die Erhaltung des Bestandsnetzes. Maßnahmenschwerpunkte waren Ersatzinvestitionen an den Anlagen im west- und ostdeutschen Kanalnetz sowie an staugeregelten Flüssen. Trotz des hohen Anteils an Erhaltungsinvestitionen besteht nach wie vor Nachholbedarf in diesem Bereich, um weiterhin die Betriebs- und Standsicherheit der Bundeswasserstraßen zu gewährleisten.

In den genannten Ausgabevolumina sind jeweils die in den Jahren 2009 und 2010 eingesetzten Mittel aus den Konjunkturpaketen I und II mit enthalten.

### **2.3. Aus- und Neubau von Verkehrswegen**

In den Aus- und Neubau von Schienenwegen des Bundes wurden im Zeitraum 2006 – 2010 rd. 6,4 Mrd. € investiert. Dem stand im IRP ein Planungsvolumen von rd. 28,0 Mrd. € gegenüber. Infolge von Baupreis- und Projektkostensteigerungen fiel der damit erzielte Projektfortschritt noch geringer aus. Vor diesem Hintergrund und bedingt durch die generell langen Realisierungszeiten von Schienenprojekten konnten im Zeitraum 2006 – 2010 nur einige Vorhaben abgeschlossen werden. Dies sind:

- ABS Augsburg – München (Abschnitt Augsburg – Mehring – Olching),
- ABS Dortmund – Paderborn – Kassel (Eggetunnel),
- ABS Hamburg – Berlin (VDE Nr. 2),
- ABS Hamburg – Lübeck (Elektrifizierung Hamburg – Lübeck – Travemünde),
- ABS Hannover – Lehrte,



- ABS Köln – Düren – Aachen – Grenze D/B (neuer und alter Buschtunnel),
- ABS Lübeck/Hagenow Land – Stralsund (VDE Nr. 1, Abschnitt Ventschow – Blankenburg – Warnow),
- ABS Mainz – Mannheim (Brücke Ludwigshafen, Tunnel Mainz),
- Knoten Berlin (Nord-Süd-Verbindung, Anhalter Bahn, Nordkreuz, Stadtbahn),
- Rangierbahnhöfe Mannheim, Seelze O/W, Hagen-Vorhalle und
- Umschlagbahnhof Ulm-Dornstadt.

In den Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen wurden im Zeitraum 2006 – 2010 rd. 13 Mrd. € investiert. Dem stand im IRP ein Planungsvolumen von rd. 22,9 Mrd. € gegenüber (inklusive des Finanzbedarfs für die Abfinanzierung der bis 2010 begonnenen, aber noch nicht fertig gestellten Projekte sowie einer Planungsreserve). Die nominale Realisierung schwankt zwischen den einzelnen Bundesländern und beträgt im Mittel rd. 57 % des Planungsvolumens. Dieser Wert täuscht jedoch: Unter Berücksichtigung der von 2006 – 2010 eingetretenen Baupreissteigerungen von fast 20 % sowie Projektkostensteigerungen aufgrund von notwendigen Planungsänderungen und -konkretisierungen beträgt der reale Erfüllungsgrad rd. 42 %. Von den im IRP enthaltenen Bauzielen wurden bis Ende 2010 umgesetzt:

**Tabelle 4 Bauleistungen 2006 – 2010 im Bundesfernstraßenbau**

	<b>IRP 2006 – 2010 inkl. Planungsreserve</b>	<b>bis 2010 fertig gestellt</b>	<b>im Bau</b>
1	2	3	4
BAB-Neubau	770 km	340 km	200 km
BAB-Erweiterungen	990 km	280 km	430 km
Bundesstraßen gesamt	2.040 km	600 km	560 km
Ortsumgehungen (Anzahl)	300	100	70

In Tabelle 4 sind Vorhaben, die im Rahmen der sogenannten „A-Modelle“ bereits realisiert wurden (rd. 75 km) bzw. im Bau sind, enthalten. Im Zeitraum 2006 – 2010 wurden darüber hinaus rd. 130 Mio. € in Verkehrsbeeinflussungsanlagen investiert.

In mit Ersatzinvestitionen kombinierte Erweiterungen und Ausbaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen wurden im Zeitraum 2006 – 2010 rd. 0,7 Mrd. € investiert. Dem stand im IRP ein Planungsvolumen von rd. 1,5 Mrd. € gegenüber (Anteil der Investitionen für Aus- und Neubau am Planungsvolumen von 6,1 Mrd. € für die kombinierten Maßnahmen). Neben der Fortführung laufender und teilweise bereits weit fortgeschrittener Vorhaben, darunter

- das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE Nr. 17),
- die Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals (DEK),
- der Bau der zweiten Moselschleusen in Zeltingen und Fankel sowie

- im Küstenbereich laufende Maßnahmen u. a. an Nord- und Ostsee sowie am Nord-Ostsee-Kanal

wurden in diesem Zeitraum auch bislang zurückgestellte Teilmaßnahmen laufender Vorhaben in Angriff genommen.

Hierunter fielen

- der Ausbau der Schleusenkanäle an der Mittelweser,
- der Ausbau der Stichkanäle am Mittellandkanal,
- der Bau der Hafenschleuse Magdeburg und
- Maßnahmen an der Havel-Oder-Wasserstraße (Neubau Schiffshebewerk Niederfinow).

Als einziges neues Vorhaben konnte der Ausbau des Peenestroms fertig gestellt werden. Darüber hinaus wurde mit dem Neubau der Schleusen in Dörverden und Minden begonnen. Weitere neue Maßnahmen, die in der Planung des IRP 2006 – 2010 genannt wurden, konnten in dem verfügbaren Investitionsrahmen nicht begonnen werden.

In den genannten Ausgabevolumina sind jeweils die in den Jahren 2009 und 2010 eingesetzten Mittel aus den Konjunkturpaketen I und II mit enthalten.

Trotz des geringen Realisierungsgrades des IRP 2006 – 2010 war die Auswahl der Vorhaben in diesem Plan gleichwohl im Wesentlichen auf dringliche Projekte beschränkt. Deshalb ist unter Berücksichtigung einiger Korrekturen deren Realisierung im Wesentlichen weiterhin prioritär.

### **3. Investitionsstrategie 2011 – 2015**

#### **3.1. Verkehrsprognosen**

Die „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Winter 2010/2011“ – sie prognostiziert die Verkehrsentwicklung von 2010 bis zum Jahr 2014 – zeigt, dass die Verkehrsprognose 2015, die Grundlage für den Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) und die darauf basierenden Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen war, weitgehend im Zielkorridor liegt.

Die vom BMVBS beauftragten Verkehrsprognosen gehen alle von deutlichen Steigerungen der Verkehrsleistungen im landgebundenen Güterverkehr und im motorisierten Personenverkehr aus:

**Tabelle 5 Prognosedaten für die Entwicklung der Verkehrsleistung bis 2015**

<b>Personenverkehr</b> [Mrd. Pkm]	<b>Verkehrsleistung</b> <b>1997</b>	<b>Verkehrsleistung</b> <sup>1</sup> <b>2010</b>	<b>Prognose</b> <sup>2</sup> <b>Verkehrsleistung</b> <b>2014</b>	<b>Prognose</b> <sup>3</sup> <b>Verkehrsleistung</b> <b>2015</b>
1	2	3	4	5
Individualverkehr <sup>4</sup>	833	905	939	970
Eisenbahnverkehr <sup>5</sup>	72	84	88	96
Öffentlicher Straßenverkehr	83	77	77	86
Luftverkehr	36	62	75	73
<b>Insgesamt</b>	<b>1.024</b>	<b>1.128</b>	<b>1.179</b>	<b>1.225</b>

<b>Güterverkehr</b> [Mrd. tkm]	<b>Verkehrsleistung</b> <b>1997</b>	<b>Verkehrsleistung</b> <sup>1</sup> <b>2010</b>	<b>Prognose</b> <sup>2</sup> <b>Verkehrsleistung</b> <b>2014</b>	<b>Prognose</b> <sup>3</sup> <b>Verkehrsleistung</b> <b>2015</b>
1	2	3	4	5
Straßenverkehr <sup>6</sup>	302	434	527	484
Eisenbahnverkehr	73	107	125	115
Binnenschifffahrt	62	62	67	90
<b>Insgesamt</b>	<b>437</b>	<b>603</b>	<b>719</b>	<b>689</b>

<sup>1</sup> Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Sommer 2011 vom Juli 2011 (Datenbasis: Bis 28.07.2011 vorliegende Daten des Jahres 2010)

<sup>2</sup> Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Winter 2010/2011 vom Februar 2011 (Datenbasis: Bis 10.02.2011 vorliegende Daten des Jahres 2010)

<sup>3</sup> Verkehrsprognose 2015 für den Bundesverkehrswegeplan 2003 vom April 2001 (Datenbasis: Analysematrizen für das Basisjahr 1997)

<sup>4</sup> Die Ist-Werte des MIV wurden seitens DIW im Jahr 2004 rückwirkend für die Jahre ab 1994 revidiert. Die Werte für 2010 und 2014 beziehen sich auf die revidierten Zahlen. Um eine konsistente Zeitreihe zu erhalten, wurden die Werte für 1997 und 2015 entsprechend angepasst. Sie weichen daher von der veröffentlichten Fassung der Prognose 2015 ab.

<sup>5</sup> Rückwirkende Neuberechnung des StBA bis einschl. 1994 aufgrund einer Umstellung der Erhebungsmethode. Um eine konsistente Zeitreihe zu erhalten, wurden die Werte für 1997 und 2015 entsprechend angepasst. Sie weichen daher von der veröffentlichten Fassung der Prognose 2015 ab.

<sup>6</sup> Summe der Transportleistung deutscher und ausländischer Fahrzeuge auf deutschen Straßen

Auch für den über den Geltungszeitraum des IRP 2011 – 2015 hinausgehenden Zeithorizont 2025 gilt, dass die Ergebnisse der im November 2007 vorgelegten Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 für die Verkehrsträger Schiene und Straße – ungeachtet der Wirtschaftskrise – ebenfalls weitgehend als realistisch angesehen werden können. In der Binnenschifffahrt ist zu erwarten, dass die Prognosewerte für 2025 mit einer Verzögerung von einigen Jahren eintreten werden.

**Tabelle 6 Prognosedaten für die Entwicklung der Verkehrsleistung bis 2025**

<b>Personenverkehr</b> [Mrd. Pkm]	<b>Prognose<sup>1</sup></b> <b>Verkehrs-</b> <b>leistung</b> <b>2025</b>	<b>Güterverkehr</b> [Mrd. tkm]	<b>Prognose<sup>1</sup></b> <b>Verkehrs-</b> <b>leistung</b> <b>2025</b>
1	2	3	4
Individualverkehr	1.030	Straßenverkehr <sup>2</sup>	704
Eisenbahnverkehr	91	Eisenbahnverkehr	152
Öffentlicher Straßenverkehr	79	Binnenschifffahrt	80
Luftverkehr	103	<b>Insgesamt</b>	<b>936</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>1.302</b>		

<sup>1</sup> Datenbasis: Jahr 2004

<sup>2</sup> Summe der Transportleistung deutscher und ausländischer Fahrzeuge auf deutschen Straßen

### **3.2. Grundlagen der Finanzierung**

Die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen werden gegenwärtig zu etwa zwei Dritteln haushaltsfinanziert und zu einem Drittel mautfinanziert (aus den Mauteinnahmen für schwere Lkw).

Um die Haushaltsabhängigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zu reduzieren, mehrjährige Planungs- und Finanzierungssicherheit zu schaffen und damit effizientere Bauabläufe zu erreichen, sollen Finanzierungskreisläufe eingerichtet werden. In einem ersten Schritt wird im Bundeshaushalt 2011 die Maut nach Abzug der System- und Harmonisierungskosten erstmalig vollständig für Investitionen in die Straße verwendet (Finanzierungskreislauf Straße). Die Einnahmehasis soll durch Einbeziehung von vierstreifigen Bundesstraßen in die Mautpflicht für schwere Lkw erweitert werden. Die Investitionen in die Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur werden derzeit vollständig konventionell finanziert.

Die Finanzierung wird ergänzt durch EU-Mittel: Dies sind Gemeinschaftszuschüsse für Transeuropäische Netze (TEN) und Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE).

Für die projektbezogene Gewährung von Zuschüssen aus der TEN-Haushaltslinie stehen im Zeitraum 2007 – 2013 für alle Mitgliedstaaten 8 Mrd. € zur Verfügung. Für die bis zu 20 % betragende Förderung kommen Planungsleistungen und Investitionen zur Realisierung der Ziele und Netze gemäß der TEN-Leitlinie in Frage. Das Gros der Zuschüsse wird im Rahmen des Mehrjahresprogramms vorrangig Schienenprojekten zugewiesen. Deutschland erhält aus dem Mehrjahresprogramm 514 Mio. € für Schienenprojekte und 7 Mio. € für Wasserstraßenprojekte.

Über das EFRE-Bundesprogramm Verkehr 2007 – 2013 stellt die EU insgesamt über 1,5 Mrd. € für Investitionen in Bundesverkehrswege in den deutschen EU-Konvergenzregionen (Branden-

burg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen und die Region Lüneburg) zur Verfügung. Davon entfallen auf Schienenprojekte 714 Mio. € auf Straßenprojekte 699 Mio. € und auf Wasserstraßenprojekte 91 Mio. € Die EFRE-Mittel werden für einzelne Projekte bewilligt, sind bis 2015 zu verausgaben und von der EU rückwirkend im Refinanzierungsverfahren erstattet.

### **3.3. Öffentlich-Private Partnerschaften**

Im Bundesfernstraßenbau soll auch die Beschaffungsvariante Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) weiter ausgebaut werden. Diese Projekte können früher und schneller realisiert werden und tragen auch dem Ziel einer verstärkten Nutzerfinanzierung von Verkehrsinfrastruktur Rechnung. Derzeit verfolgt der Bund eine zweite Staffel von „A-Modell“-Projekten und untersucht verschiedene weitere ÖPP-Ansätze für Bundesfernstraßen. Investitionen in die Schienenwege eignen sich wegen der komplexen Schnittstellen zwischen der bestehenden Schieneninfrastruktur der DB Netz AG und neuer Infrastruktur grundsätzlich nur eingeschränkt für eine ÖPP-Finanzierung. Bei den Wasserstraßen würden ÖPP-Modelle mit Vorfinanzierungscharakter die ohnehin geringen Spielräume für neue Infrastrukturinvestitionen durch die Refinanzierungsverpflichtungen in künftigen Jahren weiter begrenzen. Sie werden deshalb hier nicht verfolgt.

### **3.4. Bundeshaushalte 2011 und 2012 sowie Finanzplanung bis 2015**

Mit dem Regierungsentwurf zum Haushalt 2012 und der Finanzplanung bis 2015 wurden die Investitionsmittel im Einzelplan 12 um rd. 200 Mio. € jährlich angehoben. Diese Erhöhung dient vorrangig der Verstärkung der Investitionen in die Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundes-schienenwege.

Die zusätzliche Berücksichtigung des von der Koalition vorgeschlagenen Infrastrukturbeschleunigungsprogramms mit einem Gesamtvolumen von 1 Mrd. € im Bundeshaushalt führt zu einer Investitionslinie von durchschnittlich über 10 Mrd. € jährlich. Diese Mittel stehen wie folgt zur Verfügung:

**Tabelle 7 Infrastrukturbeschleunigungsprogramm**

<b>Investitionen aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm</b> [Mio. €]	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>Summe</b>
1	2	3	4	5	6	7
Schienenwege des Bundes	40	60				100
Bundesfernstraßen	400	200	-			600
Bundeswasserstraßen	60	60	60	60	60	300
<b>Insgesamt</b>	<b>500</b>	<b>320</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>1.000</b>

Die Bundesregierung hat mit diesem Programm ein wichtiges Zeichen gesetzt und anerkannt, dass es bei der Verkehrsinfrastruktur eine strukturelle Unterfinanzierung gibt. Dennoch kann, insbesondere unter Berücksichtigung der Baupreisentwicklung, der große Nachholbedarf mit diesen zusätzlichen Mitteln nur zu einem kleineren Teil abgedeckt werden.

Tabelle 8 enthält die im Einzelplan 12 veranschlagten bzw. geplanten Mittel einschließlich der Mittel aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm.

Zusätzlich können im Jahr 2011 für bereits laufende Vorhaben noch Investitionen aus dem im Einzelplan 60 veranschlagten Konjunkturpaket II in Höhe von insgesamt 1.030 Mio. € erfolgen, davon

- 560 Mio. € in die Bundesschienenwege,
- 280 Mio. € in die Bundesfernstraßen und
- 190 Mio. € in die Bundeswasserstraßen.

Höhe und Verfügbarkeit der zusätzlichen EU-Mittel sind von den Projektverläufen abhängig und können nicht vorhergesagt werden. Sie sind in Tabelle 8 ebenfalls nicht enthalten.

**Tabelle 8 Investitionsplanung 2011 – 2015**

Investitionsbereich [Mio. €]	2011	2012	2013	2014	2015	Summe
1	2	3	4	5	6	7
<b>Investitionen in die Schienenwege des Bundes</b>	<b>3.883</b>	<b>4.063</b>	<b>4.206</b>	<b>4.242</b>	<b>4.237</b>	<b>20.631</b>
<i>davon</i>						
Sonstige Investitionen <sup>1</sup>	182	256	300	360	370	1.468
Infrastrukturbeschleunigungsprogramm <sup>2</sup>	-	40	60	-	-	100
<b>Inv. in Erhaltung, Aus- und Neubau <sup>3</sup></b>	<b>3.701</b>	<b>3.767</b>	<b>3.846</b>	<b>3.882</b>	<b>3.867</b>	<b>19.063</b>
<i>davon</i>						
Erhaltungsinvestitionen	2.590	2.540	2.510	2.500	2.500	12.640
Investitionen in Aus- und Neubau	1.111	1.227	1.336	1.382	1.367	6.423
<b>Investitionen in die Bundesfernstraßen</b>	<b>4.827</b>	<b>5.405</b>	<b>4.967</b>	<b>4.788</b>	<b>4.808</b>	<b>24.795</b>
<i>davon</i>						
Sonstige Investitionen <sup>1</sup>	930	886	837	830	824	4.307
Infrastrukturbeschleunigungsprogramm <sup>2</sup>	-	400	200	-	-	600
<b>Inv. in Erhaltung, Aus- und Neubau <sup>3</sup></b>	<b>3.897</b>	<b>4.119</b>	<b>3.930</b>	<b>3.958</b>	<b>3.984</b>	<b>19.888</b>
<i>davon</i>						
Erhaltungsinvestitionen <sup>4</sup>	2.249	2.371	2.501	2.602	2.700	12.423
Investitionen in Aus- und Neubau	1.648	1.748	1.429	1.356	1.284	7.465
<b>Investitionen in die Bundeswasserstraßen</b>	<b>886</b>	<b>943</b>	<b>939</b>	<b>939</b>	<b>939</b>	<b>4.646</b>
<i>davon</i>						
Sonstige Investitionen <sup>5</sup>	130	130	130	131	131	652
Infrastrukturbeschleunigungsprogramm <sup>6</sup>	-	60	60	60	60	240
<b>Inv. in Erhaltung, Aus- und Neubau <sup>3,7</sup></b>	<b>756</b>	<b>753</b>	<b>749</b>	<b>748</b>	<b>748</b>	<b>3.754</b>
<i>davon</i>						
Erhaltung <sup>8</sup>	598	615	612	611	611	3.047
Investitionen in Aus- und Neubau <sup>9</sup>	158	138	137	137	137	708
<b>Investitionen insgesamt <sup>10</sup></b>	<b>9.597</b>	<b>10.411</b>	<b>10.112</b>	<b>9.969</b>	<b>9.984</b>	<b>50.072</b>
<i>davon</i>						
Sonstige Investitionen <sup>10</sup>	1.242	1.272	1.267	1.321	1.325	6.427
Infrastrukturbeschleunigungsprogramm <sup>10</sup>	-	500	320	60	60	940
<b>Inv. in Erhaltung, Aus- und Neubau <sup>10</sup></b>	<b>8.354</b>	<b>8.639</b>	<b>8.525</b>	<b>8.588</b>	<b>8.599</b>	<b>42.705</b>
<i>davon</i>						
Erhaltungsinvestitionen <sup>10</sup>	5.437	5.526	5.623	5.713	5.811	28.110
Investitionen in Aus- und Neubau <sup>10</sup>	2.917	3.113	2.902	2.875	2.788	14.595

<sup>1</sup> Investitionen, die nicht unmittelbar dem Erhalt sowie Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur dienen (z.B. Lärmsanierung, Fahrzeuge und Geräte, Betriebs- und Dienstgebäude, Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, Investitionen in ERTMS)

<sup>2</sup> Die Verwendung der Mittel bedarf der Genehmigung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages; insofern kann zur Aufteilung der Mittel auf die Investitionsbereiche Sonstige Investitionen, Erhaltung, Aus- und Neubau noch keine Festlegung erfolgen

<sup>3</sup> Bundesmittel für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur (Einzelplan 12)

<sup>4</sup> Ohne Erhaltungsanteile der geplanten kombinierten Maßnahmen, z.B. sechsstreifiger Autobahnausbau

<sup>5</sup> Investitionen, die nicht unmittelbar dem Erhalt sowie Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur dienen (z.B. Fahrzeuge und Geräte, Betriebs- und Dienstgebäude sowie Verstärkung der Betriebsausgaben)

<sup>6</sup> Die Mittel sind ausschließlich für den Neubau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel vorgesehen

<sup>7</sup> Die Trennung in Ersatz- und Ausbauinvestitionen ist im Bereich Bundeswasserstraßen nur bedingt darstellbar, da überwiegend kombinierte Maßnahmen (Ersatzinvestitionen mit Erweiterungsanteilen) durchgeführt werden

<sup>8</sup> Mittel für die Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur (Titel 780 11) zzgl. 75 % der Mittel für Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen (Titel 780 12), die in Erhaltungsanteile kombinierter Maßnahmen fließen

<sup>9</sup> 25 % der Mittel für Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen (Titel 780 12), die in Neubauanteile kombinierter Maßnahmen fließen

<sup>10</sup> Siehe Fußnoten 1 bis 9

### 3.5. Investitionsbedarf 2011 bis 2015

Das überregionale deutsche Verkehrswegenetz gewährleistet mit rd. 34.000 km Schienenwegen, rd. 53.000 km Bundesfernstraßen und rd. 7.300 km Bundeswasserstraßen einen hohen Erschließungsgrad. Dieses Anlagevermögen gilt es zu erhalten und seine Leistungsreserven zu erschließen. Deswegen werden im Zeitraum 2011 – 2015 insgesamt rund zwei Drittel aller Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf Ersatz- und Erhaltungsmaßnahmen der Bestandsnetze von Schiene, Straße und Wasserstraße konzentriert.

Daneben gilt es, noch vorhandene Lücken im Netz zu schließen sowie vorhandene und zu erwartende Engpässe zu beseitigen. Unter Berücksichtigung des Erhaltungsbedarfs und des bis 2010 erreichten Realisierungsstandes reicht das bis 2015 verfügbare Finanzvolumen jedoch nicht aus, den dringendsten Investitionsbedarf für den Aus- und Neubau zu decken.

In Tabelle 8 sind die verfügbaren Mittel auf die einzelnen Verkehrsträger aufgeschlüsselt. In den Kapiteln 4. bis 6. wird der reale Investitionsbedarf 2011 – 2015 dargestellt, unterteilt nach den verfügbaren Mitteln und dem Mehrbedarf.

Der in den Projektlisten der Anlagen 1 und 2 enthaltene Finanzbedarf ab 2011 umfasst die gesamten bis zur Fertigstellung der Vorhaben erforderlichen Investitionen und reicht über das Jahr 2015 hinaus.

**Tabelle 9 Finanzbedarf für Aus- und Neubauvorhaben**

Mittel für Aus- und Neubau [Mrd. €]	Schienenwege des Bundes	Bundesfern- straßen	Bundeswasser- straßen
1	2	3	4
Finanzbedarf ab 2011 bis zur Fertigstellung der Projekte	12,7	19,2	8,9 <sup>1</sup>
davon bis 2015 gesichert <sup>2</sup>	6,4	7,5	0,7
Mehrbedarf für den Zeitraum 2011 - 2015 <sup>3</sup>	<u>1,0 – 1,5</u>	<u>3,0 - 6,0</u>	<u>1,7 – 1,9</u>
tatsächlicher Mittelbedarf 2011 – 2015	7,5 – 8,0	10,5 – 13,5	2,4 – 2,6



<sup>1</sup> Für die Bundeswasserstraßen gibt es keinen mit Straße und Schiene vergleichbaren Bedarfsplan; dargestellt ist der Finanzbedarf für die aktuell laufenden Maßnahmen sowie für den aktuell absehbaren Infrastrukturinvestitionsbedarf (einschl. Ersatzinvestitionen)

<sup>2</sup> Mittel gemäß den Bundeshaushalten 2011 und 2012 sowie der Finanzplanung bis 2015 ohne zusätzliche Mittel aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm

<sup>3</sup> Der Mehrbedarf verringert sich noch durch den Einsatz zusätzlicher Mittel aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm für Aus- und Neubauvorhaben; da diese Mittel auch für andere Investitionen (z.B. Erhaltung) eingesetzt werden können und ihre Verwendung zudem unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages steht, ist eine rechnerische Berücksichtigung des Anteils für Aus- und Neubauvorhaben noch nicht möglich

### **3.6. Grundsätze der Projektauswahl**

Es ist aus wirtschaftlichen Gründen und zur Erhaltung der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Deutschland zwingend geboten, den Erhaltungsbedarf vollständig in die Investitionsplanung aufzunehmen.

Die Wirtschaftlichkeit von Bauabläufen gebietet es weiterhin, begonnene Vorhaben zügig fortzuführen. Nur darüber hinaus verbleibende Mittel können für Neubeginne vorgesehen werden. Aufgrund der Mittelbindung (bei den Bundesschienenwegevorbaben siehe Anlage 1: Teil B „Laufende Vorhaben/Teilvorhaben“ / bei den Bundesfernstraßenvorbaben siehe Anlage 2: Teil A „Sammelpositionen“ und Teil B „Laufende Vorhaben“ / bei den Bundeswasserstraßen siehe Kapitel 6.2.) werden sich in den nächsten Jahren Spielräume für Neubeginne aber nur in einem sehr begrenzten Umfang ergeben.

Da eine hohe Zahl von Vorhaben des IRP 2006 – 2010 noch nicht begonnen wurde und weitere Vorhaben, deren Dringlichkeit heute anders beurteilt werden muss, bereits Baurecht erlangt haben, ist für die Aufnahme von neu zu beginnenden Vorhaben in den IRP 2011 – 2015 der Planungsstand ein maßgebendes Kriterium. Neu zu beginnende Vorhaben (Bundesschienenwege: Teil C, „Prioritäre Vorhaben/Teilvorhaben im IRP-Zeitraum“ / Bundesfernstraßen: Teil C „Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum“) müssen planerisch soweit fortgeschritten sein, dass ein Baubeginn im Geltungszeitraum möglich erscheint.

Einige im IRP 2006 – 2010 enthaltene Vorhaben sind planerisch noch in einem so frühen Stadium, dass mit ihrem Baubeginn unter realistischen Annahmen bis 2015 nicht zu rechnen ist. Diese Projekte sind weiterhin zu verfolgen. Sie sind in der Projektliste für die Schienenwege des Bundes in Teil D „Weitere wichtige Vorhaben/Teilvorhaben“ und in der Projektliste für die Bundesfernstraßen in Teil D „Weitere wichtige Vorhaben“ enthalten. In diese Kategorie wurden auch neue, für das Gesamtverkehrssystem wichtige Vorhaben aufgenommen. Die Planungen für

die „Weiteren wichtigen Vorhaben“ werden vorangetrieben, um sie unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten zu einem späteren Zeitpunkt beginnen zu können.

Die Möglichkeiten des Beginns neuer Vorhaben werden maßgeblich mitbestimmt durch

- die Entscheidungen zur Infrastrukturfinanzierung,
- die Einwerbung zusätzlicher Mittel aus dem EU-Haushalt und
- den tatsächlichen Mittelabfluss bei laufenden Projekten.

Das Investitionsvolumen der in den Projektlisten enthaltenen Maßnahmen übersteigt deshalb insgesamt das realisierbare Volumen. Mit dieser Planungsreserve können Unwägbarkeiten von Planungs- und Bauverlauf sowie Baurechtserlangung ausgeglichen und die Voraussetzungen für einen optimalen Einsatz der verfügbaren Haushaltsmittel geschaffen werden.

Insbesondere bei der Durchführung von ÖPP-Projekten wird aber auch die damit verbundene Einschränkung künftiger Spielräume (Bindung von Mitteln) gegen den Vorteil der früheren Verfügbarkeit abzuwägen sein.

Bei der Auswahl neu zu beginnender Vorhaben stehen im Vordergrund:

- Beseitigung von qualitativen und quantitativen Engpässen,
- Seehafenhinterlandanbindungen und Flughafenverbindungen,
- internationale Verbindungen.

#### **4. Investitionen in die Schienenwege des Bundes**

##### **4.1. Erhaltung der Schienenwege**

Der Bund finanziert Investitionen zur Erhaltung des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes. Diese Ersatzinvestitionen stellen den Beitrag des Bundes zur Erhaltung des vorhandenen Netzes (Bestandsnetz) dar. Hierfür sind jährlich 2,5 Mrd. € eingeplant. Dieser feste Betrag ist ausreichend, um zusammen mit dem investiven Eigenbeitrag der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) in Höhe von jährlich 0,5 Mrd. € und dem Instandhaltungsbeitrag der EIU in Höhe von jährlich 1,0 – 1,25 Mrd. € den Bedarf für die Erhaltung und die Modernisierung des Bestandsnetzes abzusichern.

Für die damit zu realisierenden Maßnahmen haben der Bund und die DB AG zum 01.01.2009 die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) mit einer Laufzeit bis Ende 2013 abgeschlossen. Es ist beabsichtigt, die LuFV über 2013 hinaus fortzuführen.

Kernelement der LuFV ist die sogenannte Output-Kontrolle: Die DB AG schuldet dem Bund als Gegenleistung für seinen jährlichen Infrastrukturbeitrag in Höhe von 2,5 Mrd. € das Gesamtnetz

in einer bestimmten, in der LuFV definierten Qualität zu erhalten. Zusätzlich fließen 140 Mio. € in Erhaltungsmaßnahmen im Rahmen des Sonderprogramms „Seehafenhinterlandverkehr“.

#### **4.2. Aus- und Neubau von Schienenwegen**

Der Fünfjahresplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes ist als Anlage 1 beigelegt. Teil B der Projektliste enthält die laufenden, Teil C die prioritären Vorhaben bzw. Teilvorhaben des Bedarfsplans für den IRP-Zeitraum. Im Teil D sind weitere wichtige Vorhaben bzw. Teilvorhaben aufgeführt, die sich noch in frühen Planungsstadien befinden. Deren Planung soll weiter vorangetrieben werden. Mit diesen Vorhaben kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden.

Schwerpunkt des Aus- und Neubaus ist die Fortführung der noch laufenden Bedarfsplanvorhaben. Neubeginne sollen – unter Berücksichtigung der in Kapitel 3.6. genannten Grundsätze – vorrangig beim Ausbau einzelner Teilstrecken sowie zur Beseitigung von Kapazitätsbeschränkungen auf wichtigen nationalen und internationalen Korridoren erfolgen.

Das in Anlage 1 enthaltene zu finanzierende Investitionsvolumen der Aus- und Neubauvorhaben ab 2011 beträgt insgesamt rd. 12,7 Mrd. €. Es enthält das Investitionsvolumen für den Zeitraum 2011 – 2015 und das Investitionsvolumen für die Fortführung der im Jahr 2015 noch nicht abgeschlossenen Vorhaben in den Folgejahren.

Das für die Erhaltung sowie den Aus- und Neubau im Zeitraum 2011 – 2015 insgesamt verfügbare Finanzvolumen beträgt – ohne die zusätzlichen Mittel aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm in Höhe von rd. 100 Mio. € – rd. 19,1 Mrd. €<sup>1</sup> (siehe Tabelle 8). Das nach Abzug des Mittelbedarfs für die Erhaltung (rd. 12,6 Mrd. €) verbleibende Finanzvolumen in Höhe von rd. 6,4 Mrd. € wird überwiegend für die laufenden Vorhaben bzw. Teilvorhaben des Teils B der Projektliste (Investitionsvolumen insgesamt rd. 8,5 Mrd. € ab 2011) benötigt.

Im Zeitraum 2011 – 2015 wäre es technisch möglich, von dem Investitionsvolumen in Höhe von 12,7 Mrd. € unter Berücksichtigung der Planungsstände der Vorhaben und der erforderlichen Bauzeiten etwa 7,5 – 8,0 Mrd. € für Aus- und Neubau zu realisieren. Das ist ein Mehrbedarf von etwa 1,0 – 1,5 Mrd. € gegenüber den Mitteln, die in den Bundeshaushalten 2011 und 2012 sowie nach der Finanzplanung bis 2015 für Investitionen in den Ausbau der Schienenwege des Bundes zur Verfügung stehen (6,423 Mrd. € – siehe Tabelle 8).

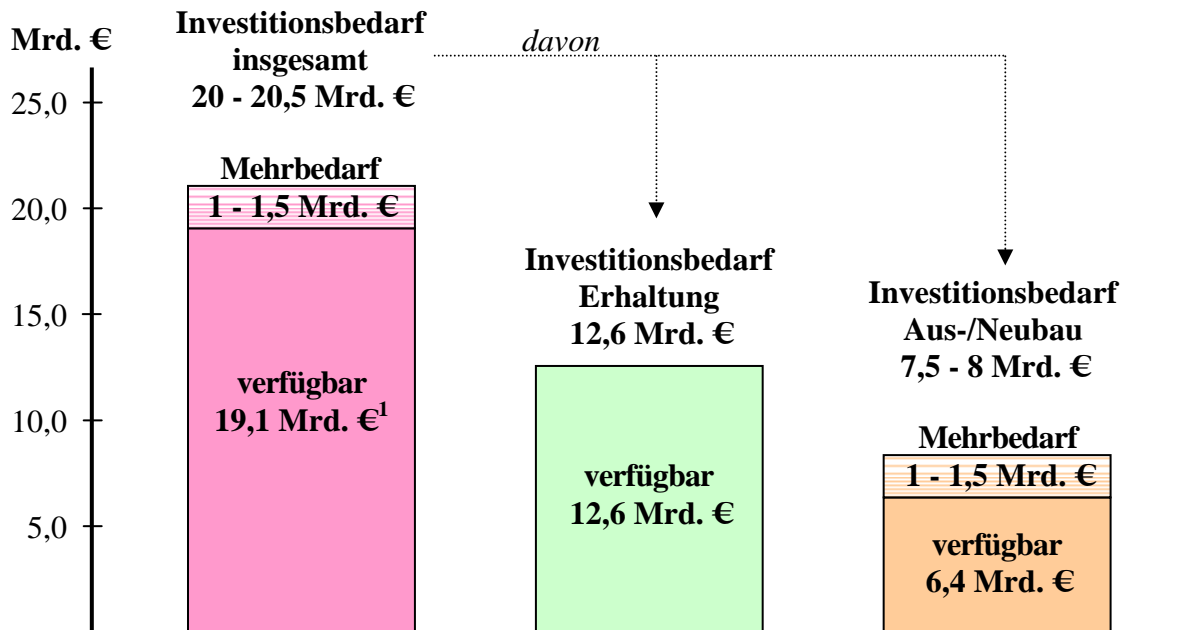
Weitere Einzelheiten zu der Projektliste sind in den Vorbemerkungen der Anlage 1 enthalten.

---

<sup>1</sup> Rundungsdifferenz 0,1 Mrd. € (siehe Tabelle 8)

### 4.3. Investitionsbedarf im Zeitraum 2011 bis 2015 (Schienenwege des Bundes)

Die grafische Darstellung der Verwendung der verfügbaren Mittel im Zeitraum 2011 – 2015 verdeutlicht einerseits die Priorität der Erhaltungsinvestitionen vor Aus- und Neubau und andererseits die Größenordnung des bestehenden Investitionsbedarfs:



<sup>1</sup> ohne zusätzliche Mittel aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm, Rundungsdifferenz 0,1 Mrd. € (siehe Tabelle 8)

## 5. Investitionen in die Bundesfernstraßen

### 5.1. Erhaltung der Bundesfernstraßen

Allein um den Zustand der Bundesfernstraßen auf dem derzeitigen, bereits abgesunkenen Niveau halten zu können, muss zukünftig deutlich mehr als bisher in die Erhaltung investiert werden. Dafür sind nach der Erhaltungsbedarfsprognose 2025 im Zeitraum 2011 – 2015 insgesamt rd. 12,4 Mrd. € erforderlich. Die Erhaltungsanteile kombinierter Maßnahmen (z.B. sechsstreifige Erweiterung von Bundesautobahnen) sind in diesem Betrag noch nicht berücksichtigt.

Ursachen für den erhöhten Erhaltungsbedarf sind im Wesentlichen

- stärkere Belastungen der Straßen durch die hohen Zuwachsraten im Güterverkehr,
- eine starke Zunahme der Großraum- und Schwertransporte,
- die Baupreisentwicklung der letzten Jahre und
- in der Vergangenheit verschobene Erhaltungsinvestitionen.

Die Zunahme der Belastungen durch den Güterverkehr hat eine verkürzte Nutzungsdauer zur Folge und erfordert darüber hinaus eine Verstärkung und Erneuerung älterer Brückenbauwerke. Auch der vorzeitige Erneuerungsbedarf von Betonfahrbahnen wegen der Alkali-Kieselsäure-Reaktionen führt zu einem Mehrbedarf.

Die notwendige Erhöhung der Mittel für die Erhaltung im Haushalt soll stufenweise erfolgen. Dies trägt einerseits der angespannten Haushaltslage und andererseits auch dem notwendigen Planungsvorlauf für die dringend notwendigen Brückenerneuerungsmaßnahmen Rechnung.

## **5.2. Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen**

Der Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen ist als Anlage 2 beigefügt. Teil A der Projektliste enthält den Finanzbedarf für Re- und Abfinanzierungen sowie die Mautweiterleitung für ÖPP-Projekte, Teil B die laufenden und Teil C die prioritären Bedarfsplanvorhaben für den IRP-Zeitraum. Im Teil D sind weitere wichtige Vorhaben aufgeführt, die sich noch in frühen Planungsstadien befinden. Deren Planung soll weiter vorangetrieben werden. Mit diesen Vorhaben kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden.

Das in Anlage 2 enthaltene zu finanzierende Investitionsvolumen der Aus- und Neubauprojekte ab 2011 beträgt insgesamt rd. 19,2 Mrd. € (Teil A und B: 7,9 Mrd. € Teil C: 11,3 Mrd. €). Es enthält das Investitionsvolumen für den Zeitraum 2011 – 2015 und das Investitionsvolumen für weitere Vorhaben in der Zeit nach 2015.

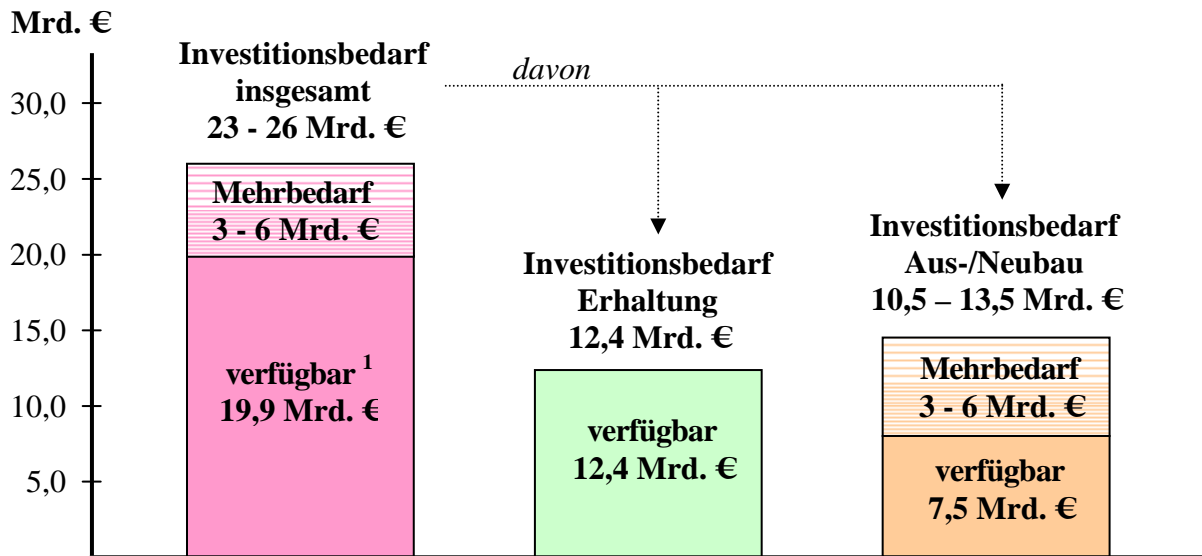
Das für die Erhaltung sowie den Aus- und Neubau im Zeitraum 2011 – 2015 insgesamt verfügbare Finanzvolumen beträgt – ohne die zusätzlichen Mittel aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm in Höhe von rd. 600 Mio. € – rd. 19,9 Mrd. € (siehe Tabelle 8). Das Investitionsvolumen der Vorhaben der Teile A und B der Projektliste (Investitionsvolumen insgesamt rd. 7,9 Mrd. € ab 2011) übersteigt bereits das nach Abzug des Mittelbedarfs für die Erhaltung (rd. 12,4 Mrd. €) für Aus- und Neubau verbleibende Finanzvolumen von rd. 7,5 Mrd. €

Im Zeitraum 2011 – 2015 wäre es technisch möglich, von dem Investitionsvolumen in Höhe von 19,2 Mrd. € unter Berücksichtigung der Planungsstände der Vorhaben und der erforderlichen Bauzeiten etwa 11 – 13 Mrd. € für Aus- und Neubaumaßnahmen zu realisieren. Das ist ein Mehrbedarf von etwa 3 – 6 Mrd. € gegenüber den Mitteln, die in den Bundeshaushalten 2011 und 2012 sowie nach der Finanzplanung bis 2015 für Investitionen in den Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen zur Verfügung stehen (7,465 Mrd. € – siehe Tabelle 8).

Weitere Einzelheiten zu der Projektliste sind in den Vorbemerkungen der Anlage 2 enthalten.

### 5.3. Investitionsbedarf im Zeitraum 2011 bis 2015 (Bundesfernstraßen)

Die grafische Darstellung der Verwendung der verfügbaren Mittel im Zeitraum 2011 – 2015 verdeutlicht einerseits die Priorität der Erhaltungsinvestitionen vor Aus- und Neubau und andererseits die Größenordnung des bestehenden Investitionsbedarfs:



<sup>1</sup> ohne zusätzliche Mittel aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm

## 6. Investitionen in die Bundeswasserstraßen

### 6.1. Erhaltung der Bundeswasserstraßen

Das hohe Alter und die starke Beanspruchung der Anlagen erfordern es, den Schwerpunkt der Investitionen auf die Substanzerhaltung und die Erneuerung der vorhandenen Infrastruktur zu legen. Hierzu ist eine jährliche Reinvestition von mindestens 500 Mio. € pro Jahr (rd. 1 % des Bruttoanlagevermögens) erforderlich. Hinzu kommen rd. 200 Mio. € pro Jahr für darin noch nicht enthaltene, regelmäßig wiederkehrende Maßnahmen zur Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur und weitere der Erhaltung zuzurechnende Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (siehe Kapitel 7.1.).

Aufgrund von Preissteigerungen und akkumulierendem Nachholbedarf sind diese Werte tendenziell weiter ansteigend. Der finanzielle Spielraum für geplante Ausbaumaßnahmen wird entsprechend geringer.

## **6.2. Aus- und Neubau von Bundeswasserstraßen**

Das Netz der Bundeswasserstraßen wird in seiner räumlichen Ausdehnung als abgeschlossen betrachtet. Reine Neubaumaßnahmen scheidet insofern für die Bundeswasserstraßen aus.

Für die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt ist ein Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur erforderlich, der die notwendige Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen sichert. Unter der Annahme noch vertretbarer Realisierungszeiträume von rd. 15 Jahren beträgt der aktuell bestehende Investitionsbedarf jährlich mehr als 400 Mio. €. Wegen des Vorrangs der Erhaltung der Bundeswasserstraßen sind die auf Basis der Investitionslinie 2011 – 2015 hierfür verfügbaren jährlichen Mittel weitaus geringer. Dies hat zur Folge, dass die für die anstehenden Ausbaumaßnahmen anzusetzenden Realisierungszeiträume deutlich ansteigen.

Die verfügbaren Investitionsmittel sind bereits durch die laufenden Vorhaben gebunden, so dass für den Beginn von neuen Maßnahmen kein Spielraum besteht. Ausgenommen hiervon ist der Neubau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel, für den Mittel aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm zur Verfügung stehen.

Auf die Darstellung einer Projektliste Wasserstraße im IRP 2011 – 2015 wird verzichtet. Die aktuell anstehenden Wasserstraßeninfrastrukturprojekte werden derzeit im Zusammenhang mit einer erstmals vorgenommenen Kategorisierung des Bundeswasserstraßennetzes priorisiert. Damit wird zusätzlich zu dem Kriterium der Wirtschaftlichkeit auch ein verkehrsmengenabhängiges Netzkriterium berücksichtigt. Die Priorisierung ist noch nicht abgeschlossen.

Das für die Erhaltung sowie den Aus- und Neubau im Zeitraum 2011 – 2015 insgesamt verfügbare Finanzvolumen beträgt – ohne die zusätzlichen Mittel aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm (IBP) in Höhe von rd. 240 Mio. €<sup>1</sup> – rd. 3,8 Mrd. € (siehe Tabelle 8). Das nach Abzug des Mittelbedarfs für die Erhaltung (rd. 3,0 Mrd. €) verbleibende Finanzvolumen in Höhe von rd. 700 Mio. € liegt deutlich unter dem bestehenden Investitionsbedarf von rd. 2,4 - 2,6 Mrd. €

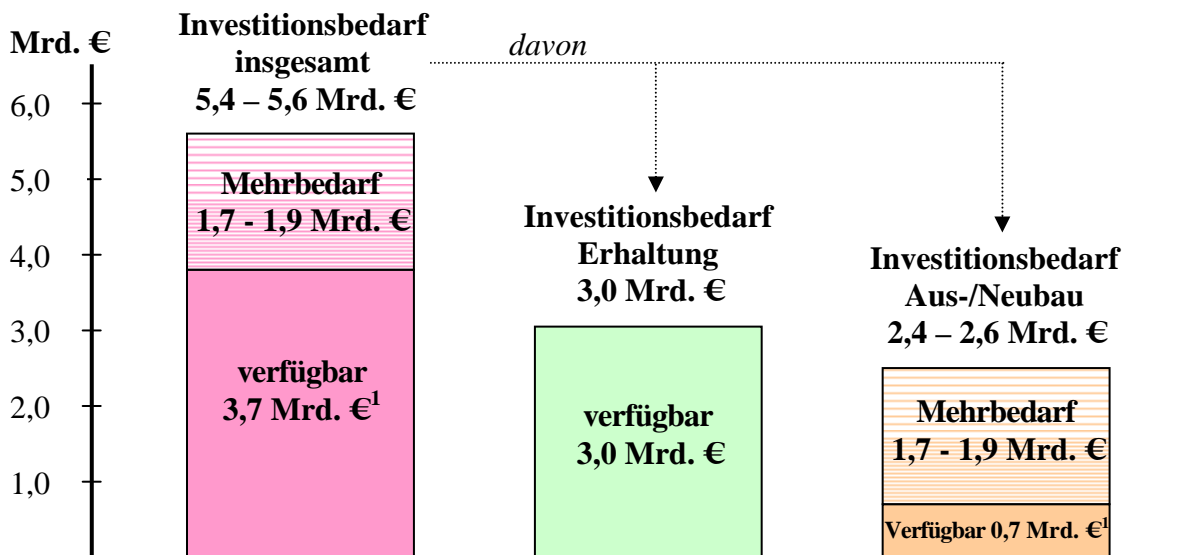
---

<sup>1</sup> Insgesamt stehen aus dem IBP für den Neubau der 5. Schleuse Brunsbüttel 300 Mio. € zur Verfügung, davon 60 Mio. € im Jahr 2016

Im Zeitraum 2011 – 2015 wäre es technisch grundsätzlich möglich, ein Investitionsvolumen von etwa 2,4 - 2,6 Mrd. € zu realisieren. Das ist ein Mehrbedarf von etwa 1,7 - 1,9 Mrd. € gegenüber den Mitteln, die in den Bundeshaushalten 2011 und 2012 sowie nach der Finanzplanung bis 2015 für Investitionen in den Ausbau der Bundeswasserstraßen zur Verfügung stehen (708 Mio. € – siehe Tabelle 8).

### 6.3. Investitionsbedarf im Zeitraum 2011 bis 2015 (Bundeswasserstraßen)

Die grafische Darstellung der Verwendung der verfügbaren Mittel im Zeitraum 2011 – 2015 verdeutlicht einerseits die Priorität der Erhaltungsinvestitionen vor Aus- und Neubau und andererseits die Größenordnung des bestehenden Investitionsbedarfs:



<sup>1</sup> ohne zusätzliche Mittel aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm

## 7. Wichtige sonstige Investitionen in Verkehrswege des Bundes

### 7.1. Investitionen in den Umweltschutz

Die Akzeptanz für einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hängt entscheidend davon ab, dass umwelt- und naturschutzfachliche Belange berücksichtigt werden und insbesondere die Lärmbelastung der Bevölkerung reduziert wird. Deshalb investiert der Bund nicht nur beim Aus- und Neubau von Verkehrswegen (Lärmvorsorge), sondern auch an bestehenden Verkehrswegen (Lärmsanierung) in Lärmschutzmaßnahmen.



Lärmvorsorge mit anspruchsvollen Immissionsgrenzwerten ist integraler Bestandteil von Aus- und Neubauinvestitionen. Beim Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes ist hier auch weiterhin von jährlichen Investitionen von mehr als 100 Mio. € auszugehen.

Für die seit 1978 betriebene Lärmsanierung an Bundesfernstraßen stehen seit 2006 etwa 50 Mio. € pro Jahr zur Verfügung. Im Jahr 2010 erfolgte eine Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A). Dadurch wird der Lärmschutz an Bundesfernstraßen deutlich ausgeweitet.

Für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes hat der Bund ein freiwilliges Lärmsanierungsprogramm aufgelegt, auf dessen Grundlage seit 1999 entsprechende Investitionen erfolgen. Derzeit stehen jährlich 100 Mio. € für den Bau von Lärmschutzwällen und -wänden und den Einbau von Lärmschutzfenstern zur Verfügung.

Um eine deutlichere Lärminderung an Schienenwegen zu erreichen, sollen auch verstärkt innovative Maßnahmen zur Lärminderung an Fahrzeugen und dem Fahrweg zum Einsatz kommen. Im Rahmen des Pilot- und Innovationsprogramms „Leiser Güterverkehr“ wird die Umrüstung von bis zu 5.000 Güterwagen auf lärmarme Verbundstoffbremssohlen gefördert. Eine lärmabhängige Trassenpreisgestaltung soll bereits Ende 2012 eingeführt werden. Im Rahmen des Konjunkturpakets II werden noch bis Ende 2011 innovative Maßnahmen zur Lärm- und Erschütterungsminderung in über 80 Einzelprojekten bundesweit erprobt, die in geeigneten Fällen in die Maßnahmenkombination der Lärmsanierung einbezogen werden sollen.

Im Rahmen der Umsetzung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie soll u.a. die (Wieder-) Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen bis spätestens 2027 erfolgen. Nach dem Wasserhaushaltsgesetz fällt diese Aufgabe in die Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Nach einer ersten Abschätzung belaufen sich die notwendigen Aufwendungen für die Aufgabenerfüllung auf rd. 800 Mio. € Um eine effiziente und wirtschaftliche Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen an den Stauanlagen der Bundeswasserstraßen zu gewährleisten, erstellt das BMVBS z.Z. gemeinsam mit der WSV ein Priorisierungskonzept.

## **7.2. Investitionen in innovative Technik**

Die Nutzung der vollen Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur erfordert es, sie mit intelligenter Verkehrsleittechnik auszustatten.

Für die Bundesfernstraßen enthält der im November 2010 veröffentlichte „Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015“ insgesamt 140 konkrete Maßnahmen für die weitere Ausrüstung vor allem hochbelasteter Abschnitte von Bundesautobahnen mit intelligenten Verkehrsmanagementsystemen. So soll insbesondere der Bestand an Verkehrsbeeinflussungsanlagen deutlich erhöht werden, mit denen verschiedenste Verkehrssteuerungseffekte wie

- Streckenbeeinflussung (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Gefahrenwarnungen, / Bestand 2010: rd. 2.450 km Richtungsfahrbahn),
- temporäre Seitenstreifenfreigabe (Kapazitätserhöhung in Verkehrsspitzenzeiten / Bestand 2010: rd. 210 km Richtungsfahrbahn),
- Netzbeeinflussung (Umleitung auf alternative Routen durch Wechselwegweiser / Bestand 2010: rd. 200 Standorte vor Autobahnkreuzen und -dreiecken) und
- Zuflussregelung an BAB-Anschlussstellen (Bestand 2010: rd. 100 Anlagen)

erreicht werden können. Für die Umsetzung des Projektplans sind ab 2011 bis zum Jahr 2015 insgesamt 300 Mio. € aus Bundesmitteln vorgesehen.

Im Bereich Schienenwege steht in den nächsten Jahren die Herstellung der signaltechnischen Interoperabilität in Europa im Vordergrund. Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, bis 2020 sechs Korridore sukzessive mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleit- u. Sicherungssystem ERTMS<sup>1</sup> auszurüsten. Die Bundesrepublik Deutschland ist an den vier Korridoren

- A: Rotterdam – Emmerich – Basel – Genova,
- B: Stockholm – Hamburg – München – Neapel,
- E: Dresden – Prag – Constanta und
- F: Aachen – Hannover – Magdeburg – Frankfurt (O.) – Terespol  
Horke – Legnica

beteiligt. Für die Herstellung der signaltechnischen Interoperabilität in diesen Korridoren sind im Finanzplanungszeitraum bis 2015 insgesamt 555 Mio. € vorgesehen.

Zur Bewältigung des erwarteten Verkehrswachstums ist nicht nur die Verkehrsinfrastruktur leistungsfähiger zu gestalten. Der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik enthält Maßnahmen zur Unterstützung innovativer Techniken, um den Transport von Gütern effizienter zu gestalten. Dazu gehören

- die Durchführung eines deutschlandweiten Feldversuchs mit Lang-Lkw (Ziel: Einsparung von Lkw-Fahrten durch maßvolle Anhebung der Fahrzeuglänge),

---

<sup>1</sup> European Rail Traffic Management System

- ein bundesweiter Feldversuch mit Güterzügen von mehr als 750 Metern Länge (Ziel: Effizientere Kapazitätsauslastung der Schiene) und
- die Erhöhung der Effizienz von Umschlagtechnologien im Kombinierten Verkehr (Ziel: Verkehrsverlagerungen auf Schiene und Wasserstraße).

### **7.3. Investitionen zur Behebung des Lkw-Parkplatzdefizits**

In den Jahren 2008 bis 2010 wurden mehr als 5.500 neue Lkw-Parkstände geschaffen. Dafür investierte der Bund rund 240 Mio. €. In den Jahren 2011 bis 2015 sollen zusätzlich weitere 15.500 Parkstände entstehen. Dafür sind Finanzmittel in Höhe von rd. 550 Mio. € vorgesehen. Seit dem Beginn verstärkter Anstrengungen im Jahr 2008 werden somit insgesamt 21.000 zusätzliche Lkw-Parkstände entstehen; dies entspricht einem Zuwachs von annähernd 75 %.

### **7.4. Investitionen in die Beseitigung von Bahnübergängen**

Ziel des Bundes ist es, zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs die Zahl der höhengleichen Kreuzungen mit Schienenwegen des Bundes zu minimieren. Der Bund trägt gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) einen wesentlichen Teil der hierzu notwendigen Investitionskosten.

Mit der Übernahme eines Drittels der Kosten (sog. Bundesdrittel) gewährt der Bund den anderen beteiligten Baulastträgern einen Finanzierungsanreiz zur Reduzierung der Bahnübergänge. Hierfür wendete der Bund von 2006 bis 2010 im Durchschnitt jährlich 71 Mio. € auf.

Soweit Bahnübergänge im Rahmen von Ausbauprojekten beseitigt werden, trägt der Bund ein weiteres Drittel (sog. Schienendrittel). Im Bereich des Bestandsnetzes haben die EIU gemäß § 25.6 LuFV die Möglichkeit, das sogenannte Schienendrittel bei den Kreuzungsmaßnahmen aus den ihnen durch die LuFV zugewiesenen Mitteln zu finanzieren.

Schließlich finanziert der Bund in der Regel auch das verbleibende Drittel zu Lasten des kreuzenden Verkehrsweges, wenn es sich dabei um eine Bundesstraße oder Bundeswasserstraße handelt.

### **7.5. Investitionen in Radwege an Bundesverkehrswegen**

Der Bund investiert auch in eine adäquate Infrastruktur für den Radverkehr an Bundesstraßen und Bundeswasserstraßen.

Seit 1981 finanziert er den Bau von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes. Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans sind der Erhalt und der Bau von Radwegen an Bundesstraßen eine wichtige Maßnahme der Radverkehrsförderung. Im Bundeshaushalt 2011 stehen dafür 80 Mio. € zur Verfügung. Vor dem Hintergrund der Notwendigkeit, die Erhaltungsaufwendungen zu verstärken, sind im Bundeshaushalt 2012 zunächst 60 Mio. € vorgesehen. Wie bei der übrigen Verkehrsinfrastruktur nehmen auch beim Radverkehr die Erhaltungsaufgaben eine zunehmend größere Rolle ein.

Seit 2004 gibt es auch die Möglichkeit, Betriebswege an Bundeswasserstraßen für den Radverkehr nutzbar zu machen. Hierfür wurde ein eigener Haushaltstitel „Ausbau von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen“ eingerichtet. Bei einem aufgrund der Belange der Wasserstraßenverwaltung ohnehin erforderlichen Ausbau eines bestehenden Betriebsweges können auf Antrag Dritter (z.B. von Kommunen) Anforderungen berücksichtigt werden, die sich aus einer vorgesehenen Nutzung durch den Radverkehr ergeben.



**Fünfjahresplan  
für den Ausbau  
der Schienenwege des Bundes  
2011 – 2015  
- Projektliste und Erläuterungen -**

14. Dezember 2011

## **Erläuterungen zur Projektliste**

### **Projektzuschnitt**

Schienenprojekte entfalten – mit wenigen Ausnahmen (lokale Engpassbeseitigungen) – ihre Verkehrswirksamkeit in der Regel erst nach Fertigstellung der Gesamtmaßnahme oder wesentlicher zusammenhängender Teilmaßnahmen. Sie benötigen zu ihrer Realisierung deshalb lange Zeiträume. Jedes Projekt bzw. Teilprojekt ist mit seinen Gesamtinvestitionen ab 2011 (siehe Erläuterung zu den Spalten 4 bis 6) eingestellt. Diese gehen bei vielen Projekten über das Jahr 2015 hinaus. Der Finanzbedarf übersteigt deshalb sowohl den verfügbaren Finanzrahmen als auch den Planungsrahmen deutlich.

### **Verbindlichkeit der Festlegungen**

Der Investitionsbedarf basiert auf heute bekannten Sachständen. Nicht vorhersehbare Kosten- und Preisentwicklungen, Änderungen des Investitionsbudgets im Rahmen der jährlichen Haushaltsaufstellungen sowie der Planungsprozess einzelner Projekte können in Abstimmung zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG zu Dispositionsänderungen (Planung und/oder Bau anderer als in der Projektliste aufgeführter Maßnahmen) führen. Das entspricht dem Vorgehen bei vergangenen Fünfjahresplänen.

### **Projektvolumen und Investitionsstruktur**

Im Zuge der Überprüfung des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes wurden für zahlreiche Projekte neue Kosten ermittelt. Diesen neuen Kostenangaben basieren überwiegend auf einem geänderten Projektzuschnitt.

Den Bestandsnetzinvestitionen (Erhaltung) wird deutlicher Vorrang eingeräumt. Die nachfolgende Projektstruktur und das immer noch hohe Projektvolumen von rd. 12,7 Mrd. € verdeutlichen, dass das rd. 28,0 Mrd. € umfassende Planungsvolumen des IRP 2006 – 2010 stark überhöht war und in dieser Zeit keine hinreichende Konzentration der Mittel auf die wichtigen Vorhaben erfolgte. Dies hat zur Folge, dass im Fünfjahreszeitraum 2011 – 2015 nur geringe Spielräume für weitere Neubeginne bestehen.

**Tabelle A 1.1 Struktur der Investitionen in die Schienenwege des Bundes**

<b>Investitionsbereich</b>	<b>Gesamtinvestitionen ab 2011 (Planungsvolumen) [Mrd. €]</b>	<b>Geplante Ausgaben im Zeitraum 2011 – 2015 [Mrd. €]</b>	<b>Anteil an den geplanten Ausgaben im Zeitraum 2011 – 2015</b>
1	2	3	4
Bestandsnetzinvestitionen (Erhaltung)		12,6	61,3 %
Bedarfsplaninvestitionen (Aus- und Neubau)	rd. 12,7	rd. 6,4	31,1 %
<i>davon</i>			
Laufende Vorhaben bzw. Teilvorhaben	rd. 8,5	rd. 5,6	87,5 %
Prioritäre Vorhaben bzw. Teilvorhaben	rd. 4,2	rd. 0,8	12,5 %
Sonstige Investitionen		rd. 1,5	7,1 %
Infrastrukturbeschleunigungs- programm		rd. 0,1	0,5 %
<b>Gesamt</b>		<b>rd. 20,6</b>	<b>100,0 %</b>

#### **Erläuterung zu den Spalten 4 bis 6 der Projektliste**

Bei Projekten, die nur teilweise aus den im Bundeshaushalt für Aus- und Neubaubauvorhaben bereitgestellten Mitteln finanziert werden (Mitfinanzierung aus anderen Quellen, z.B. EFRE, TEN, Dritte), sind in Spalte 4 nur die auf den Aus- und Neubauanteil entfallenden anteiligen Baukosten eingestellt. Ausgenommen hiervon sind von der EU bereitgestellte EFRE-Mittel, wenn diese in der für das Vorhaben bzw. Teilvorhaben abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung bereits Berücksichtigung gefunden haben. Diese Änderung im Vergleich zum IRP 2006 – 2010 ermöglicht eine Vergleichbarkeit und Nachvollziehbarkeit der Angaben mit den in der Anlage zu Kapitel 1222 des Bundeshaushalts enthaltenen Angaben zu Schienenwegeinvestitionen.

Die in der Spalte 5 ausgewiesenen bisherigen Ausgaben enthalten die Ist-Zahlen bis 2009 sowie die vorläufigen Zahlen des Jahres 2010.

Der in Spalte 6 ausgewiesene Finanzbedarf wird nach 2011 im Wesentlichen aus dem Bundeshaushalt zu decken sein. Eine Substitution durch zusätzliche Mittel aus anderen Quellen (z.B. EFRE, TEN, Dritte) ist grundsätzlich möglich, kann hier jedoch mangels belastbarer Zusagen nicht berücksichtigt werden.

Des Weiteren sind in den Zahlenangaben der neu zu beginnenden Vorhaben/Teilvorhaben Planungsmittel nicht berücksichtigt, die über separate Planungsvereinbarungen vorfinanziert wurden und nach Baubeginn abzulösen sind.



lfd. Nr.	Vorhaben/Teilvorhaben	Projektstand	Bundemittel insgesamt [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	3	2	3	4	5	6
<b>A. Sammelpositionen</b>						
entfällt						
<b>B. Laufende Vorhaben/Teilvorhaben</b>						
Vorhaben, die am 01.01.2011 bereits im Bau waren.						
Im Laufe des Jahres 2011 für den Verkehr freigegebene Vorhaben sind besonders gekennzeichnet.						
1	<b>ABS Berlin – Dresden</b> Ausbau auf 160 km/h, abschnittsweise 200 km/h	im Bau	229,3	44,5	184,8	
2	<b>ABS Berlin – Frankfurt/Oder</b> Ausbau, inkl. Ersatz Oderbrücke	im Bau	355,3	208,3	147,1	
3	<b>ABS Fulda – Frankfurt/Main</b> Linienverbesserung Bahnhof Neuhof	im Bau	48,7	28,3	20,5	
4	<b>ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen</b> Blockverdichtung, ESTW Emmerich	im Bau	94,3	32,6	61,7	
5	<b>ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/ Dresden</b> Streckensanierung, Knoten Chemnitz und Zwickau	im Bau	1.030,5	798,6	231,9	
6	<b>ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg</b> zweigleisiger Ausbau Hildesheim – Groß Gleidingen	im Bau	75,6	28,9	46,7	
7	<b>ABS Ludwigshafen – Saarbrücken (POS Nord)</b> 1. und 2. Baustufe	im Bau	498,9	280,0	218,8	
8	<b>ABS Mainz – Mannheim</b> Nordkopf Bahnhof Mainz <sup>1</sup>	im Bau	35,4	3,4	32,0	
9	<b>ABS München – Lindau – Grenze D/A (nachrichtlich)</b> Elektrifizierung Geltendorf – Lindau	Vorhaben in Planung	105,0	0,0	105,0	Vorfinanzierung im IRP-Zeitraum durch die Schweiz und Bayern
10	<b>ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach / Grenze D/CZ</b> Elektrifizierung Reichenbach – Hof <sup>1</sup>	im Bau	102,9	10,7	92,2	
11	<b>ABS Oldenburg – Wilhelmshaven</b> zweigleisiger Ausbau <sup>1</sup>	im Bau	181,5	0,0	181,5	Baubeginn 2011
12	<b>ABS Paderborn – Chemnitz</b> Streckensanierung Weimar – Glauchau	im Bau	280,5	188,7	91,8	
13	<b>ABS Stelle – Lüneburg</b> dreigleisiger Ausbau	im Bau	298,8	48,5	250,4	
14	<b>ABS/ NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg</b> NBS Stuttgart – Ulm einschl. Einbindung in den Knoten Stuttgart	im Bau	2.428,4	10,1	2.418,3	
15	<b>ABS/NBS Karlsruhe – Basel</b> Schliengen – Basel	im Bau	980,0	473,6	506,4	
16	<b>KLV-Umschlagbahnhöfe</b> Duisburg-Ruhrort Hafen, Hamburg-Billwerder, Köln-Eifeltor	im Bau	106,8	8,6	98,2	
17	<b>Knoten Berlin</b> Schienenanbindung BBI, Bahnhof Ostkreuz	im Bau	703,2	510,7	192,5	
18	<b>Knoten Erfurt</b> Einbindung VDE 8.1/8.2	im Bau	156,8	17,4	139,4	
19	<b>Knoten Frankfurt/Main</b> Sportfeld (1. Baustufe), Galluswarte <sup>1</sup>	im Bau	75,5	56,9	18,6	
20	<b>Knoten Halle/Leipzig</b> 1. Baustufe	im Bau	180,3	151,0	29,3	

lfd. Nr.	Vorhaben/Teilvorhaben	Projektstand	Bundemittel insgesamt [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	3	2	3	4	5	6
21	<b>Knoten Magdeburg</b> 2. Baustufe	im Bau	244,5	59,6	184,9	
22	<b>Rangierbahnhof Gremberg</b>	im Bau	73,1	54,2	18,9	
23	<b>VDE 8.1 Nürnberg – Erfurt</b> NBS Ebensfeld – Erfurt, viergleisiger Ausbau Nürnberg – Fürth	im Bau	3.088,8	1.167,2	1.921,6	
24	<b>VDE 8.2 Erfurt – Halle/ Leipzig</b> Erfurt – Gröbers, Südanbindung Halle, Einbindung Leipzig Hbf	im Bau	2.208,3	1.076,9	1.131,4	
25	<b>VDE 9 Leipzig – Dresden</b> Riesa – Dresden-Neustadt	im Bau	235,8	101,7	134,1	
<b>Finanzbedarf für laufende Vorhaben</b>					<b>8.458,0</b>	

### C. Prioritäre Vorhaben/Teilvorhaben im IRP-Zeitraum

Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann.

26	<b>ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen</b> 3-gl. Ausbau, Knoten Oberhausen	Vorhaben in Planung	711,4		711,4	
27	<b>ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL</b> zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung	Vorhaben in Planung	366,5		366,5	
28	<b>ABS Luxemburg – Trier – Koblenz – Mainz</b> zweigleisiger Ausbau Igel – Igel West <sup>1</sup>	Vorhaben in Planung	7,9		7,9	
29	<b>ABS München – Mühldorf – Freilassing</b> Abschnitte Altmühldorf – Tüßling und Freilassing – Grenze D/A <sup>1</sup>	Vorhaben in Planung	161,8		161,8	
30	<b>ABS Oldenburg – Wilhelmshaven</b> Bahnumgehung Sande, Elektrifizierung <sup>1</sup>	Vorhaben in Planung	309,6		309,6	
31	<b>ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH</b> Horb – Neckarhausen	Vorhaben in Planung	14,2		14,2	
32	<b>ABS Uelzen – Stendal</b> zweigleisiger Ausbau (1. Baustufe)	Vorhaben in Planung	54,9		54,9	
33	<b>ABS/ NBS Hanau – Nantenbach</b> Schwarzkopftunnel	Vorhaben in Planung	214,6		214,6	
34	<b>ABS/NBS Karlsruhe – Basel</b> Tunnel Rastatt, Buggingen – Auggen	Vorhaben in Planung	957,2		957,2	
35	<b>Knoten Berlin</b> Berlin Südkreuz – Blankenfelde (Dresdner Bahn)	Vorhaben in Planung	417,2		417,2	
36	<b>Knoten Halle/Leipzig</b> 2. Baustufe (Knoten Halle)	Vorhaben in Planung	465,7		465,7	
37	<b>Rangierbahnhof Halle Nord</b>	Vorhaben in Planung	107,6		107,6	
38	<b>Rhein–Ruhr–Express (RRX)</b> Dortmund Hbf, Leverkusen-Rheindorf – Düsseldorf-Hellerhof	Vorhaben in Planung	184,4		184,4	
39	<b>Umschlagbahnhof Lehrte (MegaHub)</b>	Vorhaben in Planung	77,1		77,1	
40	<b>VDE 8.1 Nürnberg – Erfurt</b> viergleisiger Ausbau Eltersdorf – Erlangen, ESTW Strullendorf	Vorhaben in Planung	156,9		156,9	
<b>Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben</b>					<b>4.206,9</b>	

**Finanzbedarf gesamt**

**12.664,9**

<sup>1</sup> ohne im Rahmen des Konjunkturpakets I vorfinanzierte Planungsanteile

Ifd. Nr.	Vorhaben/Teilvorhaben	Bemerkungen
1	2	3
<b>D. Weitere wichtige Vorhaben/Teilvorhaben</b>		
Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden (z.B. Vorplanung), deren Planung aber weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll. Mit diesen Projekten kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden.		
1	<b>ABS Berlin – Dresden</b> durchgehender Ausbau auf 200 km/h	
2	<b>ABS Fulda – Frankfurt a.M.</b> dreigleisiger Ausbau Hailer – Gelnhausen	
3	<b>ABS Kehl – Appenweier (POS Süd)</b> 2. Baustufe	
4	<b>ABS Köln – Aachen – Grenze D/B</b> Düren – Aachen	
5	<b>ABS München – Mühldorf – Freilassing</b> weitere Abschnitte	
6	<b>ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau</b> Baustufe 1a (Elektrifizierung)	
7	<b>ABS/NBS Karlsruhe – Basel</b> weitere Abschnitte	
8	<b>Elektrifizierung Nürnberg – Marktredwitz – Hof – Grenze D/CZ</b>	
9	<b>Hinterlandanbindung Fehmarn-Belt-Querung</b>	
10	<b>Knoten Frankfurt/Main</b> weitere Abschnitte	
11	<b>Knoten Hamburg</b>	
12	<b>Knoten Mannheim</b>	
13	<b>Knoten München</b>	
14	<b>NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar</b>	
15	<b>NBS/ABS Hamburg/Bremen – Hannover (Y-Trasse)</b>	
16	<b>Rhein–Ruhr–Express (RRX)</b> weitere Abschnitte	
17	<b>VDE 8.1, ABS Nürnberg – Ebensfeld</b> weitere Abschnitte	



**Fünfjahresplan  
für den Ausbau  
der Bundesfernstraßen  
2011 – 2015  
- Projektliste und Erläuterungen -**

14. Dezember 2011

## Erläuterungen zur Projektliste

### **Projektzuschnitt**

Die Bundesfernstraßenprojekte sind in Verkehrseinheiten (VKE) unterteilt, die jeweils einen eigenen Verkehrswert haben. Jedes Projekt ist mit seinem Gesamtinvestitionsbedarf ab 2011 eingestellt. Dieser kann bei großen Projekten auch über das Jahr 2015 hinausgehen. Der Finanzbedarf übersteigt deshalb den verfügbaren Finanzrahmen deutlich.

### **Verbindlichkeit der Festlegungen**

Der Investitionsbedarf basiert auf heute bekannten Sachständen. In Einzelfällen können in Abstimmung zwischen dem Bund und den Ländern andere als in der Projektliste aufgeführte Maßnahmen in die aktuellen Straßenbaupläne aufgenommen und mit deren Planung und/oder Bau begonnen werden. Gründe hierfür können sein:

- Nicht vorhersehbare Projektkosten- und Baupreisentwicklungen,
- Änderungen des Investitionsbudgets im Rahmen der jährlichen Haushaltsaufstellungen sowie
- Unwägbarkeiten im Planungsprozess einzelner Projekte.

Das entspricht dem Vorgehen bei vergangenen Fünfjahresplänen.

### **Projektvolumen**

Alle Projekte sind mit zum 01.01.2011 bekannten Kosten aufgenommen. Unter Berücksichtigung der Mittelbindung für

- |  |                 |
|--|-----------------|
| • Refinanzierungen (Tilgung der Schulden für privat vorfinanzierte Vorhaben)   | rd. 1,1 Mrd. €  |
| • Abfinanzierungen (bauliche Restleistungen, noch ausstehende Zahlungen)<br>und Mautweiterleitung (Leistungen des Bundes für ÖPP-Projekte) | rd. 0,5 Mrd. €  |
| • bereits im Bau befindliche Vorhaben  | rd. 6,3 Mrd. €  |
| • prioritäre Projekte (Baurecht vorhanden oder absehbar zu erwarten)   | rd. 11,3 Mrd. € |
- ergibt sich ein Projektvolumen von rd. 19,2 Mrd. €

## Investitionsstruktur

Im Vergleich zum IRP 2006 – 2010 wird der Erhaltung ein deutlicher Vorrang eingeräumt:

**Tabelle A 2.1 Struktur der Investitionen in die Bundesfernstraßen insgesamt**

Investitionsbereich	Ist-Ausgaben Zeitraum 2006 – 2010 [Mrd. €]	Geplante Ausgaben Zeitraum 2011 – 2015 [Mrd. €]
1	2	3
Erhaltung	rd. 9,6	rd. 12,4
Bedarfsplaninvestitionen (Neubau und Erweiterung)	rd. 13,0	rd. 7,5
Sonstige Investitionen	rd. 4,6	rd. 4,3
Infrastruktur-beschleunigungs- programm	-	0,6
<b>Gesamt</b>	<b>rd. 27,2</b>	<b>rd. 24,8</b>

**Tabelle A 2.2 Struktur der Investitionen in die Bedarfsplanvorhaben**

Investitionsbereich	Gesamtinvestitionen ab 2011 (Planungsvolumen) [Mrd. €]	Anteil an den Gesamtausgaben für die Bundesfernstraßen
1	2	3
Sammelpositionen <sup>1</sup>	rd. 1,6	8,4 %
Laufende Vorhaben	rd. 6,3	32,8 %
Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum	rd. 11,3	58,8 %
<b>Gesamt</b>	<b>rd. 19,2</b>	<b>100,0 %</b>

<sup>1</sup> Finanzbedarf für Re- und Abfinanzierungen sowie Mautweiterleitung für ÖPP-Projekte

Diese Projektstruktur mit einem hohen Investitionsvolumen für im Bau befindliche Vorhaben und das immer noch hohe Planungsvolumen von rd. 19,2 Mrd. € verdeutlichen, dass im Geltungszeitraum des IRP 2006 – 2010 keine hinreichende Konzentration der Mittel auf die wichtigen Vorhaben erfolgte. Dies und die notwendige Erhöhung der Investitionen in die Erhaltung haben zur Folge, dass im Fünfjahreszeitraum 2011 – 2015 kaum Spielräume für Neubeginne bestehen.

Diese könnten sich jedoch unter Berücksichtigung weiterer Finanzierungsquellen (EU-Mittel, ÖPP-Projekte) und nicht in Anspruch genommener Mittel (bei der Vielzahl der Projekte sind

Bauverzögerungen nicht auszuschließen, die zur Nichtinanspruchnahme von Mitteln bei einzelnen Projekten führen können) ergeben. Die Auswahl erfolgt dann aus den Projekten, die Bau-recht haben.

### **Investitionsbedarf für ÖPP-Projekte**

Für die im Bau befindlichen A-Modell-Projekte zur Erweiterung bestehender Bundesautobahnen um zusätzliche Fahrstreifen umfassen die Investitionskosten den Finanzbedarf für die Anschubfinanzierung sowie das Volumen der Maut-Weiterleitung für den Zeitraum 2011 – 2015.

Für die geplanten ÖPP-Projekte sind zunächst 50 % der Baukosten eingestellt.

### **Investitionsbedarf für mischfinanzierte 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.

### **Geplante Bauleistungen**

Die Realisierung der Projekte der Teile B und C der Projektliste erfordert u.a. folgende Bauleistungen:

**Tabelle A 2.3 Für die Vorhaben des IRP 2011 – 2015 erforderliche Bauleistungen**

Land	Gesamt-länge [km]	Investitions-volumen [Mrd. €]	darunter z.B.
1	2	3	
Neubau von Bundesautobahnen	490	rd. 5,3	Abschnitte der geplanten A 14, A 20, A 26, A 33, A 44, A 46, A 49, A 66, A 71, A 72, A 94, A 281
Erweiterung von Bundesautobahnen	920	rd. 6,6	Abschnitte der A 1, A 3, A 4, A 5, A 6, A 7, A 8, A 9, A 10, A 40, A 61, A 81
Erweiterung und Neubau von Bundesstraßen	1.130	rd. 5,7	einschließlich 150 Ortsumgehungen

**Tabelle A 2.4 Investitionsstruktur nach Ländern**

Land	Sammelposi- tionen <sup>1</sup>	Laufende- Vorhaben <sup>2</sup>	Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum	Finanzbedarf ab 2011 insgesamt
	[Mio. €]	[Mio. €]	[Mio. €]	[Mio. €]
1	2	3	4	7
Baden-Württemberg	269	826	1.725	<b>2.820</b>
Bayern	389	749	1.809	<b>2.947</b>
Berlin	5	75	420	<b>500</b>
Brandenburg	12	130	395	<b>537</b>
Bremen	10	29	184	<b>223</b>
Hamburg	225	0	536	<b>761</b>
Hessen	39	1.136	1.317	<b>2.492</b>
Mecklenburg-Vorpommern	10	54	172	<b>236</b>
Niedersachsen	148	506	940	<b>1.594</b>
Nordrhein-Westfalen	88	1.399	1.561	<b>3.048</b>
Rheinland-Pfalz	158	552	514	<b>1.224</b>
Saarland	25	45	53	<b>123</b>
Sachsen	61	199	246	<b>506</b>
Sachsen-Anhalt	20	140	568	<b>728</b>
Schleswig-Holstein	14	112	512	<b>638</b>
Thüringen	144	327	310	<b>781</b>
<b>Gesamt</b>	<b>1.617</b>	<b>6.279</b>	<b>11.262</b>	<b>19.158</b>

<sup>1</sup> Refinanzierung von privat vorfinanzierten Vorhaben,  
Abfinanzierung von Restleistungen für bereits für den Verkehr freigegebene Vorhaben,  
Mautweiterleitung an Konzessionsnehmer für ÖPP-Projekte

<sup>2</sup> Vorhaben, die am 01.01.2011 bereits im Bau waren

<sup>3</sup> Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann



# Baden-Württemberg

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

## A. Sammelpositionen

Die Refinanzierung umfasst Zahlungen zur Tilgung der Schulden für privat vorfinanzierte Vorhaben. Nach Verkehrsfreigabe eines Vorhabens sind häufig noch bauliche Restleistungen und landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen zu erbringen. Die hierfür und für noch ausstehende Zahlungen (z.B. Gewährleistungseinbehalt) erforderlichen Aufwendungen sind in der Sammelposition Abfinanzierungen zusammengefasst. Für fertig gestellte ÖPP-Projekte ist das Mautaufkommen für den Zeitraum 2011 - 2015 in der vereinbarten Höhe als Leistung des Bundes an den Konzessionsnehmer weiterzuleiten.

1	BW		<b>Refinanzierungen</b>					<b>252,0</b>	
2	BW		<b>Abfinanzierungen und Mautweiterleitung</b>					<b>17,0</b>	
<b>Finanzbedarf für Sammelpositionen</b>								<b>269,0</b>	

## B. Laufende Vorhaben

Vorhaben, die am 01.01.2011 bereits im Bau waren. Im Laufe des Jahres 2011 für den Verkehr freigegebene Vorhaben sind besonders gekennzeichnet.

### Autobahnen

3	BW	A 5	<b>AS Offenburg - AS Baden-Baden</b> 6-streifige Erweiterung	41,7	im Bau	<b>126,3</b>	<b>20,9</b>	<b>105,4</b>	A-Modell
4	BW	A 6	<b>AS Sinsheim/Steinsfurt - AS Bad Rappenau</b> 6-streifige Erweiterung	8,7	unter Verkehr	<b>65,1</b>	<b>25,2</b>	<b>39,9</b>	Verkehrsfreigabe 2011
5	BW	A 6	<b>AS Heilbronn/Untereisesheim - AK Weinsberg</b> 6-streifige Erweiterung	10,7	Teil unter Verkehr	<b>155,8</b>	<b>69,6</b>	<b>43,0</b>	ÖPP-Modell geplant
6	BW	A 8	<b>AS Karlsbad - AS Pforzheim-W</b> 6-streifige Erweiterung	9,2	im Bau	<b>106,7</b>	<b>11,8</b>	<b>94,9</b>	
7	BW	A 8	<b>AS Pforzheim-S - AS Heimsheim</b> 6-streifige Erweiterung	11,6	unter Verkehr	<b>87,1</b>	<b>73,3</b>	<b>13,8</b>	Verkehrsfreigabe 2011
8	BW	A 8	<b>Grübingen - AS Mühlhausen</b> 6-streifige Erweiterung	3,9	im Bau	<b>65,3</b>	<b>24,2</b>	<b>41,1</b>	
9	BW	A 81	<b>AS Gärtringen - AS Böblingen/Hulb</b> 6-streifige Erweiterung	6,9	im Bau	<b>43,7</b>	<b>2,5</b>	<b>41,2</b>	
10	BW	A 98	<b>Murg - Hauenstein (1.Fahrbahn)</b> 2-streifiger Neubau	9,8	Teil unter Verkehr	<b>124,2</b>	<b>90,3</b>	<b>33,9</b>	

### Bundesstraßen

11	BW	B 10	<b>Göppingen/O - Süßen/O</b> (2. BA OU Salach u. Süßen) 4-streifiger Neubau	3,6	unter Verkehr	<b>41,2</b>	<b>28,2</b>	<b>13,0</b>	Verkehrsfreigabe 2011
12	BW	B 27	<b>Nehren - Dußlingen</b> 4-streifige Erweiterung	3,3	im Bau	<b>52,9</b>	<b>16,7</b>	<b>36,2</b>	
13	BW	B 28	<b>OU Metzingen (2.BA)</b> 4-streifiger Neubau	3,0	unter Verkehr	<b>37,0</b>	<b>27,1</b>	<b>9,9</b>	Verkehrsfreigabe 2011
14	BW	B 28	<b>OU Oberkirch und Lautenbach</b> 2-streifiger Neubau	6,0	im Bau	<b>48,0</b>	<b>25,3</b>	<b>22,7</b>	

Ifd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen	bis 2010 investiert	Finanzbedarf ab 2011	Bemerkungen
						[Mio. €]	[Mio. €]	[Mio. €]	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
15	BW	B 28	<b>OU Schopfloch</b> 2-streifiger Neubau	3,1	im Bau	9,1	2,7	6,4	
16	BW	B 29	<b>OU Schwäbisch Gmünd</b> 2-streifiger Neubau	4,1	im Bau	230,3	168,8	61,5	
17	BW	B 31	<b>Breisach - AS Freiburg-M</b> (1. BA) 2-streifiger Neubau	6,5	im Bau	27,5	23,2	4,3	
18	BW	B 32	<b>B 311 OU Herbertingen</b> 2-streifiger Neubau	6,7	im Bau	31,6	9,9	21,7	
19	BW	B 33	<b>Konstanz (Landeplatz) - Allensbach/W (BA 1b)</b> 4-streifige Erweiterung	2,3	im Bau	21,4	4,3	17,1	
20	BW	B 39	<b>OU Mühlhausen</b> 2-streifiger Neubau	4,1	im Bau	18,5	6,4	12,1	
21	BW	B 292	<b>OU Adelsheim</b> 2-streifiger Neubau	3,6	im Bau	29,4	1,1	28,3	
22	BW	B 294	<b>OU Elzach</b> 2-streifiger Neubau	1,5	im Bau	9,8	2,6	7,2	
23	BW	B 312	<b>OU Reutlingen</b> (Scheibengipfeltunnel) 2-streifiger Neubau	3,1	im Bau	96,5	10,2	86,3	
24	BW	B 317	<b>Weil am Rhein - Lörrach</b> (Zollfreie Straße, 2. BA) 2-streifiger Neubau	1,4	im Bau	58,5	36,6	21,9	
25	BW	B 462	<b>OU Dunningen</b> 2-streifiger Neubau	6,4	im Bau	23,7	1,7	22,0	
26	BW	B 464	<b>Sindelfingen - Renningen</b> 2-streifiger Neubau	7,5	im Bau	41,8	17,2	24,6	
27	BW	B 492	<b>OU Brenz</b> 2-streifiger Neubau	2,7	im Bau	5,9	0,1	5,8	
28	BW	B 535	<b>OU Schwetzingen/Plankstadt</b> 4-streifiger Neubau	6,1	Teil unter Verkehr	62,7	50,5	12,2	
<b>Finanzbedarf für laufende Vorhaben</b>								<b>826,4</b>	

### C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum

Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann.

#### Autobahnen

29	BW	A 3	<b>LGr. BY/BW - LGr. BW/BY</b> 6-streifige Erweiterung	6,8	planfestgestellt	49,5		49,5	
30	BW	A 6	<b>AS Wiesloch/Rauenberg - AS Sinsheim</b> 6-streifige Erweiterung	10,8	in der Planfeststellung	55,3		28,0	ÖPP-Modell geplant
31	BW	A 6	<b>AS Bad Rappenau - AS Heilbronn/Untereisesheim</b> 6-streifige Erweiterung	7,6	in der Planfeststellung	70,5		35,0	ÖPP-Modell geplant
32	BW	A 8	<b>AS Pforzheim-N - AS Pforzheim-S</b> 6-streifige Erweiterung	3,8	in der Planfeststellung	98,3		98,3	

Ifd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen	bis 2010 investiert	Finanzbedarf ab 2011	Bemerkungen
						[Mio. €]	[Mio. €]	[Mio. €]	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
33	BW	A 8	<b>AS Mühlhausen - Hohenstadt</b> (Albauf- und -abstieg) 6-streifige Erweiterung	8,3	in der Planfeststellung	<b>399,4</b>		<b>200,0</b>	ÖPP-Modell geplant
34	BW	A 8	<b>Hohenstadt – AS Ulm-Ost</b> 6-streifige Erweiterung	27,6	planfestgestellt	<b>237,8</b>		<b>237,8</b>	
35	BW	A 81	<b>AS Böblingen/Hulb - AS Sindelfingen-O</b> 6-streifige Erweiterung	7,2	in der Planfeststellung	<b>158,2</b>		<b>158,2</b>	
36	BW	A 98	<b>AD Hochrhein - Bad Säckingen (B 518)</b> 2-streifiger Neubau	12,9	planfestgestellt	<b>152,6</b>		<b>152,6</b>	Baubeginn 2011
<b><u>Bundesstraßen</u></b>									
37	BW	B 10	<b>Süßen/O - Gingen/O</b> 4-streifiger Neubau	3,1	planfestgestellt	<b>17,4</b>		<b>17,4</b>	
38	BW	B 10	<b>OU Berghausen</b> 2-streifiger Neubau	2,2	in der Planfeststellung	<b>42,6</b>		<b>42,6</b>	
39	BW	B 14	<b>Schwäbisch Hall</b> (Gottwollshäuser Steige) - <b>B 19</b> 4-streifige Erweiterung	1,2	planfestgestellt	<b>34,1</b>		<b>34,1</b>	
40	BW	B 14	<b>Backnang/W - Nellmersbach</b> 4-streifiger Neubau	7,5	planfestgestellt	<b>84,4</b>		<b>84,4</b>	Knoten Waldrems im Bau
41	BW	B 19	<b>OU Bad Mergentheim</b> 2-streifiger Neubau	2,7	planfestgestellt	<b>12,9</b>		<b>12,9</b>	
42	BW	B 27	<b>Donaueschingen (B 33) - Hüfingen (B 31)</b> 4-streifige Erweiterung	4,1	in der Planfeststellung	<b>13,9</b>		<b>13,9</b>	
43	BW	B 27	<b>OU Behla</b> 2-streifiger Neubau	1,9	in der Planfeststellung	<b>4,9</b>		<b>4,9</b>	
44	BW	B 28	<b>Rottenburg - Tübingen</b> (L 370 alt) 2-streifiger Neubau	6,5	planfestgestellt	<b>24,8</b>		<b>24,8</b>	
45	BW	B 29	<b>OU Möggingen</b> 4-streifiger Neubau	6,9	planfestgestellt	<b>48,5</b>		<b>48,5</b>	
46	BW	B 29	<b>Essingen - Aalen</b> 4-streifige Erweiterung	3,5	planfestgestellt	<b>16,9</b>		<b>16,9</b>	
47	BW	B 30	<b>Ravensburg/Eschach - Baidt</b> (Egelsee) 4-streifiger Neubau	5,6	planfestgestellt	<b>47,4</b>	<b>8,0</b>	<b>39,4</b>	Vorabmaßnahme realisiert
48	BW	B 31	<b>OU Döggingen</b> (Gauchachtalbrücke, 2.FB) 4-streifiger Neubau	0,8	planfestgestellt	<b>8,3</b>		<b>8,3</b>	
49	BW	B 31	<b>Überlingen/W - Überlingen/O</b> 2-streifiger Neubau	4,4	planfestgestellt	<b>30,8</b>		<b>30,8</b>	
50	BW	B 31	<b>Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen</b> 4-streifiger Neubau	7,1	planfestgestellt	<b>63,1</b>		<b>63,1</b>	
51	BW	B 33	<b>Gengenbach - Elgersweier</b> 4-streifige Erweiterung	5,4	planfestgestellt	<b>9,9</b>		<b>9,9</b>	
52	BW	B 33	<b>Allensbach/W - Konstanz</b> (Landeplatz)	10,6	planfestgestellt	<b>119,0</b>		<b>119,0</b>	
53	BW	B 34	<b>OU Wyhlen</b> 2-streifiger Neubau	4,2	planfestgestellt	<b>9,8</b>		<b>9,8</b>	

Ifd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen	bis 2010 investiert	Finanzbedarf ab 2011	Bemerkungen
						[Mio. €]	[Mio. €]	[Mio. €]	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
54	BW	B 34	<b>OU Grenzach</b> 2-streifiger Neubau	2,9	planfestgestellt	<b>10,7</b>		<b>10,7</b>	
55	BW	B 294	<b>OU Winden</b> 2-streifiger Neubau	4,8	planfestgestellt	<b>49,8</b>		<b>49,8</b>	
56	BW	B 311	<b>OU Unlingen</b> 2-streifiger Neubau	4,4	planfestgestellt	<b>11,7</b>		<b>11,7</b>	
57	BW	B 311	<b>Erbach - Dellmensingen (B 30)</b> 2-streifiger Neubau	5,9	in der Planfeststellung	<b>30,0</b>		<b>30,0</b>	
58	BW	B 313	<b>OU Grafenberg</b> 2-streifiger Neubau	1,9	in der Planfeststellung	<b>6,3</b>		<b>6,3</b>	
59	BW	B 463	<b>W-OU Pforzheim</b> (1. BA: B 10 - B 294) 2-streifiger Neubau	3,2	planfestgestellt	<b>63,8</b>	<b>9,7</b>	<b>54,1</b>	Vorabmaßnahme realisiert
60	BW	B 464	<b>s Holzgerlingen - n Holzgerlingen</b> 4-streifige Erweiterung	0,9	planfestgestellt	<b>8,6</b>		<b>8,6</b>	
61	BW	B 466	<b>Süßen (B 10n) - Donzdorf</b> 2-streifiger Neubau	2,8	planfestgestellt	<b>13,8</b>		<b>13,8</b>	
<b>Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben</b>								<b>1.725,1</b>	
<b>Finanzbedarf gesamt</b>								<b>2.820,5</b>	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bemerkungen
1	2	3	4	5

## D. Weitere wichtige Vorhaben

Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden (z.B. Vorentwurf, Vorentwurf genehmigt, Linienbestimmung), deren Planung aber weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll.  
Mit diesen Projekten kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden.

### Bundesstraßen

1	BW	<b>B 10</b>	<b>2. Rheinbrücke Wörth - Karlsruhe</b> 4-streifiger Neubau	
2	BW	<b>B 10</b>	<b>Verlegung in Enzweihingen</b> 2-streifiger Neubau	
3	BW	<b>B 14</b>	<b>OU Oppenweiler</b> 2-streifiger Neubau	
4	BW	<b>B 28</b>	<b>OU Horb (L 355a - B 14/B 463; kleine Lösung)</b> 2-streifiger Neubau	
5	BW	<b>B 28</b>	<b>Freudenstadt/B 462</b> 2-streifiger Neubau	
6	BW	<b>B 29</b>	<b>Schwäbisch Gmünd - Hussenhofen</b> 2-streifiger Neubau	
7	BW	<b>B 31</b>	<b>Breisach - AS Freiburg-M (2. BA)</b> 2-streifiger Neubau	
8	BW	<b>B 32</b>	<b>OU Horb</b> 2-streifiger Neubau	
9	BW	<b>B 294</b>	<b>OU Bauschlott</b> 2-streifiger Neubau	
10	BW	<b>B 314</b>	<b>OU Grimmelshofen</b> 2-streifiger Neubau	

# Bayern

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

## A. Sammelpositionen

Die Refinanzierung umfasst Zahlungen zur Tilgung der Schulden für privat vorfinanzierte Vorhaben. Nach Verkehrsfreigabe eines Vorhabens sind häufig noch bauliche Restleistungen und landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen zu erbringen. Die hierfür und für noch ausstehende Zahlungen (z.B. Gewährleistungseinbehalt) erforderlichen Aufwendungen sind in der Sammelposition Abfinanzierungen zusammengefasst. Für fertig gestellte ÖPP-Projekte ist das Mautaufkommen für den Zeitraum 2011 - 2015 in der vereinbarten Höhe als Leistung des Bundes an den Konzessionsnehmer weiterzuleiten.

1	BY		<b>Refinanzierung</b>					<b>197,0</b>	
2	BY		<b>Abfinanzierungen und Mautweiterleitung</b>					<b>191,7</b>	
<b>Finanzbedarf für Sammelpositionen</b>								<b>388,7</b>	

## B. Laufende Vorhaben

Vorhaben, die am 01.01.2011 bereits im Bau waren. Im Laufe des Jahres 2011 für den Verkehr freigegebene Vorhaben sind besonders gekennzeichnet.

### Autobahnen

3	BY	A 3	<b>Kauppenbrücke - ö AS Hösbach</b> 6-streifige Erweiterung	7,8	unter Verkehr	137,7	62,9	<b>74,8</b>	Verkehrsfreigabe 2011
4	BY	A 3	<b>AK Biebelried - AS Randersacker</b> 6-streifige Erweiterung	10,7	im Bau	123,4	54,3	<b>69,1</b>	
5	BY	A 3	<b>Haseltalbrücke</b> 6-streifige Erweiterung	3,2	unter Verkehr	50,0	28,0	<b>22,0</b>	Verkehrsfreigabe 2011
6	BY	A 3	<b>AS Wertheim (LGr BW/BY) - AS Helmstadt</b> 6-streifige Erweiterung	8,4	unter Verkehr	56,9	17,2	<b>39,7</b>	Verkehrsfreigabe 2011
7	BY	A 3	<b>AS Helmstadt - Würzburg-West</b> 6-streifige Erweiterung	4,9	im Bau	30,1	10,6	<b>19,5</b>	
8	BY	A 6	<b>AS Roth (B 2n) - Nürnberg-Süd</b> 6-streifige Erweiterung	6,2	unter Verkehr	96,0	87,2	<b>8,8</b>	Verkehrsfreigabe 2011
9	BY	A 8	<b>Ulm - Augsburg</b> 6-streifige Erweiterung	57,5	im Bau	197,5	0,5	<b>197,0</b>	A-Modell
10	BY	A 94	<b>AS Forstinning - Pastetten</b> 4-streifiger Neubau	6,3	unter Verkehr	41,5	35,3	<b>6,2</b>	Verkehrsfreigabe 2011
11	BY	A 94	<b>Heldenstein - Ampfing</b> 4-streifiger Neubau	5,1	im Bau	70,3	16,3	<b>54,0</b>	
12	BY	A 94	<b>Malching - Tutting</b> 2-streifiger Neubau	6,0	Teil unter Verkehr	37,9	28,7	<b>9,2</b>	zum Projekt gehöriger Abschnitt Kühstein - Malching einbahnig unter Verkehr

### Bundesstraßen

13	BY	B 15n	<b>Ergoldsbach - Neufahrn</b> 4-streifiger Neubau	7,2	im Bau	66,1	4,6	<b>61,5</b>	
14	BY	B 15n	<b>Neufahrn (ST 2142) - Saalhaupt (A 93)</b> 4-streifiger Neubau	21,6	unter Verkehr	159,1	126,2	<b>32,9</b>	Verkehrsfreigabe 2011
15	BY	B 16	<b>OU Dillingen</b> 2-streifiger Neubau	9,5	im Bau	31,1	1,3	<b>29,8</b>	nur Vorabmaßnahme
16	BY	B 20	<b>OU Furth i.W.</b> 2-streifiger Neubau	4,3	im Bau	68,5	34,2	<b>34,3</b>	

Ifd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen	bis 2010 investiert	Finanzbedarf ab 2011	Bemerkungen
						[Mio. €]	[Mio. €]	[Mio. €]	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
17	BY	B 299	OU Neumarkt/St. Veit 2-streifiger Neubau	3,7	im Bau	8,4	4,1	4,3	
18	BY	B 301	OU Au i. d. Hallertau 2-streifiger Neubau	5,0	unter Verkehr	9,5	3,7	5,8	Verkehrsfreigabe 2011
19	BY	B 304	OU Traunstein (2. BA) 2-streifiger Neubau	4,5	im Bau	53,2	42,2	11,0	
20	BY	B 388n	B 388 - Hallbergmoos (Anbindung FH) 2-streifiger Neubau	7,2	im Bau	31,5	13,8	17,7	
21	BY	B 470	W-OU Forchheim 2-streifiger Neubau	2,8	im Bau	11,4	8,8	2,6	Verkehrsfreigabe 2011
22	BY	B 472	OU Hohenpeißenberg 2-streifiger Neubau	5,2	im Bau	33,5	6,5	27,0	
23	BY	B 533	OU Schwarzach (Hengersberg) 2-streifiger Neubau	5,2	im Bau	24,3	16,1	8,2	
24	BY	B 999	OU Rödental 2-streifiger Neubau	5,4	unter Verkehr	41,1	27,9	13,2	Verkehrsfreigabe 2011
<b>Finanzbedarf für laufende Vorhaben</b>								<b>748,6</b>	

### C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum

Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann.

#### Autobahnen

25	BY	A 3	ö AS Geiselwind – Fuchsberg 6-streifige Erweiterung	5,3	planfestgestellt	50,4		50,4	
26	BY	A 3	Fuchsberg – w. AS Wiesentheid 6-streifige Erweiterung	7,1	planfestgestellt	48,9		48,9	
27	BY	A 3	ö AS Wertheim (LGr BY/BW) – w AS Wertheim (LGr BY/BW) 6-streifige Erweiterung	4,5	planfestgestellt	49,5		49,5	
28	BY	A 3	w AS Wertheim (LGr BW/BY) – w AS Marktheidenfeld 6-streifige Erweiterung	4,2	planfestgestellt	61,4		61,4	
29	BY	A 3	w AS Marktheidenfeld – Haseltalbrücke 6-streifige Erweiterung	5,2	planfestgestellt	42,6		42,6	
30	BY	A 3	Haseltalbrücke – w AS Rohrbrunn 6-streifige Erweiterung	4,1	planfestgestellt	60,9		60,9	
31	BY	A 3	w AS Rohrbrunn – Kauppenbrücke (o) 6-streifige Erweiterung	8,0	planfestgestellt	84,5		84,5	
32	BY	A 3	Mainbrücke Dettelbach – AK Biebelried 6-streifige Erweiterung	2,3	planfestgestellt	8,0		8,0	
33	BY	A 3	Würzburg-Heidingsfeld – w Mainbrücke Randersacker 6-streifige Erweiterung	4,9	planfestgestellt	175,6		175,6	
34	BY	A 6	AK Nürnberg-Süd - AK Nürnberg-Ost (A 9) 6-streifige Erweiterung	3,7	planfestgestellt	33,0		33,0	
35	BY	A 6	AS Schwabach-W - AS Roth (B 2n) 6-streifige Erweiterung	5,6	in der Planfeststellung	101,9		101,9	
36	BY	A 94	Pastetten – Dorfen 4-streifiger Neubau	17,4	planfestgestellt	182,3		182,3	
37	BY	A 94	Dorfen - Heldenstein 4-streifiger Neubau	15,3	in der Planfeststellung	152,8		152,8	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b><u>Bundesstraßen</u></b>									
38	BY	B 2	<b>OU Untersteinbach</b> 2-streifiger Neubau	2,6	planfestgestellt	<b>13,4</b>		<b>13,4</b>	
39	BY	B 2	<b>Verlegung s. Fürstenfeldbruck</b> 2-streifiger Neubau	1,2	planfestgestellt	<b>8,1</b>		<b>8,1</b>	
40	BY	B 2	<b>Entlastungstunnel Starnberg</b> 2-streifiger Neubau	3,2	planfestgestellt	<b>150,0</b>		<b>150,0</b>	
41	BY	B 2n	<b>OU Oberau (Hauptmaßnahme)</b> 4-streifige Erweiterung	4,1	planfestgestellt	<b>173,7</b>		<b>173,7</b>	
42	BY	B 13	<b>OU Unterheßbach</b> 2-streifiger Neubau	2,0	in der Planfeststellung	<b>3,0</b>		<b>3,0</b>	
43	BY	B 15	<b>Westtangente Rosenheim</b> 2-streifiger Neubau	11,2	planfestgestellt	<b>61,3</b>		<b>61,3</b>	
44	BY	B 16	<b>OU Marktoberdorf mit OU Bertoldshofen</b> 2-streifiger Neubau	5,7	planfestgestellt	<b>26,3</b>		<b>26,3</b>	
45	BY	B 16	<b>OU Dillingen</b> 2-streifiger Neubau	6,7	planfestgestellt	<b>31,1</b>		<b>31,1</b>	Vorwegmaßnahme abgeschlossen
46	BY	B 23	<b>OU Garmisch-Partenkirchen</b> (Kramertunnel) 2-streifiger Neubau	5,6	planfestgestellt	<b>133,4</b>		<b>133,4</b>	Erkundungstollen in Bau
47	BY	B 23	<b>OU Saulgrub 2. BA</b> 2-streifiger Neubau	2,5	planfestgestellt	<b>19,2</b>		<b>19,2</b>	
48	BY	B 25	<b>OU Wallerstein/Ehringen</b> 2-streifiger Neubau	4,4	planfestgestellt	<b>12,1</b>		<b>12,1</b>	
49	BY	B 85	<b>w Wetterfeld - Untertraubenbach</b> 4-streifige Erweiterung	3,2	planfestgestellt	<b>32,0</b>		<b>32,0</b>	
50	BY	B 85	<b>OU Neubäu</b> 2-streifiger Neubau	4,0	in der Planfeststellung	<b>13,4</b>		<b>13,4</b>	
51	BY	B 289	<b>OU Kulmbach/O – Untersteinach</b> 2-streifiger Neubau	4,9	planfestgestellt	<b>45,2</b>		<b>45,2</b>	
52	BY	B 300	<b>AS Dasing (A 8) – Aichach</b> 4-streifige Erweiterung	5,5	planfestgestellt	<b>21,4</b>		<b>21,4</b>	Vorwegmaßnahme läuft
53	BY	B 304	<b>OU Altenmarkt (1.BA mit Aubergtunnel)</b> 2-streifiger Neubau	1,5	in der Planfeststellung	<b>13,9</b>		<b>13,9</b>	
<b>Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben</b>								<b>1.809,3</b>	
<b>Finanzbedarf gesamt</b>								<b>2.946,6</b>	



lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bemerkungen
1	2	3	4	5

## D. Weitere wichtige Vorhaben

Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden (z.B. Vorentwurf, Vorentwurf genehmigt, Linienbestimmung), deren Planung aber weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll.  
Mit diesen Projekten kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden.

### Autobahnen

1	BY	A 8	<b>AS Rosenheim - Bundesgrenze D/A</b> 6-streifige Erweiterung
2	BY	A 94	<b>Tutting - Pocking</b> 4-streifiger Neubau

### Bundesstraßen

3	BY	B 2	<b>OU Dettenheim</b> 2-streifiger Neubau
4	BY	B 4	<b>Anbindung Flughafen Nürnberg an BAB A 3</b> 2-streifiger Neubau
5	BY	B 16	<b>OU Höchstädt</b> (ehem. Dillingen/Höchstädt) 2-streifiger Neubau
6	BY	B 20	<b>Traitsching - Landkreisgrenze</b> 2-streifiger Neubau
7	BY	B 20	<b>Cham - Wilting</b> 2-streifiger Neubau
8	BY	B 20	<b>OU Laufen</b> 2-streifiger Neubau
9	BY	B 20	<b>OU Burghausen</b> 2-streifiger Neubau
10	BY	B 20	<b>OU Gumpersdorf</b> 2-streifiger Neubau
11	BY	B 21	<b>OU Bad Reichenhall</b> 2-streifiger Neubau
12	BY	B 85	<b>Cham-M - Cham-S</b> 4-streifige Erweiterung
13	BY	B 85	<b>ö Altenkreith - w Wetterfeld</b> 4-streifige Erweiterung
14	BY	B 85	<b>OU Altenkreith bis Anschluß B 16</b> 4-streifige Erweiterung
15	BY	B 85	<b>OU s Altenkreith</b> 2-streifiger Neubau
16	BY	B 173	<b>Johannisthal - s Kronach</b> 4-streifige Erweiterung
17	BY	B 173	<b>Lichtenfels - Zettlitz</b> (2. BA und 3. BA) 4-streifige Erweiterung
18	BY	B 286	<b>B 19 - Bad Kissingen</b> 2-streifiger Neubau
19	BY	B 299	<b>OU Grafenwöhr</b> 2-streifiger Neubau
20	BY	B 299	<b>OU Waldsassen/Kondrau</b> 2-streifiger Neubau

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bemerkungen
1	2	3	4	5
21	BY	<b>B 299</b>	<b>OU Trostberg</b> 2-streifiger Neubau	
22	BY	<b>B 300</b>	<b>OU Weichenried</b> 2-streifiger Neubau	
23	BY	<b>B 303</b>	<b>OU Schirnding (2.FB)</b> 4-streifige Erweiterung	
24	BY	<b>B 303</b>	<b>Sonnefeld - Johannisthal (3. BA)</b> 2-streifiger Neubau	
25	BY	<b>B 304</b>	<b>OU Altenmarkt (2. und 3. BA)</b> 2-streifiger Neubau	
26	BY	<b>B 304</b>	<b>OU Obing</b> 2-streifiger Neubau	
27	BY	<b>B 388</b>	<b>OU Taufkirchen (Vils)</b> 2-streifiger Neubau	

## Berlin

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>A. Sammelpositionen</b>									
Die Refinanzierung umfasst Zahlungen zur Tilgung der Schulden für privat vorfinanzierte Vorhaben. Nach Verkehrsfreigabe eines Vorhabens sind häufig noch bauliche Restleistungen und landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen zu erbringen. Die hierfür und für noch ausstehende Zahlungen (z.B. Gewährleistungseinbehalt) erforderlichen Aufwendungen sind in der Sammelposition Abfinanzierungen zusammengefasst. Für fertig gestellte ÖPP-Projekte ist das Mautaufkommen für den Zeitraum 2011 - 2015 in der vereinbarten Höhe als Leistung des Bundes an den Konzessionsnehmer weiterzuleiten.									
1	BE		<b>Abfinanzierungen</b>					<b>5,3</b>	
<b>Finanzbedarf für Sammelpositionen</b>								<b>5,3</b>	
<b>B. Laufende Vorhaben</b>									
Vorhaben, die am 01.01.2011 bereits im Bau waren. Im Laufe des Jahres 2011 für den Verkehr freigegebene Vorhaben sind besonders gekennzeichnet.									
<b><u>Autobahnen</u></b>									
2	BE	A 10	Weißensee (LGr. BB/BE) - AD Pankow (LGr. BE/BB) 6-streifige Erweiterung	5,3	im Bau	<b>64,3</b>	<b>5,7</b>	<b>58,6</b>	ohne Umbau AD Pankow
3	BE	A 100	Vorleistung am S-Bahnhof Ostkreuz 6-streifige Neubau	-	im Bau	<b>16,5</b>	<b>0,2</b>	<b>16,3</b>	
<b>Finanzbedarf für laufende Vorhaben</b>								<b>74,9</b>	
<b>C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum</b>									
Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann.									
<b><u>Autobahnen</u></b>									
4	BE	A 100	AD Neukölln - AS Am Treptower Park 6-streifiger Neubau	3,2	planfest- gestellt	<b>420,0</b>		<b>420,0</b>	
<b>Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben</b>								<b>420,0</b>	
<b>Finanzbedarf gesamt</b>								<b>500,2</b>	

# Brandenburg

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	6	7	8	9	10	11
<b>A. Sammelpositionen</b>									
Die Refinanzierung umfasst Zahlungen zur Tilgung der Schulden für privat vorfinanzierte Vorhaben. Nach Verkehrsfreigabe eines Vorhabens sind häufig noch bauliche Restleistungen und landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen zu erbringen. Die hierfür und für noch ausstehende Zahlungen (z.B. Gewährleistungseinbehalt) erforderlichen Aufwendungen sind in der Sammelposition Abfinanzierungen zusammengefasst. Für fertig gestellte ÖPP-Projekte ist das Mautaufkommen für den Zeitraum 2011 - 2015 in der vereinbarten Höhe als Leistung des Bundes an den Konzessionsnehmer weiterzuleiten.									
1	BB		<b>Abfinanzierungen</b>					<b>12,2</b>	
<b>Finanzbedarf für Sammelpositionen</b>								<b>12,2</b>	
<b>B. Laufende Vorhaben</b>									
Vorhaben, die am 01.01.2011 bereits im Bau waren. Im Laufe des Jahres 2011 für den Verkehr freigegebene Vorhaben sind besonders gekennzeichnet.									
<b><u>Autobahnen</u></b>									
2	BB	A 10	<b>Umbau AD Schwanebeck</b> mit Anpassung A 11 6-streifige Erweiterung	5,3	im Bau	<b>45,2</b>	<b>4,1</b>	<b>21,1</b>	VDE / EFRE-Kofinanzierung
<b><u>Bundesstraßen</u></b>									
3	BB	B 1	<b>OU Herzfelde</b> 2-streifiger Neubau	3,8	im Bau	<b>11,5</b>	<b>2,4</b>	<b>8,9</b>	
4	BB	B 97	<b>/B 168 OU Cottbus</b> (A 15 - B 168 (N)) 2-streifiger Neubau	16,1	im Bau	<b>43,1</b>	<b>6,6</b>	<b>36,5</b>	
5	BB	B 97	<b>OU Spremberg und Schwarze Pumpe</b> 2-streifiger Neubau	12,5	unter Verkehr	<b>32,8</b>	<b>23,4</b>	<b>9,4</b>	Verkehrsfreigabe 2011
6	BB	B 101	<b>OU Luckenwalde</b> 2-streifiger Neubau	17,3	Teil unter Verkehr	<b>49,7</b>	<b>37,7</b>	<b>12,0</b>	
7	BB	B 101	<b>Luckenwalde - Wiesenhagen</b> 4-streifiger Neubau	4,8	im Bau	<b>15,0</b>	<b>9,1</b>	<b>5,9</b>	
8	BB	B 112	<b>OU Wiesenau und Brieskow-Finkenheerd</b> 2-streifiger Neubau	8,8	im Bau	<b>32,6</b>	<b>2,1</b>	<b>30,5</b>	
9	BB	B 179	<b>OU Königs Wusterhausen</b> 2-streifiger Neubau	3,7	im Bau	<b>9,7</b>	<b>3,6</b>	<b>6,1</b>	
<b>Finanzbedarf für laufende Vorhaben</b>								<b>130,4</b>	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	6	7	8	9	10	11

### C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum

Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann.

#### Autobahnen

10	BB	A 10	AD Potsdam - AD Nuthetal 8-streifige Erweiterung	9,0	in der Planfeststellung	117,8	4,3	113,5	VDE, Vorabmaßn. fertiggestellt
11	BB	A 10	AD Havelland (mit AS Kremmen) 6-streifige Erweiterung	5,4	in der Planfeststellung	39,8		21,8	EFRE-Kofinanzierung geplant
12	BB	A 10	AD Kreuz Oranienburg - AD Havelland 6-streifige Erweiterung	8,6	in der Planfeststellung	46,0		46,0	
13	BB	A 10	Umbau AD Kreuz Oranienburg (2. BA) 6-streifige Erweiterung	3,5	in der Planfeststellung	18,7		18,7	
14	BB	A 10	AD Schwanebeck - Weißensee (Lgr. BB/BE) 6-streifige Erweiterung	1,8	in der Planfeststellung	9,0		9,0	
15	BB	A 14	Lgr. ST/BB - AS Wittenberge 4-streifiger Neubau	2,0	in der Planfeststellung	50,9		26,4	EFRE-Kofinanzierung geplant
16	BB	A 14	AS Karstädt - Lgr. BB/MV 4-streifiger Neubau	12,6	in der Planfeststellung	89,7		46,2	EFRE-Kofinanzierung geplant

#### Bundesstraßen

17	BB	B 101	Trebbin - s Kerzendorf (OU Thyrow) 4-streifiger Neubau	4,2	planfestgestellt	28,8		22,2	Mitfinanzierung Kreis
18	BB	B 112	OU Frankfurt/Oder (3. BA: B 5-B 167) 2-streifiger Neubau	9,2	in der Planfeststellung	17,0		17,0	
19	BB	B 158	OU Ahrensfelde 4-streifiger Neu- und Ausbau	4,5	in der Planfeststellung	40,0		40,0	incl. Finanzbedarf Berlin
20	BB	B 183	OU Bad Liebenwerda 2-streifiger Neubau	5,2	in der Planfeststellung	24,8		24,8	
21	BB	B 189	OU Kuhbier 2-streifiger Neubau	3,6	planfestgestellt	9,3	0,2	9,1	

**Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben**

**394,7**

**Finanzbedarf gesamt**

**537,3**

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bemerkungen
1	2	3	4	5

## D. Weitere wichtige Vorhaben

Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden (z.B. Vorentwurf, Vorentwurf genehmigt, Linienbestimmung), deren Planung aber weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll. Mit diesen Projekten kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden.

### Autobahnen

1	BB	A 10	<b>Weißensee (Lgr. BB/BE) - AD Kreuz Oranienburg</b> mit Umbau AD Pankow 6-streifige Erweiterung
2	BB	A 24	<b>AS Neuruppin - AD Havelland</b> 6-streifige Erweiterung

### Bundesstraßen

3	BB	B 87	<b>OU Herzberg</b> 2-streifiger Neubau
4	BB	B 87	<b>OU Lübben</b> 2-streifiger Neubau
5	BB	B 96	<b>OU Teschendorf und Löwenberg</b> 2- und 4-streifiger Neubau
6	BB	B 96	<b>OU Fürstenberg</b> 2-streifiger Neubau
7	BB	B 97	<b>Netzer Ergänzung ö Cottbus</b> 2-streifiger Neubau
8	BB	B 102	<b>OU Premnitz</b> 2-streifiger Neubau
9	BB	B 102n	<b>OU Schmerzke</b> 2-streifiger Neubau
10	BB	B 112	<b>OU Neuzelle u. Eisenhüttenstadt</b> 2-streifiger Neubau
11	BB	B 167	<b>OU Finowfurt und Eberswalde (L 200 - B 167 (O))</b> 2-streifiger Neubau
12	BB	B 169	<b>OU Elsterwerda</b> 2-streifiger Neubau
13	BB	B 169	<b>OU Plessa</b> 2-streifiger Neubau
14	BB	B 189	<b>OU Kemnitz</b> 2-streifiger Neubau
15	BB	B 189	<b>OU Heiligengrabe</b> 2-streifiger Neubau

## Bremen

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

### A. Sammelpositionen

Die Refinanzierung umfasst Zahlungen zur Tilgung der Schulden für privat vorfinanzierte Vorhaben. Nach Verkehrsfreigabe eines Vorhabens sind häufig noch bauliche Restleistungen und landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen zu erbringen. Die hierfür und für noch ausstehende Zahlungen (z.B. Gewährleistungseinbehalt) erforderlichen Aufwendungen sind in der Sammelposition Abfinanzierungen zusammengefasst. Für fertig gestellte ÖPP-Projekte ist das Mautaufkommen für den Zeitraum 2011 - 2015 in der vereinbarten Höhe als Leistung des Bundes an den Konzessionsnehmer weiterzuleiten.

1	HB		<b>Abfinanzierungen</b>					<b>9,6</b>	
<b>Finanzbedarf für Sammelpositionen</b>								<b>9,6</b>	

### B. Laufende Vorhaben

Vorhaben, die am 01.01.2011 bereits im Bau waren. Im Laufe des Jahres 2011 für den Verkehr freigegebene Vorhaben sind besonders gekennzeichnet.

#### Autobahnen

2	HB	A 281	AS Bremen/Neustädter Hafen - AS Bremen/Strom 4-streifiger Neubau	4,2	im Bau	46,4	16,9	29,5	
<b>Finanzbedarf für laufende Vorhaben</b>								<b>29,5</b>	

### C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum

Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann.

#### Autobahnen

3	HB	A 281	AS Bremen-Strom - AS Bremen-Gröpelingen (Weserquerung) 4-streifiger Neubau	4,9	planfestgestellt	230,0		115,0	ÖPP-Modell geplant
4	HB	A 281	AS Bremen-Kattenturm - AS Bremen-Airport-Stadt 4-streifiger Neubau	1,6	planfestgestellt	77,4	8,8	68,6	Vorabmaßnahme (Grunderwerb realisiert)
<b>Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben</b>								<b>183,6</b>	
<b>Finanzbedarf gesamt</b>								<b>222,7</b>	





## Hamburg

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>A. Sammelpositionen</b>									
Die Refinanzierung umfasst Zahlungen zur Tilgung der Schulden für privat vorfinanzierte Vorhaben. Nach Verkehrsfreigabe eines Vorhabens sind häufig noch bauliche Restleistungen und landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen zu erbringen. Die hierfür und für noch ausstehende Zahlungen (z.B. Gewährleistungseinbehalt) erforderlichen Aufwendungen sind in der Sammelposition Abfinanzierungen zusammengefasst. Für fertig gestellte ÖPP-Projekte ist das Mautaufkommen für den Zeitraum 2011 - 2015 in der vereinbarten Höhe als Leistung des Bundes an den Konzessionsnehmer weiterzuleiten.									
1	HH		<b>Refinanzierung</b>					<b>219,0</b>	
2	HH		<b>Abfinanzierungen</b>					<b>6,1</b>	
<b>Finanzbedarf für Sammelpositionen</b>								<b>225,1</b>	
<b>C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum</b>									
Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann.									
<b><u>Autobahnen</u></b>									
3	HH	A 7	<b>AS Hamburg-Volkspark - AD Hamburg/NW (A 23) 8-streifige Erweiterung</b>	4,2	in der Planfeststellung	<b>247,3</b>		<b>247,3</b>	
4	HH	A 7	<b>AD Hamburg/NW (A 23) - LGr. SH/HH 6-streifige Erweiterung</b>	4,3	Vorentwurf	<b>117,4</b>		<b>59,0</b>	ÖPP-Modell geplant
5	HH	A 26	<b>AD HH-Süderelbe - Rübke (Lgr. NI/HH) 4-streifiger Neubau</b>	8,0	Vorentwurf genehmigt	<b>144,1</b>		<b>144,1</b>	
<b><u>Bundesstraßen</u></b>									
6	HH	B 4/ B 75	<b>Wilhelmsburger Reichsstr. 4-streifiger Neubau</b>	5,0	in der Planfeststellung	<b>86,0</b>		<b>86,0</b>	Anteil Bund
<b>Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben</b>								<b>536,4</b>	
<b>Finanzbedarf gesamt</b>								<b>761,5</b>	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bemerkungen
1	2	3	4	5

### D. Weitere wichtige Vorhaben

Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden (z.B. Vorentwurf, Vorentwurf genehmigt, Linienbestimmung), deren Planung aber weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll.  
Mit diesen Projekten kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden.

---

1	HH	A 7	<b>AS Hamburg-Othmarschen - AS Hamburg-Volkspark</b> 8-streifige Erweiterung	
2	HH	A 26	<b>Hafenquerspange</b> 4-streifiger Neubau	

---

## Hessen

Ifd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen	bis 2010 investiert	Finanzbedarf ab 2011	Bemerkungen
						[Mio.€]	[Mio. €]	[Mio. €]	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>A. Sammelpositionen</b>									
Die Refinanzierung umfasst Zahlungen zur Tilgung der Schulden für privat vorfinanzierte Vorhaben. Nach Verkehrsfreigabe eines Vorhabens sind häufig noch bauliche Restleistungen und landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen zu erbringen. Die hierfür und für noch ausstehende Zahlungen (z.B. Gewährleistungseinbehalt) erforderlichen Aufwendungen sind in der Sammelposition Abfinanzierungen zusammengefasst. Für fertig gestellte ÖPP-Projekte ist das Mautaufkommen für den Zeitraum 2011 - 2015 in der vereinbarten Höhe als Leistung des Bundes an den Konzessionsnehmer weiterzuleiten.									
1	HE		<b>Refinanzierung</b>					<b>19,0</b>	
2	HE		<b>Abfinanzierungen</b>					<b>20,5</b>	
<b>Finanzbedarf für Sammelpositionen</b>								<b>39,5</b>	
<b>B. Laufende Vorhaben</b>									
Vorhaben, die am 01.01.2011 bereits im Bau waren. Im Laufe des Jahres 2011 für den Verkehr freigegebene Vorhaben sind besonders gekennzeichnet.									
<b><u>Autobahnen</u></b>									
3	HE	A 44	AS Helsa-O - AS Hessisch Lichtenau-W 4-streifiger Neubau	6,0	im Bau	229,1	3,3	225,8	VDE
4	HE	A 44	AS Hessisch Lichtenau-W - AS Hessisch Lichtenau-M 4-streifiger Neubau	2,3	im Bau	85,4	35,6	49,8	VDE
5	HE	A 44	AS Hessisch Lichtenau-O (Walburg) - Hasselbach 4-streifiger Neubau	4,3	im Bau	81,7	3,0	78,7	VDE
6	HE	A 44	Hasselbach - AS Waldkappel-O 4-streifiger Neubau	6,1	im Bau	53,7	0,0	53,7	VDE
7	HE	A 49	AS Schwalmstadt - AS Neuental/Bischhausen 4-streifiger Neubau	11,8	im Bau	204,9	0,7	204,2	
8	HE	A 66	AS Neuhof-S - AS Neuhof-N 4-streifiger Neubau	3,5	im Bau	142,4	53,9	88,5	
9	HE	A 66	AS Neuhof-N - AS Fulda-S 4-streifiger Neubau	3,5	im Bau	36,3	10,1	26,2	
10	HE	A 66	Frankfurt/Erlenbruch - AS Frankfurt/Bergen-Enkheim 6-streifiger Neubau	2,6	im Bau	173,3	5,6	167,7	
11	HE	A 661	Frankfurt/Hanauer Landstraße - AS Frankfurt/Seckbach 6-streifige Erweiterung	3,3	im Bau	35,7	18,2	17,5	
<b><u>Bundesstraßen</u></b>									
12	HE	B 27	OU Hauneck/Unterhaun, H.-Oberhaun und H./Sieglos 2-streifiger Neubau	4,7	im Bau	29,9	4,5	25,4	
13	HE	B 38	OU Reinheim/Spachbrücken 2-streifiger Neubau	4,7	im Bau	16,7	5,6	11,1	
14	HE	B 45/ B 521	OU Niederau/Windecken und N./Heldenbergen 2-streifiger Neubau	7,3	im Bau	40,3	4,5	35,8	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
15	HE	B 49	AS Beselich/Obertiefenbach - Beselich/Heckholzhausen 4-streifige Erweiterung	4,3	im Bau	50,9	1,0	49,9	
16	HE	B 49	Beselich/Heckholzhausen - AS Merenberg-W 4-streifige Erweiterung	1,7	im Bau	8,9	3,7	5,2	
17	HE	B 49	AS Merenberg-W - Merenberg-O 4-streifige Erweiterung	1,4	im Bau	9,6	3,3	6,3	
18	HE	B 49	AS Solms - Kloster Altenberg 4-streifige Erweiterung	3,2	im Bau	17,9	1,7	16,2	
19	HE	B 83	OU Hofgeismar 2-streifiger Neubau	3,4	im Bau	15,8	1,8	14,0	
20	HE	B 84	OU Hünfeld 2-streifiger Neubau	5,4	unter Verkehr	21,4	10,6	10,8	Verkehrsfreigabe 2011
21	HE	B 255	OU Weimar 2-streifiger Neubau	4,6	im Bau	17,9	4,4	13,5	
22	HE	B 277	OU Haiger 2-streifiger Neubau	2,8	im Bau	25,8	19,7	6,1	
23	HE	B 455	OU Friedberg/Dorheim 2-streifiger Neubau	2,2	im Bau	10,1	7,7	2,4	
24	HE	B 458	OU Hilders/Wickers 2-streifiger Neubau	1,8	im Bau	7,5	0,8	6,7	
25	HE	B 458	OU Dipperz 2-streifiger Neubau	3,9	im Bau	9,9	0,1	9,8	
26	HE	B 486	OU Dreieich/Offenthal 4-streifige Erweiterung	3,4	im Bau	12,2	1,8	10,4	
<b>Finanzbedarf für laufende Vorhaben</b>								<b>1.135,7</b>	

### C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum

Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann.

#### Autobahnen

27	HE	A 7	AD Kassel/Süd - AD Kassel/Ost 6-streifige Erweiterung	4,5	planfestgestellt	91,5		91,5	
28	HE	A 44	AD Kassel-O - AS Helsa-O mit achtstreifigem Ausbau A 7 AK Kassel 4-streifiger Neubau	17,5	in der Planfeststellung	286,0		286,0	VDE/Baubeginn 2011
29	HE	A 44	AS Waldkappel-O - Wehretal/Hoheneiche 4-streifiger Neubau	7,2	in der Planfeststellung	156,6		156,6	VDE
30	HE	A 44	Wehretal/Hoheneiche - Sontra/Ulfen 4-streifiger Neubau	16,2	in der Planfeststellung	426,6		426,6	VDE
31	HE	A 44	AS Sontra/Ulfen - AD Wommen (A 4) 4-streifiger Neubau	6,0	in der Planfeststellung	87,3		87,3	VDE
32	HE	A 44	AD Kassel-Süd - AD Kassel-West 6-streifige Erweiterung	4,0	Vorentwurf	40,0		40,0	ÖPP-Modell geplant

#### Bundesstraßen

33	HE	B 3	OU Wöllstadt/Nieder- und Oberwöllstadt 2-streifiger Neubau	9,1	planfestgestellt	38,8		38,8	
34	HE	B 7	OU Calden 2-streifiger Neubau	5,0	in der Planfeststellung	27,4		27,4	
35	HE	B 47	OU Rosengarten - Bürstadt 4-streifige Erweiterung	2,0	planfestgestellt	3,0		3,0	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
36	HE	B 47	<b>OU Bürstadt</b> 2-streifiger Neubau	3,0	planfestgestellt	12,4		12,4	
37	HE	B 49	<b>AS Löhnberg - AS Tiefenbach</b> 4-streifige Erweiterung	6,3	in der Planfeststellung	58,3		58,3	
38	HE	B 49	<b>AS Tiefenbach - AS Leun</b> 4-streifige Erweiterung	2,5	in der Planfeststellung	12,0		12,0	
39	HE	B 49	<b>AS Leun - AS Solms</b> 4-streifige Erweiterung	4,5	in der Planfeststellung	36,3		36,3	
40	HE	B 249	<b>OU Meinhard/Frieda</b> 4-streifige Erweiterung	4,5	in der Planfeststellung	36,3		36,3	
41	HE	B 252	<b>OU Vöhl/Dorfitter</b> 2-streifiger Neubau	2,2	planfestgestellt	4,7		4,7	
<b>Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben</b>								<b>1.317,2</b>	
<b>Finanzbedarf gesamt</b>								<b>2.492,4</b>	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bemerkungen
1	2	3	4	5

## D. Weitere wichtige Vorhaben

Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden (z.B. Vorentwurf, Vorentwurf genehmigt, Linienbestimmung), deren Planung aber weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll.  
Mit diesen Projekten kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden.

### Autobahnen

1	HE	A 66	<b>AK Wiesbaden/Schierstein - AK W./Erbenheim</b> 6-streifige Erweiterung	
2	HE	A 643	<b>Rheinbrücke Schierstein</b> 6-streifige Erweiterung	

### Bundesstraßen

3	HE	B 3	<b>OU Karben/Kloppenheim und Karben/Okarben</b> 2-streifiger Neubau	
4	HE	B 8	<b>OU Bad Camberg/Erbach, Bad Camberg/Würges</b> 2-streifiger Neubau	
5	HE	B 27	<b>OU Neu-Eichenberg/Hebenshausen</b> 2-streifiger Neubau	
6	HE	B 83	<b>OU Bad Karlshafen</b> 2-streifiger Neubau	
7	HE	B 249	<b>OU Eschwege</b> 4-streifiger Neubau	
8	HE	B 252	<b>OU Münchhausen/Simtshausen/Todenhausen/Wetter und Niederwetter</b> 2-streifiger Neubau	
9	HE	B 452	<b>OU Wehretal/Reichensachsen</b> 2-streifiger Neubau	
10	HE	B 456	<b>/B 275 OU Usingen</b> 2-streifiger Neubau	
11	HE	B 457	<b>OU Büdingen/Büches</b> 2-streifiger Neubau	
12	HE	B 486	<b>Mörfelden-Walldorf (A 5) - OU Langen</b> 4-streifige Erweiterung	
13	HE	B 486	<b>OU Mörfelden</b> 2-streifiger Neubau	

## Mecklenburg-Vorpommern

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio.€]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>A. Sammelpositionen</b>									
Die Refinanzierung umfasst Zahlungen zur Tilgung der Schulden für privat vorfinanzierte Vorhaben. Nach Verkehrsfreigabe eines Vorhabens sind häufig noch bauliche Restleistungen und landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen zu erbringen. Die hierfür und für noch ausstehende Zahlungen (z.B. Gewährleistungseinbehalt) erforderlichen Aufwendungen sind in der Sammelposition Abfinanzierungen zusammengefasst. Für fertig gestellte ÖPP-Projekte ist das Mautaufkommen für den Zeitraum 2011 - 2015 in der vereinbarten Höhe als Leistung des Bundes an den Konzessionsnehmer weiterzuleiten.									
1	MV		<b>Abfinanzierungen</b>					<b>10,5</b>	
<b>Finanzbedarf für Sammelpositionen</b>								<b>10,5</b>	
<b>B. Laufende Vorhaben</b>									
Vorhaben, die am 01.01.2011 bereits im Bau waren. Im Laufe des Jahres 2011 für den Verkehr freigegebene Vorhaben sind besonders gekennzeichnet.									
<b><u>Bundesstraßen</u></b>									
2	MV	<b>B 96n</b>	<b>AS Altefähr - Samtens</b> 2-streifiger Neubau	11,4	im Bau	<b>38,7</b>	<b>0,2</b>	<b>38,5</b>	
3	MV	<b>B 109</b>	<b>OU Anklam</b> (1.BA: B 110 - nw Anklam) 2-streifiger Neubau	1,8	im Bau	<b>15,4</b>	<b>0,2</b>	<b>15,2</b>	
<b>Finanzbedarf für laufende Vorhaben</b>								<b>53,7</b>	
<b>C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum</b>									
Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann.									
<b><u>Autobahnen</u></b>									
4	MV	<b>A 14</b>	<b>Lgr. MV/BB - Ludwigslust</b> 4-streifiger Neubau	9,7	Vorbereitung Planfeststellung	<b>77,3</b>		<b>44,8</b>	EFRE-Kofinanzierung geplant
5	MV	<b>A 14</b>	<b>Ludwigslust - AK Schwerin</b> (A 24) 4-streifiger Neubau	16,6	in der Planfeststellung	<b>139,0</b>		<b>80,0</b>	EFRE-Kofinanzierung geplant
<b><u>Bundesstraßen</u></b>									
6	MV	<b>B 96n</b>	<b>Samtens - AS Bergen</b> 2-streifiger Neubau	9,1	planfestgestellt	<b>43,3</b>		<b>43,3</b>	
7	MV	<b>B 109</b>	<b>OU Levenhagen</b> 2-streifiger Neubau	2,0	planfestgestellt	<b>3,4</b>		<b>3,4</b>	
<b>Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben</b>								<b>171,5</b>	
<b>Finanzbedarf gesamt</b>								<b>235,7</b>	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bemerkungen
1	2	3	4	5

## D. Weitere wichtige Vorhaben

Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden (z.B. Vorentwurf, Vorentwurf genehmigt, Linienbestimmung), deren Planung aber weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll.  
Mit diesen Projekten kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden.

### Bundesstraßen

1	MV	<b>B 96</b>	<b>Ost-OU Neubrandenburg</b> (1. BA: B 96 S - B 104 O) 2-streifiger Neubau
2	MV	<b>B 111</b>	<b>OU Wolgast</b> 2-streifiger Neubau
3	MV	<b>B 192</b>	<b>OU Waren</b> 2-streifiger Neubau
4	MV	<b>B 198</b>	<b>OU Mirow</b> 2-streifiger Neubau
5	MV	<b>B 321</b>	<b>BAB-Zubringer Schwerin</b> 4-streifige Erweiterung
6	MV	<b>B 321</b>	<b>OU Hagenow</b> 2-streifiger Neubau



# Niedersachsen

Ifd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen	bis 2010 investiert	Finanzbedarf ab 2011	Bemerkungen
						[Mio. €]	[Mio. €]	[Mio. €]	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

## A. Sammelpositionen

Die Refinanzierung umfasst Zahlungen zur Tilgung der Schulden für privat vorfinanzierte Vorhaben. Nach Verkehrsfreigabe eines Vorhabens sind häufig noch bauliche Restleistungen und landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen zu erbringen. Die hierfür und für noch ausstehende Zahlungen (z.B. Gewährleistungseinbehalt) erforderlichen Aufwendungen sind in der Sammelposition Abfinanzierungen zusammengefasst. Für fertig gestellte ÖPP-Projekte ist das Mautaufkommen für den Zeitraum 2011 - 2015 in der vereinbarten Höhe als Leistung des Bundes an den Konzessionsnehmer weiterzuleiten.

1	NI		<b>Refinanzierung</b>					<b>131,0</b>	
2	NI		<b>Abfinanzierungen</b>					<b>16,6</b>	
<b>Finanzbedarf für Sammelpositionen</b>								<b>147,6</b>	

## B. Laufende Vorhaben

Vorhaben, die am 01.01.2011 bereits im Bau waren. Im Laufe des Jahres 2011 für den Verkehr freigegebene Vorhaben sind besonders gekennzeichnet.

### Autobahnen

3	NI	A 1	<b>AS Lohne/Dinklage - AD Ahlhorner Heide</b> 6-streifige Erweiterung	26,1	im Bau	<b>75,3</b>	<b>57,0</b>	<b>18,3</b>	
4	NI	A 1	<b>Bremer Kreuz - AD Buchholz</b> 6-streifige Erweiterung	72,5	im Bau	<b>177,3</b>	<b>48,3</b>	<b>129,0</b>	A-Modell
5	NI	A 7	<b>AS Göttingen-N - AS Nörten/Hardenberg</b> 6-streifige Erweiterung	7,2	im Bau	<b>34,9</b>	<b>13,9</b>	<b>21,0</b>	
6	NI	A 7	<b>AS Bockenem - AD Salzgitter</b> 6-streifige Erweiterung	11,0	im Bau	<b>61,5</b>	<b>0,2</b>	<b>61,3</b>	
7	NI	A 7	<b>Umbau AK Hannover-O</b> 6-streifige Erweiterung	1,0	im Bau	<b>29,5</b>	<b>1,0</b>	<b>28,5</b>	
8	NI	A 26	<b>Horneburg (K 36n) - Buxtehude (K 40)</b> 4-streifiger Neubau	9,8	im Bau	<b>86,7</b>	<b>24,0</b>	<b>62,7</b>	
9	NI	A 26	<b>Anbindung der B 3 an die A 26</b> 4-streifiger Neubau	4,0	unter Verkehr	<b>16,7</b>	<b>12,1</b>	<b>4,6</b>	Verkehrsfreigabe 2011

### Bundesstraßen

10	NI	B 1	<b>OU Aerzen</b> 2-streifiger Neubau	4,3	im Bau	<b>14,9</b>	<b>3,8</b>	<b>11,1</b>	
11	NI	B 3	<b>Celle (B 3) - Celle (B 214)</b> (Südteil OU Celle) 2-streifiger Neubau	3,2	im Bau	<b>16,7</b>	<b>5,1</b>	<b>11,6</b>	
12	Ni	B 27	<b>OU Waake</b> 2-streifiger Neubau	2,5	im Bau	<b>14,7</b>	<b>1,1</b>	<b>13,6</b>	
13	NI	B 210	<b>OU Schortens</b> 2- bzw. 4-streifiger Neubau	3,3	im Bau	<b>46,2</b>	<b>13,4</b>	<b>32,8</b>	
14	NI	B 212	<b>OU Berne (m Huntebrücke - L 875)</b> 2-streifiger Neubau	9,9	im Bau	<b>59,9</b>	<b>23,5</b>	<b>36,4</b>	
15	NI	B 241	<b>Volpriehausen - Ellierode</b> 2-streifiger Neubau	4,2	unter Verkehr	<b>34,9</b>	<b>22,8</b>	<b>12,1</b>	Verkehrsfreigabe 2011

Ifd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen	bis 2010 investiert	Finanzbedarf ab 2011	Bemerkungen
						[Mio. €]	[Mio. €]	[Mio. €]	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
16	NI	B 243	<b>Bad Sachsa - Bad Lauterberg</b> 4-streifiger Neubau	9,0	im Bau	75,5	21,7	53,8	
17	NI	B 442	<b>OU Einbeckhausen</b> 2-streifiger Neubau	4,4	unter Verkehr	12,9	9,1	3,8	Verkehrsfreigabe 2011
18	NI	B 445	<b>OU Sebexen</b> 2-streifiger Neubau	2,3	unter Verkehr	8,8	3,0	5,8	Verkehrsfreigabe 2011
<b>Finanzbedarf für laufende Vorhaben</b>								<b>506,4</b>	

### C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum

Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann.

#### Autobahnen

19	NI	A 1	<b>AS Bramsche - AS Lohne/Dinklage</b> 6-streifige Erweiterung	29,8	in der Planfeststellung	130,0		130,0	
20	NI	A 7	<b>AS Nörthen/Hardenberg - AS Bockenem</b> 6-streifige Erweiterung	40,3	Vorentwurf gen. / teilw. Baurecht	271,3		136,0	ÖPP-Projekt geplant
21	NI	A 20	<b>Bremervörde - Elm</b> 4-streifiger Neubau	12,4	Vorentwurf	131,3		131,3	
22	NI	A 33	<b>Osnabrück/Schinkel - Osnabrück/Belm (B 51 alt)</b> 4-streifige Erweiterung	1,5	planfestgestellt	17,5		17,5	
23	NI	A 39	<b>Wolfsburg - Ehra</b> 4-streifiger Neubau	13,7	Vorentwurf gen. / teilw. Baurecht	136,9		136,9	

#### Bundesstraßen

24	NI	B 1	<b>n Sorsum - ö Innerste (West- und Mittelteil OU Himmelsth.)</b> 4-streifiger Neubau	4,1	planfestgestellt	24,9		24,9	
25	NI	B 1	<b>OU Coppenbrügge - Marienau</b> 2-streifiger Neubau	6,3	planfestgestellt	23,6		23,6	
26	NI	B 3	<b>OU Celle</b> 2-streifiger Neubau	7,6	in der Planfeststellung	51,0		51,0	
27	NI	B 3	<b>OU Hemmingen (OU'en Arnum + Westerfeld)</b> 2- bzw. 4-streifiger Neubau	7,6	planfestgestellt	43,4		43,4	
28	NI	B 4	<b>OU Kirchweyhe</b> 2-streifiger Neubau	2,7	planfestgestellt	6,8		6,8	
29	NI	B 51	<b>OU Belm (B 51 alt - ö Belm)</b> 4-streifiger Neubau	4,5	planfestgestellt	28,0		28,0	
30	NI	B 64	<b>OU Negenborn</b> 2-streifiger Neubau	2,6	planfestgestellt	12,4		12,4	
31	NI	B 68	<b>OU Essen</b> 2-streifiger Neubau	4,1	planfestgestellt	12,6		12,6	
32	NI	B 68	<b>OU Badbergen</b> 2-streifiger Neubau	2,9	in der Planfeststellung	23,5		23,5	
33	NI	B 75	<b>OU Dibbersen</b> 4-streifiger Neubau	2,7	planfestgestellt	12,6		12,6	
34	NI	B 210	<b>Verlegung s Emden</b> 2-streifiger Neubau	1,9	in der Planfeststellung	16,4		16,4	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio.€]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
35	NI	B 211	<b>Mittelort - Brake</b> 2-streifiger Neubau	7,5	planfestgestellt	21,2		21,2	
36	NI	B 211	<b>Verlegung und Neubau bei Loyerberg</b> 2-streifiger Neubau	1,3	planfestgestellt	3,5		3,5	
37	NI	B 241	<b>Bollensen - Volpriehausen</b> 2-streifiger Neubau	4,7	planfestgestellt	25,7		25,7	
38	NI	B 243	<b>LGr NI/TH - Bad Sachsa</b> 4-streifiger Neubau	3,6	planfestgestellt	17,1		17,1	
39	NI	B 247	<b>OU Duderstadt</b> (Mittelteil - OU Westerode) 2-streifiger Neubau	3,2	planfestgestellt	11,8		11,8	
40	NI	B 403	<b>N-OU Nordhorn</b> 2-streifiger Neubau	8,4	in der Planfeststellung	22,7		22,7	
41	NI	B 441	<b>OU Wunstorf</b> 2-streifiger Neubau	6,5	in der Planfeststellung	31,3		31,3	
<b>Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben</b>								<b>940,2</b>	
<b>Finanzbedarf gesamt</b>								<b>1.594,2</b>	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bemerkungen
1	2	3	4	5

## D. Weitere wichtige Vorhaben

Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden (z.B. Vorentwurf, Vorentwurf genehmigt, Linienbestimmung), deren Planung aber weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll.  
Mit diesen Projekten kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden.

### Autobahnen

1	NI	A 20	<b>LGr. SH/NI - Westerstede</b> (weitere Abschnitte) 4-streifiger Neubau
2	NI	A 26	<b>Stade - K 28/Rübke -Buxtehude</b> 4-streifiger Neubau
3	NI	A 33	<b>Osnabrück/Belm - Osnabrück/N</b> 4-streifiger Neubau
4	NI	A 39	<b>Lüneburg - Wolfsburg</b> (weitere Abschnitte) 4-streifiger Neubau

### Bundesstraßen

5	NI	B 1	<b>S-OU Hameln</b> 2-streifiger Neubau
6	NI	B 51	<b>OU Barnstorf</b> 2-streifiger Neubau
7	NI	B 61	<b>OU Barenburg</b> 2-streifiger Neubau
8	NI	B 213/ B 403	<b>Meppen - Cloppenburg (E 233)</b> 4-streifige Erweiterung

## Nordrhein-Westfalen

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio.€]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

### A. Sammelpositionen

Die Refinanzierung umfasst Zahlungen zur Tilgung der Schulden für privat vorfinanzierte Vorhaben. Nach Verkehrsfreigabe eines Vorhabens sind häufig noch bauliche Restleistungen und landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen zu erbringen. Die hierfür und für noch ausstehende Zahlungen (z.B. Gewährleistungseinbehalt) erforderlichen Aufwendungen sind in der Sammelposition Abfinanzierungen zusammengefasst. Für fertig gestellte ÖPP-Projekte ist das Mautaufkommen für den Zeitraum 2011 - 2015 in der vereinbarten Höhe als Leistung des Bundes an den Konzessionsnehmer weiterzuleiten.

1	NW		<b>Refinanzierung</b>					<b>47,0</b>	
2	NW		<b>Abfinanzierungen</b>					<b>40,8</b>	
<b>Finanzbedarf für Sammelpositionen</b>								<b>87,8</b>	

### B. Laufende Vorhaben

Vorhaben, die am 01.01.2011 bereits im Bau waren. Im Laufe des Jahres 2011 für den Verkehr freigegebene Vorhaben sind besonders gekennzeichnet.

#### Autobahnen

3	NW	A 1	<b>AK Köln-W - DB (AC-K)</b> 6-streifige Erweiterung	2,1	im Bau	<b>224,9</b>	<b>75,8</b>	<b>149,1</b>	
4	NW	A 1	<b>DB (AC-K) - AK Köln-N</b> 6-streifige Erweiterung	7,3	im Bau	<b>81,9</b>	<b>44,3</b>	<b>37,6</b>	
5	NW	A 1	<b>Blombachtal (L 419) - AS Wuppertal/ Langerfeld</b> 6-streifige Erweiterung	5,5	im Bau	<b>172,0</b>	<b>153,9</b>	<b>18,1</b>	
6	NW	A 1	<b>AS Wermelskirchen - T+R-Anlage Remscheid</b> 6-streifige Erweiterung	4,4	im Bau	<b>86,6</b>	<b>57,0</b>	<b>29,6</b>	
7	NW	A 1	<b>AK Münster-S - AS Münster-N</b> 6-streifige Erweiterung	10,8	im Bau	<b>66,1</b>	<b>56,4</b>	<b>9,7</b>	
8	NW	A 1	<b>DEK Brücke - AK Münster-S</b> 6-streifige Erweiterung	3,7	im Bau	<b>24,9</b>	<b>10,8</b>	<b>14,1</b>	
9	NW	A 2	<b>AK Kamen - ö AK Kamen</b> 6-streifige Erweiterung	3,3	unter Verkehr	<b>39,1</b>	<b>22,1</b>	<b>17,0</b>	Verkehrsfreigabe 2011
10	NW	A 3	<b>AS Köln/Dellbrück - AS Köln/Mülheim</b> 8-streifige Erweiterung	2,2	im Bau	<b>75,6</b>	<b>24,6</b>	<b>51,0</b>	
11	NW	A 4	<b>AS Düren - AS Kerpen</b> 6-streifige Erweiterung	17,8	im Bau	<b>84,2</b>	<b>44,6</b>	<b>39,6</b>	
12	NW	A 30	<b>AK Löhne - Rehme</b> m Abzw. A 30 Ri Rehme 4-streifiger Neubau	9,5	im Bau	<b>168,8</b>	<b>57,8</b>	<b>111,0</b>	
13	NW	A 33	<b>AK Bielefeld (A 2) - AS Bielefeld/Brackwede</b> 4-streifiger Neubau	6,5	im Bau	<b>109,3</b>	<b>69,4</b>	<b>39,9</b>	
14	NW	A 33	<b>AS Bielefeld/Brackwede - AS Halle/Steinhagen (K 30)</b> 4-streifiger Neubau	7,9	im Bau	<b>90,4</b>	<b>16,4</b>	<b>74,0</b>	
15	NW	A 33	<b>/B 61 Zubringer Bielefeld/Brackwede</b> 4-streifiger Neubau	1,3	im Bau	<b>13,1</b>	<b>5,2</b>	<b>7,9</b>	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
16	NW	A 40	<b>Bereich AS Gelsenkirchen-Süd</b> 6-streifige Erweiterung	1,2	unter Verkehr	27,4	16,4	11,0	Verkehrsfreigabe 2011
17	NW	A 40	<b>AS Gelsenkirchen-S -</b> <b>AS Bochum/ Stahlhausen</b> 6-streifige Erweiterung	3,1	im Bau	52,1	34,5	17,6	
18	NW	A 40	<b>Bereich AS Bochum/Stahlhausen</b> 6-streifige Erweiterung	2,5	im Bau	99,3	18,3	81,0	
19	NW	A 40	<b>(B 1) AK Dortmund-W (A 45) -</b> <b>AS Dortmund (L 660)</b> 6-streifige Erweiterung	4,5	im Bau	98,9	76,9	22,0	
20	NW	A 44	<b>Düsseldorf/Ratingen (A 3) -</b> <b>Velbert (B 227)</b> 4-streifiger Neubau	9,1	im Bau	222,3	10,1	212,2	
21	NW	A 44	<b>Bochum (L705,Sheffieldring) -</b> <b>AK Bochum/Witten (A 43)</b> 4-streifiger Neubau	2,9	im Bau	47,9	11,1	36,8	
22	NW	A 46	<b>AS Bestwig - Bestwig/ Nuttlar</b> einschl. Zubringer B 480n 4-streifiger Neubau	5,6	im Bau	137,6	6,4	131,2	
23	NW	A 57	<b>AK Neuss/West - AK Kaarst</b> 6-streifige Erweiterung	6,2	im Bau	66,9	8,2	58,7	
24	NW	A 59	<b>AS Duisburg/Hochfeld -</b> <b>AS Duisburg/ Duisern</b> 6-streifige Erweiterung	2,3	im Bau	65,1	46,1	19,0	
25	NW	A 61	<b>Netzschluss bei Venlo</b> 4-streifiger Neubau	3,0	im Bau	53,6	6,9	46,7	
26	NW	A 524/ B 8	<b>Duisburg/Serm (B 8) - AS Duisburg/</b> <b>Rahm mit B 8 OU Düsseldorf/Wittlaer</b> (1.BA) 4-streifige Erweiterung	4,4	im Bau	65,4	16,9	48,5	
<b><u>Bundesstraßen</u></b>									
27	NW	B 56	<b>L 410 - Gangelt</b> 2-streifiger Neubau	4,4	unter Verkehr	18,3	14,5	3,8	Verkehrsfreigabe 2011
28	NW	B 57	<b>OU Baesweiler (L 240 - L 225 - B 56)</b> 2-streifiger Neubau	7,3	im Bau	19,7	7,0	12,7	
29	NW	B 58	<b>OU Wesel-Büderich (B 58 - L 460 )</b> 2-streifiger Neubau	4,2	im Bau	22,0	5,4	16,6	
30	NW	B 62	<b>Siegtalbrücke (A 45) -</b> <b>Mudersbacher Kreisel</b> 2-streifiger Neubau	3,1	im Bau	76,7	12,6	64,1	
31	NW	B 70	<b>OU Wettringen (2. BA)</b> 2-streifiger Neubau	6,8	im Bau	20,0	3,7	16,3	
32	NW	B 238	<b>OU Kalletal/Langenholtzhausen</b> 2-streifiger Neubau	2,2	unter Verkehr	6,3	4,0	2,3	Verkehrsfreigabe 2011
<b>Finanzbedarf für laufende Vorhaben</b>								<b>1.399,1</b>	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio.€]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

### C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum

Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann.

#### Autobahnen

33	NW	A 1	AS Münster-N - AK Lotte/Osnabrück 6-streifige Erweiterung	40,8	in der Planfeststellung	249,0		125,0	ÖPP-Projekt geplant
34	NW	A 1	AS Lommersdorf - AS Adenau 4-streifiger Neubau	4,9	in der Planfeststellung	86,5		86,5	
35	NW	A 1/ A 3	AK Leverkusen Umbau	-	Vorentwurf	105,0		105,0	
36	NW	A 1/ A 44	AK Dortmund/Unna Umbau	-	Vorentwurf	120,0		120,0	
37	NW	A 1/ A 45	AK Westhofen Umbau	-	Vorentwurf	25,0		25,0	
38	NW	A 1/ A 57	AK Köln/Nord Umbau	-	Vorentwurf	45,0		45,0	
39	NW	A 3	AS Köln/Mülheim - AS Leverkusen 8-streifige Erweiterung	3,8	in der Planfeststellung	32,1		32,1	
40	NW	A 33	AS Halle/Steinhagen (K 30) - AS Borgholzhausen 4-streifiger Neubau	11,8	planfestgestellt	122,0		122,0	
41	NW	A 43	AK Herne - AS Recklinghausen/Herten 6-streifige Erweiterung	7,0	in der Planfeststellung	141,4		141,4	
42	NW	A 45	AK Hagen (A 45) - AK Westhofen (A 1) 6-streifige Erweiterung	8,0	Vorentwurf	44,5		44,5	
43	NW	A 46	Westring - AK Sonnborn (L 418) 6-streifige Erweiterung	2,2	Vorentwurf genehmigt	26,7		26,7	
44	NW	A 57	AK Meerbusch - Krefeld/Oppum 6-streifige Erweiterung	4,6	Vorentwurf	25,3		25,3	
45	NW	A 59	AD Bonn/NO - AD St. Augustin-W 8-streifige Erweiterung	3,2	Vorentwurf genehmigt	59,3		59,3	
46	NW	A 445	AS Werl/Nord - AS Hamm/Rhynern 4-streifiger Neubau	8,0	in der Planfeststellung	55,1		55,1	

#### Bundesstraßen

47	NW	B 51	OU Münster (Lütkenbecker Weg - L 843) 4-streifige Erweiterung	2,7	in der Planfeststellung	31,5		31,5	
48	NW	B 51	OU Köln/Meschenich 2-streifiger Neubau	2,7	in der Planfeststellung	14,7		14,7	
49	NW	B 55	W-OU Erwitte 2-streifiger Neubau	7,4	in der Planfeststellung	49,5		49,5	
50	NW	B 56	Gangelt - AS Heinsberg 2-streifiger Neubau	7,9	planfestgestellt	34,7		34,7	Baubeginn 2011
51	NW	B 56	OU Düren 2- bzw. 4-streifiger Neubau	6,9	planfestgestellt	24,3		24,3	
52	NW	B 56	OU Vettweiss/Soller 2-streifiger Neubau	4,7	planfestgestellt	9,6		9,6	
53	NW	B 56	OU Swisttal/Miel mit AS A 61 2-streifiger Neubau	2,3	Vorentwurf genehmigt	11,8		11,8	
54	NW	B 58	OU Wesel (Rheinbrücke - B 70) 4-streifiger Neubau	4,1	in der Planfeststellung	73,1		73,1	
55	NW	B 64	Brakel/Hembsen - Höxter 2-streifiger Neubau	12,8	in der Planfeststellung	52,2		52,2	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio.€]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
56	NW	B 67	<b>Reken - Dülmen</b> 2-streifiger Neubau	12,3	in der Planfeststellung	<b>30,8</b>		<b>30,8</b>	
57	NW	B 236	<b>Dortmund/Schwerte - AS Schwerte (A 1)</b> 4-streifige Erweiterung	1,7	in der Planfeststellung	<b>13,9</b>		<b>13,9</b>	
58	NW	B 265	<b>OU Hürth/Hermühlheim</b> 4-str. Neubau bzw. Erweiterung	5,7	in der Planfeststellung	<b>29,6</b>		<b>29,6</b>	
59	NW	B 399	<b>OU Düren</b> 2- bzw. 4-streifiger Neubau	3,5	in der Planfeststellung	<b>21,2</b>		<b>21,2</b>	
60	NW	B 474	<b>OU Datteln (L 609 - B 235)</b> 2-streifiger Neubau	3,3	planfestgestellt	<b>17,0</b>		<b>17,0</b>	
61	NW	B 480	<b>OU Bad Wünnenberg</b> 2-streifiger Neubau	6,8	in der Planfeststellung	<b>33,5</b>		<b>33,5</b>	
62	NW	B 481	<b>OU Münster</b> 2-streifiger Neubau	3,6	in der Planfeststellung	<b>33,1</b>		<b>33,1</b>	
63	NW	B 508	<b>T-OU Kreuztal (HTS - B 508)</b> 2-streifiger Neubau	2,0	in der Planfeststellung	<b>33,2</b>		<b>33,2</b>	
64	NW	B 525	<b>OU Nottuln</b> 2-streifiger Neubau	4,9	planfestgestellt	<b>14,4</b>		<b>14,4</b>	
65	NW	B 611	<b>Vlotho/Exter- Löhne/Wittel (A 2 - L 860)</b> 2-streifiger Neubau	5,2	in der Planfeststellung	<b>19,9</b>		<b>19,9</b>	
<b>Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben</b>								<b>1.560,9</b>	
<b>Finanzbedarf gesamt</b>								<b>3.047,8</b>	



lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bemerkungen
1	2	3	4	5

## D. Weitere wichtige Vorhaben

Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden (z.B. Vorentwurf, Vorentwurf genehmigt, Linienbestimmung), deren Planung aber weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll.  
Mit diesen Projekten kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden.

### Autobahnen

1	NW	A 1	<b>AK Kamen - DEK Brücke</b> 6-streifige Erweiterung	
2	NW	A 3	<b>AS Leverkusen - AK Leverkusen</b> 8-streifige Erweiterung	
3	NW	A 44	<b>AK Dortmund/Unna - AK Werl</b> 6-streifige Erweiterung	
4	NW	A 52	<b>AK Essen - AK Essen/Gladbeck</b> 4-streifiger Neubau	

### Bundesstraßen

5	NW	B 1	<b>OU Salzkotten</b> 2-streifiger Neubau	
6	NW	B 1	<b>(A 40) Tunnel Dortmund</b> 4-streifiger Neubau	
7	NW	B 9	<b>OU Kleve</b> 2-streifiger Neubau	
8	NW	B 54	<b>Lünen (DB-Strecke - B 236)</b> 4-streifige Erweiterung	
9	NW	B 58	<b>OU Beckum</b> 2-streifiger Neubau	
10	NW	B 64	<b>OU Warendorf</b> 2-streifiger Neubau	
11	NW	B 220	<b>OU Kleve-Kellen</b> 2-streifiger Neubau	
12	NW	B 221	<b>OU Wassenberg</b> 2-streifiger Neubau	
13	NW	B 266	<b>OU Kesternich</b> 2-streifiger Neubau	
14	NW	B 528	<b>S-OU Kamp-Lintfort (W)</b> 2-streifiger Neubau	

# Rheinland-Pfalz

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

## A. Sammelpositionen

Die Refinanzierung umfasst Zahlungen zur Tilgung der Schulden für privat vorfinanzierte Vorhaben. Nach Verkehrsfreigabe eines Vorhabens sind häufig noch bauliche Restleistungen und landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen zu erbringen. Die hierfür und für noch ausstehende Zahlungen (z.B. Gewährleistungseinbehalt) erforderlichen Aufwendungen sind in der Sammelposition Abfinanzierungen zusammengefasst. Für fertig gestellte ÖPP-Projekte ist das Mautaufkommen für den Zeitraum 2011 - 2015 in der vereinbarten Höhe als Leistung des Bundes an den Konzessionsnehmer weiterzuleiten.

1	RP		<b>Refinanzierung</b>					<b>150,0</b>	
2	RP		<b>Abfinanzierungen</b>					<b>7,6</b>	
<b>Finanzbedarf für Sammelpositionen</b>								<b>157,6</b>	

## B. Laufende Vorhaben

Vorhaben, die am 01.01.2011 bereits im Bau waren. Im Laufe des Jahres 2011 für den Verkehr freigegebene Vorhaben sind besonders gekennzeichnet.

### Autobahnen

3	RP	A 1	<b>Rengen (L 46) - Gerolstein (L 67)</b> 4-streifiger Neubau	3,5	im Bau	<b>50,3</b>	<b>35,8</b>	<b>14,5</b>	
4	RP	A 1	<b>Gerolstein (L 67) - Kelberg (B 410)</b> 4-streifiger Neubau	2,6	im Bau	<b>34,6</b>	<b>13,3</b>	<b>21,3</b>	
5	RP	A 6	<b>AS Kaiserslautern/West - AD Kaiserslautern/Ost</b> 6-streifige Erweiterung	6,2	im Bau	<b>79,7</b>	<b>2,4</b>	<b>77,3</b>	
6	RP	A 60	<b>AS Hechtsheim-W - AS Mainz/Laubenheim</b> 6-streifige Erweiterung	4,9	im Bau	<b>142,1</b>	<b>120,3</b>	<b>21,8</b>	

### Bundesstraßen

7	RP	B 10	<b>AS B 270 - Haseneck</b> 4-streifige Erweiterung	1,8	im Bau	<b>17,8</b>	<b>12,2</b>	<b>5,6</b>	
8	RP	B 10	<b>Wallmersbach - Hinterweidenthal</b> 4-streifige Erweiterung	3,8	im Bau	<b>34,8</b>	<b>4,9</b>	<b>29,9</b>	
9	RP	B 48	<b>OU Enkenbach/Alsenborn</b> 2-streifiger Neubau	0,7	im Bau	<b>5,8</b>	<b>2,0</b>	<b>3,8</b>	
10	RP	B 50	<b>A 1/A 60 - Platten</b> 4-streifiger Neubau	5,3	im Bau	<b>62,0</b>	<b>44,3</b>	<b>17,7</b>	
11	RP	B 50	<b>Platten - Longkamp</b> 4-streifiger Neubau	19,7	im Bau	<b>250,9</b>	<b>20,4</b>	<b>230,5</b>	
12	RP	B 50	<b>Nieder Kostenz - Kauerhof</b> 4-streifige Erweiterung	7,5	unter Verkehr	<b>40,1</b>	<b>18,7</b>	<b>21,4</b>	Verkehrsfreigabe 2011
13	RP	B 255	<b>OU Niederahr - Ettinghausen - Hahner Kreuz</b> 2-streifiger Neubau	6,0	im Bau	<b>38,1</b>	<b>10,0</b>	<b>28,1</b>	
14	RP	B 256	<b>OU Rengsdorf</b> 2-streifiger Neubau	4,2	im Bau	<b>44,4</b>	<b>23,6</b>	<b>20,8</b>	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
15	RP	B 256	<b>OU Kruft</b> 2-streifiger Neubau	3,5	im Bau	14,3	2,9	11,4	
16	RP	B 260	<b>OU Dausenau</b> 2-streifiger Neubau	1,0	im Bau	8,2	2,1	6,1	
17	RP	B 266	<b>Bad Neuenahr - Bad Neuenahr/O</b> 4-streifiger Neubau	1,8	im Bau	47,4	5,6	41,8	
<b>Finanzbedarf für laufende Vorhaben</b>								<b>552,0</b>	

### C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum

Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann.

#### Autobahnen

18	RP	A 1	<b>AS Kelberg - AS Lommersdorf</b> 4-streifiger Neubau	14,0	in der Planfeststellung	188,3		188,3	
19	RP	A 61	<b>AK Frankental - Lgr. RP/BW</b> 6-streifige Erweiterung	31,0	in der Planfeststellung	139,2		70,0	ÖPP-Projekt geplant
20	RP	A 61	<b>AS Rheinböllen - T+R-Anlage Hunsrück</b> 6-streifige Erweiterung	7,6	Vorentwurf genehmigt	113,8		113,8	

#### Bundesstraßen

21	RP	B 38	<b>OU Impflingen</b> 2-streifiger Neubau	2,9	planfestgestellt	12,4		12,4	
22	RP	B 51	<b>OU Konz-Könen</b> 2-streifiger Neubau	4,1	planfestgestellt	19,6		19,6	Baubeginn 2011
23	RP	B 271	<b>OU Kirchheim (A 6)</b> 2-streifiger Neubau	3,5	planfestgestellt	16,4		16,4	
24	RP	B 327	<b>OU Kastellaun</b> 2-streifiger Neubau	4,8	planfestgestellt	29,2		29,2	Baubeginn 2011
25	RP	B 327	<b>OU Gödenroth</b> 2-streifiger Neubau	3,1	planfestgestellt	10,4		10,4	
26	RP	B 427	<b>OU Bad Bergzabern</b> 2-streifiger Neubau	2,6	planfestgestellt	54,0		54,0	

**Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben**

**514,1**

**Finanzbedarf gesamt**

**1.223,7**

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bemerkungen
1	2	3	4	5

### **D. Weitere wichtige Vorhaben**

Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden (z.B. Vorentwurf, Vorentwurf genehmigt, Linienbestimmung), deren Planung aber weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll.  
Mit diesen Projekten kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden.

#### **Autobahnen**

1	RP	A 643	<b>Rheinbrücke Schierstein</b> 6-streifige Erweiterung
---	----	-------	---

#### **Bundesstraßen**

2	RP	B 10	<b>2. Rheinbrücke Wörth - Karlsruhe</b> 4-streifiger Neubau
3	RP	B 47	<b>Verlegung bei Worms</b> 4-streifiger Neubau

## Saarland

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio.€]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>A. Sammelpositionen</b>									
Die Refinanzierung umfasst Zahlungen zur Tilgung der Schulden für privat vorfinanzierte Vorhaben. Nach Verkehrsfreigabe eines Vorhabens sind häufig noch bauliche Restleistungen und landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen zu erbringen. Die hierfür und für noch ausstehende Zahlungen (z.B. Gewährleistungseinbehalt) erforderlichen Aufwendungen sind in der Sammelposition Abfinanzierungen zusammengefasst. Für fertig gestellte ÖPP-Projekte ist das Mautaufkommen für den Zeitraum 2011 - 2015 in der vereinbarten Höhe als Leistung des Bundes an den Konzessionsnehmer weiterzuleiten.									
1	SL		<b>Refinanzierung</b>					<b>25,0</b>	
<b>Finanzbedarf für Sammelpositionen</b>								<b>25,0</b>	
<b>B. Laufende Vorhaben</b>									
Vorhaben, die am 01.01.2011 bereits im Bau waren. Im Laufe des Jahres 2011 für den Verkehr freigegebene Vorhaben sind besonders gekennzeichnet.									
<b><u>Bundesstraßen</u></b>									
2	SL	<b>B 51</b>	<b>OU Besseringen</b> 2-streifiger Neubau	3,6	im Bau	<b>27,2</b>	<b>1,4</b>	<b>25,8</b>	
3	SL	<b>B 269</b>	<b>Bgr. F/D - AS Enseldorf (A 620)</b> 2-streifiger Neubau	9,0	Teil unter Verkehr	<b>51,2</b>	<b>33,4</b>	<b>17,8</b>	
4	SL	<b>B 423</b>	<b>Verlegung in Blieskastel</b> 2-streifiger Neubau	0,8	Teil unter Verkehr	<b>4,9</b>	<b>3,4</b>	<b>1,5</b>	
<b>Finanzbedarf für laufende Vorhaben</b>								<b>45,1</b>	
<b>C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum</b>									
Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann.									
<b><u>Autobahnen</u></b>									
5	SL	<b>A 8</b>	<b>AS Merzig/Wellingen - AS Merzig/Schwemlingen</b> 4-streifige Erweiterung	3,5	Vorentwurf genehmigt	<b>39,9</b>		<b>39,9</b>	
<b><u>Bundesstraßen</u></b>									
6	SL	<b>B 51</b>	<b>OU Saarlouis/Roden</b> 2-streifiger Neubau	2,4	Vorentwurf	<b>13,2</b>		<b>13,2</b>	
<b>Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben</b>								<b>53,1</b>	
<b>Finanzbedarf gesamt</b>								<b>123,2</b>	

## Sachsen

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

### A. Sammelpositionen

Die Refinanzierung umfasst Zahlungen zur Tilgung der Schulden für privat vorfinanzierte Vorhaben. Nach Verkehrsfreigabe eines Vorhabens sind häufig noch bauliche Restleistungen und landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen zu erbringen. Die hierfür und für noch ausstehende Zahlungen (z.B. Gewährleistungseinbehalt) erforderlichen Aufwendungen sind in der Sammelposition Abfinanzierungen zusammengefasst. Für fertig gestellte ÖPP-Projekte ist das Mautaufkommen für den Zeitraum 2011 - 2015 in der vereinbarten Höhe als Leistung des Bundes an den Konzessionsnehmer weiterzuleiten.

1	SN		<b>Refinanzierung</b>					<b>18,0</b>	
2	SN		<b>Abfinanzierungen</b>					<b>43,0</b>	
<b>Finanzbedarf für Sammelpositionen</b>								<b>61,0</b>	

### B. Laufende Vorhaben

Vorhaben, die am 01.01.2011 bereits im Bau waren. Im Laufe des Jahres 2011 für den Verkehr freigegebene Vorhaben sind besonders gekennzeichnet.

#### Autobahnen

3	SN	A 14	<b>AS Leipzig-O - AS Leipzig-Messegelände</b> 6-streifige Erweiterung	7,2	im Bau	<b>71,9</b>	<b>46,2</b>	<b>25,7</b>	
4	SN	A 72	<b>AS Niederfrohna - AS Rathendorf</b> 4-streifiger Neubau	12,2	unter Verkehr	<b>119,5</b>	<b>84,6</b>	<b>34,9</b>	Mitfinanzierung SN/ Fertigstellung 2011
5	SN	A 72	<b>AS Rathendorf - AS Frohburg</b> einschl. Zubringer Altenburg (B 7) 4-streifiger Neubau	14,5	im Bau	<b>85,0</b>	<b>26,2</b>	<b>18,8</b>	Mitfinanzierung SN / EFRE-Kofinanzierung
6	SN	A 72	<b>AS Frohburg - AS Borna-S (B 95)</b> 4-streifiger Neubau	6,0	im Bau	<b>65,7</b>	<b>19,2</b>	<b>18,5</b>	EFRE-Kofinanzierung

#### Bundesstraßen

7	SN	B 96	<b>Westtangente Bautzen</b> 2-streifiger Neubau	3,6	im Bau	<b>30,6</b>	<b>7,7</b>	<b>22,9</b>	
8	SN	B 98	<b>OU Bischofswerda (1. und 2.BA)</b> 2-streifiger Neubau	6,6	unter Verkehr	<b>19,7</b>	<b>16,1</b>	<b>0,1</b>	EFRE-Kofinanzierung Fertigstellung 2011
9	SN	B 98	<b>TOU Großenhain</b> 2-streifiger Neubau	5,4	im Bau	<b>10,0</b>	<b>4,3</b>	<b>5,7</b>	
10	SN	B 169	<b>OU Stützengrün/Hundshübel</b> 2-streifiger Neubau	3,0	unter Verkehr	<b>10,3</b>	<b>6,6</b>	<b>3,7</b>	Verkehrsfreigabe 2011
11	SN	B 169	<b>Riesa - B 6</b> 4-streifiger Neubau	5,0	im Bau	<b>20,8</b>	<b>13,8</b>	<b>0,1</b>	EFRE-Kofinanzierung geplant
12	SN	B 173	<b>OU Kesselsdorf</b> (3. BA: Kesselsdorf - S 36n) 2-streifiger Neubau	3,4	unter Verkehr	<b>10,8</b>	<b>4,4</b>	<b>6,4</b>	Verkehrsfreigabe 2011
13	SN	B 173	<b>Verlegung in Flöha</b> 2-streifiger Neubau	5,8	im Bau	<b>37,8</b>	<b>13,3</b>	<b>24,5</b>	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
14	SN	B 174	<b>Verlegung Chemnitz - Gornau</b> 4-streifiger Neubau	4,7	im Bau	34,6	0,8	16,6	EFRE-Kofinanzierung geplant
15	SN	B 175	<b>B 180 OU Waldenburg</b> (1. BA: w Waldenburg) 2-streifiger Neubau	1,5	unter Verkehr	10,1	8,9	1,2	Verkehrsfreigabe 2011
16	SN	B 178	<b>Niederoderwitz - Obercunnersdorf</b> 2-streifiger Neubau	10,2	im Bau	46,1	0,9	20,2	EFRE-Kofinanzierung geplant

**Finanzbedarf für laufende Vorhaben**

**199,3**

### C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum

Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann.

#### Autobahnen

17	SN	A 72	<b>AS Borna-N (B 95) - AS Rötha</b> 4-streifiger Neubau	9,5	planfestgestellt	63,6		18,5	Mitfinanzierung SN
----	----	------	--	-----	------------------	------	--	------	--------------------

#### Bundesstraßen

18	SN	B 2	<b>OU Bad Dübener-Wellaune</b> 2-streifiger Neubau	2,4	Vorentwurf	5,4		5,4	
19	SN	B 96	<b>OU Hoyerswerda</b> 2-streifiger Neubau	7,3	in der Planfeststellung	11,7		11,7	
20	SN	B 101	<b>OU Freiberg</b> 2-streifiger Neubau	13,2	planfestgestellt	63,3		63,3	
21	SN	B 169	<b>OU Göltzschtal</b> 2-streifiger Neubau	10,4	planfestgestellt	33,8		33,8	
22	SN	B 172	<b>OU Pirna (3. BA)</b> 4-streifiger Neubau	4,0	in der Planfeststellung	70,9		70,9	
23	SN	B 178	<b>Zittau -Niederoderwitz</b> 2-streifiger Neubau	5,9	in der Planfeststellung	22,2		15,3	EFRE-Kofinanzierung geplant
24	SN	B 178	<b>Nostitz - A 4</b> 2-streifiger Neubau	5,1	in der Planfeststellung	38,8		26,6	EFRE-Kofinanzierung geplant

**Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben**

**245,5**

**Finanzbedarf gesamt**

**505,8**

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bemerkungen
1	2	3	4	5

## D. Weitere wichtige Vorhaben

Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden (z.B. Vorentwurf, Vorentwurf genehmigt, Linienbestimmung), deren Planung aber weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll.  
Mit diesen Projekten kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden.

### Bundesstraßen

1	SN	<b>B 107</b>	<b>OU Grimma (3. BA)</b> 2-streifiger Neubau
2	SN	<b>B 107</b>	<b>Ebersdorf - Südverbund Chemnitz</b> 4-streifiger Neubau
3	SN	<b>B 169</b>	<b>Riesa -Döbeln</b> 4-streifiger Neubau
4	SN	<b>B 175</b>	<b>OU Waldenburg, 2. BA</b> 4-streifiger Neubau



## Sachsen-Anhalt

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>A. Sammelpositionen</b>									
Die Refinanzierung umfasst Zahlungen zur Tilgung der Schulden für privat vorfinanzierte Vorhaben. Nach Verkehrsfreigabe eines Vorhabens sind häufig noch bauliche Restleistungen und landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen zu erbringen. Die hierfür und für noch ausstehende Zahlungen (z.B. Gewährleistungseinbehalt) erforderlichen Aufwendungen sind in der Sammelposition Abfinanzierungen zusammengefasst. Für fertig gestellte ÖPP-Projekte ist das Mautaufkommen für den Zeitraum 2011 - 2015 in der vereinbarten Höhe als Leistung des Bundes an den Konzessionsnehmer weiterzuleiten.									
1	ST		<b>Abfinanzierungen</b>					<b>20,1</b>	
<b>Finanzbedarf für Sammelpositionen</b>								<b>20,1</b>	
<b>B. Laufende Vorhaben</b>									
Vorhaben, die am 01.01.2011 bereits im Bau waren. Im Laufe des Jahres 2011 für den Verkehr freigegebene Vorhaben sind besonders gekennzeichnet.									
<b><u>Autobahnen</u></b>									
2	ST	A 71	<b>Lgr. TH/ST - AD Südharz (A 38)</b> 4-streifiger Neubau	4,9	im Bau	<b>51,1</b>	<b>41,7</b>	<b>9,4</b>	
<b><u>Bundesstraßen</u></b>									
3	ST	B 6n	<b>AS Ilberstedt - AS Bernburg (A 14)</b> 4-streifiger Neubau	3,5	unter Verkehr	<b>26,3</b>	<b>17,7</b>	<b>8,6</b>	Verkehrsfreigabe 2011
4	ST	B 6n	<b>Umbau AS Bernburg (A 14)</b> 4-streifiger Anschluss	-	unter Verkehr	<b>18,9</b>	<b>7,6</b>	<b>11,3</b>	Verkehrsfreigabe 2011
5	ST	B 6n	<b>OU Bernburg</b> 2-streifiger Neubau	7,3	im Bau	<b>78,0</b>	<b>25,3</b>	<b>22,7</b>	EFRE-Kofinanzierung geplant
6	ST	B 6n	<b>OU Köthen</b> 2-streifiger Neubau	13,5	im Bau	<b>60,0</b>	<b>2,9</b>	<b>57,1</b>	EFRE-Kofinanzierung
7	ST	B 81	<b>Egeln/N - B 246a</b> 4-streifige Erweiterung	5,4	unter Verkehr	<b>17,2</b>	<b>9,1</b>	<b>8,1</b>	Verkehrsfreigabe 2011
8	ST	B 246a	<b>OU Schönebeck (Elbebrücke)</b> 2-streifiger Neubau	2,7	im Bau	<b>39,5</b>	<b>17,0</b>	<b>22,5</b>	
<b>Finanzbedarf für laufende Vorhaben</b>								<b>139,7</b>	
<b>C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum</b>									
Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann.									
<b><u>Autobahnen</u></b>									
9	ST	A 14	<b>A 2 - Lgr. BB/ST (Abschnitte)</b> 4-streifiger Neubau	60,0	überwiegend in der Planfeststellung	<b>503,5</b>	<b>1,4</b>	<b>296,5</b>	EFRE-Kofinanzierung geplant/ Baubeginn BA 1.2 in 2011
10	ST	A 143	<b>AS Halle/Neustadt - AD Halle-N</b> 4-streifiger Neubau	12,6	in der Planfeststellung	<b>239,7</b>	<b>13,3</b>	<b>226,4</b>	VDE

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b><u>Bundesstraßen</u></b>									
11	ST	B 6n	<b>ö Köthen - A 9</b> 2-streifiger Neubau	15,3	in der Planfeststellung	<b>36,0</b>		<b>36,0</b>	
12	ST	B 245	<b>OU Bebertal</b> 2-streifiger Neubau	4,8	planfestgestellt	<b>9,0</b>		<b>9,0</b>	
<b>Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben</b>								<b>567,9</b>	
<b>Finanzbedarf gesamt</b>								<b>727,7</b>	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bemerkungen
1	2	3	4	5

## D. Weitere wichtige Vorhaben

Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden (z.B. Vorentwurf, Vorentwurf genehmigt, Linienbestimmung), deren Planung aber weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll.  
Mit diesen Projekten kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden.

### Bundesstraßen

1	ST	B 2	<b>OU Wittenberg/O (3. BA)</b> 2-streifiger Neubau	
2	ST	B 2	<b>B100 OU Eutzsch</b> 2-streifiger Neubau	
3	ST	B 27	<b>T-OU Hüttenrode</b> 2-streifiger Neubau	
4	ST	B 71n	<b>A 14 - Haldensleben (1. BA: OU Wedringen)</b> 2-streifiger Neubau	
5	ST	B 79	<b>OU Halberstadt - Harsleben</b> 2-streifiger Neubau	
6	ST	B 87	<b>OU Naumburg</b> 2-streifiger Neubau	
7	ST	B 87	<b>OU Bad Kösen</b> 2-streifiger Neubau	
8	ST	B 180	<b>OU Schneidlingen</b> 2-streifiger Neubau	
9	ST	B 180	<b>Quenstedt - S-OU Aschersleben</b> 2-streifiger Neubau	
10	ST	B 188	<b>OU Klosterneuendorf, Jävenitz, Hottendorf</b> 2-streifiger Neubau	
11	ST	B 188	<b>OU Oebisfelde (2. BA)</b> 2-streifiger Neubau	
12	ST	B 188	<b>OU Miesterhorst</b> 2-streifiger Neubau	

## Schleswig-Holstein

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

### A. Sammelpositionen

Die Refinanzierung umfasst Zahlungen zur Tilgung der Schulden für privat vorfinanzierte Vorhaben. Nach Verkehrsfreigabe eines Vorhabens sind häufig noch bauliche Restleistungen und landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen zu erbringen. Die hierfür und für noch ausstehende Zahlungen (z.B. Gewährleistungseinbehalt) erforderlichen Aufwendungen sind in der Sammelposition Abfinanzierungen zusammengefasst. Für fertig gestellte ÖPP-Projekte ist das Mautaufkommen für den Zeitraum 2011 - 2015 in der vereinbarten Höhe als Leistung des Bundes an den Konzessionsnehmer weiterzuleiten.

1	SH		<b>Abfinanzierungen</b>					<b>14,4</b>	
<b>Finanzbedarf für Sammelpositionen</b>								<b>14,4</b>	

### B. Laufende Vorhaben

Vorhaben, die am 01.01.2011 bereits im Bau waren. Im Laufe des Jahres 2011 für den Verkehr freigegebene Vorhaben sind besonders gekennzeichnet.

#### Autobahnen

2	SH	A 1	AS Heiligenhafen-M - AS Heiligenhafen-O (B 501) 4-streifige Erweiterung	3,3	im Bau	17,5	9,3	8,2	
3	SH	A 23	AS Itzehoe-S - AS Itzehoe-N 4-streifige Erweiterung	7,5	im Bau	87,2	10,1	77,1	1. Brückenbauwerk aus Erhaltungsmitteln

#### Bundesstraßen

4	SH	B 104	OU Schlutup (2. BA) 2-streifiger Neubau	2,0	im Bau	8,0	2,6	5,4	
5	SH	B 206	OU Bad Bramstedt (2. BA) 2-streifiger Neubau	4,1	unter Verkehr	12,5	2,3	10,2	Verkehrsfreigabe 2011
6	SH	B 207	Pogeez - Lübeck (OU Groß Grönau, 2. BA) 2-streifiger Neubau	5,0	im Bau	17,9	7,1	10,8	

<b>Finanzbedarf für laufende Vorhaben</b>								<b>111,7</b>	
---	--	--	--	--	--	--	--	--------------	--

### C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum

Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann.

#### Autobahnen

7	SH	A 7	AS Schnelsen - AD Bordesholm 6-streifige Erweiterung	60,0	in der Planfeststellung	280,0		140,0	ÖPP-Projekt geplant
8	SH	A 20	Hohenfelde (A23) - Sommerland (L 118) 4-streifiger Neubau	7,0	in der Planfeststellung	79,3		79,3	
9	SH	A 20	Wittenborn - Weede 4-streifiger Neubau	10,3	in der Planfeststellung	140,6		140,6	
10	SH	A 21	Stolpe - Nettensee 4-streifige Erweiterung	5,8	planfestgestellt	46,5		46,5	
11	SH	A 21	Nettensee - Klein Barkow 4-streifige Erweiterung	6,2	in der Planfeststellung	40,2		40,2	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b><u>Bundesstraßen</u></b>									
12	SH	B 5	OU Hattstedt/Breklum/Struckum/ Bredstedt 2-streifiger Neubau	16,4	in der Planfeststellung	53,9		53,9	
13	SH	B 202	OU Tating 2-streifiger Neubau	3,8	in der Planfeststellung	6,2		6,2	
14	SH	B 209	N-OU Schwarzenbek (2. BA) 2-streifiger Neubau	2,9	in der Planfeststellung	5,4		5,4	
<b>Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben</b>								<b>512,1</b>	
<b>Finanzbedarf gesamt</b>								<b>638,2</b>	

<b>lfd. Nr.</b>	<b>Land</b>	<b>Straße Nr.</b>	<b>Vorhaben (VKE-Bezeichnung)</b>	<b>Bemerkungen</b>
1	2	3	4	5

## **D. Weitere wichtige Vorhaben**

Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden (z.B. Vorentwurf, Vorentwurf genehmigt, Linienbestimmung), deren Planung aber weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll.  
Mit diesen Projekten kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden.

### **Autobahnen**

1	SH	A 20	<b>weitere Abschnitte</b> 4-streifiger Neubau
2	SH	A 21	<b>Klein Barkau - Wellseedamm</b> 4-streifige Erweiterung

# Thüringen

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	6	7	8	9	10	11
<b>A. Sammelpositionen</b>									
Die Refinanzierung umfasst Zahlungen zur Tilgung der Schulden für privat vorfinanzierte Vorhaben. Nach Verkehrsfreigabe eines Vorhabens sind häufig noch bauliche Restleistungen und landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen zu erbringen. Die hierfür und für noch ausstehende Zahlungen (z.B. Gewährleistungseinbehalt) erforderlichen Aufwendungen sind in der Sammelposition Abfinanzierungen zusammengefasst. Für fertig gestellte ÖPP-Projekte ist das Mautaufkommen für den Zeitraum 2011 - 2015 in der vereinbarten Höhe als Leistung des Bundes an den Konzessionsnehmer weiterzuleiten.									
1	TH		<b>Refinanzierung</b>					<b>9,0</b>	
2	TH		<b>Abfinanzierungen und Mautweiterleitung</b>					<b>134,7</b>	
<b>Finanzbedarf für Sammelpositionen</b>								<b>143,7</b>	
<b>B. Laufende Vorhaben</b>									
Vorhaben, die am 01.01.2011 bereits im Bau waren. Im Laufe des Jahres 2011 für den Verkehr freigegebene Vorhaben sind besonders gekennzeichnet.									
<b><u>Autobahnen</u></b>									
3	TH	A 4	<b>AS Magdala - AS Jena/Göschwitz</b> 6-streifige Erweiterung	11,8	im Bau	<b>335,0</b>	<b>198,2</b>	<b>136,8</b>	VDE
4	TH	A 71	<b>AS Sömmerda-O - Prov. AS B 85</b> 4-streifiger Neubau	11,3	im Bau	<b>78,8</b>	<b>5,6</b>	<b>73,2</b>	
5	TH	A 71	<b>AS Heldrungen - AS Artern (B 86)</b> 4-streifiger Neubau	8,7	im Bau	<b>81,7</b>	<b>47,0</b>	<b>34,7</b>	
6	TH	A 71	<b>AS Artern (B 86) - Lgr. TH/ST</b> 4-streifiger Neubau	4,3	im Bau	<b>45,7</b>	<b>32,3</b>	<b>13,4</b>	
<b><u>Bundesstraßen</u></b>									
7	TH	B 19	<b>OU Fambach und Wernshausen-Niederschmalkalden mit Talbrücke Zwick</b> 2-streifiger Neubau	3,9	im Bau	<b>20,3</b>	<b>7,3</b>	<b>13,0</b>	
8	TH	B 88	<b>Bücheloh - Gehren</b> 2-streifiger Neubau	8,3	im Bau	<b>21,9</b>	<b>4,9</b>	<b>17,0</b>	
9	TH	B 93	<b>OU Gößnitz mit OU Löhningen</b> 2-streifiger Neubau	5,4	im Bau	<b>28,4</b>	<b>12,2</b>	<b>16,2</b>	
10	TH	B 243	<b>A 38 (AS Großwechungen) - K 4</b> 4-streifiger Neubau	2,8	im Bau	<b>19,9</b>	<b>7,3</b>	<b>12,6</b>	
11	TH	B 247	<b>OU Worbis und OU Wintzingerode</b> 2-streifiger Neubau	5,4	im Bau	<b>15,6</b>	<b>5,6</b>	<b>10,0</b>	
<b>Finanzbedarf für laufende Vorhaben</b>								<b>326,9</b>	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	6	7	8	9	10	11

### C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum

Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann.

#### Autobahnen

12	TH	A 9	<b>AS Schleiz - AS Triptis</b> 6-streifige Erweiterung	19,0	planfestgestellt	<b>160,2</b>		<b>160,2</b>	VDE / ÖPP-Modell / Konzessionsbeginn 10/2011
----	----	-----	---	------	------------------	--------------	--	--------------	--

#### Bundesstraßen

13	TH	B 62	<b>OU Bad Salungen</b> (Anbindung Hämbacher Kreuz) 2-streifiger Neubau	4,2	in der Planfeststellung	<b>13,8</b>		<b>13,8</b>	
14	TH	B 88	<b>OU Rothenstein</b> 2-streifiger Neubau	2,6	planfestgestellt	<b>25,0</b>		<b>25,0</b>	
15	TH	B 88	<b>OU Zeutsch</b> 2-streifiger Neubau	1,3	planfestgestellt	<b>8,0</b>		<b>8,0</b>	
16	TH	B 90n	<b>Traßdorf - Nahwinden</b> 2-streifiger Neubau	13,8	planfestgestellt	<b>40,0</b>		<b>40,0</b>	
17	TH	B 243	<b>OU Mackenrode</b> 2-streifiger Neubau	1,7	planfestgestellt	<b>8,0</b>		<b>8,0</b>	
18	TH	B 247	<b>OU Mühlhausen</b> (Höngeda - B 249) 2-streifiger Neubau	3,5	in der Planfeststellung	<b>12,9</b>		<b>12,9</b>	
19	TH	B 247	<b>OU Höngeda</b> 4-streifiger Neubau	6,3	in der Planfeststellung	<b>28,1</b>		<b>28,1</b>	
20	TH	B 247	<b>OU Kallmerode</b> 2-streifiger Neubau	4,2	planfestgestellt	<b>14,5</b>		<b>14,5</b>	

**Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben**

**310,5**

**Finanzbedarf gesamt**

**781,1**



lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Bemerkungen
1	2	3	4	5

## D. Weitere wichtige Vorhaben

Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden (z.B. Vorentwurf, Vorentwurf genehmigt, Linienbestimmung), deren Planung aber weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll.  
Mit diesen Projekten kann in der Regel erst nach 2015 begonnen werden.

### Bundesstraßen

1	TH	<b>B 4</b>	<b>Sundhäuser Berg</b> 2-streifiger Neubau	
2	TH	<b>B 19</b>	<b>Osttangente Meiningen (B 19 - B 280)</b> 2-streifiger Neubau	
3	TH	<b>B 19</b>	<b>OU Witzelroda</b> 2-streifiger Neubau	
4	TH	<b>B 62</b>	<b>OU Bad Salzungen (Werraquerung, Anbindung B 19)</b> 2-streifiger Neubau	
5	TH	<b>B 176</b>	<b>OU Sömmerda (2. BA)</b> 2-streifiger Neubau	
6	TH	<b>B 247</b>	<b>Gotha - n A 4</b> 4-streifige Erweiterung	
7	TH	<b>B 247</b>	<b>OU Teistungen</b> 2-streifiger Neubau	
8	TH	<b>B 281</b>	<b>OU Könitz</b> 2-streifiger Neubau	

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

### **Satz und Gestaltung | Druck**

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

### **Bildquellen Titelseite**

© Diezer - Fotolia.com (oben links)

© Thomas Otto - Fotolia.com (oben rechts)

© Christian Bedeschinski - Deutsche Bahn AG (unten links)

© Marco2811 - Fotolia.com (unten rechts)