



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

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 Verkehr Mobilität Bauen Wohnen
Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität

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

1.	Rahmenbedingungen	3
2.	Ausgangssituation	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
3.	Investitionsstrategie 2011 bis 2015	8
3.1.	Verkehrsprognosen	8
3.2.	Grundlagen der Finanzierung	10
3.3.	Öffentlich-Private Partnerschaften	11
3.4.	Bundeshaushalt 2011 und 2012 sowie Finanzplanung bis 2015	11
3.5.	Investitionsbedarf 2011 bis 2015	14
3.6.	Grundsätze der Projektauswahl	15
4.	Investitionen in die Schienenwege des Bundes	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
5.	Investitionen in die Bundesfernstraßen	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
6.	Investitionen in die Bundeswasserstraßen	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

...

7.	Wichtige sonstige Investitionen	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

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

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

² 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

³ 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

⁴ 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

Anteil der Investitionen 2009 und 2010 aus Konjunkturpaketen [Mio. €]	Schienenwege des Bundes	Bundesfernstraßen	Bundeswasserstraßen	Insgesamt
1	2	3	4	5
aus Konjunkturpaket I	481	959	421	1.861
aus Konjunkturpaket II ¹	216	573	140	928

¹ 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

Im Zeitraum 2006 – 2010 bewilligte EU-Mittel [Mio. €]	Schienenwege des Bundes	Bundesfernstraßen	Bundeswasserstraßen	Insgesamt
1	2	3	4	5
aus der TEN-Haushaltslinie ¹	320	10	12	342
aus dem EERP-Programm ²	44	2	-	46
aus dem EFRE-Bundesprogramm ³	537	522	55	1.114

¹ Gemeinschaftszuschüsse für Transeuropäische Netze (ohne Zuschüsse für Studien)

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

³ Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung

2.2. Erhalt und Modernisierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur des Bundes

Im Bereich der Bundesschienenwege 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

	IRP 2006 – 2010 inkl. Planungsreserve	bis 2010 fertig gestellt	im Bau
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

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

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

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

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

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

⁴ 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.

⁵ 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.

⁶ 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

Personenverkehr [Mrd. Pkm]	Prognose¹ Verkehrs- leistung 2025	Güterverkehr [Mrd. tkm]	Prognose¹ Verkehrs- leistung 2025
1	2	3	4
Individualverkehr	1.030	Straßenverkehr ²	704
Eisenbahnverkehr	91	Eisenbahnverkehr	152
Öffentlicher Straßenverkehr	79	Binnenschifffahrt	80
Luftverkehr	103	Insgesamt	936
Insgesamt	1.302		

¹ Datenbasis: Jahr 2004

² 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 Einnahmehbasis 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

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

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
Investitionen in die Schienenwege des Bundes	3.883	4.063	4.206	4.242	4.237	20.631
davon						
Sonstige Investitionen ¹	182	256	300	360	370	1.468
Infrastrukturbeschleunigungsprogramm ²	-	40	60	-	-	100
Inv. in Erhaltung, Aus- und Neubau ³	3.701	3.767	3.846	3.882	3.867	19.063
davon						
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
Investitionen in die Bundesfernstraßen	4.827	5.405	4.967	4.788	4.808	24.795
davon						
Sonstige Investitionen ¹	930	886	837	830	824	4.307
Infrastrukturbeschleunigungsprogramm ²	-	400	200	-	-	600
Inv. in Erhaltung, Aus- und Neubau ³	3.897	4.119	3.930	3.958	3.984	19.888
davon						
Erhaltungsinvestitionen ⁴	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
Investitionen in die Bundeswasserstraßen	886	943	939	939	939	4.646
davon						
Sonstige Investitionen ⁵	130	130	130	131	131	652
Infrastrukturbeschleunigungsprogramm ⁶	-	60	60	60	60	240
Inv. in Erhaltung, Aus- und Neubau ^{3,7}	756	753	749	748	748	3.754
davon						
Erhaltung ⁸	598	615	612	611	611	3.047
Investitionen in Aus- und Neubau ⁹	158	138	137	137	137	708
Investitionen insgesamt ¹⁰	9.597	10.411	10.112	9.969	9.984	50.072
davon						
Sonstige Investitionen ¹⁰	1.242	1.272	1.267	1.321	1.325	6.427
Infrastrukturbeschleunigungsprogramm ¹⁰	-	500	320	60	60	940
Inv. in Erhaltung, Aus- und Neubau ¹⁰	8.354	8.639	8.525	8.588	8.599	42.705
davon						
Erhaltungsinvestitionen ¹⁰	5.437	5.526	5.623	5.713	5.811	28.110
Investitionen in Aus- und Neubau ¹⁰	2.917	3.113	2.902	2.875	2.788	14.595

¹ 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)

² 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

³ Bundesmittel für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur (Einzelplan 12)

⁴ Ohne Erhaltungsanteile der geplanten kombinierten Maßnahmen, z.B. sechsstreifiger Autobahnausbau

⁵ 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)

⁶ Die Mittel sind ausschließlich für den Neubau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel vorgesehen

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

⁸ 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

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

¹⁰ 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 ¹
davon bis 2015 gesichert ²	6,4	7,5	0,7
Mehrbedarf für den Zeitraum 2011 - 2015 ³	<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

¹ 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)

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

³ 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 Bundesschienenwegvorhaben siehe Anlage 1: Teil B „Laufende Vorhaben/Teilvorhaben“ / bei den Bundesfernstraßenvorhaben 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. €¹ (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.

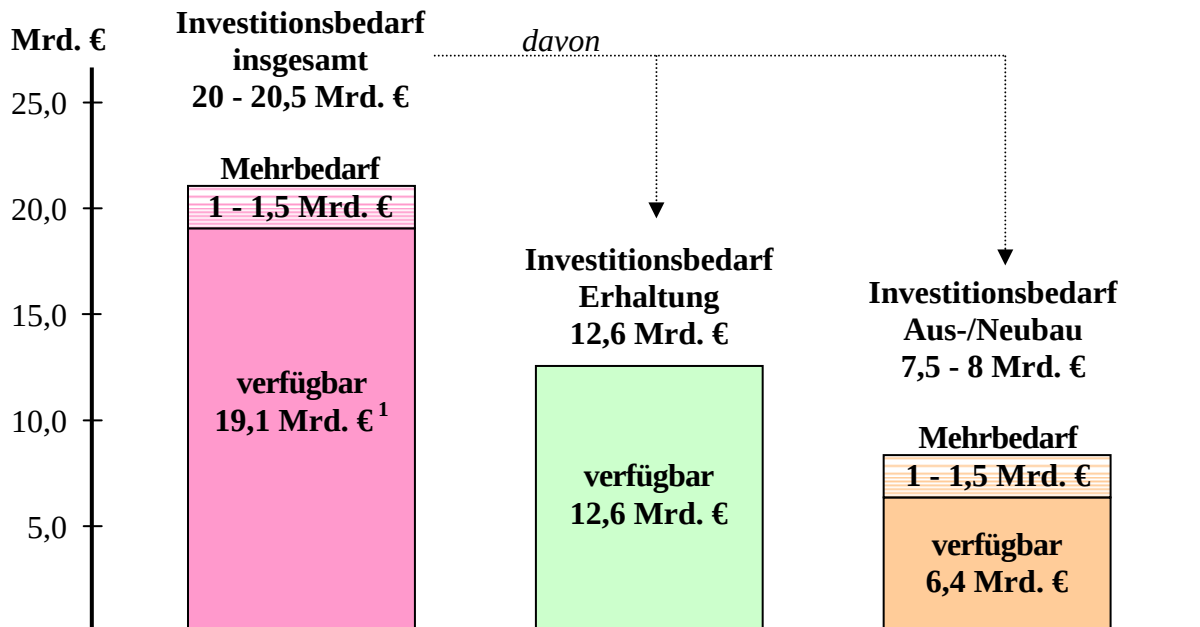
Im Zeitraum 2011 – 2015 wäre es technisch möglich, von dem Investitionsvolumen in Höhe von 12,7 Mrd. € unter Berücksichtigung der Planungsstände der Vorhaben und der erforderlichen Bauzeiten etwa 7,5 – 8,0 Mrd. € für Aus- und Neubau zu realisieren. Das ist ein Mehrbedarf von etwa 1,0 – 1,5 Mrd. € gegenüber 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.

¹ 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:



¹ 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 beigelegt. 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.

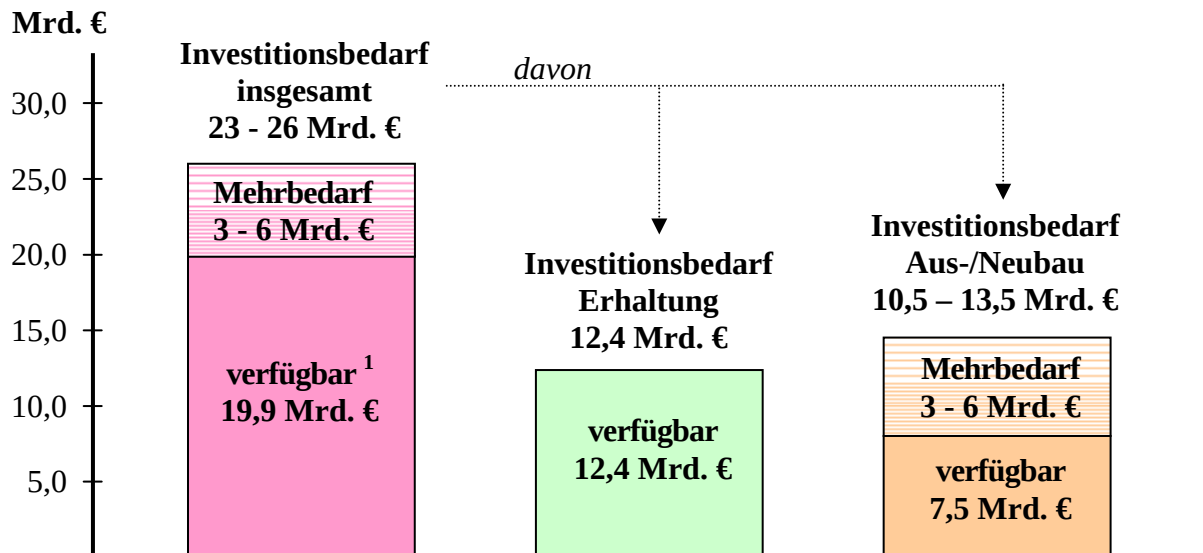
Das für die Erhaltung sowie den Aus- und Neubau im Zeitraum 2011 – 2015 insgesamt verfügbare Finanzvolumen beträgt – ohne die zusätzlichen Mittel aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm in Höhe von rd. 600 Mio. € – rd. 19,9 Mrd. € (siehe Tabelle 8). Das Investitionsvolumen der Vorhaben der Teile 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:



¹ 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 scheiden 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.

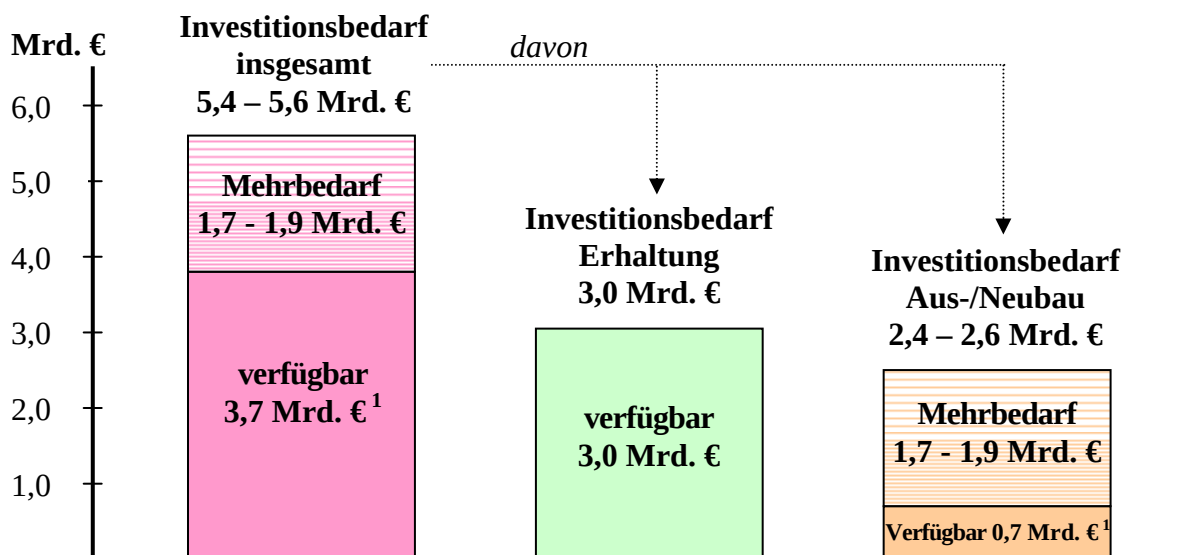
Das für die Erhaltung sowie den Aus- und Neubau im Zeitraum 2011 – 2015 insgesamt verfügbare Finanzvolumen beträgt – ohne die zusätzlichen Mittel aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm (IBP) in Höhe von rd. 240 Mio. €¹ – rd. 3,8 Mrd. € (siehe Tabelle 8). Das nach Abzug des Mittelbedarfs für die 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. €.

¹ 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:



¹ 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 ERTMS¹ 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
Horka – 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),

¹ 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 Ausbauvorhaben 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

Investitionsbereich	Gesamtinvestitionen ab 2011 (Planungsvolumen) [Mrd. €]	Geplante Ausgaben im Zeitraum 2011 – 2015 [Mrd. €]	Anteil an den geplanten Ausgaben im Zeitraum 2011 – 2015
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 %
Gesamt		rd. 20,6	100,0 %

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

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

C. Prioritäre Vorhaben/Teilvorhaben im IRP-Zeitraum

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

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

Finanzbedarf gesamt

12.664,9

¹ ohne im Rahmen des Konjunkturpakets I vorfinanzierte Planungsanteile

lfd. Nr.	Vorhaben/Teilvorhaben	Bemerkungen
1	2	3
D. Weitere wichtige Vorhaben/Teilvorhaben		
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	ABS Berlin – Dresden durchgehender Ausbau auf 200 km/h	
2	ABS Fulda – Frankfurt a.M. dreigleisiger Ausbau Hailer – Gelnhausen	
3	ABS Kehl – Appenweiler (POS Süd) 2. Baustufe	
4	ABS Köln – Aachen – Grenze D/B Düren – Aachen	
5	ABS München – Mühldorf – Freilassing weitere Abschnitte	
6	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau Baustufe 1a (Elektrifizierung)	
7	ABS/NBS Karlsruhe – Basel weitere Abschnitte	
8	Elektrifizierung Nürnberg – Marktredwitz – Hof – Grenze D/CZ	
9	Hinterlandanbindung Fehmarn-Belt-Querung	
10	Knoten Frankfurt/Main weitere Abschnitte	
11	Knoten Hamburg	
12	Knoten Mannheim	
13	Knoten München	
14	NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar	
15	NBS/ABS Hamburg/Bremen – Hannover (Y-Trasse)	
16	Rhein–Ruhr–Express (RRX) weitere Abschnitte	
17	VDE 8.1, ABS Nürnberg – Ebensfeld 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)
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
Gesamt	rd. 27,2	rd. 24,8

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 ¹	rd. 1,6	8,4 %
Laufende Vorhaben	rd. 6,3	32,8 %
Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum	rd. 11,3	58,8 %
Gesamt	rd. 19,2	100,0 %

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

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

² Vorhaben, die am 01.01.2011 bereits im Bau waren

³ 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		Refinanzierungen					252,0	
2	BW		Abfinanzierungen und Mautweiterleitung					17,0	
Finanzbedarf für Sammelpositionen								269,0	

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

Bundesstraßen

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

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

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

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

lfd. 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	OU Grenzach 2-streifiger Neubau	2,9	planfestgestellt	10,7		10,7	
55	BW	B 294	OU Winden 2-streifiger Neubau	4,8	planfestgestellt	49,8		49,8	
56	BW	B 311	OU Unlingen 2-streifiger Neubau	4,4	planfestgestellt	11,7		11,7	
57	BW	B 311	Erbach - Dellmensingen (B 30) 2-streifiger Neubau	5,9	in der Planfeststellung	30,0		30,0	
58	BW	B 313	OU Grafenberg 2-streifiger Neubau	1,9	in der Planfeststellung	6,3		6,3	
59	BW	B 463	W-OU Pforzheim (1. BA: B 10 - B 294) 2-streifiger Neubau	3,2	planfestgestellt	63,8	9,7	54,1	Vorabmaßnahme realisiert
60	BW	B 464	s Holzgerlingen - n Holzgerlingen 4-streifige Erweiterung	0,9	planfestgestellt	8,6		8,6	
61	BW	B 466	Süßen (B 10n) - Donzdorf 2-streifiger Neubau	2,8	planfestgestellt	13,8		13,8	
Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben								1.725,1	
Finanzbedarf gesamt								2.820,5	

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 10	2. Rheinbrücke Wörth - Karlsruhe 4-streifiger Neubau	
2	BW	B 10	Verlegung in Enzweihingen 2-streifiger Neubau	
3	BW	B 14	OU Oppenweiler 2-streifiger Neubau	
4	BW	B 28	OU Horb (L 355a - B 14/B 463; kleine Lösung) 2-streifiger Neubau	
5	BW	B 28	Freudenstadt/B 462 2-streifiger Neubau	
6	BW	B 29	Schwäbisch Gmünd - Hussenhofen 2-streifiger Neubau	
7	BW	B 31	Breisach - AS Freiburg-M (2. BA) 2-streifiger Neubau	
8	BW	B 32	OU Horb 2-streifiger Neubau	
9	BW	B 294	OU Bauschlott 2-streifiger Neubau	
10	BW	B 314	OU Grimmelshofen 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		Refinanzierung					197,0	
2	BY		Abfinanzierungen und Mautweiterleitung					191,7	
Finanzbedarf für Sammelpositionen								388,7	

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

Bundesstraßen

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

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projekt-stand	Gesamt-investitionen [Mio.€]	bis 2010 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
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

Finanzbedarf für laufende Vorhaben

748,6

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	planfest-gestellt	50,4		50,4	
26	BY	A 3	Fuchsberg – w. AS Wiesentheid 6-streifige Erweiterung	7,1	planfest-gestellt	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	planfest-gestellt	49,5		49,5	
28	BY	A 3	w AS Wertheim (LGr BW/BY) – w AS Marktheidenfeld 6-streifige Erweiterung	4,2	planfest-gestellt	61,4		61,4	
29	BY	A 3	w AS Marktheidenfeld – Haseltalbrücke 6-streifige Erweiterung	5,2	planfest-gestellt	42,6		42,6	
30	BY	A 3	Haseltalbrücke – w AS Rohrbrunn 6-streifige Erweiterung	4,1	planfest-gestellt	60,9		60,9	
31	BY	A 3	w AS Rohrbrunn – Kauppenbrücke (o) 6-streifige Erweiterung	8,0	planfest-gestellt	84,5		84,5	
32	BY	A 3	Mainbrücke Dettelbach – AK Biebelried 6-streifige Erweiterung	2,3	planfest-gestellt	8,0		8,0	
33	BY	A 3	Würzburg-Heidingsfeld – w Mainbrücke Randersacker 6-streifige Erweiterung	4,9	planfest-gestellt	175,6		175,6	
34	BY	A 6	AK Nürnberg-Süd - AK Nürnberg-Ost (A 9) 6-streifige Erweiterung	3,7	planfest-gestellt	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	planfest-gestellt	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	bis 2010 investiert	Finanzbedarf ab 2011	Bemerkungen
						[Mio.€]	[Mio. €]	[Mio. €]	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Bundesstraßen									
38	BY	B 2	OU Untersteinbach 2-streifiger Neubau	2,6	planfestgestellt	13,4		13,4	
39	BY	B 2	Verlegung s. Fürstenfeldbruck 2-streifiger Neubau	1,2	planfestgestellt	8,1		8,1	
40	BY	B 2	Entlastungstunnel Starnberg 2-streifiger Neubau	3,2	planfestgestellt	150,0		150,0	
41	BY	B 2n	OU Oberau (Hauptmaßnahme) 4-streifige Erweiterung	4,1	planfestgestellt	173,7		173,7	
42	BY	B 13	OU Unterheßbach 2-streifiger Neubau	2,0	in der Planfeststellung	3,0		3,0	
43	BY	B 15	Westtangente Rosenheim 2-streifiger Neubau	11,2	planfestgestellt	61,3		61,3	
44	BY	B 16	OU Marktoberdorf mit OU Bertoldshofen 2-streifiger Neubau	5,7	planfestgestellt	26,3		26,3	
45	BY	B 16	OU Dillingen 2-streifiger Neubau	6,7	planfestgestellt	31,1		31,1	Vorwegmaßnahme abgeschlossen
46	BY	B 23	OU Garmisch-Partenkirchen (Kramertunnel) 2-streifiger Neubau	5,6	planfestgestellt	133,4		133,4	Erkundungsstollen in Bau
47	BY	B 23	OU Saulgrub 2. BA 2-streifiger Neubau	2,5	planfestgestellt	19,2		19,2	
48	BY	B 25	OU Wallerstein/Ehringen 2-streifiger Neubau	4,4	planfestgestellt	12,1		12,1	
49	BY	B 85	w Wetterfeld - Untertraubenbach 4-streifige Erweiterung	3,2	planfestgestellt	32,0		32,0	
50	BY	B 85	OU Neubäu 2-streifiger Neubau	4,0	in der Planfeststellung	13,4		13,4	
51	BY	B 289	OU Kulmbach/O – Untersteinach 2-streifiger Neubau	4,9	planfestgestellt	45,2		45,2	
52	BY	B 300	AS Dasing (A 8) – Aichach 4-streifige Erweiterung	5,5	planfestgestellt	21,4		21,4	Vorwegmaßnahme läuft
53	BY	B 304	OU Altenmarkt (1.BA mit Aubergtunnel) 2-streifiger Neubau	1,5	in der Planfeststellung	13,9		13,9	
Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben								1.809,3	
Finanzbedarf gesamt								2.946,6	

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	AS Rosenheim - Bundesgrenze D/A 6-streifige Erweiterung
2	BY	A 94	Tutting - Pocking 4-streifiger Neubau

Bundesstraßen

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

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

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	BE		Abfinanzierungen					5,3	
Finanzbedarf für Sammelpositionen								5,3	
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	BE	A 10	Weißensee (LGr. BB/BE) - AD Pankow (LGr. BE/BB) 6-streifige Erweiterung	5,3	im Bau	64,3	5,7	58,6	ohne Umbau AD Pankow
3	BE	A 100	Vorleistung am S-Bahnhof Ostkreuz 6-streifiger Neubau	-	im Bau	16,5	0,2	16,3	
Finanzbedarf für laufende Vorhaben								74,9	
C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum									
Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann.									
Autobahnen									
4	BE	A 100	AD Neukölln - AS Am Treptower Park 6-streifiger Neubau	3,2	planfest-gestellt	420,0		420,0	
Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben								420,0	
Finanzbedarf gesamt								500,2	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projekt- stand	Gesamt- investi- tionen [Mio.€]	bis 2010 inves- tiert [Mio. €]	Finanz- bedarf 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 Plan- feststellung	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 Plan- feststellung	39,8		21,8	EFRE-Kofinanzierung geplant
12	BB	A 10	AD Kreuz Oranienburg - AD Havelland 6-streifige Erweiterung	8,6	in der Plan- feststellung	46,0		46,0	
13	BB	A 10	Umbau AD Kreuz Oranienburg (2. BA) 6-streifige Erweiterung	3,5	in der Plan- feststellung	18,7		18,7	
14	BB	A 10	AD Schwanebeck - Weißensee (Lgr. BB/BE) 6-streifige Erweiterung	1,8	in der Plan- feststellung	9,0		9,0	
15	BB	A 14	Lgr. ST/BB - AS Wittenberge 4-streifiger Neubau	2,0	in der Plan- feststellung	50,9		26,4	EFRE-Kofinanzierung geplant
16	BB	A 14	AS Karstädt - Lgr. BB/MV 4-streifiger Neubau	12,6	in der Plan- feststellung	89,7		46,2	EFRE-Kofinanzierung geplant

Bundesstraßen

17	BB	B 101	Trebbin - s Kerzendorf (OU Thyrow) 4-streifiger Neubau	4,2	planfest- gestellt	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 Plan- feststellung	17,0		17,0	
19	BB	B 158	OU Ahrensfelde 4-streifiger Neu- und Ausbau	4,5	in der Plan- feststellung	40,0		40,0	incl. Finanzbedarf Berlin
20	BB	B 183	OU Bad Liebenwerda 2-streifiger Neubau	5,2	in der Plan- feststellung	24,8		24,8	
21	BB	B 189	OU Kuhbier 2-streifiger Neubau	3,6	planfest- gestellt	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	Weißensee (Lgr. BB/BE) - AD Kreuz Oranienburg mit Umbau AD Pankow 6-streifige Erweiterung
2	BB	A 24	AS Neuruppin - AD Havelland 6-streifige Erweiterung

Bundesstraßen

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

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.				
<u>Bundesstraßen</u>				
1	HB	B 212n	Lgr. NI/HB - A 281 2-streifiger Neubau	

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	AS Hamburg-Othmarschen - AS Hamburg-Volkspark 8-streifige Erweiterung	
2	HH	A 26	Hafenquerspange 4-streifiger Neubau	

Hessen

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	HE		Refinanzierung					19,0	
2	HE		Abfinanzierungen					20,5	
Finanzbedarf für Sammelpositionen								39,5	
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.									
<u>Autobahnen</u>									
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	
<u>Bundesstraßen</u>									
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	

Ifd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projekt-stand	Gesamt-investitionen [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	
Finanzbedarf für laufende Vorhaben								1.135,7	

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	planfest-gestellt	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	planfest-gestellt	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	planfest-gestellt	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	OU Bürstadt 2-streifiger Neubau	3,0	planfestgestellt	12,4		12,4	
37	HE	B 49	AS Löhnberg - AS Tiefenbach 4-streifige Erweiterung	6,3	in der Planfeststellung	58,3		58,3	
38	HE	B 49	AS Tiefenbach - AS Leun 4-streifige Erweiterung	2,5	in der Planfeststellung	12,0		12,0	
39	HE	B 49	AS Leun - AS Solms 4-streifige Erweiterung	4,5	in der Planfeststellung	36,3		36,3	
40	HE	B 249	OU Meinhard/Frieda 4-streifige Erweiterung	4,5	in der Planfeststellung	36,3		36,3	
41	HE	B 252	OU Vöhl/Dorfitter 2-streifiger Neubau	2,2	planfestgestellt	4,7		4,7	
Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben								1.317,2	
Finanzbedarf gesamt								2.492,4	

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	AK Wiesbaden/Schierstein - AK W./Erbenheim 6-streifige Erweiterung	
2	HE	A 643	Rheinbrücke Schierstein 6-streifige Erweiterung	

Bundesstraßen

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

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

Niedersachsen

Ifd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projekt-stand	Gesamt-investitionen [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	NI		Refinanzierung					131,0	
2	NI		Abfinanzierungen					16,6	
Finanzbedarf für Sammelpositionen								147,6	

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

Bundesstraßen

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

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projekt-stand	Gesamt-investi-tionen [Mio.€]	bis 2010 inves-tiert [Mio. €]	Finanz-bedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
16	NI	B 243	Bad Sachsa - Bad Lauterberg 4-streifiger Neubau	9,0	im Bau	75,5	21,7	53,8	
17	NI	B 442	OU Eimbeckhausen 2-streifiger Neubau	4,4	unter Verkehr	12,9	9,1	3,8	Verkehrsfreigabe 2011
18	NI	B 445	OU Sebexen 2-streifiger Neubau	2,3	unter Verkehr	8,8	3,0	5,8	Verkehrsfreigabe 2011
Finanzbedarf für laufende Vorhaben								506,4	

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

Bundesstraßen

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

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

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

Bundesstraßen

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

Nordrhein-Westfalen

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projekt-stand	Gesamt-investitionen [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		Refinanzierung					47,0	
2	NW		Abfinanzierungen					40,8	
Finanzbedarf für Sammelpositionen								87,8	

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

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

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projekt- stand	Gesamt- investi- tionen [Mio.€]	bis 2010 inves- tiert [Mio. €]	Finanz- bedarf 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 Plan- feststellung	249,0		125,0	ÖPP-Projekt geplant
34	NW	A 1	AS Lommersdorf - AS Adenau 4-streifiger Neubau	4,9	in der Plan- feststellung	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 Plan- feststellung	32,1		32,1	
40	NW	A 33	AS Halle/Steinhagen (K 30) - AS Borgholzhausen 4-streifiger Neubau	11,8	planfest- gestellt	122,0		122,0	
41	NW	A 43	AK Herne - AS Recklinghausen/Herten 6-streifige Erweiterung	7,0	in der Plan- feststellung	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 Plan- feststellung	55,1		55,1	

Bundesstraßen

47	NW	B 51	OU Münster (Lütkenbecker Weg - L 843) 4-streifige Erweiterung	2,7	in der Plan- feststellung	31,5		31,5	
48	NW	B 51	OU Köln/Meschenich 2-streifiger Neubau	2,7	in der Plan- feststellung	14,7		14,7	
49	NW	B 55	W-OU Erwitte 2-streifiger Neubau	7,4	in der Plan- feststellung	49,5		49,5	
50	NW	B 56	Gangelt - AS Heinsberg 2-streifiger Neubau	7,9	planfest- gestellt	34,7		34,7	Baubeginn 2011
51	NW	B 56	OU Düren 2- bzw. 4-streifiger Neubau	6,9	planfest- gestellt	24,3		24,3	
52	NW	B 56	OU Vettweiss/Soller 2-streifiger Neubau	4,7	planfest- gestellt	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 Plan- feststellung	73,1		73,1	
55	NW	B 64	Brakel/Hembsen - Höxter 2-streifiger Neubau	12,8	in der Plan- feststellung	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	Reken - Dülmen 2-streifiger Neubau	12,3	in der Planfeststellung	30,8		30,8	
57	NW	B 236	Dortmund/Schwerte - AS Schwerte (A 1) 4-streifige Erweiterung	1,7	in der Planfeststellung	13,9		13,9	
58	NW	B 265	OU Hürth/Hermühlheim 4-str. Neubau bzw. Erweiterung	5,7	in der Planfeststellung	29,6		29,6	
59	NW	B 399	OU Düren 2- bzw. 4-streifiger Neubau	3,5	in der Planfeststellung	21,2		21,2	
60	NW	B 474	OU Datteln (L 609 - B 235) 2-streifiger Neubau	3,3	planfestgestellt	17,0		17,0	
61	NW	B 480	OU Bad Wünnenberg 2-streifiger Neubau	6,8	in der Planfeststellung	33,5		33,5	
62	NW	B 481	OU Münster 2-streifiger Neubau	3,6	in der Planfeststellung	33,1		33,1	
63	NW	B 508	T-OU Kreuztal (HTS - B 508) 2-streifiger Neubau	2,0	in der Planfeststellung	33,2		33,2	
64	NW	B 525	OU Nottuln 2-streifiger Neubau	4,9	planfestgestellt	14,4		14,4	
65	NW	B 611	Vlotho/Exter- Löhne/Wittel (A 2 - L 860) 2-streifiger Neubau	5,2	in der Planfeststellung	19,9		19,9	
Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben								1.560,9	
Finanzbedarf gesamt								3.047,8	

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.

Autobahnen

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

Bundesstraßen

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

Rheinland-Pfalz

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projektstand	Gesamt-investitionen [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		Refinanzierung					150,0	
2	RP		Abfinanzierungen					7,6	
Finanzbedarf für Sammelpositionen								157,6	
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.									
<u>Autobahnen</u>									
3	RP	A 1	Rengen (L 46) - Gerolstein (L 67) 4-streifiger Neubau	3,5	im Bau	50,3	35,8	14,5	
4	RP	A 1	Gerolstein (L 67) - Kelberg (B 410) 4-streifiger Neubau	2,6	im Bau	34,6	13,3	21,3	
5	RP	A 6	AS Kaiserslautern/West - AD Kaiserslautern/Ost 6-streifige Erweiterung	6,2	im Bau	79,7	2,4	77,3	
6	RP	A 60	AS Hechtsheim-W - AS Mainz/Laubenheim 6-streifige Erweiterung	4,9	im Bau	142,1	120,3	21,8	
<u>Bundesstraßen</u>									
7	RP	B 10	AS B 270 - Haseneck 4-streifige Erweiterung	1,8	im Bau	17,8	12,2	5,6	
8	RP	B 10	Wallmersbach - Hinterweidenthal 4-streifige Erweiterung	3,8	im Bau	34,8	4,9	29,9	
9	RP	B 48	OU Enkenbach/Alsenborn 2-streifiger Neubau	0,7	im Bau	5,8	2,0	3,8	
10	RP	B 50	A 1/A 60 - Platten 4-streifiger Neubau	5,3	im Bau	62,0	44,3	17,7	
11	RP	B 50	Platten - Longkamp 4-streifiger Neubau	19,7	im Bau	250,9	20,4	230,5	
12	RP	B 50	Nieder Kostenz - Kauerhof 4-streifige Erweiterung	7,5	unter Verkehr	40,1	18,7	21,4	Verkehrsfreigabe 2011
13	RP	B 255	OU Niederahr - Ettinghausen - Hahner Kreuz 2-streifiger Neubau	6,0	im Bau	38,1	10,0	28,1	
14	RP	B 256	OU Rengsdorf 2-streifiger Neubau	4,2	im Bau	44,4	23,6	20,8	

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

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

Bundesstraßen

[illegible]

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	Rheinbrücke Schierstein 6-streifige Erweiterung
---	----	-------	---

Bundesstraßen

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

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projekt-stand	Gesamt-investi-tionen [Mio.€]	bis 2010 inves-tiert [Mio. €]	Finanz-bedarf 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	SL		Refinanzierung					25,0	
Finanzbedarf für Sammelpositionen								25,0	
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.									
Bundesstraßen									
2	SL	B 51	OU Besseringen 2-streifiger Neubau	3,6	im Bau	27,2	1,4	25,8	
3	SL	B 269	Bgr. F/D - AS Ens Dorf (A 620) 2-streifiger Neubau	9,0	Teil unter Verkehr	51,2	33,4	17,8	
4	SL	B 423	Verlegung in Blieskastel 2-streifiger Neubau	0,8	Teil unter Verkehr	4,9	3,4	1,5	
Finanzbedarf für laufende Vorhaben								45,1	
C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum									
Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann.									
Autobahnen									
5	SL	A 8	AS Merzig/Wellingen - AS Merzig/Schwemlingen 4-streifige Erweiterung	3,5	Vorentwurf genehmigt	39,9		39,9	
Bundesstraßen									
6	SL	B 51	OU Saarlouis/Roden 2-streifiger Neubau	2,4	Vorentwurf	13,2		13,2	
Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben								53,1	
Finanzbedarf gesamt								123,2	

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		Refinanzierung					18,0	
2	SN		Abfinanzierungen					43,0	
Finanzbedarf für Sammelpositionen								61,0	

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

Bundesstraßen

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

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projekt-stand	Gesamt-investi-tionen [Mio.€]	bis 2010 inves-tiert [Mio. €]	Finanz-bedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
14	SN	B 174	Verlegung Chemnitz - Gornau 4-streifiger Neubau	4,7	im Bau	34,6	0,8	16,6	EFRE-Kofinanzierung geplant
15	SN	B 175	B 180 OU Waldenburg (1. BA: w Waldenburg) 2-streifiger Neubau	1,5	unter Verkehr	10,1	8,9	1,2	Verkehrsfreigabe 2011
16	SN	B 178	Niederoderwitz - Obercunnersdorf 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	AS Borna-N (B 95) - AS Rötha 4-streifiger Neubau	9,5	planfest- gestellt	63,6		18,5	Mitfinanzierung SN
Bundesstraßen									
18	SN	B 2	OU Bad Dübén-Wellaune 2-streifiger Neubau	2,4	Vorentwurf	5,4		5,4	
19	SN	B 96	OU Hoyerswerda 2-streifiger Neubau	7,3	in der Plan- feststellung	11,7		11,7	
20	SN	B 101	OU Freiberg 2-streifiger Neubau	13,2	planfest- gestellt	63,3		63,3	
21	SN	B 169	OU Göltzschtal 2-streifiger Neubau	10,4	planfest- gestellt	33,8		33,8	
22	SN	B 172	OU Pirna (3. BA) 4-streifiger Neubau	4,0	in der Plan- feststellung	70,9		70,9	
23	SN	B 178	Zittau -Niederoderwitz 2-streifiger Neubau	5,9	in der Plan- feststellung	22,2		15,3	EFRE-Kofinanzierung geplant
24	SN	B 178	Nostitz - A 4 2-streifiger Neubau	5,1	in der Plan- feststellung	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 107	OU Grimma (3. BA) 2-streifiger Neubau
2	SN	B 107	Ebersdorf - Südverbund Chemnitz 4-streifiger Neubau
3	SN	B 169	Riesa -Döbeln 4-streifiger Neubau
4	SN	B 175	OU Waldenburg, 2. BA 4-streifiger Neubau

Sachsen-Anhalt

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projekt-stand	Gesamt-investitionen [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	ST		Abfinanzierungen					20,1	
Finanzbedarf für Sammelpositionen								20,1	
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.									
<u>Autobahnen</u>									
2	ST	A 71	Lgr. TH/ST - AD Südharz (A 38) 4-streifiger Neubau	4,9	im Bau	51,1	41,7	9,4	
<u>Bundesstraßen</u>									
3	ST	B 6n	AS Ilberstedt - AS Bernburg (A 14) 4-streifiger Neubau	3,5	unter Verkehr	26,3	17,7	8,6	Verkehrsfreigabe 2011
4	ST	B 6n	Umbau AS Bernburg (A 14) 4-streifiger Anschluss	-	unter Verkehr	18,9	7,6	11,3	Verkehrsfreigabe 2011
5	ST	B 6n	OU Bernburg 2-streifiger Neubau	7,3	im Bau	78,0	25,3	22,7	EFRE-Kofinanzierung geplant
6	ST	B 6n	OU Köthen 2-streifiger Neubau	13,5	im Bau	60,0	2,9	57,1	EFRE-Kofinanzierung
7	ST	B 81	Egeln/N - B 246a 4-streifige Erweiterung	5,4	unter Verkehr	17,2	9,1	8,1	Verkehrsfreigabe 2011
8	ST	B 246a	OU Schönebeck (Elbebrücke) 2-streifiger Neubau	2,7	im Bau	39,5	17,0	22,5	
Finanzbedarf für laufende Vorhaben								139,7	
C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum									
Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann.									
<u>Autobahnen</u>									
9	ST	A 14	A 2 - Lgr. BB/ST (Abschnitte) 4-streifiger Neubau	60,0	überwiegend in der Planfeststellung	503,5	1,4	296,5	EFRE-Kofinanzierung geplant/ Baubeginn BA 1.2 in 2011
10	ST	A 143	AS Halle/Neustadt - AD Halle-N 4-streifiger Neubau	12,6	in der Planfeststellung	239,7	13,3	226,4	VDE

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

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	

Finanzbedarf für laufende Vorhaben								111,7	
---	--	--	--	--	--	--	--	--------------	--

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
<u>Bundesstraßen</u>									
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	
Finanzbedarf für prioritäre Vorhaben								512,1	
Finanzbedarf gesamt								638,2	

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	SH	A 20	weitere Abschnitte 4-streifiger Neubau
2	SH	A 21	Klein Barkau - Wellseedamm 4-streifige Erweiterung

Thüringen

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projekt-stand	Gesamt-investi-tionen [Mio.€]	bis 2010 inves-tiert [Mio. €]	Finanz-bedarf ab 2011 [Mio. €]	Bemerkungen
1	2	3	4	6	7	8	9	10	11
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	TH		Refinanzierung					9,0	
2	TH		Abfinanzierungen und Mautweiterleitung					134,7	
Finanzbedarf für Sammelpositionen								143,7	
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	TH	A 4	AS Magdala - AS Jena/Göschwitz 6-streifige Erweiterung	11,8	im Bau	335,0	198,2	136,8	VDE
4	TH	A 71	AS Sömmerda-O - Prov. AS B 85 4-streifiger Neubau	11,3	im Bau	78,8	5,6	73,2	
5	TH	A 71	AS Heldrungen - AS Artern (B 86) 4-streifiger Neubau	8,7	im Bau	81,7	47,0	34,7	
6	TH	A 71	AS Artern (B 86) - Lgr. TH/ST 4-streifiger Neubau	4,3	im Bau	45,7	32,3	13,4	
Bundesstraßen									
7	TH	B 19	OU Fambach und Wernshausen- Niederschmalkalden mit Talbrücke Zwick 2-streifiger Neubau	3,9	im Bau	20,3	7,3	13,0	
8	TH	B 88	Bücheloh - Gehren 2-streifiger Neubau	8,3	im Bau	21,9	4,9	17,0	
9	TH	B 93	OU Gößnitz mit OU Löhmnigen 2-streifiger Neubau	5,4	im Bau	28,4	12,2	16,2	
10	TH	B 243	A 38 (AS Großwechungen) - K 4 4-streifiger Neubau	2,8	im Bau	19,9	7,3	12,6	
11	TH	B 247	OU Worbis und OU Wintzingerode 2-streifiger Neubau	5,4	im Bau	15,6	5,6	10,0	
Finanzbedarf für laufende Vorhaben								326,9	

lfd. Nr.	Land	Straße Nr.	Vorhaben (VKE-Bezeichnung)	Länge [km]	Projekt- stand	Gesamt- investi- tionen [Mio.€]	bis 2010 inves- tiert [Mio. €]	Finanz- bedarf 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	AS Schleiz - AS Triptis 6-streifige Erweiterung	19,0	planfest- gestellt	160,2		160,2	VDE / ÖPP-Modell / Konzessionsbeginn 10/2011
----	----	-----	--	------	-----------------------	-------	--	-------	--

Bundesstraßen

13	TH	B 62	OU Bad Salzungen (Anbindung Hämlicher Kreuz) 2-streifiger Neubau	4,2	in der Plan- feststellung	13,8		13,8	
14	TH	B 88	OU Rothenstein 2-streifiger Neubau	2,6	planfest- gestellt	25,0		25,0	
15	TH	B 88	OU Zeutsch 2-streifiger Neubau	1,3	planfest- gestellt	8,0		8,0	
16	TH	B 90n	Traßdorf - Nahwinden 2-streifiger Neubau	13,8	planfest- gestellt	40,0		40,0	
17	TH	B 243	OU Mackenrode 2-streifiger Neubau	1,7	planfest- gestellt	8,0		8,0	
18	TH	B 247	OU Mühlhausen (Höngeda - B 249) 2-streifiger Neubau	3,5	in der Plan- feststellung	12,9		12,9	
19	TH	B 247	OU Höngeda 4-streifiger Neubau	6,3	in der Plan- feststellung	28,1		28,1	
20	TH	B 247	OU Kallmerode 2-streifiger Neubau	4,2	planfest- gestellt	14,5		14,5	

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