

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/3684 –**

Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, hat am 27. Oktober 2006 den „Investitionsrahmenplan von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ (IRP) vorgelegt. Der IRP soll die Prioritäten der Ausbaugesetze bzw. des Bundesverkehrswegeplans 2003 für die nächsten fünf Jahre festlegen. Der IRP besteht aus einem Erläuterungsteil und aus drei Anlagen mit Projektlisten. Hierzu ergibt sich eine Reihe von Fragen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Projektaufnahme und ihre Dotierung im Vorschlag des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für den Investitionsrahmenplan 2006 bis 2010 (IRP) erfolgten nach folgenden Grundsätzen:

- Die Fortführung und Fertigstellung im Bau befindlicher Vorhaben haben Vorrang vor Neubeginnen.
- Entscheidend für die Aufnahme von Neubeginnen sind
 - die Bedeutung für die Umsetzung der investitionspolitischen Schwerpunkte, insbesondere die Konzentration der Investitionen auf die Wachstumskerne, ihre Verbindung miteinander sowie die Anbindung ihrer Einzugsgebiete des städtischen und ländlichen Raums,
 - die Funktion für die Verkehrswirksamkeit bzw. Leistungsfähigkeit des Projektes im Netz durch Lücken- bzw. Netzschlüsse und die Beseitigung von Engpässen hoch belasteter Verkehrsknoten und Strecken,
 - die Bedeutung für die Vernetzung der Konsum- und Produktionszentren mit den nationalen und internationalen Export- und Logistikdrehscheiben durch leistungsgerechte Hinterlandanbindungen und seewärtige Zufahrten deutscher Seehäfen, die Anbindung und Verknüpfung der zentralen Flug-

hären und durch den Ausbau der Transitverbindungen im Rahmen der erweiterten Europäischen Union,

- der Planungsstand bzw. bestehendes Baurecht der Projekte.

1. Wie hoch sind die entsprechenden Planansätze in der mittelfristigen Finanzplanung unter Berücksichtigung der vom Deutschen Bundestag am 24. November 2006 beschlossenen Änderungen?

Die Planansätze in der mittelfristigen Finanzplanung sehen für die Bereiche Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen folgende Investitionen vor (in Mio. Euro):

Bereich	2007	2008	2009	2010
Eisenbahnen des Bundes	3 486,7	3 489,6	3 452,3	3 438,3
Bundesfernstraßen	4 700,8	4 449,8	4 448,2	4 413,8
Bundeswasserstraßen	737,5	801,7	852,9	842,1

2. Gab es in der Vergangenheit für die Verteilung der Investitionsmittel auf die einzelnen Bundesländer einen bestimmten Verteilungsschlüssel, und wird es in Zukunft einen bestimmten Verteilungsschlüssel geben?

Wenn ja, nach welchen Kriterien wurde und wird dieser Verteilungsschlüssel gebildet?

Für die Schienenwege des Bundes und die Bundeswasserstraßen gibt und wird es auch künftig keinen Schlüssel für die Verteilung der Investitionsmittel auf die einzelnen Bundesländer geben.

Die Verteilung der Investitionsmittel für die Bundesfernstraßen auf die einzelnen Bundesländer basiert auf dem Anteil des jeweiligen Landes am Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, auf der Erhaltungprognose des Bundesverkehrswegeplans sowie auf projektbezogenen Zuweisungen. Der Investitionsrahmenplan wurde ebenfalls nach diesen Kriterien aufgestellt. Eine Änderung ist nicht vorgesehen.

3. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 für den Zeitraum 1997 bis 2015 unverändert richtig ist?

Wenn nein, von welchen Änderungen ist nach Ansicht der Bundesregierung auszugehen?

Ja.

4. Wie wurden die im IRP angegebenen 165 Mrd. Euro Investitionen des Bundes im Zeitraum von 1991 bis 2005 auf die einzelnen Bundesländer verteilt, differenziert dargestellt nach Straße, Schiene, Wasser und GVFG (Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) sowie differenziert dargestellt nach Soll-Zahlen (Hausansätze) und Ist-Ausgaben?

Für Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen erfolgt keine Investitionsplanung nach Ländern. Es wird auf die Antwort zur Frage 2 verwiesen.

In Anlage 1 sind die Ist-Ausgaben im Zeitraum 1991 bis 2005 für die Bereiche Schiene, Straße, Wasserstraße und GVFG und die Soll-Beträge für die Bundesfernstraßen dargestellt.

5. Wie ist der im IRP enthaltene Hinweis zu verstehen, dass die Projektlisten eine „Planungsreserve“ beinhalten?

Die Planungsreserve stellt gemessen am Finanzrahmen eine Übersteuerung von Projekten dar. Sie ist angesichts der Dynamik bei Planung und Baudurchführung erforderlich, damit die Mittel möglichst vollständig in Anspruch genommen werden.

6. Nach welchen Kriterien wurde im IRP die Priorisierung der Verkehrsinvestitionen auf Vorhaben von möglichst hoher verkehrlicher und wirtschaftlicher Effizienz durchgeführt?

Richtet sich diese Priorisierung nach dem Bewertungskriterium des BVWP, insbesondere nach dem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)?

7. Wurde bei der Mittelverteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern eine von vorneherein festgelegte Länderquote berücksichtigt oder richtet sich die Priorisierung nach einheitlichen Bewertungskriterien?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Auswahl der Vorhaben erfolgte, bis auf vier Ausnahmen bei den Bundesfernstraßen, ausschließlich aus Projekten des Vordringlichen Bedarfs der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen bzw. des Vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans 2003 (BVWP) für die Bundeswasserstraßen. Diese Projekte zeichnen sich durch ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) aus.

Die Projektauswahl und ihre Dotierung erfolgten nach den in der Vorbemerkung genannten Grundsätzen. Hinsichtlich der Mittelverteilung wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

8. In welcher Weise wurden die Bundesländer in die Erstellung des IRP einbezogen?
9. Kann man sagen, dass die Priorisierungen im IRP für das jeweilige Bundesland mit der dortigen Landesregierung einvernehmlich beschlossen wurde?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Bundesländern mit Schreiben vom 27. Oktober 2006 seinen Vorschlag für den IRP übermittelt.

Die Länder haben Gelegenheit, hierzu Stellung zu nehmen. Die bisher eingegangenen Stellungnahmen belegen, dass es nur sehr geringe Unterschiede bei der Einschätzung der Prioritäten gibt.

10. Welche Kriterien haben für die hohe Priorisierung des VDE Nr. 8 der Schienenverbindung Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin gesprochen?

Wie hoch ist das NKV dieses Projektes?

Das VDE Nr. 8 ist ein im Bau befindliches Vorhaben. Das NKV für die VDE Nr. 8.1 und 8.2 beträgt 3,5.

11. Welche Binnenflugrelationen werden nach Ansicht der Bundesregierung durch die Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln–Frankfurt ersetzt?

Der Ausbau des deutschen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes führt insgesamt zu Verlagerungseffekten vom innerdeutschen Flugverkehr auf die Schiene. Die Hochgeschwindigkeitsstrecke (HGV-Strecke) Köln–Rhein/Main leistet hierbei einen Beitrag zur Verlagerung des Binnenflugverkehrs zwischen dem Rhein/Ruhr-Raum und dem süddeutschen Raum.

12. Wie hoch ist das jahresdurchschnittliche Tagesaufkommen an Passagieren auf der Neubaustrecke Köln–Frankfurt, und wie viele dieser Passagiere sind vom Flugverkehr auf die Schiene umgestiegen?

Einzelangaben über das Fahrgastaufkommen der Deutschen Bahn AG (DB AG) und anderer Schienenverkehrsunternehmen liegen der Bundesregierung nicht vor. Hierüber können nur die Verkehrsunternehmen selber Auskunft geben.

Nach Inbetriebnahme der HGV-Strecke Köln–Rhein/Main war in den Jahren 2003 und 2004 in dieser Relation ein Rückgang der Passagierzahlen im Luftverkehr von jeweils ca. einem Drittel zu verzeichnen. Das entsprach im Jahr 2003 einem Rückgang um rund 80 000 Passagiere, im Jahr 2004 um weitere rund 55 000 Passagiere. Im Jahr 2005 ist eine Stabilisierung eingetreten, der Rückgang der Passagierzahlen im Luftverkehr bewegt sich nunmehr im einstelligen Prozentbereich.

13. Wer ist bei der Finanzierung von Umschlaganlagen im kombinierten Verkehr im Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes der Antragsteller: die Deutsche Bahn AG oder die DB Netz AG oder die DB Railion AG?

Vorhabenträger für den Bau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs, die nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz finanziert werden sollen, ist die DB Netz AG. Sie ist nach diesem Gesetz auch der Partner des Bundes beim Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen.

14. Fällt nach der Systematik der Bahnreform die Weiterentwicklung des Betriebsführungssystems der bundeseigenen Eisenbahn in den Zuständigkeitsbereich der DB AG oder der DB Netz AG?

Der Betrieb der Schienenwege und damit auch die Weiterentwicklung der an die Schienenwege gebundenen Betriebsführungssysteme gehört zu den Aufgaben der DB Netz AG.

15. Zieht sich die im IRP angesprochene „Gleichwertigkeit“ der „induktiven Zugsicherung“ mit ETCS (European Train Control System) auf die Qualität der Zugsteuerung und -sicherung oder auch auf die Interoperabilitätsanforderungen?

Die Gleichwertigkeit der deutschen Zugsicherungssysteme und des europäisch genormten European Train Control System (ETCS) bezieht sich auf die Qualität von Steuerung und Sicherung. Mit ETCS wird die Interoperabilität der europäischen Bahnen hinsichtlich der Zugsicherung geschaffen.

16. Wurden in den letzten fünf Jahren und werden in den nächsten fünf Jahren im Rahmen von Bedarfsplanmaßnahmen bzw. Bestandsnetzinvestitionen weiterhin „induktive Zugsicherungssysteme“ anstelle von ETCS eingebaut, und wenn ja, bei welchen Projekten?

In den letzten fünf Jahren wurde im konventionellen Netz Punktformige Zugbeeinflussung (PZB) dort eingebaut bzw. erneuert, wo dies nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung zwingend erforderlich war. PZB wird im konventionellen Netz auch weiterhin eingebaut werden, weil der gesamte Fahrzeugbestand der DB AG sowie aller nichtbundeseigenen Eisenbahnen derzeit über PZB-Fahrzeugeinrichtungen verfügt. Über eine künftige zusätzliche Ausstattung mit ETCS ist mit einem nationalen Migrationsplan zu entscheiden, der zurzeit von der Bundesregierung erarbeitet wird.

Im Hochgeschwindigkeitsnetz für mehr als 160 km/h (HGV) soll die bisher in Deutschland angewandte Linienzugbeeinflussung (LZB) zukünftig durch ETCS Level 2 ersetzt werden. Neben der Piloterprobung auf der Strecke Berlin–Leipzig wurden noch keine weiteren Strecken ausgerüstet, da ETCS Level 2 frühestens Ende 2008 zur Verfügung stehen wird. Zukünftige HGV-Strecken werden anstelle von LZB schon ab Inbetriebnahmezeitpunkt mit ETCS Level 2 ausgestattet werden, die Nachrüstung bestehender HGV-Strecken steht im Zusammenhang mit der Abgängigkeit der LZB und der Ausrüstung der HGV-Züge mit ETCS.

17. Was bedeutet die Aussage im IRP, es seien bereits 550 Mio. Euro für den Transrapid in München „abgesichert“?

Im Haushalt 2006 sind für die Realisierung von Transrapid-Anwendungsstrecken ein Ansatz in Höhe von 50 Mio. Euro sowie eine Verpflichtungsermächtigung für die Jahre 2007 ff. in Höhe von 445 Mio. Euro enthalten. Hinzu kommen bestehende Ausgabereste in Höhe von 55 Mio. Euro.

18. Wie hoch sind die Eigenmittel, die die DB AG bzw. die DB Netz AG im Rahmen der Schienenanbindung des Flughafens Berlin-Brandenburg (BBI) einsetzen wird?
19. Welche Regelung wurde in der zwischen Bund und DB AG getroffenen Finanzierungsvereinbarung BBI über die Kostentragung der DB zur Projektfinanzierung getroffen, insbesondere im Hinblick auf Grunderwerb-, Bau- und Planungskosten?
20. Sind sämtliche Kosten der Schienenanbindung für BBI in voller Höhe zuwendungsfähig?

21. Erfolgt die Finanzierung der Planungskosten auf der Grundlage einer Pauschale in Höhe von 13 Prozent durch den Bund?

Die Fragen 18 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß der zwischen dem Bund, den Ländern Berlin und Brandenburg einerseits und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH andererseits am 5. September 2006 unterzeichneten Finanzierungsvereinbarung finanzieren der Bund und die Länder Berlin und Brandenburg alle nach den Grundsätzen von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entstehenden notwendigen Kosten im Zusammenhang mit dem Bau der Schienenanbindung BBI. Dies betrifft die Finanzierung der Kosten für Planung, Grunderwerb und Bau.

Die Planungskosten der EIU werden – mit Ausnahme der Kosten für die Entwurfsplanung, die zu einem früheren Zeitpunkt vom Bund finanziert worden sind – als Pauschale in Höhe von 13 Prozent auf die den EIU entstehenden weiteren Kosten gewährt.

Die Finanzierung von Kosten aus Eigenmitteln der EIU ist dann vorgesehen, wenn diese durch Verschulden der EIU (Vorsatz, grobe Fahrlässigkeit) entstehen. Eine Finanzierung von Kosten aus Eigenmitteln der EIU könnte auch dann erforderlich sein, wenn die EIU Planungskosten verursachen, die durch die Pauschale nicht mehr gedeckt sind.

22. Ist es vorgesehen, neben der Pauschale der DB weitere Planungskosten zu erstatten?

Nein.

23. Erfolgt die Finanzierung der Bauherrenaufgaben der DB AG für BBI aus Eigenmitteln der DB oder mit Mitteln des Bundes?

Ist der Bundesregierung bekannt, wie hoch die tatsächlichen Bauherrenkosten der DB Netz AG sind?

Die den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für Bauherrenaufgaben entstehenden Kosten gehören zu den Planungskosten, zu deren Finanzierung der Bund eine Pauschale leistet. Insofern verfügt die Bundesregierung über keine Erkenntnisse über die Höhe der auf Bauherrenaufgaben entfallenden Kosten.

24. Auf welcher Daten- und Erkenntnisbasis beruht die Angabe im IRP, für Investitionen in das Bestandsnetz sei ein Betrag von 2,5 Mrd. Euro ausreichend, um den Bedarf für die Erhaltung und für die Modernisierung des Bestandsnetzes abzusichern?

25. Ist die Bundesregierung bereit, entsprechende Studien, Untersuchungen oder Berichte (zum Investitionsbedarf ins Bestandsnetz) dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Verfügung zu stellen?

Die Fragen 24 und 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz finanziert der Bund die Ersatzinvestitionen in die Schienenwege seiner Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Energie GmbH). Die Instand-

haltung der Schienenwege ist unternehmerische Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Der Bund hat insofern im Bereich der Instandhaltung keinerlei Kompetenzen oder Rechte.

Gemeinsames Interesse des Bundes und seiner Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist es, das bestehende Netz leistungsfähig zu erhalten. Daher hat der Bund im Jahr 2000 eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, die u. a. den Ersatzinvestitionsbedarf für das bestehende Netz feststellen sollte. Die Leitung der Arbeitsgruppe lag beim Bund; maßgeblich mitgewirkt haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Ausschließlich in diesem Rahmen und für diesen Zweck haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen dem Bund den Zugriff auf umfangreiche unternehmensinterne Daten und ihre Auswertung gewährt, darunter auch Unternehmensdaten über die Instandhaltung, die untrennbar mit den Daten über die Ersatzinvestitionen zusammenhängen.

Die Arbeitsgruppe kam zu einvernehmlichen Ergebnissen, die Eingang in die Investitionsplanung des Bundes und seiner Eisenbahninfrastrukturunternehmen fanden und die Grundlage für die Festlegung der 2,5 Mrd. Euro pro Jahr bilden. Die der o. vg. Arbeitsgruppe zugänglich gemachten unternehmensinternen Daten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sind für eine Veröffentlichung nicht geeignet.

26. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass es eine sach- und bedarfsgerechte Verteilung darstellt, wenn in das 34 000 Kilometer lange Bestandsnetz der Eisenbahn jährlich 2,5 Mrd. Euro, in das 53 000 Kilometer lange Bestandsnetz der Bundesfernstraßen hingegen lediglich 2,1 Mrd. Euro investiert werden?

Ja. Die spezifischen Kosten für Eisenbahninfrastruktur liegen wesentlich höher als diejenigen für Straßeninfrastruktur.

Hinsichtlich des Finanzierungsbedarfs für die Bestandsnetzinvestitionen in die Bundesschienenwege wird auf die Antwort zur Frage 24 verwiesen.

Das im IRP für 2009/2010 genannte Volumen von 2,1 Mrd. Euro für Erhaltungsinvestitionen an Bundesfernstraßen wird nach Durcharbeitung der Projektstruktur (Aus- und Neubau, Erhaltung, kombinierte Maßnahmen) mit der endgültigen Fassung des IRP auf 2,3 Mrd. Euro angehoben.

27. Was bedeutet der Hinweis im IRP, mit der Einführung der Maut für schwere Nutzfahrzeuge sei die „Umsteuerung zur Nutzerfinanzierung eingeleitet“ worden?

Plant die Bundesregierung weitere Schritte der Nutzerfinanzierung?

Die Einführung einer Mautpflicht für schwere Lkw auch auf Bundesstraßen wäre nach geltendem EU-Recht zwar möglich, die Bundesregierung plant aber keine Ausdehnung der Mautpflicht über die bisherigen Vorhaben zur Eindämmung von Ausweichverkehren – Bemaatung von drei Bundesstraßenabschnitten ab dem 1. Januar 2007 – hinaus.

Unter Hinweis auf die hohe Belastung der deutschen Pkw-Fahrer hat sich der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gegen zusätzliche Belastungen der Pkw-Fahrer ausgesprochen.

28. Was geschieht mit eventuellen Mehreinnahmen, die sich zukünftig aus der Erhebung der Lkw-Maut ergeben werden?

Werden Einnahmen (nach Abzug der Kosten für den Betrieb), die über den geplanten Betrag von 2,2 Mrd. Euro hinaus generiert werden, vollständig und ausschließlich für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur verwendet?

In § 11 Autobahnmautgesetz ist die Zweckbestimmung der Mauteinnahmen festgelegt: Sie sollen nach Abzug der Betreiberkosten in vollem Umfang zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, überwiegend für den Bundesfernstraßenbau, verwendet werden.

29. Auf welche Jahre bezieht sich der Hinweis auf Seite 22 des IRP, wonach es eine „bis 2000 bestehende Unterfinanzierung der Verkehrsinvestitionen“ gegeben habe?

Der Hinweis bezieht sich auf die Jahre 1996 bis 1999, in denen das Investitionsvolumen für die Bereiche Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen mit 8,0 bis 8,6 Mrd. Euro unter dem im Jahr 2001 wieder erreichten Niveau von rund 9 Mrd. Euro lag.

30. Welche Projekte des vordringlichen Bedarfs aus dem Fernstraßenbaugesetz und dem Schienenwegeausbaugesetz sowie aus dem Bundesverkehrswegeplan für den Bereich Wasserstraßen sind im IRP nicht berücksichtigt (bitte projektgenaue Auflistung für die einzelnen Bundesländer)?

Die in Anlage 2 genannten Schienenprojekte des vordringlichen Bedarfs des Schienenwegeausbaugesetzes und die in Anlage 3 genannten Bundesfernstraßenprojekte des vordringlichen Bedarfs des Fernstraßenbaugesetzes sind nicht im IRP enthalten.

Die im vordringlichen Bedarf des BVWP enthaltenen Bundeswasserstraßenprojekte sind auch im IRP enthalten.

31. Befinden sich unter den nichtaufgenommenen Projekten des vordringlichen Bedarfs solche, die ein höheres Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen als Projekte, die im IRP enthalten sind?

Wenn ja, auf welche Projekte trifft dies zu?

Die Anlagen 2 und 3 enthalten auch die NKV der nicht im IRP enthaltenen Projekte.

Im IRP befinden sich neben bewerteten neuen Projekten auch laufende und fest disponierte Projekte, die bei der Erstellung des BVWP nicht mehr bewertet wurden, da sie in bereits beschlossenen Programmen und Planungen enthalten waren. Deshalb ist der gewünschte Vergleich in dieser Form nicht möglich.

32. Befinden sich im IRP Bauprojekte, die am 1. November 2006 bereits zum Verkehr freigegeben waren?

Wenn ja, um welche handelt es sich?

Ja. Die in Anlage 4 aufgeführten, im IRP enthaltenen, Bundesschienenwege- und Bundesfernstraßenprojekte wurden bis zum 1. November 2006 bereits für den Verkehr freigegeben.

Insbesondere bei den Bundesschienenwegevorhaben sind regelmäßig nach der vollständigen oder abschnittswisen Inbetriebnahme umfänglichere Restarbeiten durchzuführen. Die betroffenen Projekte sind im IRP unter den laufenden Vorhaben Nr. 1 „Maßnahmen mit Restvolumen ≤ 50 Mio. Euro“, Nr. 22 „Rbf/KLV (1. Stufe)“ und Nr. 23 „Ausbau von Knoten“ aufgeführt.

Von den in der Projektliste des IRP zu den Bundeswasserstraßen aufgeführten neuen Vorhaben und den bislang zurückgestellten Teilmaßnahmen waren am 1. November 2006 noch keine zum Verkehr freigegeben.

33. Welche der im IRP befindlichen Projekte werden bis zum 1. Juni 2007 zum Verkehr freigegeben?

Für die in Anlage 5 aufgeführten Bundesfernstraßenprojekte ist im Zeitraum November 2006 bis Mai 2007 die Verkehrsfreigabe geplant.

Bis Ende Mai 2007 sind keine Inbetriebnahmen von Bundesschienenwege- und Bundeswasserstraßenprojekten geplant.

Anlage 1

Investitionen des Bundes in die Eisenbahnen des Bundes, die Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen sowie Finanzhilfen nach dem GVFG im Zeitraum 1991– 2005

(Angaben in Mio. Euro)

Land	Schienen- wege des Bundes	Bundesfernstraßen		Bundes- wasser- straßen	GVFG	Summe
		Soll	Ist			
	Ist			Ist	Ist	Ist
Baden-Württemberg	3.862	5.612	6.070	488	3.736	14.156
Bayern	6.161	8.766	9.587	908	4.835	21.491
Berlin	4.904	999	860	448	2.137	8.349
Brandenburg	5.006	5.369	5.465	634	1.376	12.481
Bremen	159	555	536	270	271	1.236
Hamburg	1.201	835	830	47	673	2.751
Hessen	5.254	3.467	3.737	170	2.487	11.648
Mecklenburg-Vorpommern	2.215	3.824	3.796	353	930	7.294
Niedersachsen	3.271	5.434	5.957	1.415	2.573	13.216
Nordrhein-Westfalen	5.210	7.772	8.476	1.550	6.450	21.686
Rheinland-Pfalz	2.587	2.784	3.250	460	1.297	7.594
Saarland	298	727	793	260	400	1.751
Sachsen	4.538	5.268	5.990	83	2.469	13.080
Sachsen-Anhalt	5.275	4.826	4.995	1.154	1.358	12.782
Schleswig-Holstein	1.291	1.766	1.832	768	894	4.785
Thüringen	3.451	4.929	5.177	32	1.316	9.976
Gesamt	54.683	62.933	67.351	9.040	33.200	164.275

Anlage 2

Im Investitionsrahmenplan 2006 – 2010 nicht enthaltene Projekte des Bedarfsplans für die Bundesbahnen (neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs)

lfd. Nr.	Länder	Bezeichnung der Maßnahme	NKV
1	BW	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau	1)
2	SH	ABS Neumünster – Bad Oldesloe	4,0
3	NI, NW	ABS Rotenburg – Minden	1,8
4	NI, ST	ABS Uelzen – Stendal	17,7
5	NI, NW	ABS Minden – Haste/ABS/NBS Haste – Seelze	1,3
6	ST, BB	ABS Hannover – Berlin (Stammstrecke Oebisfelde – Staaken)	3,4 ²⁾
7	NI, HE	ABS Hagen – Gießen	2,6
8	HE, TH	ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt	2,6
9	BY, TH, SN	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/Grenze D/CZ (– Prag)	2,6
10	RP	ABS Luxemburg – Trier – Koblenz – Mainz	2,4
11	BE, BB, SN	ABS Berlin – Dresden	1,7
12	NW	ABS (Venlo –) Kaldenkirchen – Viersen/ Rheydt – Rheydt-Odenkirchen	17,5
13	BY	ABS München – Mühldorf – Freilassing	1,7 ³⁾
14	NW	ABS Münster – Lünen (– Dortmund)	4,0
15	BY	ABS Neu-Ulm – Augsburg	2,4
16	BE, BB, SN	ABS Berlin – Görlitz	1,6
17	HH, SH	ABS Hamburg – Elmshorn	1,6
18	BW	ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH	4)
19	BY	ABS München – Lindau – Grenze D/A	4)

1) Kein NKV vorhanden; Projekt gehört zu den laufenden und fest disponierten Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs.

2) Im Abschnitt Lehrte – Wolfsburg wird mit Bestandsnetzmitteln die Höchstgeschwindigkeit von 200 auf 230 km/h angehoben.

3) Der Abschnitt Freilassing – Grenze D/A (Salzburg) ist im IRP enthalten.

4) Kein NKV vorhanden.

Erläuterungen

NKV = Nutzen-Kosten-Verhältnis

ABS = Ausbaustrecke

NBS = Neubaustrecke

Abkürzungen der Bundesländer

BB = Brandenburg

BE = Berlin

BW = Baden-Württemberg

BY = Bayern

HE = Hessen

HH = Hamburg

NI = Niedersachsen

NW = Nordrhein-Westfalen

RP = Rheinland-Pfalz

SH = Schleswig-Holstein

SN = Sachsen

ST = Sachsen-Anhalt

TH = Thüringen

Anlage 3

Im Investitionsrahmenplan 2006 – 2010 nicht enthaltene Projekte des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen

lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	NKV
1	BB	A 24	AS Neuruppin - AS Neuruppin/Süd	4,7
2	BB	A 24	AS Neuruppin/Süd - AD Havelland	4,7
3	BB	B 1	OU Tasdorf	6,8
4	BB	B 1	Potsdam (B 1 - B 2)	> 10
5	BB	B 2n	OU Neuenhagen und Oderberg	6,1
6	BB	B 2n	OU Parstein	6,1
7	BB	B 2n	Neukünkendorf - Netzergänzung B 2	6,1
8	BB	B 2n	OU Neuendorf	6,1
9	BB	B 5	OU Lietzow	5,1
10	BB	B 5	OU Berge	> 10
11	BB	B 5	OU Bückwitz	> 10
12	BB	B 87	OU Markendorf	5,8
13	BB	B 87	OU Löhsten	3,7
14	BB	B 87	OU Kolochau	3,7
15	BB	B 87	OU Naundorf	3,7
16	BB	B 87	OU Hohenbucko	3,7
17	BB	B 87	OU Langengrassau	3,7
18	BB	B 87	OU Duben	> 10
19	BB	B 87	OU Trebatsch und Sabrodt	4,6
20	BB	B 87	OU Ranzig	4,6
21	BB	B 87	OU Mittweide	4,6
22	BB	B 87	OU Leibchel	4,6
23	BB	B 87	OU Biebersdorf	4,6
24	BB	B 87	OU Wüstermarke	3,7
25	BB	B 87	OU Schlieben	3,7
26	BB	B 96	OU Gransee und Altlüdersdorf	4,0
27	BB	B 96n	BAB-Zubringer Hoyerswerda/OU Ruhland	3,8
28	BB	B 96n	BAB-Zubringer Hoyerswerda/OU Schwarzbach	3,8
29	BB	B 96n	BAB-Zubringer Hoyerswerda/OU Hosena	3,8
30	BB	B 97	Netzergänzung ö Cottbus	3,7
31	BB	B 97	OU Cottbus B 97 (S) - A 15	3,2
32	BB	B 101	OU Winkel	5,2
33	BB	B 101	OU Langennaundorf	3,3
34	BB	B 101	OU Wiederau	3,1
35	BB	B 101	OU Herzberg	5,5
36	BB	B 101	OU Brandis	2,8
37	BB	B 101	OU Horst	2,8
38	BB	B 101	OU Hartmannsdorf	2,8
39	BB	B 101	OU Welsickendorf	2,8
40	BB	B 101	OU Hohenahlsdorf	2,8
41	BB	B 101	OU Kloster Zinna	4,8
42	BB	B 102	OU Premnitz	8,5
43	BB	B 102	OU Neustadt/Dosse	3,4

lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	NKV
44	BB	B 102	OU Dahnsdorf	9,0
45	BB	B 109	OU Templin	3,6
46	BB	B 112	OU Forst	5,8
47	BB	B 115	OU Döbern	3,6
48	BB	B 158	OU Werneuchen	7,4
49	BB	B 158	OU Seefeld	7,4
50	BB	B 158n	OU Bad Freienwalde (B 158 - B 167)	3,7
51	BB	B 166	OU Schwedt mit GÜ	2,6
52	BB	B 167	OU Liebenwalde	2,8
53	BB	B 167	OU Löwenberg und Neulöwenberg	4,4
54	BB	B 167	OU Grieben	4,2
55	BB	B 167	OU Herzberg	4,2
56	BB	B 167	OU Wulkow	4,2
57	BB	B 167	OU Altruppin	4,2
58	BB	B 167	OU Dabergotz	3,4
59	BB	B 167	OU Kerzlin und Wildberg	3,4
60	BB	B 167	OU Ganzer	3,4
61	BB	B 167	OU Metzelthin	3,4
62	BB	B 167	OU Bückwitz	3,4
63	BB	B 167	OU Platkow und Gusow	9,7
64	BB	B 167	OU Kunersdorf	9,7
65	BB	B 167	OU Vevais	9,7
66	BB	B 167	OU Gottesgabe	9,7
67	BB	B 167	OU Neuhardenberg	9,7
68	BB	B 167	OU Dolgelin und Libbenichen	9,7
69	BB	B 167	OU Bad Freienwalde (Westteil)	4,4
70	BB	B 167	OU Hohenfinow und Falkenberg	> 10
71	BB	B 167	OU Neuruppin	4,2
72	BB	B 168	OU Groß Rietz	5,6
73	BB	B 168	OU Pfaffendorf	5,6
74	BB	B 168	OU Peitz	7,8
75	BB	B 169	OU Gröditz (LGr SN/BB - B 101)	3,6
76	BB	B 169	OU Schwarzheide	3,7
77	BB	B 169	OU Neupetershain Nord	5,2
78	BB	B 169	OU Allmosen	1,0
79	BB	B 169	OU Lindchen	> 10
80	BB	B 183	OU Lausitz	3,7
81	BB	B 183	OU Marxdorf	3,7
82	BB	B 189	OU Groß Pankow	3,4
83	BB	B 189	OU Retzin	3,0
84	BB	B 189n	OU Wittstock/Dosse	3,4
85	BB	B 189n	OU Babitz	3,4
86	BB	B 189n	Netzergänzung L 15 - LGr BB/MV	3,4
87	BB	B 190n	Netzergänzung Zernitz - B 102	3,4
88	BB	B 190n	OU Stüdenitz	3,4
89	BB	B 190n	OU Breddin	3,4
90	BB	B 246	B 112 - BGr D/PL und GÜ Eisenhüttenstadt/N	6,0

lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	NKV
91	BB	B 246	OU Bornow	3,9
92	BB	B 246	OU Trebbin	5,0
93	BB	B 246	OU Schneeberg/Beeskow	3,3
94	BE	A 100	Sonnenallee - Am Treptower Park (B 96a)	3,1
95	BW	A 3	LGr BY/BW - LGr BW/BY	1,7
96	BW	A 5	AS Freiburg-M - AS Teningen	7,9
97	BW	A 5	AK Walldorf - AK Heidelberg	7,7
98	BW	A 6	AK Weinsberg - AS Bretzfeld	4,9
99	BW	A 6	AS Bretzfeld - AS Neuenstein (K 2364)	4,9
100	BW	A 6	AS Neuenstein - Kupferzell (B 19)	4,9
101	BW	A 8	Hohenstadt - AS Ulm-W	5,8
102	BW	A 8	AS Ulm-W - AS Ulm-O	5,8
103	BW	A 61	AD Hockenheim (A 6) - LGr RP/BW	1,2
104	BW	A 81	AS Böblingen/Hulb - AS Sindelfingen-O	> 10
105	BW	A 98	Rheinfelden/Karsau - Bad Säckingen	3,8
106	BW	A 98	Bad Säckingen - Murg	3,8
107	BW	A 98	Hauenstein - Tiengen-W	3,8
108	BW	B 10	Gingen/O - Geislingen/M (B 466)	6,1
109	BW	B 10	NT Karlsruhe (Th.-Heuss-Str. -Elfmorgenbruchstr.)	1,0
110	BW	B 10	NT Karlsruhe (Westteil m. Anteil Rheinbr.)	7,6
111	BW	B 10	Verlegung in Enzweihingen	2,6
112	BW	B 10	Schwieberdingen - St./Zuffenhausen (A 81)	6,4
113	BW	B 12	OU Großholzleute	4,9
114	BW	B 14	OU Oppenweiler	5,2
115	BW	B 14	Backnang/W - Nellmersbach	5,2
116	BW	B 19	OU Gaildorf (sö)	4,3
117	BW	B 27	OU Jestetten	5,8
118	BW	B 27	OU Zollhaus	3,4
119	BW	B 27	OU Randen	3,4
120	BW	B 27	Bodelshausen (L 389) - Nehren (L 394)	3,1
121	BW	B 27	Tübingen (Bläsibad) - B 28 (Schindhaubasistunnel)	4,3
122	BW	B 27	OU Behla	3,4
123	BW	B 28	Freudenstadt (mit Anschluß an B 462)	1,4
124	BW	B 29	Schwäbisch Gmünd - Hussenhofen	7,5
125	BW	B 29	Hussenhofen - Böbingen	7,5
126	BW	B 29	Böbingen - Mögglingen	7,5
127	BW	B 29a	OU Ebnat (w Ebnat - A 7)	5,0
128	BW	B 30	Friedrichshafen (B 31) - Ravensburg/Eschach	3,9
129	BW	B 31	Stadttunnel Freiberg	1,3
130	BW	B 31	Überlingen/O - Oberuhldingen	5,6
131	BW	B 31	Oberuhldingen - Meersburg/W	5,6
132	BW	B 31	Meersburg/W - Stetten/B 33	5,6
133	BW	B 31	Stetten/B 33 - Immenstaad	5,6
134	BW	B 31	Friedrichshf./Waggershausen - F./B 30 alt	3,8
135	BW	B 33	OU Haslach	5,6
136	BW	B 33	Konstanz (Landeplatz) - Allensbach/W	1,2
137	BW	B 290	OU Blaufelden	5,4

Ifd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	NKV
138	BW	B 290	OU Königshofen	5,3
139	BW	B 294	OU Bauschlott	3,1
140	BW	B 294	OU Loßberg	3,7
141	BW	B 296	Kernstadtentlastung Calw	2,7
142	BW	B 311	Erbach - Dellmensingen (B 30)	5,0
143	BW	B 312	OU Ringschnait	3,4
144	BW	B 312	OU Edenbachen	3,4
145	BW	B 312	OU Ochsenhausen	3,4
146	BW	B 463	OU Lautlingen	7,7
147	BW	B 464	s Holzgerlingen - n Holzgerlingen	> 10
148	BW	B 465	OU Warthausen	2,6
149	BW	B 466	Süßen (B 10n) - Donzdorf	3,8
150	BW	B 492	OU Brenz	5,5
151	BY	A 3	AS Schlüsselfeld - AS Geiselwind	6,1
152	BY	A 3	AS Geiselwind - AS Wiesentheid	6,1
153	BY	A 3	AS Wiesentheid - AS Kitzingen	6,1
154	BY	A 3	AS Kitzingen - AK Biebelried	6,1
155	BY	A 3	AS Randersacker - AS Heidingsfeld	5,9
156	BY	A 3	ö AS Wertheim - w AS Wertheim	5,9
157	BY	A 3	w AS Wertheim - AS Marktheidenfeld	5,9
158	BY	A 3	AS Marktheidenfeld - Haseltalbrücke	5,9
159	BY	A 3	Haseltalbrücke	5,9
160	BY	A 3	Haseltalbrücke - AS Rohrbrunn	5,9
161	BY	A 3	AS Rohrbrunn - Kauppenbrücke	5,9
162	BY	A 8	AS Ulm-O - AK Ulm/Elchingen	5,8
163	BY	A 8	AS Rosenheim - AS Frasdorf	5,8
164	BY	A 8	AS Frasdorf - AS Bernau	5,8
165	BY	A 73	AK Nürnberg-S - AS Nürnberg/Zollhaus	> 10
166	BY	A 73	AS Nürnberg/Zollhaus - AS Nürnberg/Hafen-O	> 10
167	BY	A 94	Pastetten - Dorfen	5,0
168	BY	A 94	Dorfen - Heldenstein	5,0
169	BY	A 94	Heldenstein - Ampfing (B 12/St 2091)	5,0
170	BY	A 94	Tutting - Pocking (A 3)	2,8
171	BY	A 99	AS Haar - AK München-N	2,8
172	BY	B 2	OU Kissing	10,0
173	BY	B 2	OU Wernsbach	4,3
174	BY	B 2	Entlastungstunnel Starnberg	2,7
175	BY	B 2	Verl. in Fürstenfeldbruck	7,0
176	BY	B 2	Verl. s Fürstenfeldbruck (Münchner Berg) (2.BA)	7,0
177	BY	B 4	Ausb. in Coburg (Weichengereuth)	3,7
178	BY	B 10	AS Nersingen (A 7) - Neu-Ulm (St 2021)	5,0
179	BY	B 11	Verl. bei Schweinhütt	4,9
180	BY	B 11	OU Ruhmannsfelden	2,5
181	BY	B 11	Verlegung Grafling - Deggendorf	2,2
182	BY	B 11	OU Bayerisch Eisenstein	2,5
183	BY	B 13	OU Merkendorf	3,3
184	BY	B 14	OU Sulzbach-Rosenberg	1,7

Ifd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	NKV
185	BY	B 15n	Velden - Geissenhausen (B 299)	1,6
186	BY	B 15n	Essenbach - Ergoldsbach (LA 9)	3,2
187	BY	B 15n	Ergoldsbach - Neufahrn (St 2142)	3,2
188	BY	B 16	OU Kötz	5,1
189	BY	B 16	OU Ichenhausen	5,1
190	BY	B 16	OU Schwenningen	2,9
191	BY	B 16	OU Höchstädt	8,7
192	BY	B 16	OU Tapfheim	4,7
193	BY	B 19	OU Euerhausen - Giebelstadt	3,0
194	BY	B 19	Entlastungstunnel Fischen	2,5
195	BY	B 20	OU Laufen	7,1
196	BY	B 23	OU Oberau	4,7
197	BY	B 25	OU Wallerstein/Ehringen	3,3
198	BY	B 25	OU Dinkelsbühl	3,3
199	BY	B 25	OU Greiselbach	3,3
200	BY	B 26n	Karlstadt - AD Werneck (A 7) (mit Mainbrücke)	5,2
201	BY	B 85	OU Pressig	4,4
202	BY	B 173	OU Zeyern	4,5
203	BY	B 279	OU Reckendorf und Baunach	3,3
204	BY	B 286	Schwebheim (St 2277) - Schweinfurt (A 70)	6,0
205	BY	B 289	OU Kulmbach/O - Untersteinach	4,6
206	BY	B 289	OU Mainroth	3,9
207	BY	B 289	OU Rothwind - Fassoldshof	3,9
208	BY	B 299	OU Mühlhausen/OPF.	6,7
209	BY	B 299	OU Tanzfleck	2,4
210	BY	B 300	OU Vogelsang	5,5
211	BY	B 300	OU Diedorf	5,5
212	BY	B 300	OU Gessertshausen	2,7
213	BY	B 300	AS Dasing (A 8) - Aichach	6,0
214	BY	B 301	OU Au i.d. Hallertau	1,5
215	BY	B 301	OU Freising	4,6
216	BY	B 303	Marktrechwitz/W - A 93	2,4
217	BY	B 303	OU Stadtsteinach	4,6
218	BY	B 303n	A 93 - Schirnding	2,3
219	BY	B 470	OU Uehlfeld/Demantsfürth	2,4
220	BY	B 472	OU Bad Tölz	3,4
221	BY	B 472	OU Bertoldshofen	4,8
222	BY	B 492	OU Obermedlingen (LGr BW/BY - B16)	5,5
223	BY	B 533	OU Auerbach	3,6
224	HB	A 27	AK Bremen (A 1) - AS Bremen/Vahr	> 10
225	HB	B 212	Hafenstraße (Freigebiet) - AS Bremerhaven-M	6,1
226	HE	A 3	AS Hanau - AK Offenbach	> 10
227	HE	A 3	AK Frankfurt/Main - AS Flughafen Frankfurt/M.	> 10
228	HE	A 3	AS Flughafen Frankfurt/M - AD Mönchhof	> 10
229	HE	A 3	AD Mönchhof - AK Wiesbaden	> 10
230	HE	A 5	AK Bad Homburg - AS Friedberg	5,9
231	HE	A 5	WK Frankfurt/M - NWK Frankfurt/Main	> 10

lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	NKV
232	HE	A 5	NWK Frankfurt/M - AK Bad Homburg	> 10
233	HE	A 44	AS Sontra-N - AS Sontra/Ulfen	5,4
234	HE	A 49	AD A 5/A 49 - AS Stadt Allendorf	3,9
235	HE	A 49	AS Stadt Allendorf - AS Schwalmstadt	3,9
236	HE	A 60	AD Mainspitz - AD Rüsselsheim	> 10
237	HE	A 67	AS Lorsch - AK Darmstadt	> 10
238	HE	A 67	AD Rüsselsheim - AD Mönchhof	> 10
239	HE	A 661	AS Frankfurt/Eckenheim - AK Bad Homburg	3,0
240	HE	B 3	OU Karben/Kloppenheim	> 10
241	HE	B 8	OU Limb/Lindenholzhausen	6,5
242	HE	B 8	OU Elz	7,5
243	HE	B 26	OU Babenhausen	5,0
244	HE	B 27	OU Ludwigsau/Friedlos	2,9
245	HE	B 38	OU Mörlenbach	7,1
246	HE	B 42	OU Rüdesheim	6,9
247	HE	B 44	OU Gernsheim/Klein-Rohrheim	7,2
248	HE	B 44	OU Groß-Gerau/Dornheim	9,4
249	HE	B 45	OU Erbach (Tunnel)	2,3
250	HE	B 47	OU Rosengarten - Bürstadt	4,4
251	HE	B 47	Rheinbrücke Worms - OU Rosengarten	4,4
252	HE	B 49	OU Reiskirchen und Reiskirchen/Lindenstruth	4,0
253	HE	B 49	Deponie Beselich - Beselich/Heckholzhausen	7,4
254	HE	B 49	AS Löhnberg - AS Biskirchen	7,4
255	HE	B 49	AS Biskirchen - AS Tiefenbach	7,4
256	HE	B 62	OU Biedenkopf/Eckelshausen	4,5
257	HE	B 62	OU Dautphetal/Buchenau	4,5
258	HE	B 62	OU Lahntal/Sterzhausen	4,5
259	HE	B 62	OU Lahntal/Goßfelden	4,5
260	HE	B 83	OU Rotenburg/Lispenhausen	3,3
261	HE	B 87n	Fulda - LGr HE/TH (Meiningen (B 19))	3,8
262	HE	B 249	OU Meinhard/Schwebda	7,5
263	HE	B 249	OU Meinhard/Frieda	7,5
264	HE	B 252	B 62 OU Lahntal/Göttingen	4,5
265	HE	B 252	OU Burgwald/Bottendorf	4,5
266	HE	B 252	OU Burgwald/Ernsthausen	4,5
267	HE	B 253	OU Breidenbach	5,4
268	HE	B 254	OU Lauterbach/Maar und Lauterbach	4,9
269	HE	B 254	OU Wartenberg/Angersbach	3,8
270	HE	B 254	OU Wartenberg/Landenhausen	3,8
271	HE	B 260	OU Schlangenbad/Wambach (Tunnel)	1,8
272	HE	B 275	OU Idstein/Eschenhahn	4,2
273	HE	B 519	OU Hofheim am Taunus	> 10
274	HE	B 519	OU Flörsheim, OU Wicker, OU Weilbach	4,6
275	HE	B 521	OU Altenstadt	4,0
276	HH	A 7	AD Hamburg-Süderelbe (A 7/A 26) - Waltershof	3,5
277	HH	A 7	AD Hamburg-NW - LGr HH/SH	> 10
278	HH	A 26	Moorburg (A 7) - Rübke (LGr NI/HH)	2,8

Ifd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	NKV
279	MV	B 5	S-OU Ludwigslust	3,0
280	MV	B 96	Neustrelitz - Neubrandenburg m. OU Usadel/Weisdin	2,1
281	MV	B 104	OU Güstrow	4,0
282	MV	B 104	OU Pasewalk	2,1
283	MV	B 104	N-OU Schwerin (2. BA: B 106 N - A 241)	5,0
284	MV	B 104	N-OU Neubrandenburg (2.BA: B 96 N - B 104 O)	2,3
285	MV	B 104	N-OU Neubrandenburg (3. BA: B 104 W-B 96 N)	2,3
286	MV	B 104	BAB-Zubringer Neubrandenburg	2,4
287	MV	B 105	OU Neubukow	2,4
288	MV	B 105	OU Bad Doberan	3,8
289	MV	B 110	OU Dargun	3,8
290	MV	B 111	OU Wolgast	4,0
291	MV	B 191	N-OU Plau	1,6
292	MV	B 191	B 321 OU Parchim	4,2
293	MV	B 192	OU Waren (2.BA: B 108 N - B 192 O)	2,8
294	MV	B 196	OU Bergen	4,0
295	MV	B 198	B 189 LGr MV/BB - OU Mirow	3,4
296	MV	B 198	W-OU Mirow	3,4
297	MV	B 198	S-OU Mirow	3,4
298	MV	B 321	OU Warsow	3,9
299	MV	B 321	OU Bandenitz	3,9
300	MV	B 321	BAB-Zubringer Schwerin (Plater Str. - Muess-O)	5,3
301	NI	A 1	AS Bramsche AS Neuenkirchen/Vörden	4,1
302	NI	A 1	AS Neuenkirchen/Vörden - AS Lohne/Dinklage	4,1
303	NI	A 7	AS Nörten/Hardenberg AS Seesen	3,8
304	NI	A 20	K 28 - Elbquerung (LGr NI/SH)	2,8
305	NI	A 26	Rübke (LGr NI/HH) - Buxtehude	2,8
306	NI	A 26	Stade - K 28	2,8
307	NI	A 33	AS Osnabrück/Schinkel- Osnabrück/Belm	4,4
308	NI	A 33	Osnabrück/Belm - Osnabrück-N (A 1)	4,4
309	NI	A 39	Wolfsburg - Uelzen	3,4
310	NI	A 39	Uelzen - Lüneburg	3,4
311	NI	B 1	S-OU Hameln	2,8
312	NI	B 3	OU Groß Hehlen (N Celle - N Gr. Hehlen)	6,1
313	NI	B 3	Celle (B191) - Celle (B 3) (Nordteil OU Celle)	6,1
314	NI	B 3	Celle (B 214) - Celle (B191) (Mittelteil OU Celle)	6,1
315	NI	B 4	OU Kirchweyhe	7,6
316	NI	B 4	OU'n Rötgesbüttel - Gifhorn	5,7
317	NI	B 51	OU Barnstorf	6,8
318	NI	B 51	K 316 - Belm	> 10
319	NI	B 51	K 316 - Osnabrück (A 33)	> 10
320	NI	B 61	OU Barenburg	3,1
321	NI	B 64	OU Negenborn	4,3
322	NI	B 65	OU Nienstädt/Sülbeck	2,7
323	NI	B 68	OU Essen	3,2
324	NI	B 68	OU Badbergen	5,9
325	NI	B 73	OU Cadenberge	5,4

Ifd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	NKV
326	NI	B 73	Cadenberge - Otterndorf	5,4
327	NI	B 73	Otterndorf - OU Cuxhaven	5,4
328	NI	B 74	N-OU Bremervörde (Teilstück der geplanten A 22)	4,0
329	NI	B 190n	A 39 - LGr NI/ST	3,4
330	NI	B 210	Verlegung s Emden	4,7
331	NI	B 210	OU Aurich	7,2
332	NI	B 210	AS Riepe (A 31) - Aurich	7,2
333	NI	B 211	Verl. u. Neub. bei Loyerberg	6,3
334	NI	B 212	Harmenhausen (L 875) - LGr NI/HB	6,2
335	NI	B 213	Querspange Nordhorn	4,9
336	NI	B 240	NO-OU Eschershausen	5,2
337	NI	B 240	OU Marienhagen	5,2
338	NI	B 243	LGr NI/TH - Bad Sachsa	5,5
339	NI	B 243	OU Mackenrode (Anteil TH)	2,0
340	NI	B 247	OU Obernfeld - Mingerode	4,3
341	NI	B 247	OU Gerblingerode - LGr NI/TH	4,3
342	NI	B 248	OU Brome	2,2
343	NI	B 248	Querspange Braunschweig/Rüningen - A 39	> 10
344	NI	B 322	OU Groß Mackenstedt	> 10
345	NI	B 403	N-OU Nordhorn	4,9
346	NI	B 441	OU Wunstorf	5,0
347	NW	A 1	AS Adenau (m Ahrtalbrücke) - LGr NW/RP	7,1
348	NW	A 1	LGr RP/NW - AS Lommersdorf	7,1
349	NW	A 1	AK Kamen (A 2) - AS Hamm-Bockum/Werne	4,7
350	NW	A 1	AS Münster/Nord - DEK-Brücke	4,0
351	NW	A 3	AS Köln/Mülheim AK Leverkusen	> 10
352	NW	A 33	B 61 Zubringer Bielefeld/Ummeln	6,3
353	NW	A 40	AK Duisburg/Kaiserberg - AS Essen/Fronhausen	5,0
354	NW	A 40	AS Dortmund - AS Dortmund/M	6,2
355	NW	A 40	AS Dortmund/O - AK Dortmund/Unna	6,2
356	NW	A 43	AK Bochum/Witten - AK Bochum	5,0
357	NW	A 43	AK Bochum - AK Herne	5,0
358	NW	A 43	AK Herne - AK Recklinghausen	5,0
359	NW	A 43	AK Recklinghausen - AS Recklinghausen/Herten	5,0
360	NW	A 44	Essen/Dilldorf - AD Velbert	5,3
361	NW	A 44	AK Dortmund/Unna - AK Unna/O	> 10
362	NW	A 44	AK Unna/O - AK Werl	> 10
363	NW	A 46	AK Wanlo - AK Holz	-
364	NW	A 46	AS Hemer - Menden	5,2
365	NW	A 46	Menden - AS Arnsberg-Neheim	5,2
366	NW	A 52	AK Neersen - AK Mönchengladbach	4,7
367	NW	A 52	AK Essen/Gladbeck - AK Essen/N (B 224)	5,3
368	NW	A 52	AK Essen/N - AK Essen/O (m AS Sturmshof)	5,3
369	NW	A 52	AS Essen/Gladbeck - AS Gelsenkirchen-Buer/W	5,3
370	NW	A 57	AK Köln-N - AS Dormagen	6,5
371	NW	A 57	AS Dormagen - AK Neuss/S	6,5
372	NW	A 57	AK Meerbusch - AS Krefeld	6,8

Ifd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	NKV
373	NW	A 57	AS Krefeld - AK Moers	6,8
374	NW	A 57	AK Moers - AK Kamp/Lintfort	6,8
375	NW	A 59	AD St. Augustin/West - AS Porz/Lind	> 10
376	NW	A 59	AS Porz/Lind - AD Köln/Porz	> 10
377	NW	A 535	Ruhralleetunnel (L 925 - AS Bergerhausen)	5,3
378	NW	A 565	AS Bonn/Beuel-N - AD Bonn/Beuel	9,6
379	NW	B 1	OU Salzkotten	4,5
380	NW	B 1	Salzkotten - W Paderborn	5,9
381	NW	B 1	OU Blomberg/Istrup	4,1
382	NW	B 1	OU Blomberg/Herrentrup	4,1
383	NW	B 7	Bestwig/Nuttlar - Brilon	4,8
384	NW	B 8	OU Hennef/Uckerath	3,9
385	NW	B 51	OU Bergisch Born	4,1
386	NW	B 51	Münster - Münster/Handorf	4,8
387	NW	B 51	Münster/Handorf - Telgte	5,4
388	NW	B 55	OU Warstein	4,0
389	NW	B 55	OU Eslohe	4,0
390	NW	B 56	OU Vettweiss/Soller	4,0
391	NW	B 56	OU Much N	4,7
392	NW	B 56	OU Euskirchen/Kuchenheim u. OU Ludendorf/Essig	3,8
393	NW	B 57	OU Alsdorf (ö der Halde)	4,2
394	NW	B 57	OU Gereonsweiler	6,0
395	NW	B 58	OU Wesel (Rheinbrücke - B 8)	5,0
396	NW	B 58	OU Wesel (B 8 - B 70)	5,0
397	NW	B 58	OU Ahlen	3,9
398	NW	B 59	OU Sinsteden	4,3
399	NW	B 62	Hilchenbach/Grund - Altenteich (m. OU Lützel)	4,5
400	NW	B 62	OU Erndtebrück (m. OU Schameder)	4,5
401	NW	B 62	OU Bad Laasphe	4,5
402	NW	B 63	OU Hamm (Mittel- u. Südabschnitt)	6,0
403	NW	B 64	Brakel/Hembsen - Höxter	4,5
404	NW	B 65	OU Minden (Stadtgr. - Erbeweg)	4,9
405	NW	B 65	Peußisch Oldendorf - Lübbecke	2,7
406	NW	B 66	OU Oerlinghausen/Helpup	6,7
407	NW	B 66	OU Lage/Kachtenhausen	6,7
408	NW	B 66	Bielefeld/Hillegossen - Leopoldshöhe/Asemissen	5,3
409	NW	B 66	OU Barntrup	4,1
410	NW	B 66	Lage - Lemgo (B 239a - B 238n)	7,5
411	NW	B 66	Blomberg/Großenmarpe - Barntrup (B 66)	3,9
412	NW	B 67	O-OU Uedem (Nordabschnitt: L 77- L 174)	4,7
413	NW	B 67	O-OU Uedem (Südabschnitt: A 57-L 77)	4,7
414	NW	B 67	Reken - Dülmen	6,3
415	NW	B 83	Höxter/Godelheim - Beverungen/Wehrden	4,5
416	NW	B 83	OU Beverungen und Lauenförde	3,9
417	NW	B 221	OU Wassenberg	3,7
418	NW	B 221	OU Unterbruch	3,7
419	NW	B 227	Essen (A 40) - Gelsenkirchen (B 227)	4,7

Ifd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	NKV
420	NW	B 229	S-OU Remscheid/Lennep	3,9
421	NW	B 229	OU Neuenrade	3,9
422	NW	B 229	OU Arnsberg/Müschede	3,9
423	NW	B 236	OU Lennestadt/Grevenbrück	1,8
424	NW	B 237	OU Wipperfürth	4,1
425	NW	B 237	Bergisch Born - Hückeswagen	4,1
426	NW	B 237	OU Hückeswagen	4,1
427	NW	B 237	OU Kierspe	3,1
428	NW	B 238	OU Lemgo (L 712 - L 957)	7,1
429	NW	B 238	OU Kalletal/Hohenhausen	4,7
430	NW	B 239	OU Lage (B 239 - B 66)	10,0
431	NW	B 239	Lage - Bad Salzuflen/Schötmar	10,0
432	NW	B 239	Bad Salzuflen (L 712 - K 4)	7,5
433	NW	B 239	Bad Salzuflen - Herford (A 2)	7,5
434	NW	B 239	OU Horn/Bad Meinberg	7,1
435	NW	B 239	Herford - Kirchlengern (L 545 - L 782)	5,3
436	NW	B 256	OU Marienheide	4,8
437	NW	B 258	BGr NL/D - Aachen-Richterich	6,6
438	NW	B 258	OU Aachen/Brand	> 10
439	NW	B 258	OU Konzen (B 399 - B 258)	> 10
440	NW	B 258	OU Imgenbroich (B 258-B 399)	> 10
441	NW	B 258	OU Höfen	> 10
442	NW	B 264	OU Golzheim	4,1
443	NW	B 265	Erfstadt/Liblar - Hürth/Hermülheim	4,5
444	NW	B 265	OU Weiler i.d. Ebene	2,1
445	NW	B 266	OU Mechernich/Roggendorf	3,1
446	NW	B 399	N-OU Düren (1. BA: Westabschnitt)	5,8
447	NW	B 399	N-OU Düren (3. BA: Ostabschnitt)	5,8
448	NW	B 474	OU Waltrop (AK Dortmund/NW - L 609)	4,5
449	NW	B 474	OU Dülmen (A 43 - B 474)	3,2
450	NW	B 475	OU Beckum/Neubeckum (K 6 - L 792)	5,2
451	NW	B 475	OU Ennigerloh/Westkirchen	3,8
452	NW	B 475	OU Lippetal/Oestinghausen	7,2
453	NW	B 475	OU Saerbeck	3,1
454	NW	B 475	OU Lippetal/Hultrop	7,2
455	NW	B 477	OU Butzheim/Frixheim	3,9
456	NW	B 477	OU O Rommerskirchen	4,6
457	NW	B 483	OU Schwelm (K 8 - B 7)	5,0
458	NW	B 483	OU Schwelm (B 7 - L 551)	5,0
459	NW	B 484	OU Overath	6,6
460	NW	B 508	T-OU Kreuztal (HTS - Querspange B 508)	4,5
461	NW	B 508	OU Kreuztal/Ferndorf (Querspange Kreuztal - L 728)	4,5
462	NW	B 508	S-OU Hilchenbach	4,5
463	NW	B 517	OU Welschen-Ennest	4,0
464	NW	B 517	Krombach (A 4) - OU Kirchhündem/Welschen-Ennest	4,0
465	RP	A 1	Kelberg - AS Adenau	7,1
466	RP	A 1	AS Adenau (o Ahrtalbrücke) - Lommersdorf	7,1

Ifd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	NKV
467	RP	A 60	AD Mainz - AS Mainz/Finthen	5,2
468	RP	A 60	AS Mainz/Finthen - AK Mainz-S	5,2
469	RP	A 61	Rheinbrücke Speyer - AK Mutterstadt	1,2
470	RP	B 9	OU Nierstein	4,4
471	RP	B 10	2. Rheinbrücke Wörth - Karlsruhe	5,9
472	RP	B 10	Wallmersbach - Hinterweidenthal	2,3
473	RP	B 38	OU Impflingen	2,2
474	RP	B 41	OU Niederbrombach, Oberbrombach, Rötweiler	2,1
475	RP	B 41	OU Martinstein	2,1
476	RP	B 41	OU Hochstetten-Dhaun	2,1
477	RP	B 47	A 61 - Worms (Kolpingstraße/K 17)	8,5
478	RP	B 47	Verlegung bei Worms (Kolpingstr./K 17 - B 9)	5,1
479	RP	B 48	OU Klingenstein	2,7
480	RP	B 48	OU Imsweiler	2,9
481	RP	B 50	Zubringer B53n - B 50a (Longkamp)	3,4
482	RP	B 54	OU Niederneisen - Flacht	5,9
483	RP	B 54	OU Rennerod	4,9
484	RP	B 62	OU Mudersbach	6,4
485	RP	B 255	OU Rothenbach und Langenhahn	1,1
486	RP	B 256	OU Straßenhaus	6,3
487	RP	B 260	OU Dausenau	3,3
488	RP	B 266	Ahrquerung (1.BA)	6,3
489	RP	B 270	OU Olsbrücken	4,4
490	RP	B 271	OU Herxheim	4,4
491	RP	B 271	Kallstadt - Ungstein	4,4
492	RP	B 327	OU Gödenroth	2,4
493	RP	B 417	Verlegung in Diez	3,0
494	SH	A 7	LGr SH/HH - AS Quickborn	4,7
495	SH	A 7	AS Quickborn - AS Neumünster-S	4,7
496	SH	A 7	AS Neumünster-S - AS Neumünster-N	4,7
497	SH	A 7	AS Neumünster-N - AD Bordsesund (A 215)	4,7
498	SH	A 20	Elbquerung (LGr NI/SH) - B 431	2,8
499	SH	A 20	AS B 431 - AS A 23	2,8
500	SH	A 20	A 23 - A 7	2,8
501	SH	A 20	A 7 - Wahlstedt (B 206)	2,8
502	SH	A 21	Kl. Barkau - Kiel (B 76)	4,5
503	SH	B 5	N-OU Geesthacht (bis A 25/B 5)	2,2
504	SH	B 199	OU Handewitt	4,0
505	SH	B 208	OU Ratzeburg	4,1
506	SH	B 431	Verl. in Wedel (Altstadtbereich)	5,9
507	SL	A 1	B 268 - A 623 und Westspange Saarbrücken	5,2
508	SL	A 1	A 623 Saarbrücken - Verbindung A1	5,2
509	SL	B 41	Wolfersweiler - A 62	6,9
510	SL	B 41	OU Wolfersweiler	6,9
511	SL	B 41	OU Ottweiler	3,8
512	SL	B 269	OU Saarlouis/Fraulautern (m. Anbindung an B 51)	5,3
513	SL	B 423	OU Schwarzenbach und Schwarzenacker	3,6

lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	NKV
514	SN	A 14	AD Parthenaue (A 38) - AS Leipzig-O (B 6)	2,5
515	SN	A 72	AS Borna-S - AS Borna-N	> 10
516	SN	A 72	AS Borna-N - AS Rötha	> 10
517	SN	A 72	AS Rötha - AD Leipzig-S (A 38)	> 10
518	SN	B 2	OU Krostitz/Hohenossig	9,5
519	SN	B 6	Verl. in Machern	5,5
520	SN	B 6	OU Dresden-Cossebaude	5,7
521	SN	B 7	Verl. n Frohburg (Teil der A 72)	2,0
522	SN	B 87n	AS Leipzig-M (A 14) - Eilenburg	5,5
523	SN	B 87n	s Torgau - n Torgau	5,5
524	SN	B 92	A 72 - Plauen	1,2
525	SN	B 94	Reichenbach - A 72	2,2
526	SN	B 95	OU Thum	3,5
527	SN	B 95	OU Ehrenfriedersdorf	3,5
528	SN	B 95	OU Burkhardtsdorf	8,8
529	SN	B 96n	LGr BB/SN - Hoyerswerda	3,5
530	SN	B 98	OU Schönfeld	5,0
531	SN	B 98	OU Thiendorf	4,4
532	SN	B 98	TOU Großenhain (2. BA)	5,0
533	SN	B 101	Verl. in Aue (B 101 - B 169)	3,6
534	SN	B 101	Brand-Erbisdorf - Freiberg	3,3
535	SN	B 101	OU Lauter	6,7
536	SN	B 107	Ebersdorf - A 4 (Ostumfahrung Chemnitz)	3,5
537	SN	B 115	OU Krauschwitz (1. BA)	3,5
538	SN	B 115	OU Krauschwitz (2. BA)	3,5
539	SN	B 156	OU Malschwitz/Niedergurig	2,5
540	SN	B 160	Hoyerswerda - Weißwasser	3,5
541	SN	B 169	Salbitz - B 6	6,6
542	SN	B 169	OU Lichtensee	5,2
543	SN	B 169	OU Gröditz	3,6
544	SN	B 172	OU Pirna (3. BA)	> 10
545	SN	B 173	AS Plauen-O (A 72) - Plauen	> 10
546	SN	B 173	OU Bernsdorf	6,1
547	SN	B 173	OU Oberlungwitz/Mittelbach	6,1
548	SN	B 173	TOU Reichenbach	6,9
549	SN	B 173	OU Mülsen	6,1
550	SN	B 174	OU Großolbersdorf/Hohndorf	2,6
551	SN	B 174	OU Hirtstein/Reitzenhain	2,6
552	SN	B 174	Verl. Gornau - Chemnitz	2,6
553	SN	B 181	A 9 - Stadtgrenze Leipzig	1,8
554	ST	B 1	B 246 OU Burg	3,0
555	ST	B 81	OU Blankenburg	2,9
556	ST	B 81	Egeln/N - B 246a	5,3
557	ST	B 86	OU Annarode - Siebigerode - Mansfeld	6,5
558	ST	B 87	OU Naumburg	1,6
559	ST	B 87	OU Bad Kösen	1,6
560	ST	B 91	OU Deuben	3,8

lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	NKV
561	ST	B 91	OU Naundorf	3,8
562	ST	B 91	OU Theißen	3,8
563	ST	B 183	OU Bitterfeld	3,3
564	ST	B 184	OU Roßlau/Tornau	4,2
565	ST	B 185	OU Ballenstedt	3,1
566	ST	B 185	OU Hoym	3,1
567	ST	B 187	OU Griebo	4,8
568	ST	B 187	OU Coswig	4,8
569	ST	B 190n	LGr ST/NI - Salzwedel	3,4
570	ST	B 190n	Salzwedel - A 14	3,4
571	ST	B 190n	A 14 - LGr ST/BB	3,4
572	ST	B 245	OU Bebertal	1,7
573	ST	B 246a	OU Gommern	2,8
574	ST	B 246a	OU Plötzky	2,8
575	TH	A 9	Umbau AK Hermsdorf (endgültiger 6-str. Ausbau)	8,6
576	TH	B 4	OU Nordhausen	2,9
577	TH	B 4	OU Gebesee	9,9
578	TH	B 4	OU Straußfurt	9,9
579	TH	B 4	OU Greußen	9,9
580	TH	B 4	OU Illfeld	2,9
581	TH	B 4	OU Niedersachswerfen	2,9
582	TH	B 7	OU Tüttleben	4,9
583	TH	B 7	Altenburg - LGr TH/SN	2,3
584	TH	B 19	OU Stockhausen	8,5
585	TH	B 19	Wilhelmsthal - OU Wutha/Farnroda	8,5
586	TH	B 19	OU Wutha/Farnroda	8,5
587	TH	B 19	OU Gumpelstadt	4,4
588	TH	B 19	OU Waldfish	4,4
589	TH	B 19	OU Witzelroda	4,4
590	TH	B 19	OU Wasungen (Tunnel)	3,5
591	TH	B 62	OU Dorndorf/Merkers	8,4
592	TH	B 84	OU Behringen	3,5
593	TH	B 84	OU Reichenbach	3,5
594	TH	B 85	Saalfeld - Schwarza	2,5
595	TH	B 85	OU Schwarza/S (4. BA: B 88 (W) - B 85 (S))	> 10
596	TH	B 87n	Fulda - Meiningen (1. BA: Rhönquerung)	3,8
597	TH	B 87n	Fulda - Meiningen (2. BA: OU Oberkatz)	3,8
598	TH	B 87n	Fulda - Meiningen (3. BA: OU Dörrensolz)	3,8
599	TH	B 87n	Fulda - Meiningen (4. BA: OU Stepfershausen)	3,8
600	TH	B 87n	Fulda - Meiningen (5. BA: OU Herpf)	3,8
601	TH	B 87n	Fulda - Meiningen (6. BA: OU Melkers/Walldorf)	3,8
602	TH	B 88	OU Ohrdruf (Spange B 247 /B 88 bei Nauendorf)	6,2
603	TH	B 88	Gehren- Jesuborn	7,3
604	TH	B 88	OU Rothenstein	7,4
605	TH	B 88	OU Großeutersdorf	7,4
606	TH	B 88	OU Kahla (m.Tunnel)	7,4
607	TH	B 88	OU Uhlstädt	7,4

lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	NKV
608	TH	B 88	OU Zeutsch	7,4
609	TH	B 89	OU Hildburghausen	6,9
610	TH	B 90	A 9 - Gefell	> 10
611	TH	B 90n	OU Kleinliebringen	5,8
612	TH	B 90n	OU Geilsdorf	5,8
613	TH	B 90n	OU Hammersfeld	5,8
614	TH	B 90n	OU Griesheim (einschl. Anbindung A 71)	5,8
615	TH	B 175	OU Großebersdorf	3,8
616	TH	B 175	OU Frießnitz	3,8
617	TH	B 175	OU Burkensdorf	3,8
618	TH	B 176	OU Kölleda	3,2
619	TH	B 176n	OU Gräfentonna	2,8
620	TH	B 243	OU Günzerode	2,0
621	TH	B 243	OU Holbach	2,0
622	TH	B 243	OU Mackenrode	2,0
623	TH	B 247	OU Teistungen	4,3
624	TH	B 247	OU Ferna	4,3
625	TH	B 247	OU Schwabhausen	6,1
626	TH	B 247	OU Mühlhausen (B 249 - Ammern)	6,7
627	TH	B 247	OU Großengottern	5,1
628	TH	B 247	OU Worbis	6,4
629	TH	B 249	OU Mühlhausen (L 1016 - B 247)	5,0
630	TH	B 249	OU Grabe - Körner	1,7
631	TH	B 281	OU Krölpa	8,0
632	TH	B 281	OU Rockendorf	8,0
633	TH	B 281	W-OU Saalfeld	7,4
634	TH	B 281	OU Neuhaus a. R.	5,1
635	TH	B 281	OU Pößneck/N	8,0

Erläuterungen

NKV = Nutzen-Kosten-Verhältnis
AS = Anschlussstelle
A = Autobahn
AD = Autobahndreieck
OU = Ortsumgehung
B = Bundesstraße
BAB = Autobahn
GÜ = Grenzübergang
LGr = Landesgrenze
L = Landstraße
BGr = Bundesgrenze
AK = Autobahnkreuz
K = Kreisstraße
NT = Nordtangente
St = Staatsstraße
Ba. = Bauabschnitt
LA = Kreisstraße Landshut 9
NWK = Nordwestkreuz
WK = Westkreuz
DEK = Dortmund-Ems-Kanal

Abkürzungen der Bundesländer

BB = Brandenburg
BE = Berlin
BW = Baden-Württemberg
BY = Bayern
HE = Hessen
HH = Hamburg
MV = Mecklenburg-Vorpommern
NI = Niedersachsen
NW = Nordrhein-Westfalen
RP = Rheinland-Pfalz
SH = Schleswig-Holstein
SL = Saarland
SN = Sachsen
ST = Sachsen-Anhalt
TH = Thüringen

Anlage 4

Im Investitionsrahmenplan 2006 – 2010 enthaltene Projekte der Bedarfspläne für die Bundes-schienenwege und Bundesfernstraßen, die bis zum 01. November 2006 für den Verkehr frei-gegeben wurden

Ifd. Nr.	Länder	Bezeichnung der Maßnahme
----------	--------	--------------------------

1	BE, BB, MV, SH, HH	VDE 2 Hamburg – Büchen – Berlin
---	--------------------	---------------------------------

Ifd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme
----------	------	--------	--------------------------

1	BB	B 112	OU Guben (Nordabschnitt)
2	BB	B 166	OU Passow
3	BW	B 36	OU Graben-Neudorf
4	BW	B 36	Durmersheim - Bietigheim
5	BY	A 6	Wittschau - Kaltenbaum
6	BY	B 2	OU Meitingen
7	BY	B 303	OU Untersteinach
8	MV	A 241	Jesendorf - Wismar
9	MV	B 321	OU Crivitz
10	NW	A 46	AS Haan-Ost - Westring
11	RP	B 10	Haseneck - Waldfriedhof
12	TH	B 281	OU Miesitz
13	BE	B 101	Marienfelder Allee

Erläuterungen

B = Bundesstraße
 OU = Ortsumgehung
 A = Autobahn
 AS = Anschlussstelle

Abkürzungen der Bundesländer

BB = Brandenburg
 BE = Berlin
 BW = Baden-Württemberg
 BY = Bayern
 MV = Mecklenburg-Vorpommern
 NW = Nordrhein-Westfalen
 RP = Rheinland-Pfalz
 TH = Thüringen

Anlage 5**Im Investitionsrahmenplan 2006 – 2010 enthaltene Projekte des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, deren Verkehrsfreigabe im Zeitraum November 2006 bis Mai 2007 geplant ist**

lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme
1	BE	B 101	Marienfelder Allee
2	BB	B 5	Nauen - Wustermark
3	BB	B 96	AS Rangsdorf (A 10) - Lgr. BE/BB
4	BB	B 101	OU Wiesenhagen, Kliestow und Trebbin
5	BW	B 3	OU Bühl – Ottersweier
6	BW	B 10	Nordtangente Karlsruhe 1. BA
7	BW	B 10	OU Luizhausen
8	BW	B 14	Winnenden/M - Winnenden/S
9	BW	B 28	Schopfloch - Grünmettstetten
10	BW	B 28	OU Ergenzingen
11	BY	A 9	T+R Sophienberg - AS Bayreuth-Nord
12	BY	A 70	AS Knetzgau - AS Eltmann
13	BY	A 94	Ampfing – Winhöring
14	BY	B 286	S-OU Maibach
15	BY	B 469	Verlegung Trennfurt - Obernburg
16	HB	B 71	AS Bremerhaven/Wulsdorf - Lgr. HB/NI
17	HE	B 49	Merenberg-Ost - Weilburg-West
18	HE	B 253	OU Frankenberg/Röddenau und Frankenberg(Eder)
19	HE	B 457	OU Hungen
20	HE	B 277	OU Dillenburg
21	HE	B 426	Verlegung bei Mühlthal/Nieder-Ramstadt
22	NW	A 2	AK Dortmund/NW - AS Dortmund-NO
23	NW	A 2	AS Hamm/Uentrop - AS Beckum
24	NW	A 4	AS Wenden - Krombach
25	NW	B 59	OU Pulheim
26	NW	B 67	Bocholt - Rhede
27	NW	B 239	OU Herford
28	NW	B 264	OU Weisweiler

lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme
29	NW	B 474	OU Dülmen (Südabschnitt K 45 - L 551)
30	NW	B 528	S-OU Kamp-Lintfort (O)
31	RP	B 49	OU Neuhäusel
32	RP	B 53	OU Biewer-Pfalzel
33	SN	A 17	Bgr. CZ/D - AS Pirna
34	SN	A 72	AK Chemnitz - AS Niederfrohna
35	SN	B 6	OU Bennewitz
36	SN	B 92	OU Oelsnitz
37	SN	B 101	OU Meißen
38	ST	B 188	OU Uchtspringe – Staats - Vinzelberg
39	TH	A 4	AS Gera - AS Gera/Leumnitz
40	TH	A 9	AS Triptis - AK Hermsdorf
41	TH	A 38	nw Uder (Lgr. NI/TH) - AS Heilbad Heiligenstadt
42	TH	A 38	AS Heilbad Heiligenstadt - AS Leinefelde
43	TH	A 71	AS Erfurt/Bindersleben - AS Erfurt-N
44	TH	A 73	AS Schleusingen (B 4) - AS Suhl/Friedberg
45	TH	B 2	Gera Nordanbindung
46	TH	B 281	OU Triptis und Mittelpölnitz (B 2)

Erläuterungen

B = Bundesstraße
AS = Anschlussstelle
A = Autobahn
LGr = Landesgrenze
OU = Ortsumgehung
BA = Bauabschnitt
AK = Autobahnkreuz

Abkürzungen der Bundesländer

BB = Brandenburg
BE = Berlin
BW = Baden-Württemberg
BY = Bayern
HB = Hamburg
HE = Hessen
NW = Nordrhein-Westfalen
RP = Rheinland-Pfalz
SN = Sachsen
ST = Sachsen-Anhalt
TH = Thüringen