



Dr. Florian Toncar MdB

Parlamentarischer Staatssekretär

POSTANSCHRIFT Bundesministerium der Finanzen, 11016 Berlin

Nur per E-Mail:

Vorsitzenden des Haushaltsausschusses
des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Helge Braun MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

HAUSANSCHRIFT Wilhelmstraße 97
10117 Berlin

DATUM 6. September 2024

BETREFF **Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zum Gesamtmittelbedarf der
Bedarfspläne Schiene, Straße und Wasserstraße**

ANLAGEN 2

GZ **II B 1 - VE 0100/22/10004 :028**

DOK **2024/0767571**

(bei Antwort bitte GZ und DOK angeben)

**Vorlage des Bundesministeriums
der Finanzen Nr. 250/2024**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat die Bundesregierung mit Beschluss vom 10. November 2022 aufgefordert, jährlich zum 31. August, beginnend mit dem Jahr 2023, über die aktualisierten Wertansätze und Investitionskosten sowie den aktualisierten Gesamtmittelbedarf für Projekte im aktuellen Bundesverkehrswegeplan inklusive Deutschlandtakt zu berichten (Ausschussdrucksache 20(8)3034).

Anbei übersende ich den Bericht des zuständigen Bundesministeriums für Digitales und Verkehr über die Gesamtmittelbedarfe für die Aus- und Neubauvorhaben der geltenden Bedarfspläne von Schiene, Straße und Wasserstraße sowie den Zwischenstandsbericht zur Datenlieferung vom 9. Juli 2024 zur Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze der Bundesverkehrswegeplanung.

Ich bitte um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen

**Übersicht der Gesamtmittelbedarfe für die
Aus- und Neubauvorhaben der geltenden Bedarfspläne
von Schiene, Straße und Wasserstraße**

Stand Juli 2024

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis.....	3
1. Einordnung der Übersicht	4
2. Erläuterungen zu den Tabellen	6
3. Zusammenfassende Auswertung der Tabellen.....	7
3.1. Bundesfernstraßen.....	7
3.2. Bundesschienenwege	10
3.3. Bundeswasserstraßen.....	11
Anlage 1: Bundesfernstraßen	
Anlage 2: Bundesschienenwege	
Anlage 3: Bundeswasserstraßen.....	
Anlage 4: Verwendeter Baupreisindex.....	

Abkürzungsverzeichnis

Folgende Abkürzungen sind in den Tabellen der Anlagen 1 bis 3 verwendet worden.

Legende Projektstand:	
0	ohne Planung (auch unterbrochene Planungen)
1	Planungsphase
2	Planfeststellungsphase
3	Bauphase
4	Betriebsphase
Legende Dringlichkeit:	
FD-E	Laufend und fest disponiert - Engpassbeseitigung
FD	Laufend und fest disponiert
VB-E	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung
VB	Vordringlicher Bedarf
PB	Potentieller Bedarf
WB*	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
WB	Weiterer Bedarf
Legende Bauziel (Neubau)	
N 2	2-streifiger Neubau
N 3	3-streifiger Neubau
N 4	4-streifiger Neubau
N 6	6-streifiger Neubau
N 2/3	2-bzw. 3 streifiger Neubau
N 2/4	2-bzw. 4 streifiger Neubau
N 3/4	3-bzw. 4 streifiger Neubau
N 4/6	4-bzw. 6 streifiger Neubau
N 2+E 4	2-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
N 3+E 4	3-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
N 4+E 4	4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
N 4+E 6	4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
N 6+E 6	6-streifiger Neubau und Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
Legende Bauziel (Erweiterung)	
E 4	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
E 6	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
E 8	Erweiterung auf 8 Fahrstreifen
E 10	Erweiterung auf 10 Fahrstreifen
E 6/8	Erweiterung auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen
E 8/9	Erweiterung auf 8 bzw. 9 Fahrstreifen
E 8/10	Erweiterung auf 8 bzw. 10 Fahrstreifen
KN	Ausbau eines Knotenpunktes
Legende Grund der Kostenanpassung (gegenüber BVWP 2030)	
1	Indexierung
2	Aktualisierung der Kosten
3	Indexierung und Aktualisierung der Kosten

1. Einordnung der Übersicht

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) entspricht mit Vorlage der anliegenden Aufstellung der aktuellen Gesamtmittelbedarfe für die Bedarfspläne Schiene, Straße und Wasserstraße dem Maßgabebeschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 10. November 2022 (A-Drs. 20/3034).

Die BMDV-Fachabteilungen haben die Aufstellung der Gesamtmittelbedarfe aktualisiert und dabei die zwischenzeitlich seitens der Berichterstatter im Haushaltsausschuss angeforderten zusätzlichen Informationsbedarfe bzw. Anforderungen an die Aufstellung berücksichtigt. Eine konsistente Datengrundlage mit der Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“ zum Einzelplan 12 ist für die Verkehrsträger Straße und Wasserstraße sowie mit Einschränkungen im Bereich der Schiene sichergestellt. Die eingeschränkte Einheitlichkeit der Datengrundlage im Bereich Schiene ist darauf zurückzuführen, dass die Bedarfsplanprojekte der Schiene teilweise auch mit Eigenmitteln der DB AG finanziert werden.

Die vorliegende Unterlage sollte vor dem Hintergrund folgender wichtiger grundsätzlicher Sachverhalte zur Kenntnis genommen werden:

- Das Ableiten von Rückschlüssen aus der erbetenen Gegenüberstellung von BVWP-Kostenständen und anhand fortgeschrittener Projektplanungen bzw. eingetretener Baupreisentwicklungen aktualisierten Kostenständen ist aus Sicht des BMDV fachlich nicht sachgerecht. Die im Rahmen der Aufstellung eines Bundesverkehrswegeplans ermittelten Kostenschätzungen von Infrastrukturprojekten dienen dem Ziel, zum Zeitpunkt der Planaufstellung eine einheitliche Bewertungs- und Vergleichsgrundlage zwischen den Projekten sicherzustellen.¹ Bereits mit Aufstellung des BVWP 2030 war aufgrund des Planungsstandes und der Haushaltsrestriktionen bekannt, dass die Projekte nicht – wie theoretisch angenommen – parallel geplant und umgesetzt werden können, sodass sich allein aufgrund späterer Projektumsetzungen Kostensteigerungen ergeben. Ferner gilt es zu berücksichtigen, dass sich auch im Rahmen der weiteren Planungs- und Optimierungsprozesse der Bedarfsplanvorhaben Anpassungen an deren ursprünglich angenommenen Projektzuschnitten ergeben können, die potentiell zu signifikanten Kostenänderungen führen können. Ein weiterer Aspekt möglicher Kostenentwicklungen sind veränderte Planungsanforderungen aufgrund der Fortschreibung technischer Regelwerke oder neuer umweltfachlicher Vorgaben.
- Mit Blick auf die potenziellen Finanzbedarfe für die Umsetzung der Bedarfspläne wird darauf hingewiesen, dass mit der Aufnahme eines Verkehrsvorhabens in den jeweiligen Bedarfsplan keine Finanzierungs- und

¹ Der Betrachtungszeitraum der für den BVWP 2030 durchgeführten Nutzen-Kosten-Analyse besteht aus der Planungs-, der Bau- und der Betriebsphase und beginnt für alle Projekte der Verkehrsträger Straße und Schiene im Jahr 2015. Diese vereinfachende Festlegung impliziert, dass die weiteren Planungsarbeiten für alle Projekte einheitlich im Jahr 2015 starten. Sie ist dem Umstand geschuldet, dass zum Zeitpunkt der Projektbewertung tatsächliche Realisierungszeiträume und Inbetriebnahmezeitpunkte der betreffenden Projekte unbekannt sind.

Realisierungszusage bzw. -verpflichtung verbunden ist. Mit der Aufnahme wird zunächst der grundsätzliche Bedarf für das Vorhaben im Sinne der Zielsetzungen der Ausbaugesetze und der hiermit verbundene gesetzliche Planungsauftrag festgestellt. Allen nicht bereits begonnenen Vorhaben ist dabei gemein, dass für diese bei jeder Aufstellung eines BVWP erneut der verkehrliche Bedarf und ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis nachgewiesen werden muss, um ihre Dringlichkeitseinstufung zu wahren. Die Wirtschaftlichkeit eines Bedarfsplanprojekts wird grundsätzlich nicht nur im Rahmen der Aufstellung eines BVWP untersucht. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit eines Bedarfsplanvorhabens ist im Planungsprozess an mehreren Stellen verankert und erfolgt zudem grundsätzlich im Vorfeld einer Baufreigabe bzw. der Einstellung eines Bedarfsplanvorhabens in den Bundeshaushalt.

- Eine Priorisierung unter den Bedarfsplanvorhaben erfolgt nach bewährten, gesetzlich definierten und verwaltungstechnisch etablierten Prozessen. Das BMDV stellt mit dem Investitionsrahmenplan (IRP) entsprechend der §§ 5 der drei Ausbaugesetze (Straße, Schiene und Wasserstraße) Fünfjahresplanungen zur Verwirklichung des Ausbaus nach den Bedarfsplänen auf. Ergänzt wird diese für die Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung über den Finanzierungs- und Realisierungsplan (FRP) der Autobahn GmbH des Bundes. Gemäß der Ausbaugesetze bilden die Fünfjahresplanungen den Rahmen für die Aufstellung der jährlichen Ausbaupläne der Verkehrsträger bzw. für die Anmeldungen der Verkehrsträgerabteilungen im Haushaltsaufstellungsverfahren. Die Aufstellung der Fünfjahresplanungen erfolgt grundsätzlich planungsstandorientiert und ist das Ergebnis der zuvor erfolgten Priorisierung von zeitintensiven Planungsaktivitäten. Zur Berücksichtigung der voraussichtlich bis Spätsommer 2024 laufenden Bedarfsplanüberprüfung wird der neue IRP als aktueller Planungsrahmen für die Investitionen von Schiene, Straße und Wasserstraße mit dem Betrachtungszeitraum 2025-2029 aufgestellt werden. Das Jahr 2024 wird – vergleichbar zu dem beim IRP 2019-2023 angewandten Vorgehen – nachrichtlich ausgewiesen werden. Parallel dazu wird die Autobahn GmbH des Bundes die Aufstellung eines neuen FRP um ein Jahr vorziehen, so dass die Gültigkeitszeiträume beider Planungsinstrumente erstmalig vereinheitlicht werden, was die Nachvollziehbarkeit deutlich verbessert.

2. Erläuterungen zu den Tabellen

Den Aufstellungen der Anlagen 1 bis 3 sind die ursprünglich im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 ausgewiesenen Gesamtmittelbedarfe, die aktuell geschätzten Gesamtmittelbedarfe² sowie die bisher verausgabten Mittel für die Maßnahmen der Bedarfspläne³ für die Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen zu entnehmen. Teilvorhaben sind in den Aufstellungen den jeweiligen Bedarfsplanmaßnahmen zugeordnet.

Die für den Verkehr freigegebenen Maßnahmen, deren Ausgaben nicht den ausgewiesenen Gesamtmittelbedarfen entsprechen, befinden sich in der Restabwicklung. Der Gesamtmittelbedarf von Vorhaben, die sich in der Betriebsphase befinden, wurde nicht indexiert, sondern zum jeweils vorliegenden Preisstand angegeben. Um eine möglichst hohe Aktualität der Kostenschätzung zu gewährleisten, wurden bei den in Bau befindlichen Maßnahmen aktuelle, teilweise auch noch nicht genehmigte Kostenschätzungen einbezogen. Eine Indexierung der Gesamtmittelbedarfe ist bei in Bau befindlichen Maßnahmen nicht erfolgt. Bei den Maßnahmen der Bedarfspläne, die sich in einem früheren Projektstadium befinden, wurde die Kostenschätzung anhand des gewichteten Baupreisindex für den Bundesfernstraßenbau auf den Preisstand 2023 indexiert (vgl. Anlage 4). Die Baupreisentwicklung hat dabei erhebliche Auswirkungen auf den Gesamtmittelbedarf. Die Baupreise sind beispielsweise zwischen 2016 und 2023 gemäß des gewichteten Baupreisindex „Bundesfernstraßenbau“ um rd. 61,6 % gestiegen. Sofern eine Kostenschätzung einen aktuelleren Preisstand als 2023 aufweist, wurde auf eine Rückrechnung auf das Bezugsjahr 2023 verzichtet und der aktuellere Preisstand berücksichtigt. Die ausgewiesenen verausgabten Mittel beziehen sich nicht auf den Zeitraum 2016 – 2023, sondern sind je nach Projektstand der Bedarfsplanmaßnahme teilweise bereits vor 2016 abgeflossen. Erfolgen Ausgaben für noch nicht in Bau befindliche Maßnahmen, handelt es sich um Ausgaben für vorgezogenen Grunderwerb, Vorleistungen, wie z. B. naturschutzfachliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder Planungskosten. Grundsätzlich beinhalten der Gesamtmittelbedarf und die bis 2023 verausgabten Mittel ggfs. auch die Erhaltungsanteile der Projekte. Die für den BVWP 2030 ermittelten Gesamtmittelbedarfe der laufenden und fest disponierten Maßnahmen, die im BVWP 2030 als in Bau bzw. in Bauvorbereitung/in Bau gekennzeichnet sind, wurden nicht angegeben, da die im BVWP 2030 ausgewiesenen Gesamtmittelbedarfe dieser Maßnahmen die zur Fertigstellung noch erforderlichen Investitionen umfassen. Diese weichen ggf. von dem Gesamtmittelbedarf für das jeweilige Projekt ab.

² Angabe aktuell geschätzter Gesamtmittelbedarfe ohne Berücksichtigung von Planungskosten beim Verkehrsträger Straße.

³ Die den Tabellen zugrunde liegenden Bedarfspläne sind die Anlage aus (I) dem Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354) geändert worden ist, (II) dem Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), zuletzt geändert am 14. Juni 2024 (BGBl. I Nr. 224) wurde sowie (III) dem Gesetz über den Ausbau der Bundeswasserstraßen des Bundes und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3224).

3. Zusammenfassende Auswertung der Tabellen

3.1. Bundesfernstraßen

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen umfasst 1.360 Hauptprojekte. Aufgrund konkretisierter Planungen und der teilweise vorgesehenen Umsetzung in verkehrlich wirksamen Teilabschnitten haben sich im Hinblick auf die Maßnahmenbezeichnung und Anzahl von Teilvorhaben Anpassungen gegenüber dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ergeben. Die vorliegende Aufstellung für den Verkehrsträger Straße weist 1.735 Teilvorhaben aus, die den jeweiligen Bedarfsplanprojekten zugeordnet wurden.⁴ Die Aufteilung der Teilvorhaben auf die Dringlichkeitskategorien kann der Tabelle 1, eine Auswertung nach Projektständen Tabelle 2 entnommen werden.⁵

Tabelle 1: Verteilung der Teilvorhaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen auf die Dringlichkeitskategorien

	Anzahl Teilvorhaben (in %)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	davon verausgabt bis 2023 in Mio.
FD-E	21 (1,2 %)	5.307	2.424
FD	233 (13,4 %)	27.790	15.987
VB-E	153 (8,8 %)	32.062	1.771
VB	711 (41,0 %)	58.572	3.041
WB*	300 (17,3 %)	38.279	610
WB	317 (18,3 %)	17.712	–
gesamt	1.735	179.723	23.833

⁴ Im Vergleich zum Vorbericht wurden zwei länderübergreifende Bedarfsplanvorhaben auf der A 1 und der B 189n nunmehr jeweils in einem Teilvorhaben geführt. Es wurde jeweils ein fehlender Abschnitt auf der A 8 in Bayern und auf der B 167 in Brandenburg ergänzt. Ein Teilvorhaben auf der A 44 in Nordrhein-Westfalen wurde in zwei Teilvorhaben aufgeteilt.

⁵ Für einzelne Teilvorhaben liegen unterschiedliche Projektstände vor, wenn z. B. der Ersatzneubau eines Brückenbauwerks vorgezogen erfolgt. Wird ein Brückenbauwerk als Brückenmodernisierungsmaßnahme realisiert (Tabellen 4 der Teile A 1 und A 2 der Anlage Verkehrswegeinvestitionen des Bundes), wurden die Bauwerke für die vorliegende Aufstellung nicht berücksichtigt. Es können Rundungsdifferenzen auftreten.

Tabelle 2: Verteilung der Teilvorhaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen gemäß Projektstand

	Anzahl Teilvorhaben <i>(in %)</i>	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	davon veraus- gabt** bis 2023 in Mio.
Betriebsphase	187 (10,8 %)	12.971	11.784
Bauphase	120 (6,9 %)	24.994	10.957
Planfeststellungs- phase	198 (11,4 %)	31.671	640
Planungsphase	519 (29,9 %)	55.983	191
unterschiedliche Phasen*	13 (0,7 %)	2.685	257
ohne Planung	698 (40,2 %)	51.419	4
Gesamtergebnis	1.735	179.723	23.833

* Teilweise liegen für Abschnitte von Teilvorhaben unterschiedliche Projektstände vor, wenn z. B. der Ersatzneubau eines Brückenbauwerks vorgezogen erfolgt.

** Erfolgen Ausgaben für noch nicht in Bau befindliche Maßnahmen, handelt es sich um Ausgaben für vorgezogenen Grunderwerb oder Vorleistungen, wie z. B. naturschutzfachliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Die Entwicklung der Baupreise schlägt sich in besonderem Maße in der vorliegenden Aufstellung der Gesamtmittelbedarfe nieder, da in Gesamtmittelbedarfen üblicherweise unter Berücksichtigung haushaltsrechtlicher Vorgaben weder Risiken noch erwartete Baupreisentwicklungen abgebildet sind. Der gewichtete Baupreisindex für die Bundesfernstraßen ist im Jahresdurchschnitt 2023 um rd. 9,2 % gegenüber dem Vorjahr angestiegen. Der in der Aufstellung ausgewiesene Gesamtmittelbedarf ist gegenüber dem Vorjahresbericht insgesamt um rd. 15,4 Mrd. Euro angestiegen. Nahezu 60 % der Kostenentwicklung gegenüber dem Vorjahresbericht sind ausschließlich auf die Indexierung gemäß der Baupreisentwicklung zwischen 2022 und 2023 zurückzuführen.⁶

Insgesamt ist für die 1.735 Teilvorhaben in der vorliegenden Aufstellung ein Gesamtmittelbedarf in Höhe von rd. 179,7 Mrd. Euro ausgewiesen.⁷ Darunter entfallen rd. 17,7 Mrd. Euro auf Teilvorhaben des Weiteren Bedarfs, für die kein Planungsrecht vorliegt.

Für die 1.735 Teilvorhaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen wurden bis 2023 Mittel in Höhe von insgesamt rd. 23,8 Mrd. Euro verausgabt. Die

⁶ Diese Berechnung betrifft nur die für die vorliegende Auswertung mit dem gewichteten Baupreisindex „Bundesfernstraßenbau“ indexierten Teilprojekte. Liegt eine Kostenaktualisierung vor, werden sich auch in dieser Baupreisentwicklungen niedergeschlagen haben.

⁷ Aufgrund des bei den als Öffentlich-Privater Partnerschaft (ÖPP) realisierten Projekten zugrunde gelegten Lebenszyklusansatzes, ohne die geplanten Gesamtausgaben für Bau, Betrieb, Erhaltung und (anteilige) Finanzierung. Bei den Teilvorhaben, die als ÖPP-Projekt realisiert wurden, sind jeweils die Kosten außerhalb der ÖPP-Verträge berücksichtigt.

ausgewiesenen verausgabten Mittel beziehen sich dabei nicht auf den Zeitraum 2016 – 2023, sondern sind je nach Projektstand des Teilvorhabens teilweise bereits vor 2016 abgeflossen. Grundsätzlich beinhalten der Gesamtmittelbedarf und die bis 2023 verausgabten Mittel ggfs. auch die Erhaltungsanteile der Projekte und etwaige Anteile für Um- und Ausbau. Mittelbedarfe für den Ersatzneubau von Brückenbauwerken, die über die Brückenmodernisierung finanziert werden (Tabellen 4 der Teile A 1 und A 2 der Anlage Verkehrswegeinvestitionen des Bundes), sind nicht berücksichtigt.

Für 85 Teilvorhaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, die noch nicht im Bundeshaushalt ausgewiesen sind, wird bis Ende 2025 nach Einschätzung der Vorhabenträger vollziehbares Baurecht erwartet. Darunter 39 Teilvorhaben im Zuge von Bundesautobahnen und 46 Teilvorhaben im Zuge von Bundesstraßen, denen dann unter der Voraussetzung ausreichend zur Verfügung stehender Haushaltsmittel ggf. eine Baufreigabe erteilt werden könnte.

3.2. Bundesschienenwege

Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege umfasst 94 Vorhaben. Eine Auswertung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege nach Dringlichkeitskategorien der Vorhaben kann Tabelle 3 entnommen werden.

Tabelle 3: Verteilung der Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege auf die Dringlichkeitskategorien*

	Anzahl Vorhaben (in %)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	davon verausgabt bis 2023 in Mio. €
VB (laufend)	37 (39,4 %)	112.720	64,210
VB (neu)	21 (22,3 %)	55.394	2.454
VB-E (neu)	6 (6,4 %)	5.992*)	126*)
VB (aufgestiegen)	30 (31,9 %)	87.054	222
gesamt	94	261.160	67.012

*) Angaben zu dem Vorhaben mit der lfd. Nr. 19 sind in VB (neu) enthalten. Angaben zu dem Vorhaben mit der lfd. Nr. 25 sind in VB (laufend) enthalten.

Ergänzend zu der zentralen Kostenaufstellung im Sinne des Maßgabebeschlusses führt die Anlage der Bundesschienenwege auch eine zusätzliche Übersicht zu den Maßnahmen des Deutschlandtaktes sowie zu den ursprünglichen Kostenansätzen von Aus- und Neubaumaßnahmen auf, die nicht im Rahmen des BVWP2030 bewertet worden sind.

3.3. Bundeswasserstraßen

Der Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen umfasst 35 Hauptprojekte. Die vorliegende Aufstellung für die Wasserstraße weist alle 35 Vorhaben gemäß Bedarfsplan aus. Eine Auswertung des Tabellenwerks der Bundeswasserstraßen nach Dringlichkeitskategorien der Vorhaben kann Tabelle 4, eine Auswertung nach Projektständen Tabelle 5 entnommen werden. Die ausgewiesenen verausgabten Mittel beziehen sich dabei nicht auf den Zeitraum 2016 – 2023, sondern sind je nach Projektstand des Vorhabens teilweise bereits vor 2016 abgeflossen. Grundsätzlich beinhalten der Gesamt-mittelbedarf und die bis 2023 verausgabten Mittel ggfs. auch die Erhaltungsanteile der Projekte. Die Hochrechnung der Kosten von 2022 auf 2023 erfolgte aufgrund von aktuellen Haushaltsansätzen oder wurde analog der Straße mit einem Baupreisindex von 9,2 % vorgenommen.

Tabelle 4: Verteilung der Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundeswasserstraßen auf die Dringlichkeitskategorien

	Anzahl Vorhaben (in %)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	davon verausgabt bis 2023 in Mio. €
FD	11 (31,4%)	5.352	4.208
VB-E	7 (20 %)	1.662	23
VB	17 (48,6 %)	7.574	932
gesamt	35	14.588	5.163

Tabelle 5: Verteilung der Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundeswasserstraßen gemäß Projektstand

	Anzahl Vorhaben	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	davon verausgabt bis 2023 in Mio. €
Betriebsphase	6 (17,1 %)	1.451	1.376
Bauphase	13 (37,1 %)	6.491	3.464
Planfeststellung	3 (8,6 %)	107	18
Planungsphase	8 (22,9 %)	2.320	143
ohne Planung	5 (14,3 %)	4.219	162
Gesamtergebnis	35	14.588	5.163

Anlage 1: Bundesfernstraßen

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
Baden-Württemberg								
1	A 3, LGr. BY/BW - LGr. BW/BY LGr. BY/BW - LGr. BW/BY	FD	E 6	4	-	81,6	2	81,6
2	A 5, AS Hemsbach - AK Weinheim AK Weinheim - AS Hemsbach	WB*	E 6	0	103,6	167,4	1	0,0
3	A 5, AK Weinheim - AK Heidelberg AK Weinheim - AK Heidelberg	WB*	E 6	0	193,1	312,0	1	0,0
4	A 5, AK Heidelberg - AK Walldorf AK Walldorf - AS Walldorf/Wiesloch AS Walldorf/Wiesloch - AK Heidelberg	VB-E	E 6	1 0	280,1	579,0	3	0,0
5	A 5, AK Walldorf - AD Karlsruhe AD Karlsruhe - AK Walldorf	WB*	E 8	0	536,7	867,1	1	0,0
6	A 5, AS Freiburg-M - AS Bad Krozingen AS Freiburg-M - AS Bad Krozingen	WB	E 6	0	119,5	193,1	1	0,0
7	A 5, AS Offenburg - AS Freiburg-M AS Offenburg - AS Riegel AS Riegel - AS Freiburg-M	WB*	E 6	1 1	499,0	806,2	1	0,1
8	A 5, AS Offenburg - AS Baden-Baden AS Offenburg - AS Appenweier AS Appenweier - AS Achern AS Achern - AS Bühl AS Bühl - AS Baden-Baden Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 5, AS Offenburg - Malsch", für das im Bundeshaushalt 2024 für Bau, Betrieb, Erhaltung und Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 722 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.	FD	E 6	4 4 4 4	-	7,4	2	7,1
9	A 6, AK Mannheim - AS Schwetzingen/Hockenheim AK Mannheim - AS Schwetzingen/Hockenheim	VB-E	E 6	0	190,0	307,0	1	0,0
10	A 6, AD Hockenheim - AK Walldorf AD Hockenheim - AK Walldorf	WB*	E 8	0	61,9	100,0	1	0,0
11	A 6/A 81, AK Weinsberg - LGr. BY/BW AK Weinsberg - ö AS Bretzfeld ö AS Bretzfeld - Öhringen Öhringen - Kupferzell (B 19) Kupferzell (B 19) - Ilshofen/Wolpertshausen Ilshofen/Wolpertshausen - Kirchberg Kirchberg - LGr. BW/BY	VB-E	E 6	2 2 2 2 1 1	714,7	1.448,0	3	4,1
12	A 6, AS Wiesloch/Rauenberg - AK Weinsberg AS Wiesloch/Rauenberg - AK Weinsberg Bemerkung: Der Ausbau erfolgt im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 6, Wiesloch/Rauenberg - AK Weinsberg", für das im Bundeshaushalt 2024 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.371 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.	FD-E	E 6	4	-	16,8	2	11,9
13	A 7, AS Illertissen - AS Memmingen-S (Anteil BW) Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 162 aufgeführt.	WB*	E 6					
14	A 8, AD Leonberg - AK Stuttgart AD Leonberg - AK Stuttgart	VB	E 8	0	97,6	157,7	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
15	A 8, AK Stuttgart - AS Stuttgart-Degerloch AK Stuttgart - AS Stuttgart-Degerloch	VB-E	E 8	0	61,5	99,4	1	0,0
16	A 8, AS Stuttgart-Degerloch - AS Wendlingen AS Stuttgart-Degerloch - AS Esslingen AS Esslingen - AS Wendlingen	VB-E	E 8	0 0	128,1	207,0	1	3,0
17	A 8, AS Mühlhausen - Hohenstadt AS Mühlhausen - Hohenstadt (Albauf- und -abstieg)	FD	E 6	2	-	922,0	3	0,9
18	A 8, Hohenstadt - AS Ulm-Nord Hohenstadt - AS Ulm-N	FD	E 6	4	-	257,5	2	250,2
19	A 8, AS Ulm-Nord - Ulm-Ost AS Ulm-West - AK Ulm/Elchingen (LGr. BW/BY) Bemerkung: Planung erfolgt gemeinsam mit BPI-Nr. 169, hier Anteil BW.	FD	E 6	3	-	188,5	2	0,2
20	A 8, AS Pforzheim-N - AS Pforzheim-S ö AS Pforzheim-N - w AS Pforzheim-S (m. B 10)	FD-E	E 6	3	-	326,0	2	179,8
21	A 81, AS Pleidelsheim - AS Stuttgart-Zuffenhausen AS Stuttgart-Zuffenhausen - AS Pleidelsheim	WB*	E 8	0	141,4	228,4	1	0,0
22	A 81, AK Weinsberg - AS Ilsfeld AK Weinsberg - AS Ilsfeld	WB*	E 8	0	110,6	178,7	1	0,0
23	A 81, AK Stuttgart - AS Sindelfingen-Ost AS Sindelfingen-Ost - AK Stuttgart	VB	E 6	1	12,4	148,5	3	1,0
24	A 81, AS Böblingen-Hulb - AS Sindelfingen-O AS Böblingen/Hulb - AS Sindelfingen-O	FD-E	E 6	3	-	286,8	2	63,2
25	A 98, Rheinfelden - Tiengen (1. Fahrbahn) Rheinfelden - Schwörstadt (1. FB) Schwörstadt - Bad Säckingen - Murg (1. FB) Laufenburg/Albbruck - Tiengen (1. FB)	VB	N 2	1 1 1	881,9	1.197,1	3	5,9
26	A 98, Rheinfelden - Tiengen (2. Fahrbahn) Rheinfelden - Schwörstadt (2. FB) Schwörstadt - Bad Säckingen - Murg (2. FB) Murg - Laufenburg/Albbruck (2. FB) Laufenburg/Albbruck - Tiengen (2. FB) Bemerkung: Die Planungen der 2. Fahrbahn der Abschnitte zwischen Rheinfelden und Murg sowie zwischen Laufenburg/Albbruck und Tiengen erfolgen jeweils gemeinsam mit den Planungen zur 1. Fahrbahn (BPI-Nr. 25). Der Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 ist unter BPI-Nr. 25 ausgewiesen. Hier sind die Kosten für den Abschnitt "Murg - Laufenburg/Albbruck" ausgewiesen.	WB*	E 4	1 1 1 1	-	53,0	1	0,8
27	A 98, AD Hochrhein - Rheinfelden-Karsau AD Hochrhein - Rheinfelden/Karsau (1. FB)	FD	N 4	4	-	140,1	2	133,6
28	A 860, Freiburg - AS Freiburg-Mitte Freiburg - AS Freiburg-Mitte	VB	N 4	1	325,5	525,9	1	0,0
29	B 31, Kirchzarten - Buchenbach Kirchzarten - Buchenbach	VB	E 4	0	12,9	20,8	1	0,2
30	B 31, OU Falkensteig OU Falkensteig (Falkensteigtunnel)	WB*	N 4	1	125,8	225,1	3	0,0
31	B 31, OU Falkensteig (Hirschsprungtunnel) OU Falkensteig (Hirschsprungtunnel)	WB*	N 4	1	171,8	292,5	3	0,0
32	B 31, OU Hinterzarten OU Hinterzarten	WB	N 4	0	224,1	362,0	1	0,0
33	B 3, Lückenschluss bei Kuppenheim Lückenschluss bei Kuppenheim	VB	N 2	1	47,6	76,9	1	0,0
34	B 3, B 535 - L 594a (Wiesloch-N) B 535 - L 594a (Wiesloch-N)	VB	E 4	0	66,1	106,8	1	0,0
35	B 10, Pforzheim/Eutingen - Niefern Pforzheim/Eutingen - Niefern	VB	E 4	2	11,0	29,2	2	13,5

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
36	B 10, OU Berghausen OU Berghausen	VB	N 2	0	67,0	108,2	1	0,0
37	B 10, Verlegung in Enzweihingen (Umfahrungsvariante) Verlegung in Enzweihingen (Umfahrungsvariante)	VB	N 2	2	32,1	33,8	2	0,0
38	B 10, Enzweihingen - AS Stuttgart-Zuffenhausen (A 81) Enzweihingen - Schwieberdingen Schwieberdingen - AS Stuttgart-Zuffenhausen (A 81)	VB	E 4	1 1	90,1	145,6	1	0,0
39	B 10, AS Stuttgart-Zuffenhausen (A 81) - AS Stuttgart-Neuwirtshaus AS Stuttgart-Zuffenhausen (A 81) - AS Stuttgart-Neuwirtshaus	VB	E 6	0	7,0	11,3	1	0,0
40	B 10, Dreieck Stuttgart-Neckarpark - Plochinger Dreieck Dreieck Stuttgart-Neckarpark - AS Stuttgart AS Stuttgart-Hafen-Süd - AS Esslingen-O AS Esslingen-Oberesslingen - Plochinger Dreieck	VB	E 6	0 0 0	107,4	173,5	1	0,0
41	B 10, Gingen-O - Geislingen-M Gingen-O - Geislingen-M	VB	N 2/3	1	76,2	145,0	3	0,0
42	B 10, Geislingen-M - Geislingen-O Geislingen-M - Geislingen-O	WB*	N 2	1	155,1	251,0	3	0,0
43	B 10, OU Amstetten OU Amstetten	VB	N 2	0	47,0	75,9	1	0,0
44	B 10, OU Urspring OU Urspring	VB	N 2	0	31,3	50,6	1	0,0
45	B 10, Süßen-O - Gingen-O Süßen-O - Gingen-O	FD	N 3/4	4	-	31,2	2	30,7
46	B 12, OU Großholzleute OU Großholzleute	VB	N 2	0	11,4	18,4	1	0,0
47	B 14, Backnang-West - Nellmersbach Backnang-West - Nellmersbach	VB	N 4+E 4	3	136,0	302,9	2	6,3
48	B 14, OU Michelfeld OU Michelfeld	VB	N 2	0	10,2	16,5	1	0,0
49	B 14, OU Oppenweiler OU Oppenweiler	VB	N 2	1	43,5	70,3	1	0,0
50	B 14, Rottweil - Tuttlingen OU Spaichingen OU Rietheim-Weilheim	VB	N 2	1 1	80,2	137,7	3	0,0
51	B 14, OU Stockach OU Stockach	VB	N 2	1	31,4	72,7	3	1,0
52	B 14, Backnang-West - Nellmersbach (BA 1.1+1.2) Backnang-W - Nellmersbach (BA 1.1+1.2)	FD	N 4+E 4	3	-	55,7	2	12,9
53	B 14/B 19, Verlegung in Schwäbisch Hall Schwäbisch Hall (Gottwollshäuser Steige) - B 19	FD	N 4	3	-	93,8	2	16,4
54	B 19, OU Gaildorf (sö Abschnitt) OU Gaildorf (sö Abschnitt)	VB	N 2	1	16,8	22,9	3	0,0
55	B 27, Tübingen (Bläsibad) - B 28 (Schindhaubasistunnel) B 27 Tübingen (Bläsibad) - B 28 (Schindhaubasistunnel)	VB	N 4	1	217,1	429,2	3	0,0
56	B 27, Neukirch - Balingen OU Neukirch OU Schömberg Dotternhausen - Balingen	VB	N 2	0 0 0	97,2	157,0	1	0,0
57	B 27, OU Hardheim OU Hardheim	WB*	N 2	0	35,7	57,7	1	0,0
58	B 27, OU Neckarburken OU Neckarburken	VB	N 2	0	22,4	36,2	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
59	B 27, Bodelshausen (L 389) - Nehren (L 394) Bodelshausen (L 389) - Nehren (L 394)	VB	N 4+E 4	2	88,3	159,6	3	0,0
60	B 27, AS Leinfelden-Echterdingen-Nord - AS Aichtal AS Leinfelden-Echterdingen-Nord - AS Aichtal	VB	E 6	1	59,4	314,9	3	0,0
61	B 27, AS Neckarsulm - B 27/L 1095 AS Neckarsulm B 27/L 1095	VB	E 4	1	34,9	56,4	1	0,0
62	B 27, OU Offenau OU Offenau	VB	N 2	0	34,9	56,4	1	0,0
63	B 27, OU Jagstfeld OU Jagstfeld	VB	N 2	1	39,6	64,0	1	0,0
64	B 27, OU Jestetten OU Jestetten	VB	N 2	1	26,4	43,0	2	0,0
65	B 27, Donaueschingen - Hüfingen Donaueschingen (B 33) - Hüfingen (B 31)	FD	E 4	4	-	36,1	2	35,7
66	B 27, OU Behla OU Behla	FD	N 2	4	-	10,8	2	10,8
67	B 28, OU Blaubeuren/Gerhausen OU Blaubeuren/Gerhausen	WB*	N 2	0	23,6	38,1	1	0,0
68	B 28, Freudenstadt (Tunnel) Freudenstadt (Tunnel Kniebis)	WB*	N 2	0	65,4	243,0	3	0,0
69	B 28, OU Blaustein OU Blaustein	WB	N 2	0	105,8	170,9	1	0,0
70	B 28, OU Unterjesingen OU Unterjesingen	VB	N 2	0	86,3	139,4	1	0,0
71	B 28, Grünmettstetten (L 370) - L 355a s Grünmettstetten (L 370) - L 355a	FD	N 2	1	-	66,6	3	0,0
72	B 28n, OU Horb OU Horb	WB*	N 2	1	22,5	36,3	1	0,0
73	B 28n, Rottenburg - Tübingen (L 370 alt) Rottenburg - Tübingen (L 370 alt)	FD	N 2	4	-	55,8	2	52,6
74	B 29, Schwäbisch Gmünd - Aalen Schwäbisch Gmünd - Mögglingen	VB	E 4	1	69,5	286,9	3	0,0
75	B 29, NO-Ring Stuttgart (B 27 - B 14) NO-Ring Stuttgart (B 27 - B 14)	WB*	N 4+E 4	0	209,2	338,0	1	0,0
76	B 29, Essingen - Aalen Essingen - w Aalen	FD	E 4	3	-	54,3	2	35,6
77	B 29, OU Mögglingen OU Mögglingen	FD	N 4	4	-	127,8	2	125,3
78	B 29a, Unterkochen - Ebnat Unterkochen - Ebnat OU Ebnat	VB	N 2	1 4	25,4	36,5	3	6,4
79	B 29n, Röttingen - Nördlingen Röttingen - Nördlingen	VB	N 3	1	105,5	170,4	1	0,0
80	B 30, Friedrichshafen (B 31) - Ravensburg/Eschach Friedrichshafen (B 31) - Ravensburg/Eschach	VB	N 4	1	111,8	236,6	3	0,0
81	B 30, Enzisreute - Gaisbeuren OU Enzisreute und OU Gaisbeuren	VB	N 4+E 4	1	92,9	150,1	1	0,0
82	B 30, Biberach (Jordanbad) - Hochdorf Biberach (Jordanbad) - Hochdorf	VB	E 4	0	34,6	55,9	1	0,0
83	B 30, OU Ravensburg/Eschach - Baintdt Ravensburg/Eschach - n Baintdt (Egelsee), BA VI Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.	FD	N 4	4	-	86,2	2	86,3
84	B 31, Friedrichshafen/Waggershausen - Friedrichshafen (B 30 alt) Friedrichshafen/Waggershausen - Friedrichshafen (B 30 alt)	VB	E 4	1	29,2	47,2	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
85	B 31, Überlingen-Ost - Immenstaad Überlingen/O - Oberuhldingen Oberuhldingen - Meersburg/W Meersburg/W - Immenstaad	VB	N 4+E 4	0 0 1	274,3	644,4	3	0,0
86	B 31, Breisach - Freiburg Breisach - Freiburg	VB	N 2	1	49,5	219,0	3	0,0
87	B 31, Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen	FD	N 4	4	-	151,4	2	149,9
88	B 31, Überlingen/W - Überlingen/O Überlingen/W - Überlingen/O Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.	FD	N 3	4	-	41,1	2	42,2
89	B 32, OU Ravensburg - (Molldiete-Tunnel) OU Ravensburg - (Molldiete-Tunnel)	VB	N 2	1	107,7	174,0	1	0,0
90	B 32, OU Horb (Neckartalquerung) OU Horb (Neckartalquerung)	VB	N 2	3	50,8	162,8	2	63,7
91	B 32, OU Boms OU Boms	WB	N 2	0	4,9	7,9	1	0,0
92	B 32, OU Blitzenreute OU Blitzenreute	VB	N 2	0	21,1	34,1	1	0,0
93	B 32, OU Staig OU Staig	VB	N 2	0	25,9	41,8	1	0,0
94	B 33, Verlegung bei Meersburg Verlegung bei Meersburg	WB	N 2	0	38,8	62,7	1	0,0
95	B 33, OU Elgersweier OU Elgersweier	VB	N 3	1	21,8	35,2	1	0,0
96	B 33, OU Haslach OU Haslach	VB	N 2/3	1	45,1	104,5	3	0,0
97	B 33, OU Gutach OU Gutach	WB	N 2	0	83,9	135,5	1	0,0
98	B 33, Konstanz (Landeplatz) - Allensbach/W Konstanz (Landeplatz) - Allensbach/W	FD	E 4	3	-	408,6	2	187,8
99	B 34, OU Grenzach OU Grenzach	VB	N 2	2	18,0	11,4	2	2,6
100	B 34, OU Oberlauchringen OU Oberlauchringen	VB	N 2	4	12,5	24,5	2	22,3
101	B 34, OU Wyhlen OU Wyhlen	FD	N 2	3	-	28,7	2	11,0
102	B 35, OU Bruchsal-Ost OU Bruchsal-Ost	VB	N 2	1	51,0	82,4	1	0,0
103	B 36, Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe	VB	N 4	1	70,7	126,3	3	0,0
104	B 39, OU Willsbach - OU Eilhofen OU Eilhofen OU Willsbach	VB	N 2	0 0	47,7	77,1	1	0,0
105	B 290, OU Königshofen OU Königshofen	VB	N 2	0	35,3	57,0	1	0,0
106	B 292, OU Östringen OU Östringen	VB	N 2	0	25,5	41,2	1	0,0
107	B 292, OU Adelsheim OU Adelsheim	FD	N 2	4	-	57,8	2	56,4
108	B 293, Berghausen - Bretten OU Berghausen OU Jöhlingen	VB	N 2/3	2 2	48,1	94,5	3	0,0
109	B 293, LGr. RP/BW - B 10 (2. Rheinbrücke) Lgr. RP/BW - B 10 (2. Rheinbrücke)	VB	N 4	2	39,3	71,2	3	2,7
110	B 294, OU Bauschlott OU Bauschlott	VB	N 2	1	19,8	46,7	3	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
111	B 294, SW-OU Bretten SW-OU Bretten	VB	N 2	1	38,1	61,6	1	0,0
112	B 294, OU Loßburg OU Loßburg	WB*	N 2	0	46,6	75,3	1	0,0
113	B 294, OU Winden OU Winden 1. BA (Niederwinden) OU Winden 2. BA (Oberwinden)	FD	N 2	4 3	-	159,7	2	124,5
114	B 296, Kernstadtentlastung Calw Kernstadtentlastung Calw	VB	N 2	1	28,0	88,1	3	0,0
115	B 311, OU Obermarchtal OU Obermarchtal	VB	N 2	0	11,7	18,9	1	0,0
116	B 311, OU Deppenhäuser OU Deppenhäuser	VB	N 2	0	9,9	16,0	1	0,0
117	B 311, OU Riedlingen OU Riedlingen	VB	N 3	0	23,9	38,6	1	0,0
118	B 311, Immendingen Immendingen	VB	N 2	1	19,8	50,7	3	0,0
119	B 311/B 30, Erbach - Dellmensingen (B 30) Erbach - Dellmensingen (B 30)	FD	N 2/3	3	-	54,1	2	35,0
120	B 311, OU Unlingen OU Unlingen Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.	FD	N 2	4	-	19,4	2	19,9
121	B 311n/B 313, Mengen - Engelswies Vilsingen - Engelswies Sigmaringen - Mengen	VB	N 2/3	1 1	106,0	171,2	1	0,0
122	B 312, Lichtenstein - Engstingen Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg) OU Engstingen	VB	N 2	1 0	138,9	224,4	1	0,0
123	B 312, Ringschnait - Edenbachen Ringschnait - Edenbachen	VB	N 2/3	1	72,5	135,7	3	0,0
124	B 312, OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel) OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel) Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.	FD	N 2	4	-	129,2	2	129,7
125	B 313, OU Grafenberg OU Grafenberg	FD	N 2	4	-	11,3	2	10,0
126	B 314, Donaueschingen - Waldshut-Tiengen OU Randen OU Zollhaus OU Grimmelshofen	VB	N 2/3	1 0 0	46,0	76,6	3	0,0
127	B 317, Lörrach - Schopfheim Lörrach - Schopfheim	WB*	E 4	0	105,8	170,9	1	0,0
128	B 415, OU Lahr OU Lahr	VB	N 2	1	34,5	55,7	1	0,0
129	B 462, Freudenstadt (Tunnel) Freudenstadt (Tunnel Baiersbronn)	VB	N 2	2	86,2	164,3	3	0,0
130	B 462, Bad Rotenfels - Rotherma (Querspange) Bad Rotenfels - Rotherma (Querspange)	VB	E 4	1	4,9	14,0	2	0,0
131	B 462, OU Schramberg OU Schramberg	VB	N 2	1	116,9	216,2	3	0,0
132	B 462/A 5, Ausbau bei Rastatt (mit Umbau AS A 5/B 462) Ausbau bei Rastatt (mit Umbau AS A 5/B 462)	WB*	KN	1	51,0	140,8	3	0,0
133	B 463, Westtangente Pforzheim - 1. BA (W-OU) Westtangente Pforzheim BA 1.03 + 2.03	VB	N 2	3	56,5	133,5	2	110,5
134	B 463, Westtangente Pforzheim - 2. BA (W-OU) Westtangente Pforzheim 2. BA (W-OU)	WB*	N 2	0	137,7	222,5	1	0,0
135	B 463, OU Lautlingen	VB	N 2/3		43,2	109,6	3	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	OU Lautlingen			2				
136	B 463, Westtangente Pforzheim - (BA 1.02) Westtangente Pforzheim BA 1.02	FD	N 2	4	-	24,1	2	22,3
137	B 464, OU Reutlingen OU Reutlingen	VB	N 2	1	46,9	75,8	1	0,0
138	B 464, OU Holzgerlingen s Holzgerlingen - n Holzgerlingen Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.	FD	E 4	4	-	10,5	2	12,1
139	B 465, OU Owen OU Owen	VB	N 2	0	19,6	31,7	1	0,0
140	B 465, OU Ehingen OU Ehingen	WB	N 2	0	29,6	47,8	1	0,0
141	B 465, OU Ingerkingen OU Ingerkingen	WB	N 2	0	16,8	27,1	1	0,0
142	B 465, OU Warthausen OU Warthausen	VB	N 2	0	13,6	22,0	1	0,0
143	B 466, Heidenheim (Tunnel) Heidenheim (Tunnel)	WB*	N 2	0	25,2	40,7	1	0,0
144	B 466, OU Böhmenkirch (Variante) OU Böhmenkirch (Variante)	VB	N 2	0	8,9	14,4	1	0,0
145	B 466, Süßen - Donzdorf Süßen (B 10n) - w Donzdorf	FD	N 2	4	-	16,5	2	16,5
146	B 467, Querspange Tettngang Querspange Tettngang	VB	N 2	1	9,1	14,7	1	0,0
147	B 500, A 5 - L 75 A 5 - L 75	WB*	E 4	0	15,2	24,6	1	0,0
148	B 523, OU Villingen-Schwenningen OU Villingen-Schwenningen	VB	N 2	1	25,9	72,2	3	0,0
Bayern								
149	A 3, AS Nittendorf - AS Rosenhof AS Nittendorf - AS Sinzing AS Sinzing - AK Regensburg AK Regensburg - AS Rosenhof	VB-E	E 6	1 1 3	371,2	994,5	3	234,8
150	A 3, AK Deggendorf - AS Hengersberg AK Deggendorf - AS Hengersberg	VB	E 6	2	202,6	409,9	3	0,4
151	A 3, AS Hengersberg (B 533) - AS Aicha vorm Wald AS Hengersberg (B 533) - AS Aicha vorm Wald	WB*	E 6	1	263,2	425,2	1	0,0
152	A 3, w AS Wertheim (LGr. BW/BY) - AS Weibersbrunn w AS Marktheidenfeld - w AS Wertheim (LGr. BY/BW) w AS Marktheidenfeld - Haseltalbrücke Haseltalbrücke - w AS Rohrbrunn	FD	E 6	4 4 4	-	272,1	2	270,8
153	A 3, Würzburg-Heidingsfeld - Mainbrücke Randersacker w AS Randersacker - w AS Heidingsfeld	FD	E 6	4	-	365,9	2	316,7
154	A 3, AK Biebelried - AK Fürth/Erlangen ö AK Fürth/Erlangen - ö Main-Donau-Kanal ö Main-Donau-Kanal - ö AS Geiselwind ö AS Geiselwind - Fuchsberg Fuchsberg - AK Biebelried	FD-E	E 6	4 3 4 3	-	365,6	2	326,7

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	Bemerkung: Der Ausbau zwischen Main-Donau-Kanal und ö AS Geiselwind sowie zwischen Fuchsberg und AK Biebelried erfolgt im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 3, AK Fürth/Erlangen - AK Biebelried", für das im Bundeshaushalt 2024 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 2.807 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten für konventionell ausgebauten Abschnitte sowie Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.							
155	A 6, LGr. BW/BY - AK Feuchtwangen LGr. BW/BY - AK Feuchtwangen	VB	E 6	3	81,6	215,4	2	127,3
156	A 6, AK Feuchtwangen - AS Roth AK Feuchtwangen - AS Aurach w AS Aurach - ö AS Herrieden AS Herrieden - ö AS Lichtenau ö AS Lichtenau - ö AS Triebendorf ö AS Triebendorf - AS Schwabach-W	WB*	E 6	1 1 1 2 3	810,1	1.181,9	3	64,3
157	A 6, AK Nürnberg-O AK Nürnberg-Ost (A 9)	VB-E	KN	3	59,4	160,7	2	144,6
158	A 6, AK Nürnberg-S - AK Nürnberg-O AK Nürnberg-S (o) - AK Nürnberg-Ost (A 9)	FD	E 6	4	-	216,9	2	99,1
159	A 6, AS Schwabach-W - AS Roth AS Schwabach-W - AS Roth	FD-E	E 6	4	-	158,5	2	153,1
160	A 7, AD Schweinfurt/Werneck (A 70) - AK Biebelried (A 3) AK Biebelried (A 3) - s AS Würzburg/Estenfeld s AS Würzburg/Estenfeld - n T+R Riedener Wald n T+R Riedener Wald - AD Schweinfurt/Werneck	WB*	E 6	2 2 2	498,7	788,8	3	0,0
161	A 7, AD Hittistetten - AS Illertissen AS Illertissen - AD Hittistetten	VB	E 6	1	119,1	132,7	3	0,3
162	A 7, AS Illertissen - AS Memmingen-S (Anteil BY) AS Memmingen - Berkheim Berkheim - LGr. BY/BW LGr. BY/BW - AS Illertissen Bemerkung: BPI-Nr. 13 und 162 werden gemeinsam umgesetzt.	WB*	E 6	1 1 1	261,1	460,3	3	0,2
163	A 8, AK München-S - AS Holzkirchen Hofoldingen Forst - AS Holzkirchen AS Ottobrunn (A 99) - (AK München-S) - AS Hofoldingen Forst Bemerkung: BPI-Nr. 163 und ein Teilabschnitt der BPI-Nr. 185 werden gemeinsam umgesetzt.	VB-E	E 8	2 1	167,2	820,5	3	0,0
164	A 8, AS Holzkirchen - AD Inntal AS Holzkirchen - Leitzachbrücke Leitzachbrücke - Dettendorf (Irschenberg) Dettendorf (Irschenberg) - AD Inntal	VB-E	E 8	0 2 0	413,8	960,1	3	0,0
165	A 8, AD Inntal - AS Traunstein/Siegsdorf AD Inntal - AS Rosenheim ö AS Rosenheim - Achenmühle Achenmühle - Bernauer Berg Bernauer Berg - AS Felden AS Felden - AS Grabenstätt AS Grabenstätt - Reichhausen Reichhausen - Vogling	VB-E	E 6/8	0 2 2 1 0 2 1	703,3	1.099,8	3	6,3

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	Bemerkung: Der Abschnitt „Reichhausen – Vogling“ betrifft die Bedarfsplanvorhaben-Nr. 165 und 166 und ist daher bei beiden Bedarfsplanvorhaben aufgeführt. Hier sind Projektinformationen der Bedarfsplan-Nr. 165 aufgeführt.							
166	A 8, AS Traunstein/Siegsdorf - BGr. D/A Vogling - ö Neukirchen ö Neukirchen - ö Loithal ö Loithal - Jechling Jechling - BGr. D/A Reichhausen - Vogling Bemerkung: Der Abschnitt „Reichhausen – Vogling“ betrifft die Bedarfsplanvorhaben-Nr. 165 und 166 und ist daher bei beiden Bedarfsplanvorhaben aufgeführt. Hier sind Projektinformationen der Bedarfsplan-Nr. 166 aufgeführt.	WB*	E 6	1 1 1 1 1	567,9	985,2	3	0,0
167	A 8, AS Augsburg-West - AD München-Allach AS Augsburg-West - AD München-Allach Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 8, Augsburg/West - München/Allach", für das im Bundeshaushalt 2024 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.055 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.	FD	E 6	4	-	7,4	2	7,4
168	A 8, AS Ulm-Elchingen - AS Augsburg-West AS Ulm-Elchingen - AS Augsburg-West Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 8, Ulm/Elchingen - Augsburg/West", für das im Bundeshaushalt 2024 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.353 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.	FD	E 6	4	-	5,3	2	5,3
169	A 8, Ulm-Ost - Ulm-Elchingen Oberelchingen - Riedheim (LGr. BY/BW) Bemerkung: Planung erfolgt gemeinsam mit BPI-Nr. 19, hier Anteil BY.	FD	E 6	3	-	202,6	2	3,5
170	A 9, AK Nürnberg - AK Nürnberg-O AK Nürnberg - AK Nürnberg-O	WB*	E 8	2	61,2	181,2	3	1,3
171	A 9, AD Holledau - AK Neufahrn AD Holledau - AK Neufahrn	WB*	E 8	0	413,5	668,0	1	0,0
172	A 9, AS München-Frankfurter Ring - AS München-Schwabing AS München-Frankfurter Ring - AS München-Schwabing	VB-E	E 6	0	22,4	35,9	3	0,0
173	A 73, AS Nürnberg-Hafen-O - AK Nürnberg-S AS Nürnberg-Hafen-O - AK Nürnberg-S	VB-E	E 6	4	54,6	104,8	2	104,7
174	A 92, AD München-Feldmoching - AK Neufahrn AD München-Feldmoching - AK Neufahrn	WB*	E 6	3	87,9	369,1	2	7,4
175	A 92, AK Neufahrn - AD Flughafen-München AK Neufahrn - AD Flughafen-München	VB-E	E 8	1	92,9	150,1	1	2,2
176	A 94, AS München-Steinhausen - AS Feldkirchen-West AS München-Steinhausen - AS Feldkirchen-West	VB-E	E 6	0	114,4	184,8	1	0,0
177	A 94, AK München-O - AS Markt Schwaben	VB-E	E 6		46,5	103,2	2	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	AK München-O - AS Markt Schwaben			1				
178	A 94, AK München-O - AS Pocking AS Marktl (B 20) - AS Simbach a.Inn-W Simbach a.Inn-W - Simbach a.Inn-O Simbach a. Inn-O - Prienbach-O Prienbach-O - Kühstein Kirchham - Pocking (A 3)	VB	N 4+E 4	2 1 1 2 3	526,3	874,2	3	102,3
179	A 94, AS Forstinning - AS Marktl Forstinning - Marktl Bemerkung: Der Neubau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 94, Forstinning - Marktl", für das im Bundeshaushalt 2024 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.167 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.	FD	N 4	4	-	112,5	2	109,1
180	A 94, AS Malching - Kirchham Malching - Kirchham (1. + 2. FB) (OU Tutting)	FD	N 4	4	-	127,2	2	122,0
181	A 96, AS Wörthsee - AS Oberpfaffenhofen AS Wörthsee - AS Oberpfaffenhofen	VB	E 6	1	43,7	97,4	3	0,0
182	A 96, AS Oberpfaffenhofen - AS Germering-S AS Oberpfaffenhofen - AS Germering-S	FD-E	E 6	4	-	141,5	2	135,3
183	A 99, AD München-SW - AK München-W AD München-SW - Tunnel Aubing Tunnel Aubing - AK München-W	VB-E	E 6	1 1	69,4	218,0	3	0,5
184	A 99, AK München-W - AK München-N AK München-W - AK München-N	VB-E	E 8	0	339,8	549,0	1	0,0
185	A 99, AK München-N - AK München-S AS Aschheim-Ismaning - AS Kirchheim AS Kirchheim - AS Haar AS Haar - AS Ottobrunn Bemerkung: Projektinformationen zum Teilabschnitt "AS Ottobrunn (A 99) - (AK München-S) - AS Hofoldingen Forst" sind unter BPI-Nr. 163 aufgeführt.	VB-E	E 8/9	3 1 1	348,0	1.117,0	2	41,6
186	A 99, AK München-N - AS Aschheim/Ismaning AK München-N - AS Aschheim/Ismaning	FD-E	E 8	4	-	186,2	2	165,4
187	B 2, OU Garmisch-Partenkirchen OU Garmisch-Partenkirchen	VB	N 2	1	158,9	334,4	3	3,9
188	B 2, Eschenlohe - Oberau-N Eschenlohe - Oberau-N	WB*	N 4	3	108,2	237,1	2	17,6
189	B 2, N-OU Murnau N-OU Murnau	VB	N 2	1	29,4	47,5	1	0,0
190	B 2, OU Weilheim OU Weilheim	VB	N 2/3	1	35,3	57,0	1	0,0
191	B 2, Starnberg (Entlastungstunnel) Starnberg (Entlastungstunnel)	WB*	N 2+E 4	3	162,1	317,1	2	34,4
192	B 2, Fürstenfeldbruck - Mering OU Mammendorf OU Hattenhofen OU Althegnenberg	VB	N 2	0 0 0	28,7	46,4	1	0,0
193	B 2, AS Friedberg - B 300 w Friedberg (s B 300)	VB	E 4	1	45,5	73,5	1	0,0
194	B 2, w Friedberg (s B 300) AS Friedberg - B 300	VB	E 4	1	27,7	44,8	1	0,0
195	B 2, OU Kissing OU Kissing	VB	N 3/4	1	59,8	96,6	1	3,6
196	B 2, Kissing - Oberottmarshausen (B 17) Kissing - Oberottmarshausen (B 17)	WB*	N 3/4	0	77,7	125,5	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
197	B 2, Augsburg - Donauwörth - Nürnberg OU Dietfurt OU Wernsbach	VB	N 3/4	1 4	36,2	145,0	3	29,4
198	B 2, OU Forth OU Forth	VB	N 2	1	5,6	30,9	2	0,0
199	B 2, OU Dettenheim OU Dettenheim Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.	FD	N 3	4	-	15,5	2	15,6
200	B 2n, OU Oberau OU Oberau	FD	N 4	4	-	274,5	2	258,8
201	B 4, Flughafen Nürnberg - A 3 Flughafen Nürnberg - A 3	WB*	N 2	2	116,7	188,5	1	0,0
202	B 4, Ausbau in Coburg (Weichengereuth) Ausbau in Coburg (Weichengereuth)	VB	E 4	1	21,0	33,9	1	0,0
203	B 8, OU Markt Bibart OU Markt Bibart	WB	N 2	0	5,0	8,1	1	0,0
204	B 8, OU Neustadt-Diebach OU Neustadt-Diebach	VB	N 2	1	14,0	22,6	1	0,0
205	B 8, OU Postbauer-Heng OU Postbauer-Heng	VB	N 2	1	8,0	28,4	3	0,0
206	B 8, OU Straßkirchen OU Straßkirchen	WB*	N 2	1	16,1	46,9	2	0,0
207	B 8, OU Künzing OU Künzing	WB	N 2	0	9,1	14,7	1	0,0
208	B 10, AD Neu-Ulm (B 28/B 30) - ö Neu-Ulm AD Neu-Ulm (B 28/B 30) - ö Neu-Ulm	WB	N 4	0	63,5	102,6	1	0,0
209	B 10, Neu-Ulm - AS Nersingen (A 7) Neu-Ulm - AS Nersingen (A 7)	VB	E 4	4	29,3	46,7	2	44,3
210	B 11, Verlegung bei Schweinhütt Verlegung bei Schweinhütt	VB	N 2/3	2	10,0	21,5	3	2,4
211	B 11, Deggendorf - Grafing Deggendorf - Grafing	WB*	N 2/3	0	14,8	23,9	1	0,0
212	B 11, OU Ruhmannsfelden OU Ruhmannsfelden	VB	N 2/3	2	18,1	44,6	3	3,4
213	B 11, Verlegung w Geretsried Verlegung w Geretsried	VB	N 2+E 4	1	17,7	28,6	1	0,0
214	B 12, Kempten (A 7) - Marktoberdorf (B 472) Kempten (A 7) - Wildpoldsried Wildpoldsried - Geisenried	VB	E 4	1 0	89,1	150,5	3	1,9
215	B 12, Marktoberdorf (B 472) - AS Jengen/Kaufbeuren (A 96) Geisenried - Altdorf Altdorf - Hirschzell Hirschzell - Untergermaringen Untergermaringen - Buchloe (A 96)	VB	E 4	0 0 1 2	176,4	314,6	3	3,2
216	B 13, OU Oberickelsheim OU Oberickelsheim	WB*	N 2	0	5,7	9,2	1	0,0
217	B 13, OU Gollhofen/Uffenheim und OU Rudolzshofen OU Gollhofen/Uffenheim und OU Rudolzshofen	WB*	N 2	0	27,0	43,6	1	0,0
218	B 13, Ansbach - AS Ansbach (A 6) Ansbach - AS Ansbach (A 6)	WB	E 4	0	15,6	25,2	1	0,0
219	B 13, AS Ansbach (A 6) - Gunzenhausen(B 466) OU Schlungenhof OU Stadeln OU Merkendorf	VB	N 2	0 1 2	22,1	47,7	3	0,0
220	B 13, OU Rothenstein OU Rothenstein	WB*	N 2	0	4,4	7,1	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
221	B 13, OU Rupertsbuch OU Rupertsbuch	WB*	N 2	0	9,3	15,0	1	0,0
222	B 13, OU Eichstätt OU Eichstätt	WB*	N 2	0	32,6	52,7	1	0,0
223	B 13, St 2214 (Gabel) - Friedrichshofen St 2214 (Gabel) - Friedrichshofen	VB	N 2+E 4	1	24,7	39,9	1	0,0
224	B 13, OU Unsernherrn OU Unsernherrn	VB	N 2	1	35,7	57,7	1	0,4
225	B 13, OU Pörsnbach OU Pörsnbach	WB	N 2	0	7,2	11,6	1	0,0
226	B 13, OU Pfaffenhofen OU Pfaffenhofen	VB	N 2	0	82,3	133,0	1	0,0
227	B 13, OU Reichertshausen a.d. Ilm OU Reichertshausen a.d. Ilm	WB	N 2	0	27,9	45,1	1	0,0
228	B 13, OU Hohenkammer OU Hohenkammer	VB	N 2	0	8,4	13,6	1	0,0
229	B 13, OU Fahrenzhausen OU Fahrenzhausen	VB	N 2	0	20,4	33,0	1	0,0
230	B 13, AS Unterschleißheim (A 92) - St 2339 (Maisteig) AS Unterschleißheim (A 92) - St 2339 (Maisteig)	VB	E 4	1	5,6	9,0	1	0,0
231	B 13, OU Holzkirchen OU Holzkirchen	VB	N 2	1	11,0	17,8	1	0,0
232	B 13, OU Großhartpenning OU Großhartpenning	WB*	N 2	1	10,1	16,3	1	0,0
233	B 13, OU Kurzenberg OU Kurzenberg	WB*	N 2	1	3,7	6,0	1	0,0
234	B 14, OU Katterbach OU Katterbach	WB	N 3	0	10,9	17,6	1	0,0
235	B 14, OU Wicklesgreuth OU Wicklesgreuth	WB	N 3	0	7,5	12,1	1	0,0
236	B 14, OU Buchschwabach OU Buchschwabach	WB*	N 3	0	22,5	36,3	1	0,0
237	B 14, OU Großweismannsdorf OU Großweismannsdorf	VB	N 3	0	14,6	23,6	1	0,0
238	B 14, OU Stein / Eibach - mit Rednitztunnel OU Stein / Eibach mit Rednitztunnel	WB*	N 2/3	1	131,8	212,9	1	0,0
239	B 14, OU Reichenschwand (Tunnel) OU Reichenschwand (Tunnel)	VB	N 2	1	67,3	108,7	1	0,0
240	B 14, OU Sulzbach-Rosenberg OU Sulzbach-Rosenberg	WB	N 2	0	20,8	33,6	1	0,0
241	B 15, AS Landshut/Essenbach - St 2074/A 92 bei Landshut AS Landshut/Essenbach - St 2074/A 92 bei Landshut	VB	E 4	0	6,1	9,9	1	0,0
242	B 15, O-OU Landshut (A 92 - B 299) BA I - O-OU Landshut BA II - O-OU Landshut	VB	N 4	2 1	213,9	569,9	3	7,1
243	B 15, S-OU Landshut (B 299 - B 15) S-OU Landshut (B 299 - B 15)	VB	N 2	1	45,8	74,0	1	2,4
244	B 15, Westtangente Rosenheim (1. - 4. BA) Westtangente Rosenheim	FD	N 2	3	-	263,5	2	249,8
245	B 15n, OU Lengdorf OU Lengdorf	WB*	N 3	0	33,1	53,5	1	0,0
246	B 15n, s Landshut - Rosenheim s Landshut - Rosenheim	WB*	N 2/4	0	216,9	350,4	1	0,0
247	B 15n, Ergoldsbach - Essenbach (A 92) AS Ergoldsbach - AS Essenbach (A 92)	FD	N 4	4	-	221,2	2	202,3
248	B 16, OU Marktoberdorf - Bertoldshofen (B 472)	VB	N 2		29,5	71,8	2	61,1

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	OU Marktoberdorf - Bertoldshofen (B 472) 2. BA			4				
249	B 16, OU Rieder OU Rieder	WB	N 2	0	8,6	13,9	1	0,0
250	B 16, OU Steinbach OU Steinbach	WB*	N 2	0	7,6	12,3	1	0,0
251	B 16, N-OU Kaufbeuren N-OU Kaufbeuren	VB	N 2	1	10,4	16,8	1	0,0
252	B 16, OU Ichenhausen /Kötz (Ost) OU Ichenhausen - Kötz	VB	N 2/3	1	38,3	107,3	3	0,2
253	B 16, OU Wattenweiler /Höselhurst OU Wattenweiler / Höselhurst	VB	N 2/3	1	17,6	28,4	1	0,0
254	B 16, OU Niederrannau /Aletshausen OU Niederrannau / Aletshausen	WB	N 2	0	17,2	27,8	1	0,0
255	B 16, OU Pfaffenhausen OU Pfaffenhausen	VB	N 2	0	4,5	7,3	1	0,0
256	B 16, OU Hausen OU Hausen	VB	N 2/3	3	5,9	16,4	2	1,6
257	B 16, OU Mindelheim OU Mindelheim	VB	N 2	0	7,1	11,5	1	0,0
258	B 16, Günzburg (A 8) - Donauwörth einschl. Umland Ausbau bei Blindheim OU Höchstädt OU Schwenningen OU Tapfheim	VB	N 2/3	1 1 1	85,0	108,3	3	0,1
259	B 16, Verlegung bei Marienheim Verlegung bei Marienheim	VB	N 4	1	30,7	49,6	1	0,0
260	B 16, OU Neuburg Süd - Oberhausen (Sehensand) OU Neuburg Süd - Oberhausen (Sehensand)	WB*	N 3	0	42,9	69,3	1	0,0
261	B 16, B 13 - A 9 B 13 - A 9	VB	E 4	1	32,4	101,0	3	4,5
262	B 16, St 2043 - B 13 St 2043 - B 13	VB	N 4+E 4	1	110,3	240,9	3	0,0
263	B 16, AS Gallingskofen - AS Haslbach AS Gallingskofen - AS Haslbach	VB	E 4	1	9,5	50,4	3	0,0
264	B 16, OU Dillingen OU Dillingen Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.	FD	N 2	4	-	40,9	2	44,6
265	B 17, Augsburg - Füssen Verlegung n Steingaden OU Steingaden OU Hohenfurch	WB	N 2/3	0 0 0	61,6	99,5	1	0,0
266	B 19, OU Giebelstadt - Euerhausen OU Giebelstadt - Euerhausen	VB	N 2	2	21,2	27,4	3	0,0
267	B 19, AS Leubas (A 7) - Dieselstraße AS Leubas (A 7) - Dieselstraße	VB	E 4	0	12,3	19,9	1	0,0
268	B 19, Sonthofen - Oberstdorf Fischen (Entlastungstunnel) OU Langenwang	WB*	N 2	1 0	68,9	201,5	3	0,0
269	B 20, OU Hammerau OU Hammerau	VB	N 2	0	12,5	20,2	1	0,0
270	B 20, Grenzbrücke s Laufen Grenzbrücke s Laufen	WB*	N 2	0	18,8	30,4	1	0,0
271	B 20, Freilassing/Salzburg (B 304) - Markt (A 94) OU Laufen OU Burghausen	VB	N 2/3	2 1	49,2	108,4	3	3,2
272	B 20, OU Gumpersdorf OU Gumpersdorf	VB	N 2	1	14,9	24,1	1	1,1

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
273	B 20, Straubing (A 3) - Landau (A 92) Straubing (A 3) - s Aiterhofen (B 8) s Aiterhofen (B 8) - Trieching (DGF 5) Trieching (DGF 5) - Landau (A 92)	VB	E 4	1 0 0	187,3	302,6	1	0,0
274	B 20, Rissmannsdorf - Traitsching Rissmannsdorf - Traitsching	WB*	N 2/3	0	26,8	43,3	1	0,0
275	B 20, Straubing (A 3) - Cham (B 85) Straubing (A 3) - Rißmannsdorf Rißmannsdorf - LKGr. LKGr. - Traitsching Traitsching - Wilting Wilting - Cham (B 85)	WB*	N 4+E 4	0 1 1 0 1	156,4	322,9	3	0,0
276	B 20, Cham-S - Chameregg (B 85) Cham-S - Cham-M Cham-M - Chameregg (B 85)	VB	E 4	1 1	15,1	63,4	3	0,0
277	B 21, OU Bad Reichenhall OU Bad Reichenhall	VB	N 2	2	174,9	282,6	1	0,0
278	B 22, AS Kitzingen/Schwarzach (A 3) - Gerolzhofen (B 286) OU Düllstadt OU Reupelsdorf OU Stadelschwarzach	WB	N 2	0 0 0	13,8	22,3	1	0,0
279	B 22, OU Mönchsambach OU Mönchsambach	WB	N 2	0	4,2	6,8	1	0,0
280	B 22, OU Eckersdorf OU Eckersdorf	VB	N 2	0	16,0	25,8	1	0,0
281	B 22, OU Wirbenz OU Wirbenz	WB	N 2/3	0	8,1	13,1	1	0,0
282	B 23, OU Ettal OU Ettal	WB	N 2	0	36,4	58,8	1	0,0
283	B 23, OU Oberau OU Oberau	VB	N 2	1	9,1	14,7	1	0,0
284	B 23, OU Saulgrub OU Saulgrub	FD	N 2	4	-	34,1	2	33,9
285	B 23, W-OU Garmisch-Partenkirchen (mit Kramer-Tunnel) W-OU Garmisch-Partenkirchen (m Kramer-Tunnel)	FD	N 2	3	-	365,3	2	308,6
286	B 25, OU Möttingen OU Möttingen	VB	N 3	1	16,4	26,5	1	0,6
287	B 25, OU Wengenhausen OU Wengenhausen	WB	N 2	0	4,6	7,4	1	0,0
288	B 25, OU Neustädtlein/Knittelsbach OU Neustädtlein/Knittelsbach	WB	N 2	0	11,1	17,9	1	0,0
289	B 25, OU Dinkelsbühl OU Dinkelsbühl	VB	N 2	2	11,5	18,6	1	0,1
290	B 25, OU Lehengütingen OU Lehengütingen	VB	N 2	1	3,2	7,6	3	0,0
291	B 25, OU Feuchtwangen OU Feuchtwangen	WB*	N 2	0	9,0	14,5	1	0,0
292	B 25, OU Banzenweiler OU Banzenweiler	WB	N 2	0	3,2	5,2	1	0,0
293	B 25, OU Dorfgütingen OU Dorfgütingen	WB	N 2	0	4,9	7,9	1	0,0
294	B 25, OU Greiselbach OU Greiselbach	FD	N 2	4	-	20,5	2	18,0
295	B 26, Aschaffenburg - B 469 Aschaffenburg - B 469	VB	E 4	1	22,1	23,0	3	0,0
296	B 26, Lohr - AS Hösbach (A 3) OU Rechtenbach	WB	N 2/3	0	77,8	125,7	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	Verlegung Hain i.Sp., Laufach und Frohnhofen			0				
297	B 26, OU Gemünden OU Gemünden	VB	N 2	1	19,5	31,5	1	0,0
298	B 26n, AK Schweinfurt/Werneck (A 7) - Karlstadt Karlstadt - AD Werneck(A7) mit Mainbrücke	VB	N 2/3	2	63,5	327,1	3	0,0
299	B 26n, Karlstadt - A 3 Karlstadt - A 3	WB*	N 2/3	1	108,5	346,9	3	0,0
300	B 31, LGr. BW/BY - A 96 LGr. BW/BY - A 96	WB*	E 4	0	97,0	156,7	1	0,0
301	B 32, OU Opfenbach OU Opfenbach	VB	N 2	1	3,8	6,1	1	0,0
302	B 32, OU Auers/Riedhirsch OU Auers/Riedhirsch	WB*	N 2	1	4,0	6,5	1	0,0
303	B 47, OU Schneeberg OU Schneeberg	WB	N 2	1	18,3	29,6	1	0,0
304	B 85, OU Pressig OU Pressig	WB	N 2	0	21,3	34,4	1	0,0
305	B 85, OU Stockheim/Gundelsdorf OU Stockheim/Gundelsdorf	WB	N 2/3	0	29,8	48,1	1	0,0
306	B 85, OU Heinersreuth/Altenplos OU Heinersreuth/Altenplos	WB*	N 2/3	0	24,9	40,2	1	0,0
307	B 85, AS Amberg-Ost (A 6) - Pittersberg AS Amberg-Ost (A 6) - Pittersberg	VB	E 4	4	8,9	9,8	2	7,3
308	B 85, Pittersberg - Schwandorf (St 2397) Pittersberg - Schwandorf (St 2397)	WB*	E 4	1	9,0	14,5	1	0,0
309	B 85, Schwandorf (St 2397) - AS Schwandorf Nord (A 93) Schwandorf (St 2397) - AS Schwandorf Nord (A 93)	WB*	E 4	1	41,7	67,4	1	0,0
310	B 85, AS Schwandorf (A 93) - Altenkreith (B 16) (AS Schwandorf) Wackersdorf - ö Mappenberg ö Mappenberg - ö Neuenschwand w Bodenwöhr - w Mappach w Mappach - w Neubäu (St 2159) w Neubäu - w Altenkreith	WB*	N 4+E 4	0 0 0 0 0	137,6	222,3	1	0,0
311	B 85, Altenkreith - Wetterfeld östlich Altenkreith - westlich Wetterfeld OU Altenkreith - Anschluß B 16	WB*	N 2/4	4 1	49,8	76,1	3	34,7
312	B 85, Verlegung bei Saldenburg Verlegung bei Saldenburg	WB	N 2/3	0	17,8	28,8	1	0,0
313	B 85, OU Neubäu OU Neubäu	FD	N 3	4	-	27,4	2	26,3
314	B 85, Wetterfeld - Untertraubenbach Wetterfeld - Untertraubenbach	FD	E 4	4	-	43,7	2	42,3
315	B 131n/A 9, AS Thalmässing (A 9) AS Thalmässing (A 9)	WB	KN	0	6,1	9,9	1	0,0
316	B 131n, OU Alfershäuser / Thalmässing OU Alfershäuser / Thalmässing	WB	N 2	0	21,9	35,4	1	0,0
317	B 131n, OU Laibstadt /Aberzhausen OU Laibstadt /Aberzhausen	WB	N 2	0	18,2	29,4	1	0,0
318	B 131n, Fiegenstall - Ellingen Fiegenstall - Ellingen	WB	N 2	0	11,9	19,2	1	0,0
319	B 131n, OU Stopfenheim OU Stopfenheim	WB*	N 2	0	5,2	8,4	1	0,0
320	B 131n, OU Theilenhofen OU Theilenhofen	WB*	N 2	0	5,5	8,9	1	0,0
321	B 131n, OU Dornhausen OU Dornhausen	WB*	N 2	0	5,5	8,9	1	0,0
322	B 131n, OU Unterbach	WB*	N 2		4,8	7,8	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	OU Unterasbach			0				
323	B 131n, Gunzenhausen - AS Dinkelsbühl/Fichtenau (A 7) Gunzenhausen - AS Dinkelsbühl/Fichtenau (A 7)	WB	N 2	0	17,9	28,9	1	0,0
324	B 173, Lichtenfels (A 73) - Zettlitz (B 289) Lichtenfels - Zettlitz 2. BA Lichtenfels - Zettlitz 3. BA	VB	N 4	1 3	109,8	216,3	3	83,4
325	B 173, OU Zettlitz - Oberlangenstadt OU Zettlitz - Oberlangenstadt	VB	E 4	0	18,9	30,5	1	0,0
326	B 173, OU Unterrodach OU Unterrodach	WB*	N 3	0	25,9	41,8	1	0,0
327	B 173, Johannisthal - Kronach Johannisthal - Kronach	VB	E 4	2	15,3	34,3	3	1,0
328	B 173, OU Zeyern OU Zeyern	FD	N 2/3	4	-	18,0	2	17,7
329	B 276, Zubringer Lohr - (Variante) Zubringer Lohr - (Variante)	WB*	N 2	1	34,0	133,4	3	0,0
330	B 279, OU Reckendorf OU Reckendorf	WB	N 2	0	18,7	30,2	1	0,0
331	B 279, OU Baunach (O) OU Baunach (O)	WB*	N 2	1	23,6	38,1	1	0,0
332	B 279, OU Junkersdorf/Pfarrweisach OU Junkersdorf/Pfarrweisach	WB	N 2	0	9,6	15,5	1	0,0
333	B 279, Voccawind - Ermershausen Voccawind - Ermershausen	WB*	N 2	1	27,8	66,8	3	0,0
334	B 279, OU Saal a. d. Saale OU Saal a. d. Saale	VB	N 2	1	12,4	58,3	3	0,0
335	B 279, OU Wegfurt OU Wegfurt	VB	N 2	4	3,8	12,2	2	11,0
336	B 285, OU Stockheim OU Stockheim	WB*	N 2	0	12,0	19,4	1	0,0
337	B 285, OU Ostheim OU Ostheim	WB	N 2	0	17,3	27,9	1	0,0
338	B 286, Bad Kissingen - B 19 Bad Kissingen - B 19	VB	N 2	2	25,4	69,3	3	0,0
339	B 286, Schweinfurt (A 70) - Schwebheim Schweinfurt (A 70) - Schwebheim	VB	E 4	4	27,4	45,3	2	36,5
340	B 287, OU Nüdlingen OU Nüdlingen	VB	N 2	1	11,1	59,4	3	0,0
341	B 289, OU Mainroth/Rothwind und OU Fassoldshof OU Mainroth/Rothwind und OU Fassoldshof	VB	N 2	2	22,3	45,5	2	0,0
342	B 289, OU Kauerndorf OU Kauerndorf	WB*	N 2	3	47,9	90,1	2	12,6
343	B 289, OU Münchberg	VB	N 2		3,0	4,9	2	5,6

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	OU Münchberg Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.			4				
344	B 289, OU Weissdorf OU Weissdorf	VB	N 2	0	5,7	9,2	1	0,0
345	B 289, OU Rehau OU Rehau	WB	N 2	0	11,9	19,2	1	0,0
346	B 289, OU Heinersberg OU Heinersberg	WB	N 2	0	4,2	6,8	1	0,0
347	B 289, OU Untersteinach OU Untersteinach	FD	N 2	4	-	78,6	2	76,7
348	B 299, OU Waldsassen/Kondrau OU Waldsassen/Kondrau	VB	N 2	2	39,9	85,3	3	1,1
349	B 299, OU Grafenwöhr OU Grafenwöhr	WB*	N 2	0	13,1	21,2	1	0,0
350	B 299, OU Seugast OU Seugast	WB	N 2	0	8,8	14,2	1	0,0
351	B 299, OU Tanzfleck OU Tanzfleck	WB*	N 2	2	5,9	12,4	3	0,1
352	B 299, OU Ursensollen OU Ursensollen	WB*	N 2	1	8,8	10,6	3	0,0
353	B 299, OU Mülhausen i. d. OPf. OU Mülhausen i. d. OPf.	VB	N 2/3	4	24,2	31,9	2	31,4
354	B 299, Neustadt/Donau (B 16) - Landshut OU Weihmichl OU Neuhausen	VB	N 2	2 1	28,3	42,7	3	5,6
355	B 299, A 92 - Landshut A 92 - Landshut	WB*	E 4	0	72,4	117,0	1	0,0
356	B 299, OU Egglkofen OU Egglkofen	WB	N 2	0	10,5	17,0	1	0,0
357	B 299, OU Garching a.d.Alz OU Garching a.d.Alz	VB	N 2/3	1	31,5	50,9	1	0,0
358	B 299, OU Tacherting/Trostberg OU Trostberg OU Tacherting	VB	N 2/3	1 1	45,2	91,6	3	1,9
359	B 300, Memmingen - Krumbach OU Boos / Niederrieden OU Winterrieden OU Kettershhausen OU Ebershausen OU Krumbach	WB	N 2	0 0 0 0 0	61,9	100,0	1	0,0
360	B 300, OU Heimertingen OU Heimertingen	WB*	N 2	0	12,0	19,4	1	0,0
361	B 300, OU Babenhausen OU Babenhausen	WB*	N 2	0	13,5	21,8	1	0,0
362	B 300, OU Ried/Breitenbronn OU Ried/Breitenbronn	WB	N 2	0	10,7	17,3	1	0,0
363	B 300, OU Ustersbach OU Ustersbach	WB	N 2	0	7,8	12,6	1	0,0
364	B 300, OU Gessertshausen OU Gessertshausen	WB*	N 3	1	35,5	57,4	1	0,0
365	B 300, OU Diedorf/Vogelsang OU Diedorf/Vogelsang	VB	N 3+E 4	1	62,1	100,3	1	4,0
366	B 300, OU Friedberg OU Friedberg	WB*	N 3	1	17,4	28,1	1	0,0
367	B 300, Aichach-Kühbach Aichach - Kühbach	WB*	E 4	0	42,2	68,2	1	0,0
368	B 300, OU Weichenried OU Weichenried	VB	N 2	3	6,3	24,4	2	16,2

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
369	B 300, AS Dasing (A 8) - Aichach AS Dasing (A 8) - Aichach	FD	E 4	4	-	28,7	2	28,4
370	B 301, AS Freising-Ost (A 92) - B 11 AS Freising-Ost (A 92) - B 11	VB	E 4	1	29,2	47,2	1	0,0
371	B 301, Verlegung bei Hallbergmoos Verlegung bei Hallbergmoos	WB*	N 2+E 4	0	27,5	44,4	1	0,0
372	B 301, Flughafen München - A 92 Flughafen München - A 92	VB	E 4	0	13,2	21,3	1	0,0
373	B 301, OU Reichertshausen OU Reichertshausen	WB	N 2	0	6,2	10,0	1	0,0
374	B 301, OU Rudelzhausen /Puttenhausen OU Rudelzhausen / Puttenhausen	VB	N 2	0	20,3	32,8	1	0,0
375	B 301, OU Mainburg OU Mainburg	VB	N 2	0	21,7	35,1	1	0,0
376	B 301, N-OU Freising OU Freising Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.	FD	N 2	4	-	41,9	2	42,2
377	B 303, AS Wasserlosen (A 7) - Schweinfurt AS Wasserlosen (A 7) - Schweinfurt	WB*	N 2	0	19,2	31,0	1	0,0
378	B 303, OU Zaubach OU Zaubach	WB	N 2	0	9,2	14,9	1	0,0
379	B 303, OU Stadtsteinach OU Stadtsteinach	VB	N 2	4	13,8	21,7	2	21,4
380	B 303, OU Schirnding OU Schirnding, 2. FB, 1. BA OU Schirnding, 2. FB, 2. BA	WB*	E 4	4 0	29,1	51,0	3	22,4
381	B 303, Sonnefeld - Johannisthal (3. BA) Verl. Sonnefeld - Johannisthal, 3. BA	FD	N 2	2	-	27,0	3	0,0
382	B 304, OU Altenmarkt (mit Aubergtunnel) OU Altenmarkt (m. Aubergtunnel) OU Altenmarkt, BA 2	VB	N 2/3	4 2	52,6	103,5	3	31,7
383	B 304, OU Nunhausen/Matzing OU Nunhausen/Matzing	VB	N 2/3	1	21,7	35,1	1	0,3
384	B 304, OU Eglharting/Kirchseeon OU Eglharting/Kirchseeon	WB	N 2	0	48,0	77,5	1	0,0
385	B 304, OU Steinhöring OU Steinhöring	WB*	N 2	0	22,3	36,0	1	0,0
386	B 304, OU Tulling OU Tulling	WB	N 2	0	9,7	15,7	1	0,0
387	B 304, OU Forsting OU Forsting	WB	N 2	0	11,2	18,1	1	0,0
388	B 304, OU Obing OU Obing Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.	VB	N 2	4	12,9	16,2	2	16,5
389	B 304, Entlastungstunnel Karlsfeld Entlastungstunnel Karlsfeld	WB*	N 2	0	81,9	132,3	1	0,0
390	B 310, OU Füssen (2. BA) OU Füssen (2. BA)	WB	N 2	0	45,3	73,2	1	0,0
391	B 318, AS Holzkirchen (A 8) - B 13 (OU Holzkirchen) AS Holzkirchen (A 8) - B 13 (OU Holzkirchen)	VB	E 4	1	13,8	22,3	1	0,0
392	B 318, W-OU Gmund W-OU Gmund	VB	N 2	0	47,9	77,4	1	0,0
393	B 388, Ismaning (B 471) - Fischerhäuser (B 301) Ismaning (B 471) - Fischerhäuser (B 301)	VB	E 4	0	22,2	35,9	1	0,0
394	B 388, Ismaning - Taufkirchen OU Moosinning	VB	N 2/3	1	86,0	146,7	3	16,3

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	OU Erding (Anbindung FH) OU Grünbach OU Taufkirchen/Vils			1 0 3				
395	B 388, OU Wolferding/Trauterfing und OU Johannesk. OU Wolferding/Trauterfing und OU Johannesk.	WB	N 2	0	10,9	17,6	1	0,0
396	B 388, OU Brombach OU Brombach	WB*	N 2	0	23,7	38,3	1	0,0
397	B 388, N-OU Passau N-OU Passau	VB	N 2/3	0	61,9	100,0	1	0,0
398	B 426, OU Mömlingen OU Mömlingen	VB	N 2	1	4,7	24,0	3	0,0
399	B 466, OU Obererlbach OU Obererlbach	WB	N 2	0	6,7	10,8	1	0,0
400	B 466, OU Gnotzheim OU Gnotzheim	WB	N 2	0	4,9	7,9	1	0,0
401	B 466, OU Ostheim OU Ostheim	WB*	N 2	1	5,4	8,7	1	0,0
402	B 466, OU Westheim OU Westheim	WB*	N 2	1	4,5	10,2	3	0,0
403	B 466, OU Oettingen OU Oettingen	WB	N 2	0	21,0	33,9	1	0,0
404	B 466, S-OU Nördlingen S-OU Nördlingen	VB	N 2	0	6,2	10,0	1	0,0
405	B 469, A 3 - A 45 A 3 - A 45 Bemerkung: BPI-Nr. 405 und BPI-Nr. 642 werden gemeinsam umgesetzt.	VB	E 4	1	11,7	20,7	3	0,0
406	B 469, A 3 - Kreisstraße AB 16 A 3 - Kreisstraße AB 16	VB	E 6	1	15,9	37,1	3	0,0
407	B 470, Rothenburg (A 7) - Höchststadt/B 505 Bamberg OU Oberndorf / Ipsheim und OU Dottenheim OU Steinach bei Rothenburg OU Birkenfeld OU Uehlfeld / Demantsfürth OU Mailach	WB	N 2	0 0 0 0 0	46,1	75,6	3	0,0
408	B 470, OU Lenkersheim OU Lenkersheim	VB	N 2	2	3,9	17,7	3	0,0
409	B 470, S-OU Gremsdorf S-OU Gremsdorf	VB	N 2	1	11,2	22,6	3	0,0
410	B 470, A 3 - Forchheim OU Oesdorf OU Wimmelbach	VB	N 2	0 0	9,8	15,8	1	0,0
411	B 470, O-OU Forchheim O-OU Forchheim	VB	N 2/4	1	38,4	62,0	1	0,0
412	B 471, Buchenau - Fürstenfeldbruck-Ost Buchenau - Fürstenfeldbruck-Ost	WB	E 4	0	28,1	45,4	1	0,0
413	B 471, Fürstenfeldbruck-Ost - Esting Fürstenfeldbruck-Ost - Esting	VB	E 4	1	11,5	18,6	1	0,0
414	B 471, Esting - Geiselbullach Esting - Geiselbullach	VB	E 4	1	17,4	28,1	1	0,0
415	B 471, Dachau - A 92 Dachau - A 92	VB	E 4	1	9,9	16,0	1	0,0
416	B 471, B 13 - Garching-Hochbrück B 13 - Garching-Hochbrück	VB	E 4	0	19,6	31,7	1	0,0
417	B 471, B 11 - Ismaning B 11 - Ismaning	VB	E 4	1	31,5	50,9	1	0,0
418	B 471, ö Ismaning ö Ismaning	VB	E 4	0	33,3	53,8	1	0,0
419	B 472, OU Huglfing	WB	N 2		14,1	22,8	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	OU Huglfing			0				
420	B 472, OU Waakirchen OU Waakirchen	VB	N 2	1	6,6	10,7	1	0,0
421	B 472, N-OU Bad Tölz N-OU Bad Tölz	VB	N 2	3	23,5	47,7	2	7,4
422	B 472, OU Bad Heilbrunn OU Bad Heilbrunn	WB	N 2	0	15,0	24,2	1	0,0
423	B 472, OU Hohenpeißenberg OU Hohenpeißenberg	FD	N 2	4	-	48,0	2	47,8
424	B 533, OU Auerbach OU Auerbach	VB	N 2	3	25,5	50,7	2	2,8
425	B 533, Grafenau - Hohenau Grafenau - Hohenau	WB	N 2	0	27,2	43,9	1	0,0
426	B 588, OU Reischach OU Reischach	WB*	N 2	1	25,5	41,2	1	0,0
Berlin								
427	A 100, AD Neukölln - Storkower Str. AD Neukölln (o) - Am Treptower Park (B 96a) (16. BA) Am Treptower Park (B 96a) - Storkower Straße (17. BA) Vorleistung am S-Bahnhof Ostkreuz	FD	N 4/6	3 1 4	-	1.802,2	3	648,0
428	A 115, AK Zehlendorf - AS Hüttenweg AK Zehlendorf (LGr. BB/BE) - AS Hüttenweg	WB*	E 6	0	126,5	204,4	1	0,0
429	B 2n, OU Malchow OU Malchow	VB	N 2/4	0	20,6	33,3	1	0,0
Brandenburg								
430	A 10, AD Werder - AD Havelland AD Werder - AD Havelland	WB*	E 6	0	568,0	917,6	1	0,0
431	A 10, AD Havelland - AD Pankow w und ö AS Mühlenbeck w und ö AS Birkenwerder AS Oberkrämer - w AD Oranienburg AD Havelland - AS Oberkrämer Bemerkung: Der Ausbau erfolgt im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 10/A 24, AS Neuruppin - AD Pankow", für das im Bundeshaushalt 2024 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.421 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.	FD	E 6	4 4 4 4	-	54,0	2	39,2
432	A 10, AD Nuthetal - AD Potsdam AD Potsdam - AD Nuthetal	FD	E 8	4	-	162,0	2	151,3
433	A 10, LGr. BB/BE - AD Barnim LGr. BB/BE - AD Barnim	FD	E 6	4	-	30,6	2	29,0
434	A 12, AD Spreeau - AS Frankfurt (Oder)-M AD Spreeau - AS Frankfurt (Oder)-M	WB*	E 6	0	218,2	316,6	3	0,0
435	A 13, AK Schönefelder Kreuz - AD Spreewald AK Schönefelder Kreuz - AD Spreewald	WB	E 6	0	179,2	289,5	1	0,0
436	A 14, LGr. ST/BB - AS Karstädt LGr. ST/BB - AS Wittenberge (m) AS Wittenberge (o) - AS Karstädt (o)	VB	N 4	3 2	174,8	318,9	2	36,0
437	A 14, AS Groß-Warnow - AS Karstädt (B 5) AS Groß-Warnow - AS Karstädt (B 5)	FD	N 4	4	-	117,4	2	112,5
438	A 14, LGr. MV/BB - AS Groß-Warnow Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 651 aufgeführt.	FD	N 4					
439	A 24, AS Kremmen - AD Wittstock/Dosse AS Kremmen - AS Neuruppin AS Neuruppin - AD Wittstock/Dosse	WB*	E 6	0 0	396,8	641,1	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
440	B 1, OU Tasdorf OU Tasdorf	VB	N 2	0	9,7	15,7	1	0,0
441	B 1, OU Herzfelde OU Herzfelde	FD	N 2	4	-	19,9	2	19,9
442	B 5, OU Bückwitz (B 5) OU Bückwitz	WB	N 2	0	5,3	8,6	1	0,0
443	B 87/B 101, OU Herzberg OU Herzberg	WB*	N 2	1	33,5	54,1	1	0,0
444	B 87, OU Schlieben OU Schlieben	WB	N 2	0	8,4	13,6	1	0,0
445	B 87, OU Hohenbucko OU Hohenbucko	WB	N 2	0	5,6	9,0	1	0,0
446	B 87, OU Wüstermarke und OU Langengrassau OU Wüstermarke und OU Langengrassau	WB	N 2	0	11,3	18,3	1	0,0
447	B 87, OU Duben OU Duben	VB	N 2	1	10,7	17,3	1	0,0
448	B 87, OU Lübben OU Lübben	WB*	N 2	1	52,2	92,9	3	0,6
449	B 87, OU Biebersdorf OU Biebersdorf	WB	N 2	0	4,7	7,6	1	0,0
450	B 87, OU Trebatsch und OU Sabrodt OU Trebatsch und OU Sabrodt	WB	N 2	0	13,5	21,8	1	0,0
451	B 87, OU Markendorf OU Markendorf	VB	N 3	1	9,6	15,5	1	0,0
452	B 87n, OU Löhsten OU Löhsten	WB*	N 2	1	4,2	6,8	1	0,0
453	B 96, Kreuz Oranienburg (A 10) - LGr. BB/MV OU Fürstenberg OU Teschendorf und OU Löwenberg OU Gransee und OU Altüdersdorf	VB	N 2/4	1 2 0	152,7	260,8	3	4,0
454	B 96, OU Groß Machnow OU Groß Machnow	VB	N 2	0	9,7	15,7	1	0,0
455	B 97, OU Groß Oßnig OU Groß Oßnig	VB	N 2	1	7,9	12,8	1	0,0
456	B 97, OU Cottbus (3. BA) OU Cottbus (3. BA)	WB*	N 2	1	18,3	29,6	1	0,0
457	B 97/B 168, OU Cottbus (A 15 - B 168) OU Cottbus (A 15 - B 168) Bemerkung: Maßnahme nach InvKG.	FD	N 3	3	-	68,3	2	22,2
458	B 101, OU Elsterwerda OU Elsterwerda	VB	N 2	1	17,1	26,2	3	0,0
459	B 101, OU Welsickendorf OU Welsickendorf	WB	N 2	0	3,4	5,5	1	0,0
460	B 101, OU Kloster Zinna OU Kloster Zinna	WB	N 2	0	9,0	14,5	1	0,0
461	B 101, Trebbin - s Kerzendorf (OU Thyrow) n OU Trebbin - s Kerzendorf (OU Thyrow)	FD	N 4	4	-	40,8	2	37,2
462	B 102, OU Premnitz OU Premnitz	VB	N 2	2	33,9	57,0	3	0,0
463	B 102, OU Schmerzke OU Schmerzke	FD	N 2	4	-	13,9	2	13,3
464	B 112, OU Forst OU Forst	VB	N 2	0	14,6	23,6	1	0,0
465	B 112, OU Neuzelle und OU Eisenhüttenstadt OU Neuzelle und OU Eisenhüttenstadt	VB	N 3	1	61,0	178,2	3	0,0
466	B 112, Güldendorf - A 12 Güldendorf - A 12	VB	E 4	0	6,9	11,1	1	0,0
467	B 112, OU Frankfurt (Oder) (3. BA) OU Frankfurt (Oder) (3. BA)	VB	N 3	2	23,2	37,5	1	0,5

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
468	B 112, OU Brieskow-Finkenheerd und Wiesenau OU Brieskow-Finkenheerd und Wiesenau Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.	FD	N 3	4	-	40,4	2	40,7
469	B 158, OU Ahrensfelde OU Ahrensfelde	VB	N 4+E 4	2	44,7	59,7	3	0,0
470	B 158, OU Blumberg OU Blumberg	VB	N 2	0	7,9	12,8	1	0,0
471	B 158, OU Seefeld OU Seefeld	VB	N 2	0	7,2	11,6	1	0,0
472	B 167, OU Libbenichen und OU Dolgeln OU Libbenichen und OU Dolgeln	WB	N 3	0	14,5	23,4	1	0,0
473	B 167, OU Gusow und OU Platkow OU Gusow und OU Platkow	VB	N 2	0	16,8	27,1	1	0,0
474	B 167, OU Neuhardenberg OU Neuhardenberg	VB	N 2	0	8,9	14,4	1	0,0
475	B 167, OU Vevais OU Vevais	VB	N 2	0	5,1	8,2	1	0,0
476	B 167, OU Hohenfinow und OU Falkenberg OU Hohenfinow und OU Falkenberg	WB	N 2	0	25,4	41,0	1	0,0
477	B 167, OU Finowfurt und OU Eberswalde OU Finowfurt und OU Eberswalde (A 11 - L 200) OU Finowfurt und OU Eberswalde (L 200 - B 167)	VB	N 2	2 1	82,3	261,3	3	3,5
478	B 167/B 158, OU Bad Freienwalde (West) OU Bad Freienwalde (West)	VB	N 2	1	21,9	102,7	3	0,0
479	B 167, OU Metzelthin OU Metzelthin	WB	N 2	0	4,8	7,8	1	0,0
480	B 167, OU Ganzer OU Ganzer	WB	N 2	0	4,4	7,1	1	0,0
481	B 167, OU Wildberg und OU Kerzlin OU Wildberg und OU Kerzlin	WB	N 2	0	20,6	33,3	1	0,0
482	B 167, OU Dabergotz OU Dabergotz	WB	N 2	0	7,3	11,8	1	0,0
483	B 167, AS Neuruppin (A 24) - Neulöwenberg (B 96) OU Neuruppin und OU Alt Ruppın OU Wulkow OU Herzberg OU Grieben OU Löwenberg und OU Neulöwenberg	VB	N 2	0 0 0 0 1	67,4	108,9	1	0,0
484	B 167, OU Liebenwalde OU Liebenwalde	VB	N 2	0	31,6	51,1	1	0,0
485	B 168, Beeskow - AS Fürstenwalde-O (A 12) OU Groß Rietz OU Pfaffendorf	WB	N 2	0 0	9,9	16,0	1	0,0
486	B 169, OU Plessa OU Plessa	VB	N 2	1	16,2	33,0	3	0,0
487	B 169, OU Schwarzheide-Ost OU Schwarzheide-Ost	VB	N 2/3	1	9,3	15,0	1	0,0
488	B 169, B 96 - AS Cottbus-W (A 15) OU Allmosen OU Lindchen OU Neupetershain Nord OU Klein Oßnig und OU Annahof/Klein Gaglow	VB	N 3	1 1 1 1	35,8	70,7	3	0,0
489	B 169, OU Elsterwerda OU Elsterwerda	VB	N 2	1	19,7	35,3	3	0,0
490	B 183, OU Bad Liebenwerda OU Bad Liebenwerda	FD	N 2	4	-	37,3	2	38,1

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.							
491	B 189, OU Heiligengrabe OU Heiligengrabe	VB	N 2	1	11,8	19,1	1	0,0
492	B 189n, Mirow - AS Wittstock/Dosse (A 19) Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 664 aufgeführt.	VB	N 2					
493	B 246, OU Schneeberg-Beeskow OU Schneeberg-Beeskow	WB	N 2	0	9,8	15,8	1	0,0
494	B 246, Eisenhüttenstadt (B 112) - BGr. D/PI Eisenhüttenstadt (B 112) - BGr. D/PL	WB*	N 2	0	20,9	33,8	1	0,0
Bremen								
495	A 1, AK Bremen - LGr. HB/NI AK Bremen - LGr. HB/NI	WB*	E 8	0	112,9	182,4	1	0,0
496	A 27, AK Bremen - AS HB-Überseestadt AK Bremen - AS HB-Überseestadt Bemerkung: BPI-Nr. 496 und BPI-Nr. 697 werden gemeinsam umgesetzt.	VB-E	E 6	1	124,1	200,5	1	0,0
497	A 281, Weserquerung Weserquerung (4. BA)	VB	N 4	3	260,4	963,4	2	115,3
498	A 281, Kattenturm - AS Bremen/Airport-Stadt AS HB-Kattenturm - AS HB-Airport-Stadt (BA 2.2)	FD	N 4	3	-	193,1	2	82,7
499	B 6n, A 281 - Bremen/Brinkum A 281 - AS Bremen/Brinkum (Variante)	VB	N 4	1	147,9	238,9	1	0,0
500	B 212n, LGr. NI/HB - A 281 LGr. NI/HB - A 281	WB*	N 2	1	10,3	16,6	1	0,4
Hamburg								
501	A 1, AD Hamburg-SO - AS Hamburg-Stillhorn AD Hamburg-SO (o) - AD Süderelbe (o) AD Süderelbe	VB	E 8	2 2	295,4	1.039,6	3	20,3
502	A 1, AS Hamburg-Stillhorn - LGr. HH/NI AD Süderelbe (o) - AS Hamburg-Harburg (m) AS Hamburg-Harburg (o) - LGr. HH/NI	WB*	E 8	2 1	197,4	448,4	3	5,6
503	A 7, Hochstraße Elbmarsch Hochstraße Elbmarsch	VB-E	E 8	3	368,5	493,6	2	326,9
504	A 7, AD Hamburg/NW (A 23) - LGr. SH/HH AD HH-NW (A 23) - LGr. HH/SH, Schnelsen Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 7, AD Hamburg-NW - AD Bordesholm", für das im Bundeshaushalt 2024 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.537 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP für den Teilabschnitt "s AD HH-Nordwest - LGr. SH/HH" ausgewiesen.	FD	E 6/8	4	-	30,7	2	24,3
505	A 7, AS Hamburg-Othmarschen - AD Hamburg/NW (A 23) AS HH/Othmarschen - AS HH/Volkspark, Altona AS HH/Volkspark - AD HH-NW (A 23), Stellingen	FD-E	E 8	3 4	-	1.415,3	2	613,5
506	A 23, AS Tornesch - AS Eidelstedt Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 1267 aufgeführt.	VB-E	E 6					
507	A 26, AK Hamburg-Süderelbe - AD/AS Hamburg-Stillhorn BA 6a, AK HH-Hafen - AS HH-Moorburg BA 6b, AS Moorburg - AS HH-Hohe Schaar BA 6c, AS HH-Hohe Schaar - AD HH-Süderelbe	VB	N 4	2 2 2	895,9	2.395,4	3	139,8

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
508	A 26/A 7, AK Hamburg-Süderelbe (Moorburg) - Rüpke (LGr. NI/HH) einschließlich A 7 südlich Hochstraße Elbmarsch - AS Hamburg-Heimfeld AK HH-Hafen - LGr. NI/HH - AS Neu-Wulmstorf (L 235)	FD	N 4+E 8	3	-	764,3	2	450,0
Hessen								
509	A 3, AS Limburg-Süd - Wiesbadener Kreuz Wiesbadener Kreuz - AS Limburg-Süd	WB	E 8	0	317,3	512,6	1	0,0
510	A 3, Wiesbadener Kreuz Wiesbadener Kreuz	VB-E	KN	1	54,9	127,2	3	0,0
511	A 3, Wiesbadener Kreuz - AD Mönchhof AD Mönchhof - Wiesbadener Kreuz	VB-E	E 8	0	117,2	189,3	1	0,0
512	A 3, AS Frankfurt-Flughafen - AD Mönchhof AS Frankfurt-Flughafen - AD Mönchhof	VB-E	E 8	1	160,2	283,9	3	0,1
513	A 3, AK Frankfurter Kreuz - AS Frankfurt-Flughafen AK Frankfurter Kreuz - AS Frankfurt-Flughafen	WB*	E 8	0	47,0	75,9	1	0,0
514	A 3, AK Offenbach - AK Frankfurter Kreuz AK Offenbach - Frankfurter Kreuz	WB*	E 10	0	164,5	265,8	1	0,0
515	A 3, AK Offenbacher Kreuz AK Offenbach	VB-E	KN	3, 1	147,1	384,6	3	0,0
516	A 3, AS Hanau - AK Offenbach AS Hanau - AK Offenbach	VB-E	E 8	0	195,2	553,0	1	0,0
517	A 4, AD Kirchheim - AD A 4/A 44 AD Kirchheim - AD Wommen (A 4/A 44)	WB	N 6+E 6	0	518,8	838,1	1	0,0
518	A 5/A 648, WK Frankfurt Westkreuz Frankfurt	VB-E	KN	1	152,4	285,5	3	0,0
519	A 5, AK Westkreuz Frankfurt - AK Frankfurter Kreuz Frankfurter Kreuz - Westkreuz Frankfurt	VB-E	E 10	1	197,3	318,7	1	0,0
520	A 5/A 67, AK Darmstadt AK Darmstadt	VB-E	KN	1	57,7	364,2	2	0,0
521	A 5, AS Seeheim-Jugenheim - AK Darmstadt AS Seeheim-Jugenheim - AK Darmstadt	VB-E	E 6	0	137,0	221,3	1	0,0
522	A 5, LGr. HE/BW - AS Seeheim-Jugenheim LGr. HE/BW - AS Seeheim-Jugenheim	WB*	E 6	0	287,9	465,1	1	0,0
523	A 5, AD Reiskirchen - AD A 5/A 49 AD Reiskirchen - Ohmtal-Dreieck (A 5/A 49)	VB-E	E 6	0	316,9	512,0	1	0,0
524	A 5, AK Gambach - AD Reiskirchen AK Gambach - AD Reiskirchen	WB	E 6	0	248,0	400,7	1	0,0
525	A 5, AS Friedberg - AK Gambach AS Friedberg - AK Gambach	WB*	E 8	0	380,5	614,7	1	0,0
526	A 5, AK Bad Homburg - AS Friedberg	VB-E	E 8		384,2	391,2	2	0,0
527	A 5/A 661, AK Bad Homburg	VB-E	KN					
528	A 5, AK Nordwestkreuz Frankfurt - AK Bad Homburg AK Bad Homburg - AS Friedberg AK Bad Homburg AK Nordwestkreuz Frankfurt - AK Bad Homburg Bemerkung: BPI-Nr. 526, 527 und 528 werden gemeinsam umgesetzt.	VB-E	E 8	1 1 1				
529	A 5/A 66, NWK Frankfurt Nordwestkreuz Frankfurt	VB-E	KN	1	117,2	219,6	3	0,0
530	A 5, AK Westkreuz Frankfurt - AK Nordwestkreuz Frankfurt Westkreuz Frankfurt - AK Nordwestkreuz Frankfurt	VB-E	E 10	1	33,4	62,4	3	0,0
531	A 7, AD Kirchheimer Dreieck - AD Hattenbacher Dreieck AD Hattenbacher Dreieck - AD Kirchheimer Dreieck	WB	E 8	0	78,7	127,1	1	0,0
532	A 7, AS Kassel-N - AD Kassel-S	WB	E 8/10		133,3	192,9	3	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	AD Kassel-S - AK Kassel-M AK Kassel-M - Lossetal Dreieck Lossetal Dreieck - AS Kassel-N			0 0 0				
533	A 44, AS Marsberg - AS Diemelstadt AS Marsberg - AS Diemelstadt	WB	E 6	0	46,8	75,6	1	0,0
534	A 44, AS Diemelstadt - AS Warburg AS Diemelstadt - AS Warburg	WB	E 6	0	41,6	67,2	1	0,0
535	A 44, AS Warburg - AS Breuna AS Warburg - AS Breuna	WB	E 6	0	75,7	122,3	1	0,0
536	A 44, AS Breuna - w AS Zierenberg AS Breuna - w AS Zierenberg	WB*	E 6	1	85,0	137,3	1	0,0
537	A 44, w AS Zierenberg - AS Kassel-Wilhelmshöhe w AS Zierenberg - AS Kassel-Wilhelmshöhe	WB*	E 6	1	81,6	131,8	1	0,0
538	A 44, AS Kassel-Wilhelmshöhe - AK Südkreuz Kassel AS Kassel-Wilhelmshöhe - AK Kassel-West	WB*	E 6	1	59,7	96,4	1	0,0
539	A 44, AK Kassel-West - AD Kassel-Süd AK Kassel-West - AD Kassel-Süd	VB	E 6	2	216,9	301,8	2	1,2
540	A 44/A 7, AD Kassel-S (A 7) - AD Wommen (A 4) AD Kassel-Süd – AD Lossetal (A 7/A 44) (VKE 1) AD Lossetal – AS Helsa/Ost (VKE 11) AS Helsa-O - AS Hess. Lichtenau-W (VKE 12) AS Hess. Lichtenau-W (m) - AS Hess. Lichtenau-M (o) (VKE 20) AS Hess. Lichtenau-O (o) - östl. Waldkappel/Hasselbach (VKE 32) östl. Waldkappel/Hasselbach - AS Waldkappel (o) (VKE 33) AS Waldkappel (C 211) AS Waldkappel (o) - AS Ringgau (m) (C 212) AS Ringgau (o) - AS Sontra-W (m) (C 221) AS Sontra-W - Talbrücke Riedmühle (o) (C 231) Talbrücke Riedmühle (m) - AD Wommen (A4) (m) (C 241)	FD	N 4+E 8	3 2 4 4 4 4 4 3 3 3 3	-	3.017,4	3	1.776,3
541	A 45, AS Haiger/Burbach - AK Gambach Gambacher Kreuz - n TB Langgöns n TB Langgöns - n Gießener Südkreuz n Gießener Südkreuz - s AS Wetzlar/Süd s AS Wetzlar/Süd - n AK Wetzlar n AK Wetzlar - AS Ehringshausen (n TB Lemptal) AS Ehringshausen (n TB Lemptal) - TB Onsbach (m) TB Onsbach (o) - s AS Herborn/West AS Herborn/West - s TB Lützelbach s TB Lützelbach - s AS Dillenburg s AS Dillenburg - AS Haiger/Burbach Bemerkung: In einzelnen Teilvorhaben liegen unterschiedliche Projektstände vor, da der Ersatzneubau einzelner Brückenbauwerke vorgezogen erfolgt.	VB-E	E 6	2 1 0 2, 1 3, 2 3 1 1 3 3, 1	1.091,0	1.867,8	3	143,3
542	A 45, AK Hanauer Kreuz - Seligenstädter Dreieck (incl. BY) Seligenstädter Dreieck (incl. BY) - AK Hanauer Kreuz	WB	E 6	0	383,8	620,0	1	0,0
543	A 45, AS Haiger/Burbach - AS Wiinsdorf Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 910 aufgeführt.	VB-E	E 6					
544	A 49, AS Kassel-Waldau - AS Baunatal-S AS Kassel-Baunatal-S - AK Kassel-W AK Kassel-W - AS Kassel-Waldau	WB*	E 6	1 1	163,6	264,3	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
545	A 49, AS Neuental - AS Schwalmstadt AS Schwalmstadt (L 3155) - AS Neuental (L3074) (m) (VKE 20) Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.	FD	N 4	4	-	251,8	2	281,9
546	A 49, AS Schwalmstadt - AD A 5/A 49 Ohmtal Dreieck (AD A 5/A 49) (m) - AS Stadtallendorf-Nord (B 454) (VKE 40) AS Stadtallendorf-Nord (B 454) - AS Schwalmstadt (L 3155) (VKE 30) Bemerkung: Der Neubau erfolgt im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 49, AD Ohmtal (A 5) - AS Fritzlar", für das im Bundeshaushalt 2024 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.438 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.	FD	N 4	3 3	-	154,3	2	60,6
547	A 60, AD Mainspitz - AD Rüsselsheim AD Mainspitz - AD Rüsselsheim	VB-E	E 6	0	147,5	238,3	1	0,0
548	A 66, AK Schiersteiner Kreuz - AK Wiesbadener Kreuz Schiersteiner Kreuz - Wiesbadener Kreuz	VB-E	E 6/8	0	126,4	132,7	1	0,0
549	A 66, Wiesbadener Kreuz - Nordwestkreuz Frankfurt Wiesbadener Kreuz - Nordwestkreuz Frankfurt	WB*	E 8	0	153,1	247,3	1	0,0
550	A 66, Nordwestkreuz Frankfurt - AS Frankfurt-Miquellallee Nordwestkreuz Frankfurt - AS Frankfurt-Miquellallee	WB	E 8	0	105,8	170,9	1	0,0
551	A 66, AS NeuhoF-S - AS Fulda-S AS NeuhoF-S - AS NeuhoF-N AS NeuhoF-N - AS Fulda-S Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.	FD	N 4	4 4	-	161,3	2	156,6
552	A 66, Frankfurt/Erlenbruch - AS Frankfurt/Bergen-Enkheim F/Erlenbruch (m) - AS F/Bergen-Enkheim Riederwaldtunnel	FD	N 6	3	-	1.502,0	2	199,3
553	A 67, AD Mönchhof - AS Lorsch n AS Lorsch - AK Darmstadt AK Darmstadt - AD Rüsselsheim AD Rüsselsheim - AD Mönchhof	VB-E	E 6	1 1 1	579,1	391,0	3	0,0
554	A 643, AK Schiersteiner Kreuz - Rheinbrücke Schierstein - AD Mainz Rheinbrücke Schierstein - AK Wiesbaden/Schierstein Bemerkung: Für den Ersatzneubau Rheinbrücke Schierstein ist der Anteil HE ausgewiesen.	FD	N 6+E 6	3	-	280,8	2	253,4
555	A 648, AS Katharinenkreisel - AD Eschborner Dreieck Eschborner Dreieck - Westkreuz Frankfurt Westkreuz Frankfurt - AS Katharinenkreisel	WB	E 6	0 0	55,3	89,3	1	0,0
556	A 659, AK Viernheimer Kreuz - AS Viernheim Ost Viernheimer Kreuz - AS Viernheim Ost	WB	E 6	0	53,5	86,4	1	0,0
557	A 661, AK Bad Homburger Kreuz - AS Bad Homburg AK Bad Homburg - AS Bad Homburg	VB-E	E 6	0	18,5	29,9	1	0,0
558	A 661, AK Bad Homburger Kreuz - AS Offenbach-Kaiserlei AS Offenbach-Kaiserlei - AS Frankfurt-Ost AS Frankfurt-Ost - AS Frankfurt-Friedberger Landstraße AS Frankfurt-Friedberger Landstraße - AK Bad Homburg	WB*	E 6	0 0 0	473,5	765,0	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
559	A 661, AS Offenbach-Kaiserlei - AK Offenbacher Kreuz Offenbacher Kreuz - AS Offenbach-Kaiserlei	WB*	E 8	0	139,9	226,0	1	0,0
560	B 3, Karben/Kloppenheim - Massenheim Karben/Kloppenheim - Massenheim	WB*	E 4	1	32,1	51,9	1	0,0
561	B 3, OU Karben/Kloppenheim OU Karben/Kloppenheim	VB	N 2	0	7,6	12,3	1	0,0
562	B 3, OU Karben/Okarben OU Karben/Okarben	VB	N 2	0	13,6	22,0	1	0,0
563	B 3, OU Butzbach (A 5 - Windhof) OU Butzbach (A 5 - Windhof)	VB	N 2	0	23,2	37,5	1	0,0
564	B 3, OU Heppenheim OU Heppenheim	WB	N 2	0	12,5	20,2	1	0,0
565	B 3/B 45, OU Wöllstadt - Nieder- und Oberwöllstadt OU Wöllstadt/Nieder- u. Ober-Wöllstadt	FD	N 2	4	-	52,3	2	51,4
566	B 7, OU Calden OU Calden	FD	N 2	3	-	50,3	2	38,2
567	B 8, OU Elz OU Elz	WB	N 2	0	5,9	9,5	1	0,0
568	B 8, Limburg/Lindenholzhausen - Bad Camberg Limburg - Lindenholzhausen Brechen - Niederbrechen Bad Camberg - Erbach	VB	N 2	1 1 3	74,2	158,7	3	7,1
569	B 8, OU Glashütten OU Glashütten	VB	N 2	0	24,3	39,3	1	0,0
570	B 8, OU Waldems/Esch OU Waldems/Esch	VB	N 2	1	7,8	12,6	1	0,0
571	B 26, OU Babenhausen OU Babenhausen	WB*	N 2	0	17,1	27,6	1	0,0
572	B 27/B 452, Eschwege (A 44) - Reichensachsen-Eltmannsh. (B 27) Eschwege (A 44) - OU Reichensachsen OU Eltmannshausen und OU Niddawitzhausen OU Reichensachsen	VB	N 2+E 4	2 0 2	52,3	102,5	3	0,1
573	B 27, OU Ludwigsau/ Friedlos OU Ludwigsau / Friedlos	VB	N 3	0	31,8	51,4	1	0,0
574	B 27, OU Neu Eichenberg/Hebenshausen OU Neu Eichenberg/ Hebenshausen	WB	N 2	0	15,7	25,4	1	0,0
575	B 27, OU Hauneck/Unterhaun und H.-Oberhaun/H./Sieglos OU Hauneck/Unterhaun, H. /Oberhaun und H./Sieglos	FD	N 2	4	-	39,0	2	38,8
576	B 37, OU Neckarsteinach OU Neckarsteinach	WB	N 2	0	88,5	143,0	1	0,0
577	B 38, OU Mörlenbach OU Mörlenbach	VB	N 2	3	69,2	215,8	2	10,1
578	B 38, OU Rimbach und Fürth/Lörzenbach OU Rimbach und Fürth/Lörzenbach	VB	N 2	0	34,6	55,9	1	0,0
579	B 38, OU Fürth (Odw.) OU Fürth (Odw.)	WB	N 2	0	34,5	55,7	1	0,0
580	B 38, OU Groß-Bieberau OU Groß-Bieberau	VB	N 2	1	12,9	20,8	1	0,0
581	B 42, TOU Rüdesheim (Auf der Lach) TOU Rüdesheim (Auf der Lach)	VB	N 2	0	5,5	8,9	1	0,0
582	B 44, OU Lampertheim OU Lampertheim	WB	N 2	0	33,5	54,1	1	0,0
583	B 44, Groß-Gerau/Dornheim Groß-Gerau / Dornheim	VB	N 2	2	17,0	30,3	2	0,2
584	B 44, OU Gernsheim/Klein-Rohrheim OU Gernsheim /Klein-Rohrheim	FD	N 2	4	-	17,4	2	13,9

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
585	B 45, Dieburg - Groß-Umstadt Dieburg - Groß-Umstadt	VB	E 4	1	43,4	70,1	1	0,0
586	B 45, Niddatal/Kaichen - Niddatal/Ilbenstadt OU Niddatal/Kaichen OU Niddatal/Ilbenstadt	WB	N 2	0 0	29,5	47,7	1	0,0
587	B 47, OU Bürstadt - Lorsch OU Bürstadt - Lorsch	VB	E 4	2	20,6	33,3	1	0,0
588	B 47, OU Bürstadt OU Bürstadt (westl. Teil) OU Bürstadt (östl. Teil)	VB	E 4	4 2	28,2	49,9	3	11,2
589	B 47, OU Rosengarten OU Rosengarten	VB	N 4	2	25,8	35,2	3	0,0
590	B 49, Reiskirchen - Grünberg OU Reiskirchen und OU Lindenstruth OU Grünberg	VB	N 2	2 0	31,1	58,6	3	0,9
591	B 49, AS Löhnberg - Kloster Altenberg AS Löhnberg - AS Biskirchen (BA 7) AS Biskirchen - AS Tiefenbach (BA 8) AS Tiefenbach - AS Leun (BA 9) AS Leun - AS Solms (BA 10) AS Solms - Kloster Altenberg (BA 11)	FD	E 4	2 2 4 2 3	-	251,0	3	58,1
592	B 54, Hadamar - Dornburg Hadamar - Oberzeuzheim OU Langendernbach OU Elbtal	WB	N 2	0 0 0	47,0	75,9	1	0,0
593	B 54n, OU Limburg OU Limburg	WB*	N 2/4	0	55,8	90,1	1	0,0
594	B 62, OU Eckelshausen OU Eckelshausen	VB	N 2	3	19,1	33,8	2	1,5
595	B 62, OU Buchenau OU Buchenau	VB	N 2	0	30,6	49,4	1	0,0
596	B 62, Lahntal/Göttingen - B 3 Lahntal/Göttingen - B 3	VB	E 4	0	14,6	23,6	1	0,0
597	B 62, OU Philipsthal/Heimboldshausen OU Philipsthal / Heimboldshausen	WB	N 2	0	35,0	56,5	1	0,0
598	B 62, OU Philipsthal/Röhrigshof OU Philipsthal / Röhrigshof	VB	N 2	0	12,7	20,5	1	0,0
599	B 83, Bad Karlshafen - Beverungen/Herstelle Bad Karlshafen - Beverungen/Herstelle (Anteil HE)	VB	N 2	4	17,7	22,4	2	20,3
600	B 83, OU Rotenburg/Lispshausen OU Rotenburg/Lispshausen	VB	N 2	1	19,2	48,4	2	0,0
601	B 249, OU Eschwege OU Eschwege	VB	N 2	2	19,2	31,0	1	0,0
602	B 251, OU Willingen OU Willingen	WB	N 2	0	19,0	30,7	1	0,0
603	B 251, OU Meininghausen OU Meininghausen	WB	N 2	0	10,4	16,8	1	0,0
604	B 252, OU Berndorf OU Berndorf	WB*	N 2	0	18,0	29,1	1	0,0
605	B 252, OU Twiste OU Twiste	VB	N 2	2	24,9	40,2	1	0,0
606	B 252, OU Bottendorf OU Bottendorf	WB*	N 2	0	14,9	24,1	1	0,0
607	B 252, OU Ernsthausen OU Ernsthausen	VB	N 2	1	37,1	83,1	3	0,0
608	B 252, OU Münchhausen/Simtshausen und Todenhausen/Wetter-Lahntal OU Münchhausen, Wetter, Lahntal	FD	N 2	3	-	189,1	2	161,0
609	B 252, OU Vöhl/Dorfitter	FD	N 2		-	36,1	2	33,9

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	OU Vöhl/Dorfitter			4				
610	B 253, OU Breidenbach OU Breidenbach	VB	N 2	2	6,9	8,7	3	0,0
611	B 253, OU Frohnhausen/Wissenbach OU Frohnhausen/Wissenbach	VB	N 2	0	17,9	28,9	1	0,0
612	B 253, OU Geismar OU Geismar	WB	N 2	0	9,2	14,9	1	0,0
613	B 253, T-OU Melsungen T-OU Melsungen	WB	N 2	0	16,3	26,3	1	0,0
614	B 254, OU Alsfeld/Eudorf OU Alsfeld/Eudorf	WB	N 2	0	13,7	22,1	1	0,0
615	B 254, OU Wabern/Unshausen und OU Wabern/Hebel OU Wabern/Unshausen und OU Wabern/Hebel	WB	N 2	0	18,4	29,7	1	0,0
616	B 254, OU Lauterbach/Reuters OU Lauterbach/Reuters	WB	N 2	0	6,5	10,5	1	0,0
617	B 254, OU Lauterbach/Maar und Lauterbach OU Lauterbach/Maar und Lauterbach	VB	N 2	2	25,3	40,9	1	0,0
618	B 254, OU Wartenberg/Angersbach OU Wartenberg/Angersbach	VB	N 2	2	23,4	37,8	1	0,0
619	B 254, OU Wartenberg/Landenhausen OU Wartenberg/Landenhausen	VB	N 2	2	20,4	33,0	1	0,0
620	B 254, OU Großenlüder/Müs OU Großenlüder/Müs	WB	N 2	0	7,8	12,6	1	0,0
621	B 255, OU Gladenbach OU Gladenbach	WB	N 2	0	73,6	118,9	1	0,0
622	B 260, OU Eltville/Martinthal OU Eltville/Martinthal	WB	N 2	0	19,1	30,9	1	0,0
623	B 260, OU Schlangenbad - Wambach OU Schlangenbad - Wambach	VB	N 2	2	21,4	59,0	3	0,4
624	B 275, Verlegung bei Bad Schwalbach Verlegung bei Bad Schwalbach	WB	N 2	0	9,9	16,0	1	0,0
625	B 275, OU Idstein/Eschenhahn OU Idstein/Eschenhahn	VB	N 2/3	2	28,2	92,5	2	0,4
626	B 275, OU Lauterbach/Blitzenrod OU Lauterbach/Blitzenrod	WB	N 2	0	14,4	23,3	1	0,0
627	B 275, OU Friedberg - OU Ortenberg/Selters OU Friedberg/OU Ossenheim OU Florstadt/Nieder-Florstadt OU Florstadt/Nieder-Mockstadt und Ober-Florstadt OU Ranstadt/Ober-Mockstadt OU Ortenberg/Selters	VB	N 2	0 0 0 0 1	66,7	107,8	1	0,0
628	B 275, OU Ober-Mörlen OU Ober-Mörlen	VB	N 2	0	16,5	26,7	1	0,0
629	B 276, OU Brachtal Schlierbach OU Brachtal Schlierbach	WB	N 2	0	18,0	29,1	1	0,0
630	B 276, OU Bieber OU Bieber	VB	N 2	2	0,9	1,5	1	0,0
631	B 426, OU Reinheim OU Reinheim	WB	N 2	0	6,6	10,7	1	0,0
632	B 451, OU Witzenhausen OU Witzenhausen	WB	N 2	0	32,1	51,9	1	0,0
633	B 454, OU Neukirchen / Asterode OU Neukirchen / Asterode	WB	N 2	0	11,5	18,6	1	0,0
634	B 455, OU Wiesbaden-Fichten OU Wiesbaden-Fichten	VB	N 2	0	4,0	6,5	1	0,0
635	B 455, AS Friedberg AS Friedberg	VB	E 4	1	5,5	15,9	3	0,0
636	B 455, OU Nidda/Borsdorf	WB	N 2		5,9	9,5	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	OU Nidda/Borsdorf			0				
637	B 455, OU Wiesbaden-Fichten - B 54 OU Wiesbaden-Fichten - B 54	WB	E 4	0	37,1	59,9	1	0,0
638	B 456/B 275, OU Usingen - Nordost-Umfahrung zwi. B 275 und B 456 OU Usingen (Nordost-Umfahrung zwi. B 275 und B 456)	VB	N 2/3	2	37,7	72,1	3	0,0
639	B 456, OU Wehrheim - Oberursel OU Wehrheim - Oberursel	VB	E 4	0	41,7	67,4	1	0,0
640	B 456, OU Grävenwiesbach OU Grävenwiesbach	WB*	N 2/3	0	17,3	27,9	1	0,0
641	B 457, OU Büdingen Büches OU Büdingen/Büches	FD	N 2	4	-	25,4	2	22,1
642	B 469, A 3 - A 45 Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 405 aufgeführt.	VB	E 4					
643	B 486, OU Rödermark- Urberach OU Rödermark-Urberach	VB	N 2	1	25,8	41,7	1	0,0
644	B 486, Mörfelden - OU Langen OU Mörfelden Mörfelden-Walldorf (A 5) - OU Langen	VB	N 2+E 4	1 2	47,7	77,1	1	0,0
645	B 489, Hungen - AS Wölfersheim OU Inheiden OU Utphe	WB	N 2	0 0	17,4	28,1	1	0,0
646	B 508n, Schameder - Frankenberg Schameder - Frankenberg	WB*	N 3	0	189,4	306,0	1	0,0
647	B 519, OU Flörsheim-Weilbach und OU Hofheim/Kriftel OU Weilbach OU Hofheim / Kriftel	VB	N 2	2 0	63,8	109,7	3	0,0
648	B 521, Schöneck - Budesheim Schöneck - Budesheim	WB	N 2	0	15,2	24,6	1	0,0
649	B 521, OU Altenstadt OU Altenstadt	VB	N 2	1	10,6	17,1	1	0,0
Mecklenburg-Vorpommern								
650	A 14, A 24 - Grabow Grabow - Schwerin (A 24)	FD	N 4	4	-	165,5	2	164,9
651	A 14, Grabow - LGr. MV/BB LGr. BB/MV - o AS Grabow VKE 6 Bemerkung: BPI-Nr. 438 und BPI-Nr. 651 werden gemeinsam umgesetzt.	FD	N 4	4	-	112,9	2	112,7
652	B 5, OU Ludwigslust OU Ludwigslust	WB	N 2	0	13,3	21,5	1	0,0
653	B 96, Weisdin - Warlin OU Weisdin OU Usadel OU Warlin	VB	N 2	1 1 1	37,9	68,9	3	0,0
654	B 96, OU Neubrandenburg O-OU Neubrandenburg (B 96 S - B 104 O)	FD	N 2	4	-	55,9	2	54,0
655	B 96n, AS Samtens-O - Bergen AS Samtens-Ost - AS Bergen	FD	N 3	4	-	75,9	2	71,9
656	B 104, OU Lützwitz OU Lützwitz	WB*	N 2	0	9,5	15,3	1	0,0
657	B 104, OU Schwerin OU Schwerin	VB	N 2	1	33,0	65,8	3	0,0
658	B 104, OU Sternberg OU Sternberg	VB	N 2	0	9,6	15,5	1	0,0
659	B 104, OU Pasewalk OU Pasewalk	WB	N 2	0	26,3	42,5	1	0,0
660	B 105, OU Mönchhagen OU Mönchhagen	VB	N 3	1	35,0	56,5	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
661	B 109, Belling - Jatznick Belling - Jatznick	WB	N 2	0	18,4	29,7	1	0,0
662	B 110, OU Dargun OU Dargun	VB	N 2	2	6,7	14,1	2	0,1
663	B 111, Lühhmannsdorf - Wolgast OU Lühhmannsdorf OU Wolgast	VB	N 2	0 3	99,9	289,0	3	22,4
664	B 189n, Mirow - AS Wittstock/Dosse (A 19) Mirow - AS Wittstock/Dosse (A 19) Bemerkung: BPI-Nr. 492 und BPI-Nr. 664 werden gemeinsam umgesetzt.	VB	N 2	1	85,0	137,3	1	0,0
665	B 191/B 321, OU Parchim N-OU Parchim SW-OU Parchim	VB	N 2	1 1	32,7	52,8	1	0,0
666	B 191, OU Plau OU Plau	VB	N 2	4	10,3	12,7	2	12,3
667	B 192, OU Goldberg OU Goldberg	WB	N 2	0	15,3	24,7	1	0,0
668	B 192, OU Klink OU Klink	VB	N 2	1	12,1	17,7	3	0,0
669	B 194, OU Stavenhagen OU Stavenhagen	WB	N 2	0	4,3	6,9	1	0,0
670	B 196, OU Bergen OU Bergen	VB	N 2	1	16,1	33,7	3	0,0
671	B 198, OU Mirow OU Mirow	FD	N 2	3	-	58,6	2	4,2
672	B 321, Bandenitz - Warsaw OU Bandenitz OU Warsaw	VB	N 2	0 0	8,9	14,4	1	0,0
673	B 321, BAB-Zubringer Schwerin BAB-Zubringer Schwerin (Plater Straße - Muess-O) Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.	FD	E 4	4	-	43,2	2	44,0
674	B 394, OU Zurow OU Zurow	WB	N 2	0	9,2	14,9	1	0,0
Niedersachsen								
675	A 1, LGr. HH/NI - Horster Dreieck AD Horster Dreieck (A 7) - LGr. NI/HH	WB*	E 8	0	63,0	101,8	1	0,0
676	A 1, AD Horster Dreieck (A 7) - AD Buchholz (A 261) AD Buchholz (A 261) - AD Horster Dreieck (A 7)	WB*	E 6	0	58,0	93,7	1	0,0
677	A 1, LGr. HB/NI - AS Bremen/(A 261) AS Bremen/Brinkum - LGr. HB/NI	WB*	E 8	0	12,6	20,4	1	0,0
678	A 1, AS Bremen/Brinkum - AD Stuhr AD Stuhr - AS Bremen/Brinkum	WB*	E 8	0	70,3	113,6	1	0,0
679	A 1, AK Bremen - LGr. HB/NI LGr. HB/NI - AK Bremen	WB*	E 8	0	16,7	27,0	1	0,0
680	A 1, AD Stuhr - AD Ahlhorner Heide AD Ahlhorner Heide - AD Stuhr	WB*	E 6	1	203,5	328,8	1	0,3
681	A 1, AD Ahlhorner Heide - AK Lotte/Osnabrück n AS Bramsche (Mittellandkanal) - AS Neuenkirchen/Vörden AS Neuenkirchen/Vörden - AS Lohne/Dinklage Bemerkung: Der Ausbau erfolgt im Rahmen des Funktionsbauvertrages "A 1, Bramsche (Mittellandkanal) - Lohne/Dinklage". Die geplanten Gesamtausgaben umfassen den sechsstreifigen Ausbau und die Erhaltung der Vertragsstrecke über den 30-jährigen Vertragszeitraum.	VB-E	E 6	3 3	-	619,0	2	351,8

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
682	A 1, AK Bremen - AD Buchholz AK Bremen - AD Buchholz Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 1, AK Bremen - AD Buchholz", für das im Bundeshaushalt 2024 für Bau, Betrieb, Erhaltung und Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 953 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.	FD	E 6	4	-	11,4	2	2,2
683	A 2, AS Bad Nenndorf - AS Hannover-Herrenhausen AS Bad Nenndorf - AS Hannover-Herrenhausen	WB	E 8	0	255,5	412,8	1	0,0
684	A 2, AS Hannover-Herrenhausen - AD Hannover-W AS Hannover-Herrenhausen - AD Hannover-W	VB-E	E 8	1	48,0	77,5	1	0,0
685	A 2, AD Hannover-W AD Hannover-W	VB-E	KN	0	18,9	30,5	1	0,0
686	A 2, AD Hannover-W - AK Hannover-O AD Hannover-W - AK Hannover-O	WB	E 8	0	269,2	434,9	1	0,0
687	A 2, AK Hannover-Buchholz (A 37) AK Hannover-Buchholz (A 37)	VB-E	KN	1	8,5	13,7	1	0,0
688	A 7, AS Soltau-O - AS Fallingbostel AS Fallingbostel - n AS Dorfmark n AS Dorfmark - AS Soltau-O	VB	E 6	2 1	197,1	333,9	3	0,6
689	A 7, AD Walsrode - AD Hannover-N AD Hannover-N - AD Walsrode	WB	E 8	0	237,0	382,9	1	0,0
690	A 7, AS Hildesheim - AD Salzgitter AD Salzgitter - n Wöhlertalbrücke n Wöhlertalbrücke - s AS Hildesheim	VB-E	E 6	1 1	86,7	135,9	3	0,4
691	A 7, AD Walsrode - AS Fallingbostel AD Walsrode - AS Bad Fallingbostel	FD	E 6	4	-	75,9	2	75,5
692	A 7, AS Göttingen - AD Salzgitter n AS Göttingen-N - n AS Nörten/Hardenberg n AS Nörten/Hardenberg - s AS Northeim-N s AS Northeim-N - s AS Echte s AS Echte - s AS Seesen s AS Seesen - s AS Bockenem s AS Bockenem - AD Salzgitter Bemerkung: Der Ausbau zwischen n AS Nörten/Hardenberg und s AS Seesen erfolgt im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 7, AS Göttingen - AS Bockenem", für das im Bundeshaushalt 2024 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.076 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten für konventionell ausgebauten Abschnitte sowie Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.	FD	E 6	4 4 4 4 4 4	-	313,0	2	298,0
693	A 20, AD A 28/A 20 (Westerstede) - AK Hohenfelde (A 23/A 26) Westerstede (A 28) - Jaderberg (A 29) Jaderberg (A 29) - Schwei (B 437) Schwei (B 437) - ö Weserquerung (L 121) ö Weserquerung (L 121) - A 27 (n AD Stotel) A 27 (n AD Stotel) - Heerstedt (B 71) Heerstedt (B 71) - Bremervörde (B 495) Bremervörde (B 495) - Elm (L 114) Elm (L 114) - AK A 20/A 26 (ö Drochtersen) AK A 20/A 26 - LGr. NI/SH (Elbmitte) LGr. NI/SH (Elbmitte) - Glückstadt (B 431) Glückstadt (B 431) - Hohenfelde (A 23)	VB	N 4	2 2 2 1 2 2 2 2 2 2 2	3.186,1	5.287,2	3	100,6

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	ö AK Kehdingen (A 20) - ö Freiburger-Str. / L 111 ö Freiburger-Str. / L 111 - AS Stade-O (B 73) Bemerkung: BPI-Nr. 693, BPI-Nr. 1259 und BPI-Nr. 1260 werden gemeinsam umgesetzt.			2 2				
694	A 21, AD Geesthacht (A 25) - AS Rönne AS Rönne - LGr. NI/SH (Elbmitte)	WB*	N 4+E 4	0	40,1	64,8	1	0,0
695	A 21, AS Rönne - AD Handorf (A 39) AD Handorf (A 39) - AS Rönne	WB*	N 4+E 4	0	153,6	248,1	1	0,0
696	A 26, Horneburg (K 36n) - Rübke Horneburg (K 36) - nö Buxtehude (K 40) nö Buxtehude (K 40) - Neu Wulmstorf (L 235) Neu Wulmstorf (L 235) - LGr. NI/HH	FD	N 4	4 4 4	-	311,3	2	281,5
697	A 27, AK Bremen - AS HB-Überseestadt Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 496 aufgeführt.	VB-E	E 6					
698	A 30, AK Lotte/Osnabrück - AK Osnabrück-S ö AK Lotte/Osnabrück (LGr. NI/NW) - AK Osnabrück-S	VB-E	E 6	1	137,1	219,7	3	5,4
699	A 33, Osnabrück/N (A 1) - Osnabrück/Belm Osnabrück/Belm (B 51n) - Osnabrück/N (A 1)	VB	N 4	2	87,0	292,4	3	0,4
700	A 33/B 51, AS Osnabrück/Schinkel - AS Osnabrück/Belm-OU Belm Osnabrück/Schinkel - Osnabrück/Belm (B 51n) - OU Belm (B 51)	FD	N 4	4	-	85,4	2	82,1
701	A 39, AS Lüneburg-N (B 216) - AS Weyhausen (B 188) AS Weyhausen (B 188) - Ehra (L 289) Ehra (L 289) - Wittingen (B 244) Wittingen (B 244) - Bad Bodenteich (L 265) Bad Bodenteich (L 265) - Uelzen (B 71) Uelzen (B 71) - Bad Bevensen (B 253) Bad Bevensen (B 253) - ö Lüneburg (B 216) ö Lüneburg (B 216) - AS Lüneburg-N (L 216)	VB	N 4	2 2 2 2 2 2 2	1.083,1	1.755,0	3	58,6
702	B 1, Barntrup - w Elze (B 3) OU Reher OU Groß Berkel s Marienau - sw Mehle	WB*	N 2	1 1 0	41,7	67,4	1	0,0
703	B 1/B 217, S-OU Hameln S-OU Hameln	VB	N 2	2	121,4	165,4	3	1,1
704	B 1, w Elze (B 3) - Hildesheim-Himmelsthür OU Burgstemmen OU Mahlerlen w Heyersum - ö Gr. Escherde OU Hildesheim-Himmelsthür N-OU Elze	WB*	N 2+E 4	1 1 0 1 0	89,0	117,5	3	0,0
705	B 1, OU Einum/Bettmar OU Einum/Bettmar	VB	N 2	0	13,5	21,8	1	0,0
706	B 1, OU Coppenbrügge und Marienau OU'n Coppenbrügge - Marienau	FD	N 2	3	-	41,6	2	29,3
707	B 3, OU Wülfingen OU Wülfingen	WB*	N 2	0	5,9	9,5	1	0,0
708	B 3, OU Elstorf OU Elstorf	VB	N 2	1	13,7	118,4	2	0,1
709	B 3, OU Bergen OU Bergen	WB*	N 2	0	15,6	25,2	1	0,0
710	B 3, Ehlershausen - Groß Hehlen OU Groß Hehlen OU Celle (Mittelteil) OU Celle (Nordteil)	VB	N 2/4	1 3 2	100,0	183,1	3	29,9

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
711	B 3, OU Ammensen OU Ammensen	WB*	N 2	0	5,4	8,7	1	0,0
712	B 3, OU Hemmingen OU Hemmingen (OU'en Arnum + Westerfeld) Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.	FD	N 2/4	4	-	75,8	2	76,6
713	B 4, n Gifhorn (B 188) - AK Braunschweig-Nord n Rötgesbüttel - s Meine AS Braunschweig-Wenden - s Meine	VB	N 4+E 4	2 0	105,8	189,3	3	4,3
714	B 6, OU Syke OU Syke	WB	N 2	0	42,8	69,1	1	0,0
715	B 6, Hann.-Stöcken (K 321) - Stöck Hann.-Stöcken (K 321) - Stöck	WB*	N 2	0	64,0	103,4	1	0,0
716	B 6n, LGr. HB/NI - Bremen/Brinkum LGr. HB/NI - Bremen/Brinkum	VB	N 4	1	26,7	43,1	1	0,0
717	B 27, ö Roringen - OU Waake ö Roringen - OU Waake	WB	E 4	0	5,7	9,2	1	0,0
718	B 27, OU Waake - B 446 OU Waake - B 446	WB	E 4	0	16,4	26,5	1	0,0
719	B 51, OU Twistringen OU Twistringen	VB	N 3	0	25,5	41,2	1	0,0
720	B 51, OU Barnstorf OU Barnstorf	WB*	N 2	1	19,9	22,1	3	0,0
721	B 51, Ostercappeln - Belm Ostercappeln - Belm	WB*	N 4	0	23,9	38,6	1	0,0
722	B 51, OU Bad Iburg OU Bad Iburg	VB	N 2	0	57,2	92,4	1	0,0
723	B 51, s Bad Iburg (B 51) - Hilter (A 33) s Bad Iburg (B 51) - Hilter (A 33)	WB*	N 2	0	41,4	66,9	1	0,0
724	B 61, OU Barenburg OU Barenburg	FD	N 2	4	-	11,2	2	11,1
725	B 64, W-OU Eschershausen OU Eschershausen, 2. BA: Westumgehung	VB	N 3	1	22,2	30,1	3	0,0
726	B 64, OU Mainzholzen OU Mainzholzen	WB	N 2	0	6,2	10,0	1	0,0
727	B 64, OU Wenzeln OU Wenzeln	WB	N 2	0	11,0	17,8	1	0,0
728	B 64/B 240, OU Negenborn OU Negenborn Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.	FD	N 3	4	-	27,9	2	28,3
729	B 65, OU Bad Essen/Wehrendorf OU Bad Essen / Wehrendorf	WB*	N 2	0	59,1	95,5	1	0,0
730	B 65, ö Bückeburg - ö Vehlen ö Bückeburg - ö Vehlen	VB	N 2	0	12,4	20,0	1	0,0
731	B 65, OU Nienstädt/Sülbeck OU Nienstädt/Sülbeck	VB	N 2	1	23,0	37,2	1	0,0
732	B 65, AS Bad Nenndorf - AS Hannover-Anderten A 2 - w Nordgoltern w Nordgoltern - ö Everloh ö Everloh - Hannover (Ricklinger Kreisel) Hannover (Ricklinger Kreisel) - AS Hannover-Anderten	WB	N 4+E 6	0 0 0 0	331,5	535,6	1	0,0
733	B 65, w Nordgoltern - ö Everloh w Nordgoltern - ö Everloh	WB*	N 2	0	39,1	63,2	1	0,0
734	B 65, OU Ilten OU Ilten	WB*	N 2	0	12,2	19,7	1	0,0
735	B 65, ö Sehnde - w Peine ö Sehnde - w Peine	VB	N 2	0	66,1	106,8	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
736	B 65, OU Dungenbeck OU Dungenbeck	VB	N 2	0	9,4	15,2	1	0,0
737	B 71, OU Selsingen OU Selsingen	WB	N 2	0	20,1	32,5	1	0,0
738	B 71, OU Zeven OU Zeven	VB	N 2	0	9,8	15,8	1	0,0
739	B 71, OU Soltau OU Soltau	WB*	N 2	0	27,4	44,3	1	0,0
740	B 71, OU Munster OU Munster	WB	N 2	0	15,0	24,2	1	0,0
741	B 71, w Uelzen - B 4n w Uelzen - B 4n	VB	N 2	0	14,4	23,3	1	0,0
742	B 71, OU Groß Liedern OU Groß Liedern	WB	N 2	0	10,7	17,3	1	0,0
743	B 72, OU Hesel OU Hesel	WB*	N 2	0	14,1	22,8	1	0,0
744	B 73, Otterndorf - Cadenberge Otterndorf - Cadenberge	VB	N 2	1	29,6	110,1	3	0,1
745	B 73, OU Cadenberge OU Cadenberge	VB	N 2	1	24,1	37,7	3	0,0
746	B 73, Cadenberge - Drochtersen (A 20/A 26) Cadenberge - Drochtersen (A 20/A 26)	WB*	N 3/4	0	96,2	155,4	1	0,0
747	B 74, OU Ritterhude OU Ritterhude	VB	N 2	1	27,9	45,1	1	0,0
748	B 75, OU Scheeßel OU Scheeßel	VB	N 2	1	15,1	24,4	1	0,0
749	B 75, OU Tostedt - Wistedt OU Tostedt - Wistedt	WB*	N 2	0	22,7	36,7	1	0,0
750	B 79, OU Wolfenbüttel OU Wolfenbüttel	VB	N 2	0	34,7	56,1	1	0,0
751	B 79, Verlegung s. Wolfenbüttel - A 395 Verlegung s. Wolfenbüttel - A 395	WB	N 2	0	53,6	86,6	1	0,0
752	B 83, OU Steinbergen OU Steinbergen	VB	N 2	0	9,1	14,7	1	0,0
753	B 83, Würgassen - Beverungen Würgassen - Beverungen	WB*	N 2	0	22,7	36,7	1	0,0
754	B 83, OU Deckbergen OU Deckbergen	WB	N 2	0	18,6	30,0	1	0,0
755	B 83, W-OU Hameln W-OU Hameln	WB	N 2	0	10,6	17,1	1	0,0
756	B 83, OU Grohnde OU Grohnde	VB	N 2	0	10,8	17,4	1	0,0
757	B 83, OU Stahle OU Stahle	WB*	N 2	0	9,2	14,9	1	0,0
758	B 188, Schillerslage (B 3) - AS Weyhausen (A 39) OU Dannenbüttel OU Osloß OU Weyhausen	WB	N 2	0 0 0	32,9	53,2	1	0,0
759	B 188, OU Ahnsen OU Ahnsen	WB*	N 2	0	8,7	14,1	1	0,0
760	B 188, A 39 - L 322 A 39 - L 322	WB*	E 4	0	34,3	55,4	1	0,0
761	B 188, OU Vorsfelde OU Vorsfelde	WB	N 2	0	19,3	31,2	1	0,0
762	B 190n, A 39 - LGr. NI/ST A 39 - LGr. NI/ST	WB*	N 3	1	12,0	19,4	1	0,0
763	B 190n, B 4 - A 39 B 4 - A 39	WB*	N 2	1	48,8	78,8	1	0,0
764	B 191, OU Eschede	VB	N 2		15,4	24,9	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	OU Eschede			0				
765	B 191, OU Stöcken OU Stöcken	WB	N 2	0	5,4	8,7	1	0,0
766	B 209, OU Rethem OU Rethem	WB	N 2	0	13,7	22,1	1	0,0
767	B 209, OU Walsrode OU Walsrode	WB*	N 2	0	16,6	26,8	1	0,0
768	B 209, OU Amelinghausen OU Amelinghausen	WB	N 2	0	9,9	16,0	1	0,0
769	B 210, AS Riepe (A 31) - n Aurich Georgsheil (B 72) - Bangstede OU Aurich Aurich - Riepe (A 31)	VB	N 2/3	0 1 1	114,2	276,6	3	3,1
770	B 210, Verlegung s Emden Verlegung s Emden	FD	N 2	3	-	53,0	2	29,8
771	B 211, OU Mittelort - Brake Mittelort - Brake (B 212) Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.	FD	N 2	4	-	52,4	2	53,9
772	B 212, OU Ellwürden OU Ellwürden	WB	N 2	0	11,0	17,8	1	0,0
773	B 212, OU Elsfleth OU Elsfleth	WB*	N 2	0	27,6	44,6	1	0,0
774	B 212, OU Berne OU Berne (von Huntebrück bis Harmenhausen (L 875)) Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.	FD	N 2	4	-	120,9	2	121,0
775	B 212n, Harmenhausen (L 875) - LGr. NI/HB Harmenhausen (L 875) - LGr. NI/HB	VB	N 2	1	69,8	112,8	1	4,4
776	B 213/E 233, AS Meppen (A 31) - AS Cloppenburg (A 1) AS Meppen (A 31) - Meppen (B 70) Meppen (B 70) - w Haselünne w Haselünne - KGr. Emsland/Cloppenburg KGr. Emsland/Cloppenburg - ö Lönningen (OU Lönningen) ö Lönningen - ö Lastrup (OU Lastrup) ö Lastrup - Cloppenburg (B 68) Cloppenburg (B 68) - AS Cloppenburg (A 1)	VB	N 4+E 4	2 1 1 1 1 1 2	719,1	1.241,3	3	73,2
777	B 213, Verlegung bei Lohne Verlegung bei Lohne	VB	N 2	0	8,4	13,6	1	0,0
778	B 213, OU Bawinkel OU Bawinkel	VB	N 2	0	13,1	21,2	1	0,0
779	B 214, OU Fürstenau OU Fürstenau	WB	N 3	0	26,3	42,5	1	0,0
780	B 214, OU Schwagstorf OU Schwagstorf	WB	N 2	0	9,1	14,7	1	0,0
781	B 214, OU Ankum OU Ankum	WB	N 2	0	18,9	30,5	1	0,0
782	B 214, OU Bersenbrück OU Bersenbrück	WB	N 2	0	11,9	19,2	1	0,0
783	B 214, OU Steinfeld OU Steinfeld	WB	N 2	0	20,6	33,3	1	0,0
784	B 214, OU Rehden - Wetschen OU Rehden - Wetschen	WB	N 2	0	22,7	36,7	1	0,0
785	B 214, OU Borstel OU Borstel	WB	N 2	0	10,6	17,1	1	0,0
786	B 214, OU Steimbke OU Steimbke	WB	N 2	0	16,5	26,7	1	0,0
787	B 214, OU Schwarmstedt	WB	N 2		26,6	43,0	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	OU Schwarmstedt			0				
788	B 214, OU BS-Watenbüttel OU BS-Watenbüttel	VB	N 4	0	10,3	16,6	1	0,0
789	B 215, Rohrsen - Nienburg Rohrsen - Nienburg	VB	N 2	1	28,6	40,2	3	0,0
790	B 215, OU Landesbergen OU Landesbergen	VB	N 2	0	17,8	28,8	1	0,0
791	B 215, OU Leese OU Leese	VB	N 2	0	23,6	38,1	1	0,0
792	B 216, OU Barendorf OU Barendorf	VB	N 2	0	8,7	14,1	1	0,0
793	B 216, OU Bavendorf OU Bavendorf	VB	N 2	0	6,0	9,7	1	0,0
794	B 216, OU Oldendorf OU Oldendorf	WB	N 2	0	6,0	9,7	1	0,0
795	B 216, OU Metzingen OU Metzingen	WB	N 2	0	7,0	11,3	1	0,0
796	B 218, OU Merzen OU Merzen	WB	N 2	0	7,9	12,8	1	0,0
797	B 218, OU Ueffeln OU Ueffeln	VB	N 2	0	6,9	11,1	1	0,0
798	B 218, OU Venne OU Venne	WB	N 2	0	11,5	18,6	1	0,0
799	B 238, OU Möllenbeck OU Möllenbeck	VB	N 2	0	7,7	12,4	1	0,0
800	B 238, OU Steinbergen OU Steinbergen	VB	N 2/4	0	16,1	26,0	1	0,0
801	B 239, OU Wagenfeld OU Wagenfeld	VB	N 2	0	11,2	18,1	1	0,0
802	B 240, OU Halle OU Halle	WB	N 2	0	6,7	10,8	1	0,0
803	B 240, OU Eime - (w Eime - B 3) OU Eime - (w Eime - B 3)	WB*	N 2	1	14,4	26,3	3	0,0
804	B 240/B 3, n Marienhagen - Weenzen (L 462) n Marienhagen - Weenzen (L 462)	VB	N 2	3	39,4	64,0	2	9,2
805	B 240, Fölziehausen - Eschershausen Fölziehausen - Eschershausen (mit lth-Tunnel)	WB*	N 2	1	79,7	128,8	1	0,0
806	B 240, OU Eschershausen OU Eschershausen, 1. BA: Nordostumgehung	FD	N 2	3	-	21,0	2	9,5
807	B 241, OU Uslar OU Uslar	WB*	N 2	1	26,0	42,0	1	0,0
808	B 241, OU Hammenstedt (Norheim-Katlenburg) OU Hammenstedt (Norheim - Katlenburg)	WB	N 2	0	4,7	7,6	1	0,0
809	B 241, OU Katlenburg OU Katlenburg	WB	N 2	0	16,1	26,0	1	0,0
810	B 241, OU Dorste OU Dorste	WB	N 2	0	11,3	18,3	1	0,0
811	B 241, Bollensen - Volpriehausen Bollensen - Volpriehausen	FD	N 2/3	3	-	74,9	2	64,3
812	B 242, OU Clausthal-Zellerfeld OU Clausthal-Zellerfeld	WB	N 2	0	9,0	14,5	1	0,0
813	B 243, OU Herzberg OU Herzberg	WB	N 3	0	45,3	73,2	1	0,0
814	B 243, s Bad Sachsa - LGr. NI/TH OU Mackenrode (Anteil NI) s Bad Sachsa - LGr. NI/TH Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.	FD	N 3	4	-	35,8	2	38,1
815	B 247, N-OU Duderstadt	VB	N 2		20,3	32,8	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	OU Duderstadt (Nordteil) - OU Oberfeld und Mingerode			1				
816	B 247, S-OU Duderstadt OU Duderstadt (Südteil) - OU Gerblingerode	VB	N 2	2	33,8	60,2	3	1,3
817	B 248, OU Lübbow OU Lübbow	WB	N 2	0	8,1	13,1	1	0,0
818	B 248, OU Dannenberg (B 216/B 248) OU Dannenberg (B 216/B 248)	VB	N 2	0	11,3	18,3	1	0,0
819	B 248, OU Schaafhausen OU Schaafhausen	VB	N 2	0	8,1	13,1	1	0,0
820	B 248, OU Jameln OU Jameln	VB	N 2	0	8,2	13,2	1	0,0
821	B 248, OU Grabow OU Grabow	VB	N 2	0	5,1	8,2	1	0,0
822	B 248, OU Saaße OU Saaße	WB	N 2	0	4,1	6,6	1	0,0
823	B 248, OU Brome OU Brome	VB	N 2	1	9,0	15,7	3	0,0
824	B 248, OU Lobmachersen OU Lobmachersen	VB	N 2	0	6,9	11,1	1	0,0
825	B 248, OU Beinum OU Beinum	VB	N 2	0	8,6	13,9	1	0,0
826	B 248, A 39 - A 395 A 39 - A 395	WB	E 4	0	36,5	59,0	1	0,0
827	B 322, OU Groß Mackenstedt OU Groß Mackenstedt	VB	N 2	0	5,3	8,6	1	0,0
828	B 401, Dörpen - BGr. D/NL Dörpen - BGr. D/NL	WB	N 2	0	6,1	9,9	1	0,0
829	B 403, OU Emlichheim OU Emlichheim	WB*	N 2	1	10,3	19,4	3	0,0
830	B 403, OU Nordhorn - mit Querspange (B 213) N-OU Nordhorn inkl. Querspange (B 213)	FD	N 2	4	-	43,4	2	41,9
831	B 408, Haren - Emmeln Haren - Emmeln	VB	N 2	0	12,0	19,4	1	0,0
832	B 436, OU Friedeburg OU Friedeburg	VB	N 2	0	5,6	9,0	1	0,0
833	B 437, OU Varel OU Varel	WB*	N 2	0	26,0	42,0	1	0,0
834	B 439, B 322 - s Heiligenrode B 322 - s Heiligenrode	WB	N 2	0	11,4	18,4	1	0,0
835	B 441, OU Loccum OU Loccum	VB	N 2	0	12,5	20,2	1	0,0
836	B 441, w Hagenburg w Hagenburg - ö Altenhagen	WB*	N 2	0	17,2	27,8	1	0,0
837	B 441, OU Wunstorf OU Wunstorf	VB	N 2/3	3	32,4	62,7	2	20,4
838	B 442, W-OU Neustadt am Rübenberge W-OU Neustadt am Rübenberge	WB	N 2	0	18,9	30,5	1	0,0
839	B 442, NW-OU Hachmühlen NW-OU Hachmühlen	VB	N 2	0	3,9	6,3	1	0,0
840	B 443, OU Koldingen OU Koldingen	VB	N 2	0	8,9	14,4	1	0,0
841	B 444, OU Groß Ilsede OU Groß Ilsede	WB	N 2	0	13,2	21,3	1	0,0
842	B 446, OU Lütgenrode OU Lütgenrode	WB	N 2	0	10,0	16,2	1	0,0
Nordrhein-Westfalen								
843	A 1, AS Adenau (L 10) - AS Lommersdorf (L 115z) (Anteil NW) AS Adenau (L10) - AS Lommersdorf (L115z)	VB	N 4	1	226,5	551,1	3	0,1

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	Bemerkung: BPI-Nr. 843 und BPI-Nr. 1060 werden gemeinsam umgesetzt.							
844	A 1, AS Lommersdorf (L 115z) - AS Blankenheim (B 51) AS Lommersdorf (L 115z) - AS Blankenheim (B 51)	VB	N 4	2	49,6	80,4	3	1,3
845	A 1/A 44, AK Dortmund/Unna - n AS Unna-Zentrum AK Dortmund/Unna - n AS Unna-Zentrum	VB-E	KN	3	135,2	180,0	2	20,7
846	A 1, AK Kamen - n AS Hamm-Bockum/Werne AK Kamen - n AS Hamm-Bockum/Werne	VB-E	E 6	2	162,0	189,6	2	0,0
847	A 1, AS Hamm-Bockum/Werne - AS Ascheberg AS Hamm-Bockum/Werne - AS Ascheberg	VB-E	E 6	2	74,3	120,0	1	0,5
848	A 1, AS Ascheberg - DEK-Brücke AS Ascheberg - DEK-Brücke	VB-E	E 6	3	58,5	92,8	2	31,4
849	A 1, AK Köln-N (A 57) - AS Köln-Niehl AK Köln-N (A 57) - AS Köln-Niehl	WB*	E 8	0	73,9	119,4	1	0,0
850	A 1, AK Bliesheim (A 61) - AD Erfttal (A 61) AK Bliesheim (A 61) - AD Erfttal (A 61)	WB*	E 8	0	50,9	82,2	1	0,0
851	A 1, AD Erfttal (A 61) - AK Köln West (A 4) AD Erfttal - AS Hürth AS Hürth - AS Gleuel AS Gleuel - AK Köln-W	VB-E	E 6	0 0 0	55,4	89,5	1	0,0
852	A 1/A 43, AK Wuppertal-N AK Wuppertal-N	VB-E	KN	2	40,2	114,1	3	0,1
853	A 1/A 45, AK Westhofen AK Westhofen	VB-E	KN	2	17,1	42,0	2	0,0
854	A 1, AK Westhofen - AS Schwerte AK Westhofen - AS Schwerte	WB	E 8	0	47,2	76,3	1	0,0
855	A 1, AS Schwerte - AK Dortmund/Unna AS Schwerte - AK Dortmund/Unna	WB*	E 8	0	231,9	374,6	1	0,0
856	A 1, AK Köln-W - AK Köln-N (inkl.) AK Köln-W (m) - DB (AC-K) DB (AC-K) - AK Köln-N AK Köln-Nord	FD	E 6	4 4 3	-	401,4	2	333,1
857	A 1, AS Wermelskirchen - T+R-Anlage Remscheid AS Wermelskirchen - T+R Anlage Remscheid Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.	FD	E 6	4	-	100,2	2	100,5
858	A 1, AS Münster-N - AK Lotte/Osnabrück AS Münster-N (o) - AS Greven (o) AS Greven (m) - DEK Brücke n DEK Brücke - AS Lengerich/Tecklenburg AS Lengerich/Tecklenburg - AK Lotte/Osnabrück (A 30)	FD-E	E 6	2 2 2 2	-	631,0	3	19,1
859	A 1, Köln/Niehl - AK Leverkusen AS Köln/Niehl (m) - AK Leverkusen-W (m) AK Leverkusen-W - AK Leverkusen (o) Bemerkung: Die aktuellen Kosten des Teilprojekts A 1, AK Leverkusen-W - AK Leverkusen (o) sind unter der BPI-Nr. 869 geführt, da dieser Abschnitt gemeinsam mit dem Teilprojekt A3, AS Leverkusen-Zentrum - AK Leverkusen umgesetzt wird.	FD-E	E 8	3 1	-	1.405,6	2	744,9
860	A 2, AD Bottrop AD Bottrop	VB-E	KN	2	5,7	178,9	3	1,2
861	A 3, AS Königsforst - AD Köln-Heumar (A 4) AS Königsforst - AD Köln-Heumar (A 4)	VB-E	E 8	0	83,4	134,7	1	0,0
862	A 3/A 46, AK Leverkusen(A 1) - AK Hilden (A 46) AK Leverkusen (A 1) - AD Langenfeld (A 542) AD Langenfeld - AK Hilden (o)	VB-E	E 8	1 1	285,9	498,2	3	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	AK Hilden			1				
863	A 3, AK Hilden - AK Ratingen-O AK Hilden - AK Ratingen-O	VB-E	E 8	1	136,7	167,4	2	0,0
864	A 3, AK Ratingen-O - AK Breitscheid(A 52) AK Ratingen-O - AK Breitscheid (A 52)	VB-E	E 8	1	85,3	141,5	2	0,0
865	A 3, AK Breitscheid(A 52) - AK Kaiserberg (A 40) AK Breitscheid (A 52) - AS Duisburg-Wedau AS Duisburg-Wedau - AK Kaiserberg (A 40)	VB-E	E 8	1 1	188,7	513,4	1	0,0
866	A 3, AK Kaiserberg - AK Oberhausen-W AK Kaiserberg (A 40) AK Kaiserberg (A 40) - AK Oberhausen-W (A 42)	VB	E 8	3 1	164,4	635,1	2	67,3
867	A 3, AK Oberhausen-West (A 42) - AK Oberhausen (A 2/A 516) AK Oberhausen-W (A 42) - AS Oberhausen-Holten AS Oberhausen-Holten - AK Oberhausen (A 2/A 516) AK Oberhausen	VB-E	E 8	1 3,0 2	77,9	150,0	3	1,7
868	A 3, AK Oberhausen (A 2/A 516) - AS Dinslaken-N AK Oberhausen (A 2/A 516) - AS Dinslaken-S AS Dinslaken-Süd - AS Dinslaken-N	VB-E	E 6	2 0	79,3	277,2	3	0,0
869	A 3, AS Köln/Mülheim - AK Leverkusen (incl.) AS Köln/Mülheim - AS Leverkusen-Zentrum AS Leverkusen-Zentrum - AK Leverkusen Bemerkung: Die aktuellen Kosten des Teilprojekts A 1, AK Leverkusen-W - AK Leverkusen (o) der BPI-Nr. 859 sind hier geführt, da dieser Abschnitt gemeinsam mit dem Teilprojekt A3, AS Leverkusen-Zentrum - AK Leverkusen umgesetzt wird.	FD	E 8	4 1	-	964,7	2	44,3
870	A 4, AS Aachen-Laurensberg - AK Aachen (A 44) AS Aachen-Laurensberg - AS Aachen-Zentrum AS Aachen-Zentrum - AK Aachen (A 44)	WB	E 6	0 0	92,9	150,1	1	0,0
871	A 4, AK Köln-S (A 555) - AK Köln-Gremberg (A 559) AK Köln-S (A 555) - AK Köln-Gremberg (A 559)	VB	E 8	1	269,6	697,2	2	0,0
872	A 4, AK Köln/Ost - AS Moitzfeld AK Köln/Ost - AS Moitzfeld	VB-E	E 6	0	122,4	197,7	1	0,0
873	A 4, AS Moitzfeld - AS Untereschbach AS Moitzfeld - AS Untereschbach	WB	E 6	0	32,6	52,7	1	0,0
874	A 4, AK Köln-W (A 1) - AK Köln-S (A 555) AK Köln-W (A 1) - AK Köln-S (A 555)	WB	E 8	0	168,0	271,4	1	0,0
875	A 4/A 555, AK Köln-S (A 555) AK Köln-S (A 555)	VB-E	KN	1	24,4	161,5	2	0,0
876	A 30, AK Lotte/Osnabrück (A 1) - AS Hasbergen/Gaste (LGr. NI/NW) AK Lotte/Osnabrück (A 1) - AS Hasbergen/Gaste (LGr. NI/NW)	VB-E	E 6	2	6,1	76,7	3	0,0
877	A 30, AK Löhne - Rehme m Abzw. A 30 Richtung Rehme AK Löhne - Rehme m Abzweig A 30 Richtung Rehme	FD	N 4	4	-	233,2	2	233,0
878	A 33/B 61, AS Bielefeld-Zentrum - AS Borgholzhausen (inkl. Zubringer Ummeln) AS BI-Zentrum - Halle/Steinhagen Halle/Steinhagen - AS Borgholzhausen Zubringer Bielefeld/Ummeln	FD	N 4/3	4 4 2	-	409,4	3	300,7
879	A 40, AK Moers (A 57) - AK Duisburg (A 59) AK Moers (A 57) - AS Duisburg/Homberg AS Duisburg/Homberg - AS DU-Häfen (o) AS DU-Häfen (m) - AK Duisburg (A 59)	WB*	E 8	0 3 0	345,4	895,1	3	406,3
880	A 40, AK Kaiserberg - AS Mülheim-Dümpten	VB-E	E 6		149,1	381,0	3	2,7

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	AS Duisburg-Kaiserberg - AS Mülheim-Dümpten			2				
881	A 40, AS Mülheim-Dümpten - AS Mülheim-Heißen AS Mülheim-Dümpten - AS Mülheim-Heißen	VB-E	E 6	1	59,0	136,0	2	0,0
882	A 40, AS Mülheim-Heißen - AS Essen-Frohnhausen AS Mülheim-Heißen - AS Essen-Frohnhausen	VB-E	E 6	1	45,8	147,2	2	0,1
883	A 40, AS Essen-Frohnhausen - AD Essen-O AS Essen-Frohnhausen - AD Essen-O	VB-E	E 6	0	409,0	660,8	1	0,0
884	A 40, AD Bochum-West (A 448) - AK Bochum (A 43) AD Bochum-West (A 448) - AS Bochum-Harpen	VB-E	E 6	1	222,0	222,1	2	0,0
885	A 40, AK Bochum (A 43) - AK Dortmund-West (A 45) AS Bochum-Werne - AK Dortmund-West (A 45)	VB	E 6	1	140,3	226,8	1	0,0
886	A 40, AS Dortmund (L 660) - AS Dortmund-Mitte (L 672) AS Dortmund (L 660) - AS Dortmund-Mitte (L 672)	WB*	N 6+E 6	1	343,8	555,4	1	0,0
887	A 40, AS Dortmund-Mitte (L 672) - AS Dortmund-Ost (B 236) AS Dortmund-Mitte (L 672) - AS Dortmund-O (B 236)	WB*	N 6+E 6	1	350,6	566,4	1	0,1
888	A 40, AS Dortmund-Ost (B 236) - AK Dortmund/Unna (A 1/A 44) AS Dortmund-Ost (B 236) - AK Dortmund/Unna (A 1/A 44)	VB-E	E 6	3	96,6	180,0	2	49,8
889	A 42, AK Essen-N (A 52) - AK Herne (A 43) AK Essen-N (A 52) - AS Essen-Altenessen AS Essen-Altenessen - AS Gelsenkirchen-Schalke AS Gelsenkirchen-Schalke - AK Herne (A 43)	VB-E	E 6	1 1 1	235,8	371,1	3	0,0
890	A 42, AS Bottrop-S - AK Essen-N (A 52) AS Bottrop-S - AK Essen-N (A 52)	VB-E	E 6	2	121,9	320,6	2	5,0
891	A 43, AS Witten-Heven - AS Marl-Sinsen AS Witten-Heven - AS Bochum-Querenburg AS Bochum-Querenburg - AK Bochum (A 40) A 43/A 40 AK Bochum AS Bochum-Gerte (o) - AS Bochum-Riemke (m) AS Bochum-Riemke - AK Herne (A 42) AS Recklinghausen/Herten - AS Marl-Sinsen	VB-E	E 6	0 2 1 3 3 1	451,6	1.284,8	3	198,0
892	A 43, AK Herne - AS Recklinghausen/Herten AK Herne (o) - AS Recklinghausen/Herten (m)	FD	E 6	3	-	469,6	2	253,2
893	A 44, AS Broichweiden - AS Alsdorf AS Broichweiden - AS Alsdorf	WB	E 6	0	53,7	86,8	1	0,0
894	A 44, AK Neersen (A 52) - AK Meerbusch (A 57) AK Neersen (A 52) - AS Krefeld/Forstwald AS Krefeld/Forstwald - AS Osterath AS Osterath - AK Meerbusch (A 57)	WB	E 6	0 0 0	121,4	196,1	1	0,0
895	A 44, Essen-Ruhralleetunnel - (L 925 - AS E.-Bergerhausen (A 52)) Essen-Ruhralleetunnel - L 925 - AS E.-Bergerhausen (A 52)	WB*	N 4	0	363,6	587,4	1	0,0
896	A 44, AK Wünnenberg/Haaren - AS Lichtenau AK Wünnenberg/Haaren - AS Lichtenau	WB	E 6	0	92,4	149,3	1	0,0
897	A 44, AS Marsberg - AS Diemelstadt AS Marsberg - AS Diemelstadt	WB	E 6	0	6,9	11,1	1	0,0
898	A 44, AS Diemelstadt - AS Warburg AS Diemelstadt - AS Warburg	WB	E 6	0	8,3	13,4	1	0,0
899	A 44, AS Warburg - AS Breuna AS Warburg - AS Breuna	WB	E 6	0	27,7	44,8	1	0,0
900	A 44, AK Dortmund/Unna - AS Unna-O	VB	E 6		68,4	100,5	2	8,3

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	AK Dortmund/Unna - AS Unna-O			3				
901	A 44, AS Unna-O - AK Werl AS Unna-O - AK Werl	WB*	E 6	1	123,3	199,1	1	0,0
902	A 44, Bochum (L 705,Sheffieldring) - AK Bochum/Witten (A 43) Bochum (L 705, Sheffieldring) - AK Bochum/Witten (A 43)	FD	N 4	3	-	138,4	2	129,6
903	A 44, Düsseldorf/Ratingen (A 3) - Velbert (B 227) Düsseldorf/Ratingen (A 3) - Heiligenhaus (L 156) Heiligenhaus (L 156) - w Velbert (B 227)	FD	N 4	3 4	-	527,1	2	212,8
904	A 45, AK Olpe - AS Lüdenschaid-S AK Olpe-S (A 4) - AS Olpe AS Olpe - AS Drolshagen AS Drolshagen - AS Meinerzhagen AS Meinerzhagen - AS Lüdenschaid-S	VB	E 6	1 1,0 1 0	654,4	421,1	3	2,5
905	A 45, AS Lüdenschaid-Süd - AS Lüdenschaid AS Lüdenschaid-Süd - AS Lüdenschaid	VB	E 6	1	173,8	53,5	2	0,0
906	A 45, AS Lüdenschaid - AS Lüdenschaid-Nord AS Lüdenschaid - AS Lüdenschaid-N	VB	E 6	3, 1	-	318,4	3	62,6
907	A 45, AS Lüdenschaid-N - AS Hagen-S AS Lüdenschaid-N -AS Hagen-S	VB-E	E 6	1	233,2	379,3	3	0,6
908	A 45, AS Hagen-S - AK Hagen (A 46) AS Hagen-S - AK Hagen (A 46)	VB-E	E 6	1	45,6	73,7	1	0,0
909	A 45, w AS Dortmund-S - AK Dortmund-W (A 40) w AS Dortmund-S - AK Dortmund-W (A 40)	WB*	E 6	0	118,4	191,3	1	0,0
910	A 45, AS Haiger/Burbach - AS Wilnsdorf AS Haiger/Burbach - AS Wilnsdorf Bemerkung: BPI-Nr. 543 und BPI-Nr. 910 werden gemeinsam umgesetzt. Im Teilvorhaben liegen unterschiedliche Projektstände vor, da der Ersatzneubau einzelner Brückenbauwerke vorgezogen erfolgt.	VB-E	E 6	3, 0	138,5	132,7	2	20,3
911	A 45, AS Wilnsdorf - AS Siegen-Süd AS Wilnsdorf - AS Siegen-S Bemerkung: Im Teilvorhaben liegen unterschiedliche Projektstände vor, da der Ersatzneubau einzelner Brückenbauwerke vorgezogen erfolgt.	VB	E 6	3, 1	0,0	123,2	2	45,2
912	A 45, AS Siegen-Süd - AS Siegen AS Siegen-S - AS Siegen	VB	E 6	1	164,4	282,0	2	3,2
913	A 45, AS Siegen - AS Freudenberg AS Siegen - AS Freudenberg	VB	E 6	0	52,3	68,4	3	0,0
914	A 45, AS Freudenberg - AK Olpe AS Freudenberg - AK Olpe-S Bemerkung: Im Teilvorhaben liegen unterschiedliche Projektstände vor, da der Ersatzneubau einzelner Brückenbauwerke vorgezogen erfolgt.	VB	E 6	3, 1	124,0	77,0	2	2,5
915	A 45, AS Dortmund-Hafen - AK Dortmund-NW (A 2) AS Dortmund-Hafen - AK Dortmund-NW (A 2)	VB-E	E 6	1	122,2	122,2	2	0,0
916	A 45, AK Hagen (A 45) - AK Westhofen (A 1) AK Hagen - AK Westhofen	FD-E	E 6	2, 1	-	349,3	3	3,8
917	A 46, AS Hemer (B 7) - AS Menden (B 515) AS Hemer (B 7) - AS Menden (B 515)	VB	N 4	1	351,3	351,3	2	0,0
918	A 46, AD Holz (A 44) - AK Neuss-W (A 57) AD Holz (A 44) - AK Neuss-W (A 57)	WB	E 6	0	143,8	232,3	1	0,0
919	A 46, AS Düsseldorf-Holthausen - AK Hilden (A 3) AS Düsseldorf-Holthausen - AK Hilden (A 3)	WB*	E 8	0	59,4	96,0	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
920	A 46, AS Bestwig - Bestwig/Nuttlar einschl. Zubringer B 480n AS Bestwig - Bestwig/Nuttlar einschl. Zubringer B 480n	FD	N 4	4	-	192,6	2	189,7
921	A 46, Westring - AK Sonnborn (L 418) Westring - AK Sonnborn (L 418)	FD	E 6	3	-	30,8	2	18,1
922	A 52, AK Mönchengladbach (A 61) - AK Neersen (A 44) AK Mönchengladbach (A 61) - AK Neersen (A 44)	VB-E	E 6	1	84,9	329,4	3	0,7
923	A 52, AK Breitscheid(A 3) - AS Essen-Rüttenscheid (B 224) AK Breitscheid (A 3) - AS Essen-Kettwig AS Essen-Kettwig - AS Essen-Rüttenscheid (B 224)	VB-E	E 6	1 1	285,1	460,6	1	0,0
924	A 52, AD Essen-Ost (A 40) - AK Essen-Nord (A 42) AD Essen-Ost (A 40) - AK Essen-Nord (A 42)	WB*	N 6	1	736,3	1.189,5	1	0,0
925	A 52, AK Essen-N - s AK Essen/Gladbeck AK Essen-N - s AK Essen/Gladbeck	VB-E	E 4	2	65,6	58,5	2	4,0
926	A 52, s AK Essen/Gladbeck - AK Essen/Gladbeck s AK Essen/Gladbeck - AK Essen/Gladbeck	VB-E	E 4	2	72,3	116,9	1	4,9
927	A 52, AK Essen/Gladbeck (A 2) - AS Gelsenkirchen-Buer AK Essen/Gladbeck (A 2) - AS Gelsenkirchen-Buer	VB-E	E 4	1	129,9	409,4	2	0,2
928	A 57, AS Bickendorf - AK Köln-N (A 1) AS Bickendorf - AK Köln-N (A 1)	WB	E 6	0	43,5	70,3	1	0,0
929	A 57, AK Köln-N (A 1) - AD Neuss-S (A 46) AS Köln-Chorweiler - AS Dormagen AS Dormagen - AD Neuss-S (A 46)	VB-E	E 6	1 2	140,2	203,7	3	0,3
930	A 57/A 52, AK Kaarst AK Kaarst	VB-E	KN	1	32,7	38,8	2	0,0
931	A 57/A 40, AK Moers (A 40) AK Moers (A 40)	VB-E	KN	1	12,6	20,4	1	0,0
932	A 57, AK Moers - AK Kamp-Lintfort (A 42) AK Moers - AK Kamp-Lintfort (A 42)	VB-E	E 6	1	47,5	76,7	1	0,4
933	A 57, AK Meerbusch (A 44) - AK Moers (A 40) AK Meerbusch (A 44) - AS Krefeld-Oppum AS Krefeld-Oppum - AS Krefeld-Gartenstadt AS Krefeld-Gartenstadt - AK Moers (A 40)	VB-E	E 6	3 2 2	263,3	581,4	3	45,6
934	A 59, AD Bonn-NO (A 565) - AD Sankt Augustin-W (A 560) AD Bonn-NO (A 565) - AD Sankt Augustin-W (A 560)	VB-E	E 8	2	62,8	164,9	1	3,0
935	A 59, s AK Duisburg (A 40) - AS Duisburg-Ruhrort	VB-E	E 6		333,0	2.298,7	3	9,6
936	A 59, AS Duisburg-Ruhrort - AK Duisburg-N (A 42)	VB-E	E 6					
937	A 59, AK Duisburg-N (A 42)	VB-E	KN					
938	A 59, AK Duisburg-N (A 42) - AS Duisburg-Marxloh s AK Duisburg (A 40) - AS Duisburg-Marxloh Bemerkung: BPI-Nr. 935, 936, 937 und 938 werden gemeinsam umgesetzt.	VB-E	E 6	2				
939	A 59, AS Duisburg-Marxloh - AS Duisburg-Fahrn AS Duisburg-Marxloh - AS Duisburg-Fahrn	WB	E 6	0	86,5	139,7	1	0,0
940	A 59, AD Sankt Augustin-W (A 560) - AD Köln-Porz (A 559) AD Sankt Augustin/West (A 560) - T+R-Anlage Liburer Heide T+R-Anlage Liburer Heide - AS Flughafen AS Flughafen - AD Köln-Porz (A 559)	VB-E	E 6/8	1 1 2	263,7	629,4	2	0,0
941	A 59, AK Bonn-O (A 562) - AD Bonn-NO (A 565)	VB-E	E 6		58,4	117,3	3	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	AK Bonn-O (A 562) - AS Bonn/Vilich AS Bonn/Vilich - AD Bonn-NO (A 565)			2 1				
942	A 61, AD Erfttal (A 1) - AK Kerpen (A 4) AD Erfttal (A 1) - AK Kerpen (A 4)	WB*	E 6	0	52,5	84,8	1	0,0
943	A 61, AK Kerpen - AS Jackerath AK Kerpen - AS Jackerath	WB*	E 6	0	140,3	226,7	1	0,0
944	A 61, AK Meckenheim - AK Bliesheim AK Meckenheim - AK Bliesheim	VB	E 6	0	101,9	164,6	1	0,0
945	A 61, AK Wanlo (A 46) - AK Mönchengladbach (A 52) AK Wanlo (A 46) - AK Mönchengladbach (A 52)	WB*	E 6	0	161,1	161,1	2	0,0
946	A 445, AS Werl-N - AS Hamm/Rhynern AS Werl-N - AS Hamm/Rhynern	VB	N 4	2	61,2	107,1	2	11,2
947	A 524/B 288, OD Krefeld - Duisburg-Serm OD Krefeld - w Duisburg-Mündelheim w Duisburg-Mündelheim - Duisburg-Serm	WB*	E 4	1 0	224,5	362,7	1	0,0
948	A 524/B 8, Duisburg/Serm (B 8) - AS Duisburg/Rahm mit B 8 OU Düsseldorf/Wittlaer (1. BA) Duisburg/Serm (B 8) - AS Duisburg/Rahm	FD	E 4	4	-	87,2	2	84,0
949	A 553, AK Köln-Godorf (A 555) - AD Köln-Lind (A 59) AK Köln-Godorf (A 555) AK Köln-Godorf - AD Köln-Lind AD Köln-Lind (A 59)	VB	N 4	1 1 1	367,2	1.374,3	2	0,0
950	A 559, AD Köln-Porz (A 59) - AK Köln-Gremberg (A 4) AD Köln-Porz (A 59) - AK Köln-Gremberg (A 4)	VB-E	E 6	0	54,9	65,9	2	0,0
951	A 560, AD Sankt Augustin/West (A 59) - AS Sankt Augustin AD Sankt Augustin/West (A59) - AS Siegburg AS Siegburg - AS Sankt Augustin	WB*	E 6	0 0	69,7	219,1	3	0,0
952	A 565, AS Bonn/Hardtberg - AK Bonn/Nord (A 555) AS Bonn/Hardtberg - AS Bonn-Endenich AS Bonn/Endenich - AK Bonn/N AK Bonn/N (A 555)	VB	E 6	1 2 1	258,7	433,3	3	0,2
953	A 565, AK Bonn-N - AD Bonn-NO AK Bonn-N - AS Bonn-Beuel AS Bonn-Beuel - AD Bonn-NO	WB*	E 6	1 0	261,5	223,6	1	0,0
954	B 1/B 66, Horn/Bad Meinberg - Bartrup OU Blomberg/Herrentrup OU Blomberg/Istrup Blomberg/Großenmarpe (L 712) - Bartrup (B 66)	VB	N 2/3	0 1 1	27,8	44,9	1	0,0
955	B 1, Erwitte - Paderborn (B 55 - A 33) OU Erwitte OU Salzkotten OU Erwitte - Anschluss B 55	VB	N 2	1 1 1	50,5	261,3	3	0,2
956	B 7, Menden - Wimbern Menden - Wimbern	VB	N 3	1	86,1	139,1	1	0,0
957	B 7, Wimbern - Arnsberg (OU Wickede) Wimbern - Arnsberg (OU Wickede)	VB	N 3	1	72,8	117,6	1	0,0
958	B 7, Bestwig/Nuttlar (A 46) - Brilon (B 480n) Bestwig/Nuttlar (A 46) - Brilon (B 480n)	VB	N 3	1	69,5	84,6	2	0,0
959	B 7, OU Warburg/Scherfede OU Warburg/Scherfede	VB	N 2	0	22,2	35,9	1	0,0
960	B 8, Dinslaken (A 59) - Wesel (B 58) Dinslaken (A 59) - Friedrichsfeld (K 12) Friedrichsfeld (K 12) - Wesel (B 58)	WB* VB	N 2 N 4	0 0	108,1	174,6	1	0,0
961	B 8, OU Hennef/Uckerath OU Hennef/Uckerath	VB	N 3	1	61,8	99,8	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
962	B 9, Westtangente Krefeld - (B 57 - B 9) Westtangente Krefeld - (B 57 - B 9)	WB*	N 2	1	24,3	39,3	1	0,0
963	B 9, OU Kleve OU Kleve	WB*	N 2	1	2,9	4,7	1	0,0
964	B 51, OU Bergisch-Born (B 51) OU Bergisch-Born (B 51)	VB	N 2	1	8,9	14,4	1	0,0
965	B 51/B 481, OU Münster OU Münster	FD	N 2+E 4	3	-	225,5	2	136,5
966	B 51n, Brühl - Köln-Eifeltor (A 553 - A 4) OU Köln/Meschenich Köln/Meschenich	VB	N 2/3	3 1	35,3	57,9	3	18,5
967	B 54, OU Kierspe (Lausebergauftieg) OU Kierspe (Lausebergauftieg)	VB	N 2	1	28,9	46,7	1	0,0
968	B 54, Lünen (B 236 - DB-Strecke) Lünen (B 236 - DB-Strecke)	VB	E 4	3	10,3	18,2	2	14,4
969	B 54, AS Münster/N - Altenberge (L 579) AS Münster/N - Altenberge (L 579)	VB	E 4	1	30,8	49,8	1	0,0
970	B 54, Altenberge (L 579) - Nordwalde Altenberge (L 579) - Nordwalde	VB	E 4	1	8,0	12,9	1	0,0
971	B 54, Nordwalde - Borghorst (K 78) Nordwalde - Borghorst (K 78)	WB*	E 4	0	20,2	32,6	1	0,0
972	B 54, AS Gronau/Ochtrup - Gronau (L 566) AS Gronau/Ochtrup - Gronau (L 566)	WB*	E 4	0	9,5	15,3	1	0,4
973	B 55, OU Lennestadt-Bilstein OU Lennestadt-Bilstein	WB	N 2	0	93,7	151,4	1	0,0
974	B 55, Lennestadt (Bonzelehammer-Maumke) Lennestadt (Bonzelehammer-Maumke)	WB	N 2	0	38,6	62,4	1	0,0
975	B 55, OU Eslohe OU Eslohe	WB	N 2	0	30,5	49,3	1	0,0
976	B 55, OU Bremke OU Bremke	WB	N 2	0	23,9	38,6	1	0,0
977	B 55, OU Reiste OU Reiste	WB	N 2	0	6,0	9,7	1	0,0
978	B 55, OU Meschede OU Meschede	WB	N 2	0	68,0	109,9	1	0,0
979	B 55, OU Warstein OU Warstein	WB*	N 2	1	30,8	49,8	1	0,0
980	B 55, Lippstadt - Rheda/Wiedenbrück (A 2) OU Lippstadt (OU Erwitte - L 822) OU Lippstadt (L 822- L 586n)	WB	E 4	0 0	59,6	96,3	1	0,0
981	B 56, Jülich - AS Düren (A 4) Jülich - AS Düren (A 4)	VB	E 4	0	52,2	84,3	1	0,0
982	B 56, OU Euskirchen OU Euskirchen	WB*	N 2	1	33,8	54,6	1	0,0
983	B 56, OU Ludendorf/Essig OU Ludendorf/Essig	WB	N 2	0	5,8	9,4	1	0,0
984	B 56, OU Swisttal/Miel (m AS A 61) OU Swisttal/Miel (m AS A 61)	VB	N 2	1	11,7	18,9	1	0,0
985	B 56, Bonn/Hardtberg - Birlinghoven/Dambroich AS Bonn-Hardtberg (A 565) - Bonn (B 9) Bonn/O (A 59) - Birlinghoven/Dambroich	WB*	N 4	0 0	683,4	1.104,1	1	0,0
986	B 56, Gangelt - Heinsberg n Gangelt - AS Heinsberg	FD	N 2	4	-	46,2	2	45,2
987	B 56, O-OU Düren O-OU Düren	FD	N 2	4	-	48,0	2	44,8
988	B 56, OU Vettweiss/Soller OU Vettweiss/Soller	FD	N 2	4	-	15,2	2	15,1
989	B 56n, OU Much N	WB*	N 2		10,4	16,8	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	OU Much N			1				
990	B 57, Puffendorf (B 56) - Erkelenz-Süd (A 46) OU Gereonsweiler OU Baal	VB	N 2	1 1	14,7	23,7	1	0,0
991	B 57, OU Marienbaum OU Marienbaum	VB	N 2	0	6,4	10,3	1	0,0
992	B 58/B 70, Alpen - Brünen OU Wesel OU Brünen	VB	N 2/4	3 0	94,6	273,7	3	120,5
993	B 58, OU Ahlen OU Ahlen	VB	N 2	0	37,6	60,7	1	0,0
994	B 58, OU Beckum OU Beckum	FD	N 2	3	-	88,7	2	77,5
995	B 59, AS Köln-Bocklemünd - Grevenbroich-Süd OU Allrath OU Sinsteden	VB	N 2	0 4	14,5	18,1	3	9,4
996	B 61, Rheda-Wiedenbrück (A 2) - Bielefeld/Ummeln Rheda-Wiedenbrück (A 2) - Gütersloh Gütersloh - Bielefeld/Ummeln	VB	E 4	0 0	39,1	63,2	1	0,0
997	B 61, Bad Oeynhausen - Dehme (Vorm Berg) Bad Oeynhausen - Dehme (Vorm Berg)	WB	N 2	0	13,4	21,6	1	0,0
998	B 62, Siegtalbrücke (A 45) - Mudersbacher Kreisel Siegtalbrücke (A 45) - Mudersbacher Kreisel	FD	N 2	4	-	104,1	2	103,5
999	B 62n, OU Erndtebrück OU Erndtebrück	VB	N 2/3	1	82,1	132,6	1	0,0
1000	B 63, OU Hamm OU Hamm (A 2 - K 35n) OU Hamm (K 35n - Zentrum)	VB	N 2	1 1	59,5	96,1	1	0,0
1001	B 64/B 51, Münster - Rheda-Wiedenbrück (B 481-A 2) Münster (B 481) - ö Münster/Handorf ö Münster/Handorf - Telgte OU Warendorf OU Beelen OU Herzebrock/Clarholz	VB	N 3+E 4	1 1 1 1 2	137,1	317,8	3	0,0
1002	B 64, Brakel - Holzminden Brakel/Hembsen - Höxter/Ottbergen Höxter/Ottbergen - Höxter-Godelheim (B 83) Höxter/Godelheim - Höxter einschl. Anschluss B 83 Beverungen/Wehrden - Höxter/Godelheim	VB	N 2/3	1 2 2 2	67,4	174,7	3	5,8
1003	B 65, Stirpe-Ölingen (B 51) - Bad Nenndorf (A 2) Pr.Oldendorf (LGr. NI/NW) - Lübbecke (B 239) Lübbecke (B 239) - Hille/Eickhorst (L 803) OU Minden (Stadtgrenze-Erbeweg)	VB	N 2/3	1 0 2	84,0	135,7	1	0,1
1004	B 66, Lage - Lage - Lemgo (B 238a - B 238n) Lage (B 239) - Lemgo (B 238)	WB	N 3	0	12,6	20,4	1	0,0
1005	B 66, Bielefeld Bielefeld	WB	N 4	0	101,7	164,3	1	0,0
1006	B 66, Hillegossen - Asemissen Bielefeld - Leopoldshöhe/Asemissen	FD	N 4	3	-	41,8	2	28,0
1007	B 66, OU Bartrup OU Bartrup	FD	N 2	4	-	50,3	2	47,6
1008	B 67/B 474, Reken - Dülmen Reken - Dülmen (A 43) Bemerkung: BPI-Nr. 1008 und BPI-Nr. 1035 werden gemeinsam umgesetzt.	VB	N 3	3	44,9	140,2	2	66,5
1009	B 67, OU Uedem (A 57 - L 174)	VB	N 2		35,9	60,7	3	3,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	OU Uedem (Südabschnitt A 57-L 77) OU Uedem (Nordabschnitt L 77- L 174)			1 1				
1010	B 83, Bad Karlshafen - Beverungen/Herstelle Bad Karlshafen - Beverungen/Herstelle (Anteil NW)	VB	N 2	4	5,9	13,7	2	13,0
1011	B 83, Würgassen - Beverungen Würgassen - Beverungen	WB*	N 2	0	22,7	36,7	1	0,0
1012	B 83, OU Stahle OU Stahle	WB*	N 2	0	2,9	4,7	1	0,0
1013	B 220, OU Kleve-Kellen OU Kleve-Kellen	VB	N 2	2	8,5	16,8	3	0,8
1014	B 221, Geilenkirchen - AS Heinsberg (A 46) Geilenkirchen - AS Heinsberg (A 46)	VB	E 4	1	18,9	30,5	1	0,0
1015	B 221, OU Unterbruch OU Unterbruch	VB	N 2	1	33,2	53,6	1	0,0
1016	B 221, OU Scherpenseel OU Scherpenseel	VB	N 2	1	10,4	16,8	1	0,0
1017	B 221, OU Wassenberg OU Wassenberg	FD	N 2	4	-	33,9	2	32,4
1018	B 225, OU Alt-Marl OU Alt-Marl	VB	N 2	0	2,7	4,4	1	0,0
1019	B 229, OU Neuenrade OU Neuenrade	VB	N 2	1	21,1	34,1	1	0,0
1020	B 229, OU Balve OU Balve Bemerkung: Im Teilvorhaben liegen in Teilprojektabchnitten unterschiedliche Projektstände vor.	VB	N 2	3, 1	19,2	30,6	3	8,0
1021	B 236, Dortmund/Schwerte - AS Schwerte (A 1) Stadtgrenze DO/Schwerte - AS Schwerte (A 1)	FD	E 4	4	-	39,0	2	36,5
1022	B 237, OU Hückeswagen OU Hückeswagen	VB	N 2	2	18,4	29,7	1	0,0
1023	B 237, OU Bergisch-Born (B 237) OU Bergisch-Born (B 237)	WB*	N 2	1	18,8	30,4	1	0,0
1024	B 238, Lemgo - Bad Eilsen (B 66-A 2) OU Lemgo (L 712 - B 238 alt) OU Kalletal/Hohenhausen	VB	N 2/4	2 1	26,3	48,5	3	0,2
1025	B 239, Lage - Herford/Bad Salzuflen (A 2) OU Lage (B 239 S - B 239 N) Lage (B 239 N) - Bad Salzuflen/Schötmar (L 712) Bad Salzuflen (L 712 - K 4) Bad Salzuflen (K 4) - Herford (A 2)	VB	N 3	1 1 1 2	96,7	187,3	3	2,5
1026	B 239, Herford-Kirchlengern (w L 545 - L 782) Herford (ö L 545) - Kirchlengern (L 782)	VB	N 2	1	36,1	58,3	1	0,0
1027	B 264, OU Golzheim OU Golzheim	VB	N 2	1	4,1	6,6	1	0,0
1028	B 265, OU Schleiden/Gemünd - Zubringer Schleid OU Schleiden/Gemünd - Zubringer Schleid	WB	N 2	0	45,0	72,7	1	0,0
1029	B 265, OU Weiler i.d. Ebene OU Weiler i.d. Ebene	WB	N 2	0	4,0	6,5	1	0,0
1030	B 265, OU Liblar - OU Hermülheim OU Liblar - OU Hermülheim	VB	E 4	0	14,8	23,9	1	0,0
1031	B 265, OU Hürth/Hermülheim - Köln-Militärting OU Hürth/Hermülheim - Köln/Militärting	FD	E 4+N 4	4, 3	-	70,6	2	65,7
1032	B 266, OU Mechernich/Roggendorf OU Mechernich/Roggendorf	VB	N 2	1	6,6	10,7	1	0,0
1033	B 399, N-OU Düren N-OU Düren, 1. BA (Westabschnitt)	VB	N 2/4	2	31,2	50,4	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	Mittelabschnitt (Stadt Düren) N-OU Düren, 3. BA (Ostabschnitt)			2 2				
1034	B 474, AK Dortmund-NW (A 2) - Olfen (B 235) OU Waltrop (AK Dortmund-NW (A 2) - L 609) OU Datteln (L 609 - B 235)	VB	N 2/4	2 3	99,9	171,4	3	38,3
1035	B 474/A 43, OU Dülmen (Nordabschnitt) Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 1008 aufgeführt.	VB	N 3					
1036	B 475, OU Lippetal (B 475) OU Lippetal/Oestinghausen OU Lippetal/Hultrop	VB	N 2	1 1	13,0	21,0	1	0,0
1037	B 475, Beckum - Warendorf(A 2 - B 64) OU Beckum-Neubeckum (K 6 - L 792) OU Ennigerloh-Westkirchen	VB	N 2	1 1	17,2	27,8	1	0,0
1038	B 475, OU Saerbeck OU Saerbeck	VB	N 2	1	6,8	11,0	1	0,0
1039	B 477, OU Niederaußem OU Niederaußem	WB	N 2	0	12,9	20,8	1	0,0
1040	B 477, Bergheim/Rheidt Bergheim/Rheidt	WB	N 2	0	9,6	15,5	1	0,0
1041	B 477, OU Rommerskirchen/Butzheim und Frixheim OU Rommerskirchen/Butzheim und Frixheim	VB	N 2	1	18,2	29,4	1	0,0
1042	B 480, OU Olsberg/Wiemeringhausen OU Olsberg/Wiemeringhausen	WB	N 2	0	6,5	10,5	1	0,0
1043	B 480, OU Brilon/Alme OU Brilon/Alme	WB	N 3	0	70,6	114,1	1	0,0
1044	B 480, OU Bad Wünnenberg OU Bad Wünnenberg	FD	N 2	4	-	78,5	2	75,5
1045	B 482, Porta Westfalica (A 2) - Weserbrücke Porta Westfalica (A 2) - Weserbrücke	VB	E 4	0	16,0	25,8	1	0,0
1046	B 482, Porta Westfalica (L 780 - L 764) Porta Westfalica (L 780 - L 764)	WB	N 3	0	24,3	39,3	1	0,0
1047	B 482, Minden - Petershagen (L 764 - K 6) Minden - Petershagen (L 764 - K 6)	WB	E 4	0	44,1	71,2	1	0,0
1048	B 483, OU Schwelm OU Schwelm	VB	N 2	1	75,5	64,9	1	0,0
1049	B 484, OU Overath OU Overath	WB	N 2/3	0	69,1	111,6	1	0,0
1050	B 508n, Schameder - Frankenberg Schameder - Frankenberg	WB*	N 3	0	164,1	265,1	1	0,0
1051	B 508n, T-OU Kreuztal (Querspange) T-OU Kreuztal (Querspange)	VB	N 3	2	37,1	69,9	3	2,2
1052	B 508n, OU Kreuztal-Ferndorf OU Kreuztal-Ferndorf	VB	N 2/3	1	67,2	108,6	1	0,0
1053	B 508n, OU Hilchenbach OU Hilchenbach	VB	N 2/3	1	56,7	91,6	1	0,0
1054	B 513, OU Harsewinkel OU Harsewinkel	VB	N 2	0	7,7	12,4	1	0,0
1055	B 516, OU Ense/Ruhne OU Ense/Ruhne	VB	N 2	0	6,6	10,7	1	0,0
1056	B 525, OU Nottuln OU Nottuln	FD	N 2	4	-	24,3	2	23,2
1057	B 528, S-OU Kamp-Lintfort S-OU Kamp-Lintfort	VB	N 2	1	14,8	23,9	1	2,8
1058	B 611, Vlotho/Exter - Löhne/Wittel (A 2 - L 860) Vlotho/Exter - Löhne/Wittel (A 2 - L 860)	FD	N 2	4	-	26,3	2	25,0
Rheinland-Pfalz								
1059	A 1, AS Kelberg (B 410) - AS Adenau (L 10) AS Kelberg (B 410) - AS Adenau (L 10)	VB	N 4	2	204,9	331,0	1	3,4

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
1060	A 1, AS Adenau (L 10) - AS Lommersdorf (L 115z) (Anteil RP) Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 843 aufgeführt.	VB	N 4					
1061	A 6, AK Landstuhl - AS Kaiserslautern-W AK Landstuhl - AS Kaiserslautern-W	WB*	E 6	0	115,1	140,1	3	0,0
1062	A 6, AS Kaiserslautern/W - AS Kaiserslautern/O AS Kaiserslautern-W - AD Kaiserslautern-O	FD	E 6	3	-	133,2	2	132,1
1063	A 60, AD Nahetal - AS Ingelheim-W AD Nahetal - AS Ingelheim-W	WB*	E 6	0	51,0	82,4	1	0,0
1064	A 60, AS Ingelheim-W - AS Heidesheim AS Ingelheim-W - AS Heidesheim	VB-E	E 6	1	59,7	176,4	3	0,0
1065	A 60, AS Heidesheim - AD Mainz AS Heidesheim - AD Mainz	VB	E 6	0	15,9	57,3	3	0,0
1066	A 60, AD Mainz - AK Mainz-S AD Mainz - AS Mainz-Finthen AS Mainz-Finthen - AK Mainz-S	VB-E	E 6	1 1	121,7	271,7	3	0,5
1067	A 61, LGr. NW/RP - AD Sinzig LGr. NW/RP - AD Sinzig	VB-E	E 6	0	393,8	700,6	3	0,0
1068	A 61, AD Sinzig - AS Mendig AD Sinzig - AS Mendig	VB-E	E 6	0	267,2	431,7	1	0,0
1069	A 61, AS Mendig - AK Koblenz AS Mendig - AK Koblenz	WB	E 6	0	245,1	396,0	1	0,0
1070	A 61, AK Koblenz - AS Rheinböllen AK Koblenz - AS Waldesch AS Waldesch - AS Pfalzfeld AS Pfalzfeld - AS Rheinböllen	WB*	E 6	0 0 0	459,6	742,5	1	0,0
1071	A 61, T+R Hunsrück - AD Nahetal T+R Hunsrück - AD Nahetal	WB*	E 6	0	161,8	261,4	1	0,0
1072	A 61, AD Nahetal - AK Frankenthal AD Nahetal - AS Gau-Bickelheim AS Gau-Bickelheim - AS Alzey AS Alzey - AS Mörsstadt AS Mörsstadt - AK Frankenthal	WB*	E 6	0 0 0 0	549,2	887,3	1	0,0
1073	A 61, AS Rheinböllen - T+R-Anlage Hunsrück AS Rheinböllen -T+R-Anlage Hunsrück	FD	E 6	3	-	150,9	2	91,5
1074	A 61, LGr. RP/BW - AK Frankenthal Rheinbrücke Speyer (LGr. BW/RP) - AK Mutterstadt AK Mutterstadt - AK Frankenthal Bemerkung: Der Ausbau ist im Rahmen eines ÖPP-Projektes geplant, sofern sich dieses gegenüber der konventionellen Beschaffungsvariante als mindestens ebenso wirtschaftlich erweist. Für das ÖPP-Projekt zwischen der Landesgrenze RP/BW und Frankenthal sind im Bundeshaushalt 2024 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1,4 Mrd. Euro vorgesehen. Hier sind die voraussichtlichen Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.	FD-E	E 6	2 2	-	24,3	3	7,5
1075	A 63, AS Klein-Winternheim - AS Saulheim AS Klein-Winternheim - AS Saulheim	WB	E 6	0	60,0	96,9	1	0,0
1076	A 64, Biewertalbrücke Biewertalbrücke	FD	E 4	1	-	54,9	2	0,0
1077	A 643, AK Schiersteiner Kreuz - Rheinbrücke Schierstein - AD Mainz AD Mainz - AS Mainz/Gonsenheim AS Mainz/Gonsenheim - Rheinbrücke Schierstein	FD	N 6+E 6	0 2	-	186,3	3	47,3

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	Bemerkung: Für den Ersatzneubau Rheinbrücke Schierstein ist der Anteil RP ausgewiesen.							
1078	B 8n, LGr. NW/RP - Altenkirchen OU Kircheib OU Hasselbach OU Weyerbusch OU Helmenzen	VB	N 3	1 1 1 1	68,9	111,3	1	0,0
1079	B 9n, OU Nierstein (B 9) OU Nierstein (B 9)	VB	N 2	1	64,2	282,8	3	0,0
1080	B 10, Hinterweidenthal - Hauenstein Hinterweidenthal - Hauenstein	VB	E 4	1	29,4	148,9	3	0,3
1081	B 10, Hauenstein - Wellbachtal (B 48) Hauenstein - Wellbachtal (B 48)	VB	E 4	1	69,3	112,0	1	0,0
1082	B 10, Wellbachtal (B 48) - AS Annweiler-O Wellbachtal (B 48) - AS Annweiler-O	WB*	E 4	1	158,7	327,0	3	0,0
1083	B 10, AS Annweiler-O - Godramstein AS Annweiler-O - Godramstein	WB*	E 4	1	85,3	153,7	3	0,0
1084	B 10, Godramstein - Landau (A 65) Godramstein - Landau (A 65)	VB	E 4	3	27,3	56,6	2	46,5
1085	B 10, Walmersbach - Hinterweidenthal Walmersbach - Hinterweidenthal	FD	E 4	4	-	58,5	2	55,0
1086	B 36/B 293, Wörth am Rhein (B 9) - Karlsruhe Wörth am Rhein (B 9) - LGr. RP/BW	VB	N 4	2	75,5	103,1	3	5,5
1087	B 38, OU Impflingen OU Impflingen	FD	N 2	4	-	19,2	2	16,2
1088	B 41, Steinhardt (L 233) - Waldböckelheim (L 108) Steinhardt (L 233) - Waldböckelheim (L 108)	VB	E 4	1	22,5	40,8	3	0,0
1089	B 41, OU Hochstetten-Dhaun OU Hochstetten-Dhaun	FD	N 2	4	-	39,7	2	36,1
1090	B 41n, OU Niederbrombach-Oberbrombach und Rötweiler OU Niederbrombach - Oberbrombach und Rötweiler	WB*	N 2	1	52,0	97,8	3	0,0
1091	B 41n, OU Martinstein OU Martinstein	VB	N 2	1	21,9	48,9	3	0,0
1092	B 42n, OU Leutesdorf - (Bahnparallele) OU Leutesdorf - (Bahnparallele)	WB*	N 2	1	18,3	30,4	3	0,0
1093	B 47, Südumgehung Worms Verlegung bei Worms (Kolpingstr./ K 17 - B 9)	FD	N 4+E 4	3	-	63,8	2	34,6
1094	B 48n, OU Klingenmünster OU Klingenmünster	WB*	N 2	2	21,5	44,3	3	0,0
1095	B 48n, OU Imsweiler OU Imsweiler	VB	N 2	3	22,6	66,0	2	59,5
1096	B 49n, OU Igel OU Igel	WB	N 2	0	59,9	96,8	1	0,0
1097	B 49n, OU Trier-Zewen OU Trier-Zewen	VB	N 2	1	28,6	46,2	1	0,0
1098	B 50, A 1/A 60 - Flughafen B 50 alt (Platten) - Zubringer B 53 neu Zubringer B53 neu - Zubringer B 50 alt (Longkamp) Longkamp (B 50 alt) - "Zolleiche" "Zolleiche" - KGr. Bernkastel-Wittlich/Rhein-Hunsrück-Kreis KGr. Bernkastel-Wittliche/Rhein-Hunsrück-Kreis - Flughafen Hahn	FD	E 4+N 4	4 4 1 2 1	-	600,4	3	390,7
1099	B 51, OU Konz-Könen OU Konz-Könen	FD	N 2	4	-	25,5	2	24,4
1100	B 51n, Westumfahrung Trier	VB	N 2/4		60,1	97,1	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	Westumfahrung Trier			1				
1101	B 51n, OU Ayl OU Ayl	VB	N 2	1	19,3	31,2	1	0,0
1102	B 54n/B 417, LGr. HE/RP (L 319) - Freindiez LGr. HE/RP (L 319) - Freindiez	WB	N 2	0	12,4	20,0	1	0,0
1103	B 54n/B 417, LGr. HE/RP (L 319) - B 54 LGr. HE/RP (L 319) - B 54	WB	N 2	0	14,7	23,7	1	0,0
1104	B 54n, OU Flacht-Niederneisen OU Flacht-Niederneisen	VB	N 2	1	18,9	30,5	1	0,0
1105	B 54n, Rennerod - Waldmühlen OU Waldmühlen OU Rennerod	VB	N 3	0 2	17,8	28,8	1	0,0
1106	B 62n, OU Mudersbach OU Mudersbach	WB*	N 2	1	39,0	63,0	1	0,0
1107	B 255, OU Niederahr - Ettinghausen-Hahner Kreuz OU Niederahr - Ettinghausen - Hahner Kreuz Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.	FD	N 2	4	-	51,9	2	55,0
1108	B 255n, OU Rothenbach und OU Langenhahn OU Rothenbach und OU Langenhahn	WB*	N 3	0	28,2	45,6	1	0,0
1109	B 256n, OU Willroth OU Willroth	VB	N 2	1	1,8	2,9	1	0,0
1110	B 256n, OU Gierender Höhe OU Gierender Höhe	WB*	N 2	1	12,2	19,7	1	0,0
1111	B 256n, OU Straßenhaus OU Straßenhaus	VB	N 2/3	2	16,8	25,7	3	0,0
1112	B 266, Bad Neuenahr - Bad Neuenahr/O Bad Neuenahr (A 573) - Bad Neuenahr/O	FD	N 4	4	-	47,4	2	45,7
1113	B 266n, Ahrquerung Ahrquerung	VB	N 4	1	74,3	120,0	1	0,0
1114	B 269n, OU Birkenfeld OU Birkenfeld	WB	N 2	0	10,0	16,2	1	0,0
1115	B 270n, OU Olsbrücken OU Olsbrücken	VB	N 2	2	13,5	32,8	3	0,0
1116	B 271, OU Kirchheim a.d.W. OU Kirchheim	FD	N 2	4	-	25,2	2	23,1
1117	B 271n, Grünstadt - Bad Dürkheim OU Herxheim OU Kallstadt-Ungstein	VB	N 2	1 2	43,7	81,9	3	0,2
1118	B 327, OU Gödenroth OU Gödenroth	FD	N 2	4	-	15,0	2	14,7
1119	B 413n, OU Dierdorf OU Dierdorf	WB	N 2	0	25,0	40,4	1	0,0
1120	B 414n, OU Kirburg OU Kirburg	WB*	N 2	0	14,6	23,6	1	0,0
1121	B 414n, OU Nister-Möhrendorf OU Nister-Möhrendorf	WB*	N 3	0	20,0	32,3	1	0,0
1122	B 417n, OU Diez Verlegung in Diez (Kleine Tunnellösung)	VB	N 2	4	16,7	39,3	2	38,3
1123	B 420n, OU Gau-Bickelheim OU Gau-Bickelheim	WB	N 2	0	8,3	13,4	1	0,0
1124	B 420n, OU Wörrstadt OU Wörrstadt	WB*	N 2	0	29,6	47,8	1	0,0
1125	B 420n, OU Nierstein (B 420) OU Nierstein (B 420)	WB*	N 2	1	105,3	170,1	1	0,0
1126	B 423n, OU Schönenberg-Kübelberg OU Schönenberg-Kübelberg	WB*	N 2	1	12,5	20,2	1	0,0
1127	B 427, OU Bad Bergzabern OU Bad Bergzabern	FD	N 2	3	-	127,0	2	106,1

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
1128	B 427n, OU Hinterweidenthal OU Hinterweidenthal	WB	N 2	0	30,1	48,6	1	0,0
Saarland								
1129	A 1, A 1 - A 623 A 1 - A 623	WB*	N 4	0	61,5	99,4	1	0,0
1130	A 8, AS Merzig/Wellingen - AS Merzig/Schwemlingen AS Merzig/Wellingen - AS Merzig/Schwemlingen	FD	E 4	4	-	40,4	2	40,4
1131	A 623, A 623 - A 620 A 623 - A 620	WB*	E 4	1	66,6	107,6	1	0,0
1132	B 51, OU Saarlouis-Roden OU Saarlouis-Roden	VB	N 2	4	11,8	14,0	2	14,0
1133	B 268, OU Nunkirchen OU Nunkirchen	VB	N 2	0	28,7	46,4	1	0,0
1134	B 269, OU Lebach OU Lebach	VB	N 2	1	20,8	33,6	1	0,0
1135	B 269, OU Saarlouis-Fraulautern OU Saarlouis-Fraulautern	VB	N 2	1	14,8	23,9	1	0,0
1136	B 269, OU Nalbach OU Nalbach	WB	N 2	0	21,1	34,1	1	0,0
1137	B 423, OU Schwarzenbach und OU Schwarzenacker OU Schwarzenbach und OU Schwarzenacker	VB	N 2	2	26,8	54,8	3	0,0
Sachsen								
1138	A 14, AS Leipzig-O - AD Parthenaue AS Leipzig-O (B 6) (o) - AD Parthenaue (A 14/A 38)	FD	E 6	1	-	68,9	3	1,0
1139	A 72, Zwickau - Chemnitz AS Zwickau-Ost - AS Stollberg-West AS Stollberg-West - AS Chemnitz-Süd	WB	E 6	0 0	199,7	322,6	1	0,0
1140	A 72, Borna-Nord - AD A 38/A 72 AS Borna-N (B 95) - AS Rötha, BA 5.1 AS Rötha - AD Leipzig-S (A 38), BA 5.2 Bemerkung: AS Rötha - AD Leipzig-S (A 38) ist eine Maßnahme nach InvKG.	FD	E 4+N 4	4 3	-	464,1	2	377,2
1141	B 2, OU Groitzsch/Audigast OU Groitzsch/Audigast	VB	N 2	1	15,5	19,3	3	0,0
1142	B 2, Verlegung bei Zwenkau Verlegung bei Zwenkau	WB*	N 2	0	11,5	18,6	1	0,0
1143	B 2, OU Hohenossig OU Hohenossig	VB	N 2	1	6,5	10,5	1	0,0
1144	B 2, OU Krensitz OU Krensitz	WB*	N 2	1	8,9	14,4	1	0,0
1145	B 2, OU Wellaune OU Wellaune	VB	N 2	2	5,9	14,0	2	0,0
1146	B 6, OU Kühren OU Kühren	WB	N 2	0	9,1	14,7	1	0,0
1147	B 6, Verlegung in Dresden-Cossebaude Verlegung in Dresden-Cossebaude	VB	N 2	1	62,7	132,9	3	0,1
1148	B 87n, Leipzig (A 14) - Löhsten (LGr. SN/BB) Leipzig (A 14) - Eilenburg Eilenburg - w Torgau OU Torgau ö Torgau	WB*	N 2/3/4	1 1 0 0	301,4	486,9	1	0,0
1149	B 92, A 72, AS Plauen-Süd - Plauen AS Plauen-Süd (A 72) - Plauen	WB*	E 4	1	10,8	17,4	1	0,0
1150	B 94, Reichenbach - A 72 Reichenbach - A 72	WB	E 4	0	15,7	25,4	1	0,0
1151	B 94, Verlegung in Reichenbach	WB	N 2		20,9	33,8	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	Verlegung in Reichenbach			0				
1152	B 95, OU Wiesa/Schönfeld OU Wiesa/Schönfeld	VB	N 2	1	17,5	28,3	1	0,0
1153	B 95, OU Thum/Ehrenfriedersdorf OU Thum/Ehrenfriedersdorf	WB*	N 2/3	1	34,3	55,4	1	0,0
1154	B 95, OU Burkhardtendorf OU Burkhardtendorf	WB*	N 2	0	26,0	42,0	1	0,0
1155	B 96, OU Hoyerswerda OU Hoyerswerda	FD	N 2	4	-	16,7	2	15,0
1156	B 97, OU Ottendorf-Okrilla mit AS OU Ottendorf-Okrilla mit AS	VB	N 2	1	37,6	46,4	3	0,0
1157	B 98, Riesa - A 13 OU Glaubitz OU Wildenhain OU Schönfeld OU Quersa	VB	N 2	1 1 2 1	27,2	51,4	3	0,0
1158	B 98, OU Thiendorf OU Thiendorf	WB	N 2	0	5,6	9,0	1	0,0
1159	B 101, Verlegung in Aue (S 255) Verlegung in Aue (S 255)	WB	N 2	0	52,7	85,1	1	0,0
1160	B 101, OU Scheibenberg OU Scheibenberg	WB	N 2	0	24,7	39,9	1	0,0
1161	B 101, OU Schlettau und OU Annaberg-Buchholz OU Schlettau und OU Annaberg-Buchholz	WB*	N 2	1	34,8	56,2	1	0,0
1162	B 101, OU Wolkenstein Verlegung s Wolkenstein OU Wolkenstein/Gehringwalde	WB*	N 2/3	1 0	38,5	62,2	1	0,0
1163	B 101, Verlegung in Priestewitz Verlegung in Priestewitz	WB*	N 2	1	12,4	20,0	1	0,0
1164	B 101, OU Brand-Erbisdorf OU Brand-Erbisdorf	WB*	N 2	1	20,1	32,5	1	0,0
1165	B 101, Brand-Erbisdorf - Freiberg Brand-Erbisdorf - Freiberg	WB	E 4	0	4,5	7,3	1	0,0
1166	B 101/B 173, OU Freiberg OU Freiberg-O OU Freiberg-W	VB	N 2/3	2 2	101,0	163,2	1	0,0
1167	B 101, Neu-/Ausbau südlich Siebenlehn Neu-/Ausbau südlich Siebenlehn	VB	N 2	1	33,9	75,3	3	0,0
1168	B 107, TOU Colditz mit Neubau Muldebrücke TOU Colditz mit Neubau Muldebrücke	WB	N 2	0	16,2	26,2	1	0,0
1169	B 107, OU Trebsen OU Trebsen	WB	N 2	0	10,9	17,6	1	0,0
1170	B 107, OU Grimma (3. BA) OU Grimma (3. BA)	FD	N 2	1	-	25,4	3	0,0
1171	B 115, OU Krauschwitz OU Krauschwitz	VB	N 2	1	9,7	15,7	1	0,0
1172	B 156, OU Malschwitz/Niedergurig OU Malschwitz/Niedergurig	VB	N 2	2	6,2	9,2	3	0,0
1173	B 156, OU Bluno OU Bluno	WB*	N 2	1	7,1	9,0	3	0,0
1174	B 169, OU Bad Schlema OU Bad Schlema	WB	E 4	0	112,2	181,3	1	0,0
1175	B 169, OU Greifendorf OU Greifendorf	WB*	N 2	0	5,9	9,5	1	0,0
1176	B 169, A 14, AS Döbeln-Nord - Salbitz AS Döbeln-Nord (A 14) - Salbitz	VB	N 3	1	29,6	79,3	3	0,0
1177	B 169, Salbitz - B 6 Salbitz - B 6 (3.BA)	VB	N 3	2	29,3	56,9	2	1,2
1178	B 169, OU Lichtensee	WB	N 2		4,8	7,8	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	OU Lichtensee			0				
1179	B 169, OU Göltzschtal OU Göltzschtal	FD	N 2	4	-	71,6	2	57,7
1180	B 172, OU Pirna OU Pirna	VB	N 2/4	3	76,9	197,7	2	172,4
1181	B 173, Plauen - A 72, AS Plauen-Ost Plauen - AS Plauen-Ost (A 72)	VB	E 4	1	22,3	36,0	1	0,0
1182	B 173, OU Oederan OU Oederan	WB*	N 2	1	23,8	38,5	1	0,0
1183	B 173, OU Flöha (2. BA) OU Flöha (2. BA)	FD	N 2	2	-	30,6	3	0,0
1184	B 174/B 107, Reitzenhain - A 4, AS Chemnitz-Ost Südverbund Chemnitz - Ebersdorf Ebersdorf - A 4 AS Chemnitz Ost Reitzenhain OU Großsolbersdorf/Hohndorf	VB	N 2/3/4	2 2 1 1	140,9	261,2	3	0,0
1185	B 175, OU Waldenburg - (2. BA) OU Waldenburg (2. BA)	WB	N 2	0	14,4	23,3	1	0,0
1186	B 175, OU Rochlitz OU Rochlitz	WB	N 2	0	36,1	58,3	1	0,0
1187	B 175, Ausbau w Glauchau Ausbau w Glauchau	VB	E 4	2	49,6	47,5	3	32,3
1188	B 178, Zittau - Niederoderwitz Zittau - Niederoderwitz (BA 3.3)	FD	N 3	3	-	51,2	2	31,6
1189	B 178, Nostitz - A 4 Nostitz (S 112) - A 4 (BA 1.1) Bemerkung: Maßnahme nach InvKG.	FD	N 3	2	-	116,4	3	0,0
1190	B 180, OU Oberlungwitz OU Oberlungwitz	VB	N 2	1	3,3	5,3	1	0,0
1191	B 180, Verlegung bei Thalheim Verlegung bei Thalheim	WB*	N 2	0	11,9	19,2	1	0,0
1192	B 181, Neu-/Ausbau w Leipzig Neu-/Ausbau w Leipzig	VB	N 4+E 4	2	15,5	11,2	3	0,0
1193	B 182, OU Strehla OU Strehla	VB	N 2	1	14,9	17,7	3	0,0
1194	B 183, OU Bad Dübén OU Bad Dübén	WB*	N 2	0	13,6	22,0	1	0,0
1195	B 186, Verlegung westl. Markranstädt Verlegung westl. Markranstädt	VB	N 2	1	20,3	17,3	2	0,0
1196	B 282, OU Syrau OU Syrau	WB	N 2	0	18,7	30,2	1	0,0
Sachsen-Anhalt								
1197	A 14, AS Dahlenwarsleben - Wittenberge (LGr. ST/BB) AS Dahlenwarsleben - AS Wolmirstedt (BA 1.1) AS Lüderitz (o) (L30) - AS Stendal-Mitte (BA 1.5.) AS Stendal-Mitte - AS Osterburg (m) (BA 2.1) AS Osterburg (o) - AS Seehausen (m) (BA 2.2) AS Seehausen (o) - LGr. ST/BB (BA 3.1/3.2a)	VB	N 4	3 3 3 3 3	673,0	1.265,7	2	183,2
1198	A 14, Wolmirstedt - Lüderitz AS Wolmirstedt (m) - n Colbitz (BA 1.2) n Colbitz - n AS Tangerhütte (BA 1.3) AS Tangerhütte (o) - AS Lüderitz (m) (BA 1.4)	FD	N 4	4 4 4	-	353,8	2	328,6
1199	A 143, AS Halle/Neustadt - AD Halle-N AS Halle-Neustadt (o) - AD Halle-N (A 14) (m)	FD	N 4	3	-	435,6	2	163,1
1200	B 1, OU Burg OU Burg	VB	N 3	1	31,4	50,7	1	0,0
1201	B 1, OU Genthin	WB	N 2		11,0	17,8	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	OU Genthin			0				
1202	B 2, OU Giebelroth OU Giebelroth	WB	N 2	0	4,7	7,6	1	0,0
1203	B 2, OU Droßdorf OU Droßdorf	WB	N 2	0	9,3	15,0	1	0,0
1204	B 2, O-OU Wittenberg OU Wittenberg/O	FD	N 2	2	-	11,8	1	0,0
1205	B 2/B 100, OU Eutzsch OU Eutzsch	FD	N 2	4	-	17,6	2	16,1
1206	B 6, AS Großkugel (A 9) - Halle/Bruckdorf OU Großkugel und OU Gröbers OU Bruckdorf	VB	N 2	1 1	26,3	38,7	3	0,0
1207	B 6n, AS B 6n (A 9) - B 184 AS B 6n (A 9) - B 184	VB	N 4	1	24,9	14,7	3	0,0
1208	B 6n, OU Bernburg - A 9 Köthen - A 9 (17. BA)	FD	N 2/4	3	-	74,7	2	44,2
1209	B 7, OU Kretzschau - Döschwitz (B 180) OU Kretzschau - Döschwitz (B 180)	WB	N 2	0	24,7	39,9	1	0,0
1210	B 27, TOU Hüttenrode TOU Hüttenrode	WB*	N 2	1	7,6	13,5	3	0,0
1211	B 71, OU Estedt OU Estedt	VB	N 2	1	5,7	10,0	3	0,0
1212	B 71, OU Kakerbeck OU Kakerbeck	WB	N 3	0	11,3	18,3	1	0,0
1213	B 71, OU Mahlsdorf OU Mahlsdorf	WB*	N 2	0	10,3	16,6	1	0,0
1214	B 71n, OU Letzlingen OU Letzlingen	WB	N 2/3	0	17,2	27,8	1	0,0
1215	B 71n, A 14 - Haldensleben OU Wedringen OU Vahldorf	VB	N 3	4 1	63,7	121,5	3	56,3
1216	B 79, OU Athenstedt OU Athenstedt	WB	N 2	0	4,5	7,3	1	0,0
1217	B 79, OU Halberstadt - Harsleben OU Halberstadt - Harsleben	FD	N 2	4	-	40,5	2	38,1
1218	B 80, OU Aseleben OU Aseleben	VB	N 2+N 4	0	8,8	14,2	1	0,0
1219	B 81, OU Blankenburg OU Blankenburg	WB	N 2	0	61,2	98,9	1	0,0
1220	B 81, Halberstadt - AS Heimbürg (B 6n) Halberstadt - AS Heimbürg (B 6n)	WB	E 4	0	40,8	65,9	1	0,0
1221	B 81, OU Halberstadt OU Halberstadt	VB	N 3	1	42,0	67,9	1	0,0
1222	B 85, OU Kelbra-Berga OU Kelbra-Berga	WB	N 2	0	38,5	62,2	1	0,0
1223	B 86, OU Mansfeld OU Mansfeld	WB*	N 2	1	15,3	24,7	1	0,0
1224	B 87/B 180, OU Wethau OU Wethau	WB*	N 2	1	37,9	61,2	1	0,0
1225	B 87, OU Weißenfels (Südtangente) OU Weißenfels (Südtangente)	VB	N 2	1	24,5	49,8	3	0,0
1226	B 87, Naumburg - LGr. ST/TH OU Naumburg OU Bad Kösen OU Taugwitz/ OU Poppel - OU Gernstedt OU Eckartsberga Bemerkung: OU Bad Kösen ist eine Maßnahme nach InvKG.	VB	N 2	1 3 0 1	102,8	239,9	3	94,6
1227	B 91, OU Naundorf	WB*	N 2		8,9	14,4	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	OU Naundorf			0				
1228	B 91, OU Deuben OU Deuben	WB	N 2	0	14,3	23,1	1	0,0
1229	B 91, OU Theißen OU Theißen	FD	N 2	4	-	50,0	2	45,8
1230	B 107, OU Oranienbaum OU Oranienbaum	VB	N 2	1	12,6	20,4	1	0,0
1231	B 107, OU Jerichow OU Jerichow	VB	N 2	1	11,1	17,9	1	0,0
1232	B 107, OU Sandau OU Sandau	WB	N 2	0	9,1	14,7	1	0,0
1233	B 180, OU Naumburg OU Naumburg	WB	N 2	0	59,2	95,6	1	0,0
1234	B 180, OU Farnstädt OU Farnstädt	WB*	N 2/3	0	8,4	13,6	1	0,0
1235	B 180, OU Aschersleben/Süd - Quenstedt OU Aschersleben/S - Quenstedt Bemerkung: Maßnahme nach InvKG.	VB	N 2	3	26,2	48,2	2	18,9
1236	B 181, OU Zöschen-Wallendorf - Merseburg OU Zöschen-Wallendorf - Merseburg	VB	N 3	1	89,3	293,9	3	0,0
1237	B 183, OU Bitterfeld OU Bitterfeld	WB*	N 2	0	81,4	131,5	1	0,0
1238	B 183, OU Gnetsch OU Gnetsch	WB	N 2	0	3,1	5,0	1	0,0
1239	B 183, OU Prosigk OU Prosigk	VB	N 2	0	5,0	8,1	1	0,0
1240	B 184, OU Roßlau/Tornau OU Roßlau/Tornau	VB	N 2	1	34,5	63,7	3	0,0
1241	B 184, OU Zerbst OU Zerbst	WB	N 2/3	0	28,4	45,9	1	0,0
1242	B 184, OU Wahlitz/OU Menz/OU Königsborn und OU Heyrothsberge OU Wahlitz/ OU Menz/OU Königsborn und OU Heyrothsberge	VB	N 2/3	1	34,1	86,9	3	0,0
1243	B 185, OU Mosigkau OU Mosigkau	WB	N 2	0	9,9	16,0	1	0,0
1244	B 185, OU Köthen OU Köthen	WB	N 2	0	13,1	21,2	1	0,0
1245	B 185, OU Ballenstedt OU Ballenstedt	WB*	N 2	1	12,6	24,9	3	0,0
1246	B 187, OU Holzdorf OU Holzdorf	WB	N 2	0	11,9	19,2	1	0,0
1247	B 187, OU Jessen - Mühlanger OU Jessen - Mühlanger	VB	N 3	1	48,1	77,7	1	0,0
1248	B 187, AS Coswig - Wittenberg OU Coswig - Griebö NOU Wittenberg	VB	N 2/3	1 1	104,5	207,7	3	0,0
1249	B 187a, OU Aken (mit Elbquerung) OU Aken (mit Elbquerung)	WB	N 2	0	103,0	166,4	1	0,0
1250	B 188, OU Kloster Neuendorf/OU Jävenitz und OU Hottendorf OU Kloster Neuendorf/OU Jävenitz und OU Hottendorf	WB*	N 2	1	20,4	33,0	1	0,0
1251	B 188, OU Miesterhorst OU Miesterhorst	VB	N 2	2	13,4	24,5	3	0,7
1252	B 188, OU Oebisfelde (2. BA) OU Oebisfelde (2. BA)	VB	N 2	4	21,8	45,3	2	42,2
1253	B 190n, LGr. ST/NI - A 14 LGr. ST/NI - A 14	WB*	N 3	1	244,3	394,7	1	0,0
1254	B 244, OU Wernigerode OU Wernigerode	VB	N 2	1	90,4	146,0	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
1255	B 246/B 246a, OU Wanzleben OU Wanzleben	VB	N 2/3	1	20,0	32,3	1	0,0
1256	B 246a, OU Möckern OU Möckern	WB	N 2	0	25,8	41,7	1	0,0
1257	B 246a, OU Altenweddingen OU Altenweddingen	WB	N 2	0	10,8	17,4	1	0,0
Schleswig-Holstein								
1258	A 7, LGr. SH/HH - AD Bordesholm LGr. SH/HH (AS Schnelsen) - AS Quickborn AS Quickborn - AS Kaltenkirchen AS Kaltenkirchen - AS Bad Bramstedt AS Bad Bramstedt - AS Großenaspe AS Großenaspe - AS Neumünster-N AS Neumünster-N - AD Bordesholm (A 215) Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 7, AD Hamburg-NW - AD Bordesholm", für das im Bundeshaushalt 2024 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.537 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP für den Teilabschnitt "LGr. HH/SH - AD Bordesholm" ausgewiesen.	FD	E 6	4 4 4 4 4 4	-	28,0	2	23,7
1259	A 20, Glückstadt (B 431) - Hohenfelde (A 23) Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 693 aufgeführt.	VB	N 4					
1260	A 20, Drochtersen (Trog Süd) - Glückstadt (B 431) Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 693 aufgeführt.	VB	N 4					
1261	A 20, NW-Umfahrung Hamburg Hohenfelde (A 23) - L 114 L 114 - AK A 20/ A 7	VB	N 4	2 2	215,1	221,4	2	4,6
1262	A 20, Weede - A 7 A 7 (Bad Bramstedt) - Wittenborn (B 206) Wittenborn (B 206) - Weede	FD	N 4	2 2	-	482,7	2	26,7
1263	A 21, AK Bargteheide - AK Schwarzenbek (A 21/A 24) AK Schwarzenbek (A 21/A 24) - AK Bargteheide	VB	E 4	3, 1, 0	134,6	293,4	3	0,0
1264	A 21, AK Schwarzenbek (A 24) - AD Geesthacht (A 25) AK Schwarzenbek (A 24) - AD Geesthacht (A 25)	WB*	N 4	0	86,8	281,2	3	0,0
1265	A 21, AD Geesthacht (A 25) - AS Rönne AS Rönne - AD Geesthacht (A 25)	WB*	N 4+E 4	0	50,7	81,9	1	0,0
1266	A 21, Kiel (mit Anschluss B 76) - Stolpe Stolpe (n AS Wankendorf) - Nettelsee Nettelsee - Klein Barkau Klein Barkau - Wellseedamm Wellseedamm - Neumeimersdorf Neumeimersdorf - Kiel	FD	E 4	3 3 1 4 1	-	446,6	3	129,9
1267	A 23, AS Tornesch - AS Eidelstedt AS Tornesch - AS Eidelstedt Bemerkung: BPI-Nr. 506 und BPI-Nr. 1267 werden gemeinsam umgesetzt.	VB-E	E 6	1	208,0	332,3	2	0,1
1268	A 23, AS Itzehoe-S - AS Itzehoe-N AS Itzehoe-S - AS Itzehoe-N, 2. FB	FD	E 4	4	-	110,8	2	108,5
1269	A 25n/B 5, OU Geesthacht OU Geesthacht	VB	N 2/4	2	93,0	105,5	2	3,2
1270	B 5, OU Lauenburg Nord OU Lauenburg Nord	VB	N 2	1	25,3	71,4	3	0,0
1271	B 5, OU Hattstedt - Bredstedt	VB	N 2		64,5	95,3	3	6,4

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	OU Hattstedt OU Breklum/Stuckum OU Bredstedt			2 2 2				
1272	B 199, OU Handewitt OU Handewitt	VB	N 2/4	0	13,7	19,5	3	0,0
1273	B 202, Südspange Kiel Südspange Kiel	VB	N 4	1	34,6	55,9	3	0,0
1274	B 202, OU Tating OU Tating	VB	N 2	0	7,7	11,1	3	0,0
1275	B 206, N-OU Itzehoe N-OU Itzehoe	VB	N 2	1	17,7	62,8	3	0,0
1276	B 207, Puttgarden - Heiligenhafen-Ost Heiligenhafen-Ost - Puttgarden (ohne Fehmarnsundquerung) Fehmarnsundquerung	FD	E 4	3 1	-	896,1	3	14,7
1277	B 208, OU Ratzeburg OU Ratzeburg	VB	N 2	0	25,3	32,2	3	-0,3
1278	B 209, OU Schwarzenbek OU Schwarzenbek 2. BA (B 404 - K 17)	VB	N 2	3	17,5	18,3	2	9,7
1279	B 209, OU Lauenburg-O (B 209 - B 5) OU Lauenburg-O (B 209 - B 5)	VB	N 2	1	17,0	28,1	3	0,0
1280	B 431, OU Glückstadt OU Glückstadt	VB	N 2	0	19,4	39,5	3	0,0
1281	B 431, Verlegung in Wedel Verlegung in Wedel	VB	N 2	0	27,4	39,3	3	0,0
1282	B 502, Ostuferentlastungsstraße Kiel Ostuferentlastungsstraße Kiel	WB	N 4	0	127,9	206,6	1	0,0
Thüringen								
1283	A 4, ö AS Wildeck - Obersuhl - w AS Wommen ö AS Wildeck - Obersuhl - w AS Wommen	WB	E 6	0	154,9	250,2	1	0,0
1284	A 4/A 9, Ausbau Hermsdorfer Kreuz Umbau AK Hermsdorf (A 4) (Endgültiger 6-str. Ausbau)	FD	KN	2	-	129,2	1	1,3
1285	A 4, Herleshausen - Gotha Herleshausen - Gotha Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 4, Herleshausen (LGr. HE/TH) - Gotha", für das im Bundeshaushalt 2024 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 752 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.	FD	E 6	4	-	2,6	2	2,0
1286	A 9, AS Lederhose - LGr. TH/BY LGr. TH/BY - AS Lederhose Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 9, LGr. TH/BY - AS Lederhose", für das im Bundeshaushalt 2024 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 20-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 426 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.	FD	E 6	4	-	15,8	2	10,4
1287	B 4, OU Ilfeld OU Ilfeld	WB	N 2	0	73,2	118,3	1	0,0
1288	B 4, OU Niedersachswerfen OU Niedersachswerfen	WB*	N 2	1	19,0	30,7	1	0,0
1289	B 4, OU Nordhausen OU Nordhausen	VB	N 2	1	24,5	39,6	1	0,0
1290	B 4, Sundhäuser Berge Sundhäuser Berge	VB	E 4	2	13,6	24,3	3	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
1291	B 4, Andislebener Kreuz - Abzweig B 249 OU Gebesee OU Straußfurt OU Greußen	VB	N 2	1 1 2	49,7	86,1	3	0,0
1292	B 4n, OU Neuhaus a. R. OU Neuhaus a. R.	WB	N 2	0	32,3	52,2	1	0,0
1293	B 7, OU Großstöbnitz OU Großstöbnitz	WB	N 2	0	11,2	18,1	1	0,0
1294	B 7/B 180, Frohburg (A 72) - Zeitz (A 9) Verlegung n Frohburg Altenburg - Rositz Altenburg - LGr. TH/SN	VB	N 2	2 0 2	71,7	98,7	3	0,0
1295	B 7, OU Meuselwitz OU Meuselwitz	WB*	N 2	0	16,5	26,7	1	0,0
1296	B 7, OU Tüttleben OU Tüttleben Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.	VB	N 2	4	8,9	13,2	2	13,4
1297	B 7, Gotha - Siebleben Gotha - Siebleben	VB	N 3	1	14,0	35,0	2	0,2
1298	B 7, OU Weimar-Ost OU Weimar-Ost	VB	N 2	1	26,0	42,0	1	0,0
1299	B 7, Nohra - Weimar Nohra - Weimar	VB	N 4+E 4	1	34,8	56,2	1	0,0
1300	B 7, Mönchenholzhausen - Nohra Mönchenholzhausen - Nohra	VB	N 4+E 4	0	32,0	51,7	1	0,0
1301	B 19, Fambach - Barchfeld Fambach - Barchfeld	WB	E 4	0	46,3	74,8	1	0,0
1302	B 19, B 87n - OU Meiningen B 87n - OU Meiningen	WB	E 4	0	16,6	26,8	1	0,0
1303	B 19, OU Stockhausen OU Stockhausen	WB	N 3	0	14,8	23,9	1	0,0
1304	B 19, Wilhelmsthal - Eisenach Wilhelmsthal - Eisenach	WB	N 2/3	0	201,8	326,0	1	0,0
1305	B 19, OU Etterwinden OU Etterwinden	WB*	N 3	1	12,6	16,9	3	0,0
1306	B 19/B 88, Wutha-Farnroda Wutha-Farnroda	WB*	N 2	1	49,5	80,0	1	0,0
1307	B 19, OU Meiningen OU Meiningen	VB	N 3/4	1	39,2	121,7	3	0,0
1308	B 19, OU Wasungen OU Wasungen	WB*	N 2/3	1	84,0	138,0	3	0,0
1309	B 62, OU Zella-Mehlis OU Zella-Mehlis	WB	N 2	0	28,3	45,7	1	0,0
1310	B 62/B 19 OU Bad Salzungen (4. und 5. BA) und B 19 OU Witzelroda OU Witzelroda OU Bad Salzungen (4. BA) Anbindg. Hämbacher Kreuz OU Bad Salzungen (5. BA) (Werraquerg. m. Anbi. B 19)	FD	N 2	4 4 2	-	140,1	3	29,2
1311	B 84, Behringen - Reichenbach Behringen - Reichenbach	VB	N 2/3	1	25,5	40,5	3	0,0
1312	B 84, OU Bad Langensalza-Ost OU Bad Langensalza-Ost	VB	N 2	0	19,5	31,5	1	0,0
1313	B 84, OU Marksuhl OU Marksuhl	WB	N 2	0	11,0	17,8	1	0,0
1314	B 85, OU Buttstedt OU Buttstedt	VB	N 2	1	10,4	27,2	3	0,0
1315	B 85, OU Bad Berka	WB	N 2		56,2	90,8	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
	OU Bad Berka			0				
1316	B 85, OU Teichel OU Teichel	WB	N 2	0	5,6	9,0	1	0,0
1317	B 85, OU Pflanzwirbach OU Pflanzwirbach	WB	N 2	0	6,9	11,1	1	0,0
1318	B 85, Schwarza - Saalfeld Schwarza - Saalfeld	VB	E 4	1	15,0	54,7	3	0,0
1319	B 86, OU Bad Frankenhausen OU Bad Frankenhausen	VB	N 2	1	12,8	20,7	1	0,0
1320	B 86, OU Oldisleben OU Oldisleben	WB*	N 2	0	22,7	36,7	1	0,0
1321	B 87n, Meiningen - LGr. TH/HE (bzw. B 278) Melkers - Walldorf Herpf - Stepfershausen OU Oberkatz OU Kaltennordheim (B 285) OU Diedorf (B 285)	WB	N 3	0 0 0 0 0	76,4	123,4	1	0,0
1322	B 88, Spange Nauendorf Spange Nauendorf	VB	N 2	1	8,7	10,5	3	0,0
1323	B 88, OU Großseutersdorf OU Großseutersdorf	WB*	N 3	0	13,4	21,6	1	0,0
1324	B 88, OU Camburg OU Camburg	WB	N 2	0	12,6	20,4	1	0,0
1325	B 88, OU Schwarza Süd OU Schwarza Süd	VB	N 2	1	10,5	32,3	3	0,0
1326	B 88, OU Gehren - Pennewitz OU Gehren - Pennewitz	WB	N 2	0	18,9	30,5	1	0,0
1327	B 88, OU Uhlstädt OU Uhlstädt	WB*	N 2	1	61,9	120,6	3	0,0
1328	B 88, Ostanbindung Rudolstadt - Kirchhasel Ostanbindung Rudolstadt - Kirchhasel	VB	N 2/3	1	14,9	21,1	3	0,0
1329	B 88, OU Rothenstein OU Rothenstein	FD	N 2	4	-	61,2	2	59,4
1330	B 88, OU Zeutsch OU Zeutsch	FD	N 2	4	-	29,8	2	27,4
1331	B 89, Eisfeld - Hilburghausen OU Harras OU Hilburghausen	WB	N 3	0 0	30,3	49,0	1	0,0
1332	B 90n, Traßdorf (A 71) - Nahwinden A 71/Traßdorf - Nahwinden Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.	FD	N 2	4	-	57,5	2	58,0
1333	B 92, OU Wolfsgefahr OU Wolfsgefahr	WB*	N 3	0	23,2	37,5	1	0,0
1334	B 94, OU Zeulenroda OU Zeulenroda	WB	N 2	0	23,6	38,1	1	0,0
1335	B 94, OU Schleiz OU Schleiz	WB*	N 3	1	18,2	32,8	3	0,0
1336	B 175, OU Burknersdorf OU Burknersdorf	VB	N 3	2	7,2	19,1	3	0,0
1337	B 175, OU Frießnitz OU Frießnitz	VB	N 3	2	4,2	14,1	3	0,0
1338	B 175, OU Großsebersdorf OU Großsebersdorf	VB	N 3	2	13,7	25,5	3	0,0
1339	B 176, OU Sömmerda-West OU Sömmerda-West	WB	N 2	0	10,7	17,3	1	0,0
1340	B 176, OU Gräfenonna OU Gräfenonna	VB	N 3	1	26,6	35,5	3	0,0
1341	B 176, OU Kölleda OU Kölleda	WB	N 2	0	5,5	8,9	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Projektstand	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
1342	B 180, Altenburg-West (B 180) Altenburg-West (B 180)	VB	N 2	0	13,2	21,3	1	0,0
1343	B 180, Altenburg - Gößnitz (B 93) Altenburg - Gößnitz (B 93)	WB	N 2	0	27,0	43,6	1	0,0
1344	B 243, OU Holbach OU Holbach	VB	N 3	3	16,5	37,4	2	6,5
1345	B 243, OU Günzerode OU Günzerode	VB	N 3	3	30,0	59,2	2	2,3
1346	B 243, OU Mackenrode OU Mackenrode	FD	N 3	4	-	17,5	2	16,5
1347	B 247, OU Kallmerode OU Kallmerode	VB	N 3	4	18,2	42,9	2	34,4
1348	B 247, OU Mühlhausen	VB	N 3		-	32,0	2	21,9
1349	B 247, OU Höngeda	VB	N 4+E 4					
1350	B 247, OU Großengottern OU Mühlhausen OU Höngeda OU Großengottern Bemerkung: Der Neubau erfolgt im Rahmen des ÖPP-Projektes "B 247, Mühlhausen - Bad Langensalza", für das im Bundeshaushalt 2024 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 562 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.	VB	N 4+E 4	3 3 3				
1351	B 247, Ferna - Teistungen Ferna - Teistungen	VB	N 2	2	27,4	47,3	3	0,0
1352	B 247, Gotha - A 4 Gotha - A 4	WB	E 4	0	9,7	15,7	1	0,0
1353	B 247, A 4 - OU Schwabhausen A 4 - OU Schwabhausen (mit OU)	VB	N 4+E 4	1	19,5	37,8	3	0,0
1354	B 247, OU Schwabhausen - Spange Nauendorf OU Schwabhausen - Spange Nauendorf	WB	E 4	0	11,0	17,8	1	0,0
1355	B 249, OU Mühlhausen OU Mühlhausen	VB	N 2	1	13,5	21,8	1	0,0
1356	B 249, Grabe - Körner Grabe - Körner	WB	N 2	0	17,7	28,6	1	0,0
1357	B 281, OU Pößneck OU Pößneck	WB	N 3	0	52,0	84,0	1	0,0
1358	B 281, Rockendorf - Krölpa Rockendorf - Krölpa	VB	N 3	1	30,4	47,6	3	0,0
1359	B 281, OU Saalfeld OU Saalfeld	VB	N 2	1	27,1	43,8	1	0,0
1360	B 281, Lichte - Reichmannsdorf Lichte - Reichmannsdorf	WB	N 3	0	74,7	120,7	1	0,0

Anlage 2: Bundesschienenwege

Auflistung der Gesamtmittelbedarfe zu den Vorhaben der Bedarfspläne

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Projektstand	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) ¹⁾	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 (in Mio. €)
---------	---	--------------	---------------	---	---	-------------------------------	---------------------------------

Laufende Vorhaben

	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Millionen Euro (3/4)	3/4	VB (laufend)	n.n.	15.690		15.525
2	ABS Lübeck/Hagenow Land-Rostock-Stralsund (VDE Nr. 1) (4)	4	VB (laufend)	n.n.	810		584
3	ABS Hamburg-Büchen-Berlin (VDE Nr. 2) (4)	4	VB (laufend)	n.n.	2.785		2.722
4	ABS Stelle-Lüneburg (4)	4	VB (laufend)	n.n.	356		316
5	ABS Berlin-Dresden (1. und 2. Baustufe) (0/1/2/3/4)	0/1/2/3/4	VB (laufend)	n.n.	1.922		900
6	ABS Hannover-Lehrte (4)	4	VB (laufend)	n.n.	346		346
7	ABS Löhne-Braunschweig-Wolfsburg (1. Baustufe) (4)	4	VB (laufend)	n.n.	143		142
8	ABS Dortmund-Paderborn-Kassel (4)	4	VB (laufend)	n.n.	520		492
9	ABS/NBS Nürnberg-Erfurt (VDE Nr. 8.1) Neue Vorhaben Nr. 8 - ABS/NBS Nürnberg-Erfurt (VDE Nr. 8.1) PB Nr. 4 - ABS/NBS Nürnberg-Erfurt (VDE Nr. 8.1) (1/2/3/4)	1/2/3/4	VB (laufend)	n.n.	8.376		5.767
10	NBS/ABS Erfurt-Leipzig/Halle (VDE Nr. 8.2) (4)	4	VB (laufend)	n.n.	2.967		2.848
11	ABS Leipzig-Dresden (VDE Nr. 9) (1/3/4)	1/3/4	VB (laufend)	n.n.	3.100		1.437
12	ABS Paderborn-Bebra-Erfurt-Weimar-Jena-Glauchau-Chemnitz (1. und 2. Baustufe) (4)	4	VB (laufend)	n.n.	457		453
13	ABS Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Leipzig/Dresden (1/2/3/4)	1/2/3/4	VB (laufend)	n.n.	3.359		2.035
14	ABS Berlin-Frankfurt (Oder)-Grenze DE/PL (2/4)	2/4	VB (laufend)	n.n.	974		649
15	ABS Köln-Aachen (3/4)	3/4	VB (laufend)	n.n.	982		952
16	ABS/NBS Hanau-Nantenbach (4)	4	VB (laufend)	n.n.	463		461
17	ABS Ludwigshafen-Saarbrücken, Kehl-Appenweier (1/3/4)	1/3/4	VB (laufend)	n.n.	1.197		796
18	ABS Mainz-Mannheim (4)	4	VB (laufend)	n.n.	244		242
19	ABS Fulda-Frankfurt am Main (4)	4	VB (laufend)	n.n.	290		290

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Projektstand	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) ¹⁾	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 (in Mio. €)
20	ABS/NBS Stuttgart-Ulm-Augsburg (4)	4	VB (laufend)	n.n.	5.126		4.305
21	ABS Augsburg-München (1. und 2. Baustufe) (4)	4	VB (laufend)	n.n.	742		732
22	ABS München-Mühldorf-Freilassing (1., 2. und 3. Baustufe) /Neue Vorhaben Nr. 6 - ABS München-Mühldorf-Freilassing (1/4)	1/4	VB (laufend)	n.n.	4.653		502
23	NBS/ABS Nürnberg-Ingolstadt-München (4)	4	VB (laufend)	n.n.	3.835		3.674
24	ABS/NBS Karlsruhe-Offenburg-Freiburg-Basel (1. und 2. Baustufe) /Neue Vorhaben Nr. 05 - ABS/NBS Karlsruhe-Basel (1/2/3/4)	1/2/3/4	VB (laufend)	n.n.	18.346		3.966
25	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (1. Stufe) (4)	4	VB (laufend)	n.n.	195		195
26	Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg) (2/3/4)	2/3/4	VB (laufend)	n.n.	11.759		8.604
27	ABS Hamburg-Lübeck (4)	4	VB (laufend)	n.n.	220		220
28	ABS Oldenburg-Wilhelmshaven (/Langwedel-Uelzen) (4)	4	VB (laufend)	n.n.	1.423		1.344
29	ABS Uelzen-Stendal (4)	4	VB (laufend)	n.n.	87		76
30	ABS (Amsterdam-) Grenze DE/NL-Emmerich-Oberhausen / (1. und 2. Baustufe) (1/2/3/4)	1/2/3/4	VB (laufend)	n.n.	3.399		778
31	ABS Hoyerswerda-Horka-Grenze DE/PL (4)	4	VB (laufend)	n.n.	530		474
32	ABS Nürnberg-Marktredwitz-Reichenbach/Grenze DE/ČZ (-Prag) (4)	4	VB (laufend)	n.n.	163		163
33	ABS Luxemburg-Trier-Koblenz-Mainz (4)	4	VB (laufend)	n.n.	25		25
34	ABS Berlin-Görlitz (4)	4	VB (laufend)	n.n.	123		123
35	ABS München-Lindau-Grenze DE/AT (4)	4	VB (laufend)	n.n.	605		515
36	Ausbau von Knoten (2. Baustufe) / (Bremen, Frankfurt/Main, Hamburg, Mannheim, München) (0/1/2/2a/3/4)	0/1/2/2a/3/4	VB (laufend)	n.n.	15.912		984
37	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe) (1/4)	1/4	VB (laufend)	n.n.	596		573

Neue Vorhaben

1	ABS Ulm-Friedrichshafen-Lindau (Südbahn) (4)	4	VB (neu)	225	389	2	376
2	ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda-Erfurt (1/2/3/4)	1/2/3/4	VB (neu)	3.699	5.974	1	355

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Projektstand	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) ¹⁾	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 (in Mio. €)
3	ABS/NBS Hamburg-Hannover, ABS Langwedel-Uelzen, ABS Rotenburg-Verden-Minden/Wunstorf, ABS Bremerhaven-Bremen-Langwedel / (Optimiertes Alpha-E+Bremen) (1)	1	VB (neu)	3.891	6.284	1	105
4	Korridor Mittelrhein: Zielnetz I (umfasst u.a. NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe, NBS Frankfurt-Mannheim, ABS Köln/Hagen-Siegen-Hanau) (1)	1	VB (neu)	4.395	7.097	1	174
5	ABS/NBS Karlsruhe – Basel (Projektstand siehe laufende Vorhaben Nr. 24)		VB (neu)				
6	ABS München – Mühldorf – Freilassing (Projektstand siehe laufende Vorhaben Nr. 22)		VB (neu)				
7	ABS/NBS München-Rosenheim-Kiefersfelden-Grenze D/A (-Kufstein) (1)	1	VB (neu)	n.n.	7.331	2	76
8	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1) (Projektstand siehe laufende Vorhaben Nr. 9)		VB (neu)				
9	ABS/NBS Hamburg-Lübeck-Puttgarden (1/2/3)	1/2/3	VB (neu)	1.518	3.924	2	345
10	ABS Burgsinn-Gemünden-Würzburg-Nürnberg (0/1)	0/1	VB-E (neu)	223	360	1	1
11	ABS Nürnberg-Passau (0)	0	VB (neu)	585	945	1	0
12	ABS Paderborn-Halle (Kurve Mönchhof-Ihringshausen) (1)	1	VB-E (neu)	79	555	2	14
13	ABS/NBS Hannover-Bielefeld (1)	1	VB (neu)	1.885	9.075	3	18
14	ABS Nürnberg-Marktredwitz-Hof/Grenze DE/ČZ (-Prag) / (Franken-Sachsen-Magistrale) (1)	1	VB (neu)	1.195	1.930	1	13
15	ABS Uelzen-Stendal-Magdeburg-Halle (Ostkorridor Nord) (1/2/3)	1/2/3	VB-E (neu)	548	2.223	2	48
16	ABS Hof-Marktredwitz-Regensburg-Obertraubling / (Ostkorridor Süd) (1/3)	1/3	VB-E (neu)	806	2.854	2	63
17	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln-Düsseldorf-Dortmund/Münster (1/2/3/4) (Gesamtmittelbedarf und verausgabte Mittel siehe neue Vorhaben Nr. 19)		VB-E (neu)				
18	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln-Düsseldorf-Dortmund/Münster / (5. und 6. Gleis Düsseldorf-Kalkum-Duisburg) (1/2/3/4) (Gesamtmittelbedarf		VB (neu)				

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Projektstand	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) ¹⁾	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 (in Mio. €)
	und verausgabte Mittel siehe neue Vorhaben Nr. 19)						
19	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln-Düsseldorf-Dortmund/Münster / (Systemhalt Düsseldorf-Benrath) (1/2/3/4)	1/2/3/4	VB (neu)	2.467	4.589	2	689
20	ABS Angermünde - Grenze D/PL (-Stettin) (2/3)	2/3	VB (neu)	299	694	2	134
21	ABS Hannover-Berlin (Lehrter Stammbahn) (1/3)	1/3	VB (neu)	431	876	2	24
22	ABS/NBS Ulm-Augsburg (1)	1	VB (neu)	1.907	3.080	1	41
23	ABS Stuttgart-Singen-Grenze D/CH (Gäubahn) (1/2)	1/2	VB (neu)	551	2.135	2	46
24	Projekte des Potentiellen Bedarfs (Streckenmaßnahmen) (Projektstand s.u.)		VB (neu)	2.000	s.u.		
25	Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München) (Projektstand siehe laufende Vorhaben Nr. 36)		VB-E (neu)				
26	Projekte des Potentiellen Bedarfs (weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen) (Projektstand s.u.)		VB (neu)	750	s.u.		
27	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (1/2/2a/3)	1/2/2a/3	VB (neu)	500	1.071	2	58

Potenzieller Bedarf

3	ABS München – Mühldorf – Freilassing (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projektstand siehe laufende Vorhaben Nr. 22)		VB (aufgestiegen)				
4	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1) (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projektstand siehe laufende Vorhaben Nr. 9)		VB (aufgestiegen)				
6	ABS Nürnberg-Schwandorf/München-Regensburg-Furth im Wald-Grenze D/C (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	1	VB (aufgestiegen)	706	1.139	1	2
9	ABS Grenze D/NL-Kaldenkirchen-Viersen-Rheydt-Odenkirchen (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0)	0	VB (aufgestiegen)	210	339	1	0
10	ABS Augsburg-Donauwörth (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0)	0	VB (aufgestiegen)	488	788	1	0
13	ABS Gotha-Leinefelde (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0)	0	VB (aufgestiegen)	168	271	1	0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Projektstand	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) ¹⁾	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 (in Mio. €)
15	ABS Stuttgart-Backnang/Schwäbisch Gmünd-Aalen-Nürnberg (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0)	0	VB (aufgestiegen)	255	412	1	0
16	ABS Kehl – Appenweier (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projektstand siehe laufende Vorhaben Nr. 17)		VB (aufgestiegen)				
17	ABS Landshut-Plattling (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	1	VB (aufgestiegen)	66	107	1	2
18	ABS Lübeck-Schwerin/Büchen-Lüneburg (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1/3)	1/3	VB (aufgestiegen)	492	799	3	8
20	ABS Weimar-Gera-Gößnitz (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	1	VB (aufgestiegen)	283	596	2	22
21	ABS Regensburg-Mühldorf (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	1	VB (aufgestiegen)	137	220	1	3
22	ABS Niebüll-Klanxbüll (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	1	VB (aufgestiegen)	221	357	1	7
24	NBS Studernheimer Kurve (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projektstand siehe laufende Vorhaben Nr. 36 (Knoten Mannheim))		VB (aufgestiegen)				
26	NBS Dresden-Prag (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	1	VB (aufgestiegen)	1.541	2.489	1	42
27	ABS Lehrte/Hamel-Braunschweig-Magdeburg-Roßlau (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	1	VB (aufgestiegen)	533	860	1	3
28	ABS Cuxhaven-Stade (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	1	VB (aufgestiegen)	279	451	1	4
30	ABS Münster-Lünen (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0)	0	VB (aufgestiegen)	305	493	1	0
31	ABS Leipzig-Chemnitz (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	1	VB (aufgestiegen)	110	177	2	4
32	ABS Wilster-Brunsbüttel (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0)	0	VB (aufgestiegen)	46	73	1	0
33	ABS Angermünde-Pasewalk-Stralsund (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0)	0	VB (aufgestiegen)	795	1.284	1	0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Projektstand	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) ¹⁾	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 (in Mio. €)
37	740 m Netz (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1/2/3/4)	1/2/3/4	VB (aufgestiegen)	683	883	2	57
37	Bf. Fangschleuse (2022 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (3)	3	VB (aufgestiegen)	n.n.	288		5
38	Knoten Frankfurt (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projektstand siehe laufende Vorhaben Nr. 36)		VB (aufgestiegen)				
39	Knoten Hamburg (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projektstand siehe laufende Vorhaben Nr. 36)		VB (aufgestiegen)				
40	Knoten Hannover (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	1	VB (aufgestiegen)	610	986	1	12
41	Knoten Köln (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	1	VB (aufgestiegen)	3.657	5.907	1	51
42	Knoten Mannheim (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projektstand siehe laufende Vorhaben Nr. 36)		VB (aufgestiegen)				
43	Knoten München (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projektstand siehe laufende Vorhaben Nr. 36)		VB (aufgestiegen)				
44	Deutschland-Takt (2021 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0/1)	0/1	VB (aufgestiegen)	rund 42.200	rund 68.135	1	Fußnote 2)

1) Angaben zu dem Gesamtmittelbedarf der Laufenden Vorhaben zum Zeitpunkt der Aufnahme in den Bedarfsplan Schiene können der Antwort des BMDV auf die Berichtsbitten der Koa-BE vom 31.03.2023 - diverse Themen entnommen werden.
2) verausgabte Mittel für Maßnahmen des Deutschlandtaktes sind in den Angaben zu den jeweiligen Bedarfsplanvorhaben enthalten, in deren Umgriff sich die Maßnahme des Deutschlandtaktes befindet.

Auflistung der Deutschland-Takt-Maßnahmen zur BPI-Nr. 44

lfd. Nr.	Strecke/Knoten	Beschreibung der Maßnahme	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung
1	Lübeck – Büchen	Lübeck Hochschulstadtteil: Bau eines zusätzlichen Kreuzungsgleises und Herstellung von 740 m Nutzlänge an mindestens einem Bahnhofsgleis (ergänzend zum zweigleisigen Ausbau für den SPNV)	29,4	47,5	1
2	Lübeck – Büchen	Ratzeburg: Herstellung von 740 m Nutzlänge in den Bahnhofsgleisen	6,1	9,9	1
3	Lübeck – Büchen	Lauenburg: Bau eines dritten Gleises mit 740 m Nutzlänge zur Kreuzung / Überholung von Güterzügen	12,2	19,7	1
4	Lübeck – Büchen	zweigleisiger Ausbau Mölln – Güster	91,3	147,4	1
5	Büchen – Lüneburg	Adendorf: Ausbau zum verkehrlichen Kreuzungsbahnhof ergänzend zum Ausbau für den SPNV, d.h. Bau eines dritten Gleises und Herstellung von 740 m Nutzlänge für mindestens zwei Bahnhofsgleise	36,7	59,3	1
6	Knoten Hamburg	Hamburg-Altona – Hamburg Hbf: Bau eines Überwerfungsbauwerkes zwischen Hamburg Dammtor und Hamburg-Altona	246,2	397,6	1
7	Knoten Hamburg	Hamburg-Altona – Hamburg Hbf: Umbau der S-Bahn-Strecke auf der Verbindungsbahn für die Nutzung durch den Fern- und Regionalverkehr	336,0	542,6	1
8	Knoten Hamburg	Hamburg Hbf: Umbau der Gleise 3/4 für den Fern- und Regionalverkehr	20,5	33,1	1
9	Knoten Hamburg	Hamburg Hbf: Umbau Südkopf: Verkürzung des Bahnsteiges 7/8, Anbindung der Gleise 6 und 7 in Richtung des Abstellbahnhofes bzw. der Strecke 1245 (Alternative: durchgehende Zweigleisigkeit Anckelmannsplatz – Rothenburgsort, Strecke 6100)	8,4	13,6	1
10	Knoten Hamburg	Hamburg Hbf – Hamburg-Bergedorf: Ertüchtigung der Strecke 1245 für eine zusätzliche Fahrmöglichkeit Hamburg – Berlin (Alternative: durchgehende Zweigleisigkeit Anckelmannsplatz – Rothenburgsort, Strecke 6100)	37,9	61,2	1
11	Knoten Hamburg	Maschen – Stelle – Ashausen: Umbau des Knotens, sodass 2 Züge parallel und niveaufrei sowohl in das außenliegende als auch in das innenliegende Gleis der Strecke Hamburg – Lüneburg ein- und ausfahren können	155,1	250,5	1
12	Knoten Hamburg	Buchholz (Nordheide): Bau eines Überwerfungsbauwerkes zur niveaufreien Führung der Züge von Maschen in Richtung Rotenburg	134,9	217,9	1
13	Hannover – Hamburg	Herstellung paralleler Fahrmöglichkeiten durch zusätzliche Weichenverbindungen in Celle für die S-Bahn Richtung Lehrte und den SGV Richtung Hamburg	3,9	6,3	1
14	Hannover-Vinnhorst – Maschen Pbf	Hannover-Vinnhorst – Maschen Pbf: Bau einer Aus-/Neubaustrecke, (Höchstgeschwindigkeit mind. 250 – 300 km/h (je nach Trassierung) zur Erreichung der angestrebten Zielfahrzeit	3.499,5	5.651,7	1

lfd. Nr.	Strecke/Knoten	Beschreibung der Maßnahme	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung
15	Hannover-Vinnhorst – Maschen Pbf	Bau eines Güterüberholbahnhofs im Bereich von etwa einem Drittel der Länge der NBS zwischen Hannover und Hamburg mit 740 m Nutzlänge	17,7	28,6	1
16	Hannover-Vinnhorst – Maschen Pbf	Bau eines Güterüberholbahnhofs im Bereich von etwa zwei Drittel der Länge der NBS zwischen Hannover und Hamburg mit 740 m Nutzlänge	17,9	28,9	1
22	Oldenburg – Leer	Stickhausen-Velde: Bau eines dritten Gleises für die Eigenkreuzung des SGV bei gleichzeitig passierendem SPV	16,7	27,0	1
23	Bremen – Oldenburg	zweigleisiger Ausbau der SGV-Kurve Bremen Hbf ehem. Bwn – Bremen Hbf	10,4	16,8	1
24	Osnabrück – Bremen	Bau eines mittigen Wendegleises in Twistringen für die S-Bahn Bremen	18,7	30,2	1
25	Wanne-Eickel – Hamburg	Bau eines mittigen Puffergleises hinter dem Abzw. Utbremen mit 740 m Nutzlänge	41,3	66,7	1
26	Uelzen – Bremen	Brockhöfe Awanst: Umbau zum Kreuzungsbahnhof für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge und einem zusätzlichen Gleis für den SPNV	16,8	27,1	1
27	Uelzen – Bremen	Harber Awanst: Ausbau zum Kreuzungsbahnhof für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	13,0	21,0	1
28	Uelzen – Bremen	zweigleisiger Ausbau Frielingen – Stadt Visselhövede Awanst	49,0	79,1	1
29	Uelzen – Bremen	Visselhövede: Ausbau zum Kreuzungsbahnhof für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	16,7	27,0	1
30	Uelzen – Bremen	Kirchlinteln: Ausbau zum Kreuzungsbahnhof für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	14,9	24,1	1
31	Uelzen – Bremen	Langwedel: niveaufreie Anbindung der Strecke Langwedel – Uelzen	54,6	88,2	1
32	Nienburg – Minden	Nienburg: Bau eines Überwerfungsbauwerkes für die Relation Minden – Verden	62,7	101,3	1
33	Nienburg – Minden	Betriebsstelle Leese RWG: Ausbau zum Kreuzungsbahnhof mit 740 m Nutzlänge	14,7	23,7	1
34	Knoten Hannover	Bau einer zusätzlichen Personenunterführung Hannover Hbf	6,6	10,7	1
35	Knoten Hannover	Lehrte West – Lehrte Nord: Bau einer niveaufreien Verbindung	109,4	176,7	1
36	Knoten Hannover	Ostkopf Lehrte: Bau zusätzlicher Gleisachsen und Weichen mit Kreuzungsbauwerk	27,4	44,3	1
37	Hannover – Lehrte – Braunschweig	Bau eines Überwerfungsbauwerkes von Bedingungen in Richtung Lehrte im Ostkopf von Groß Gleidingen	44,7	72,2	1
38	Hamm – Bielefeld – Hannover	NBS/ABS Bielefeld – Seelze für bis zu 300 km/h	5.130,8	8.286,2	1
39	Hamm – Bielefeld – Hannover	– Ausbau der Fernbahn Hamm – Bielefeld für bis zu 300 km/h – Ertüchtigung der Güterbahn Hamm – Herford für den Personenverkehr (160 km/h); Bau der Schweichelner Kurve, Anpassung diverser Bahnhofstopologien, Bau von Bahnsteigen an der Güterbahn (Strecke 2990) – Gleisauflagerung für Bau eines	2.061,8	3.329,8	1

lfd. Nr.	Strecke/Knoten	Beschreibung der Maßnahme	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung
		Mittelbahnsteigs in Gütersloh (Gleis 5 und 6) – Bau von Überholgleisen für den Personenverkehr (Nutzlänge 215 m) in Ahlen und Oelde			
40	Knoten Bielefeld	Bau eines Mittelbahnsteigs in Bielefeld Hbf zwischen den Gleisen 7 und 8; Bau zusätzlicher Weichen	22,4	36,2	1
41	Hamm — Bielefeld – Hannover	Bau eines zusätzlichen Außenbahnsteigs in Minden an Gleis 14	5,9	9,5	1
42	Hamm – Hannover	Errichtung eines zusätzlichen Bahnsteigs an Gleis 4 im Bahnhof Haste	2,2	3,6	1
43	Knoten Hannover	Bau einer eingleisigen Verbindungskurve Hannover-Leinhausen von der Strecke Bielefeld – Hannover (niveaugleiche Ausfädelung) zur Strecke Hannover – Hamburg (niveaufreie mittige Einbindung)	209,1	337,7	1
44	Löhne – Rheine	Geschwindigkeitserhöhung Löhne – Osnabrück auf bis zu 160 km/h und Weichen für höhere Geschwindigkeiten in Löhne	189,7	306,4	1
45	Knoten Hamm	Umbau des Knotens Hamm (mit ABS/NBS Dortmund – Hamm – Bielefeld – Seelze): – Bau eines Überwerfungsbauwerkes von Dortmund auf Gleis 712 und von Gleis 711 nach Unna – Gleis 713 wird durchgehendes RRX-Hauptgleis Richtung Dortmund – Gleis 712 wird durchgehendes RRX-Hauptgleis Richtung Bielefeld – Bau eines mittigen Wartegleises für den SGV Richtung Bielefeld im Nordkopf (740 m Nutzlänge) – Umfahrung der DKW 804 in Richtung Hamm – Dortmund (Eilgutgleis) durch Bau einer Verbindung DKW 842 – Gleis 670 – Eilgutgleis – Ertüchtigung der Gütergleise zwischen Abzw. Selmig und Hamm Rbf Hps	392,1	633,2	1
46	Dortmund – Hamm	Bau eines dritten Gleises Abzw. Dortmund Dbw – Hamm; zusätzlich Bau eines vierten Gleises Dortmund Dbw – Dortmund-Scharnhorst	1.278,7	2.065,1	1
47	Knoten Dortmund	Bau von Bahnsteigabschnittssignalen in Dortmund Hbf an Gleis 26 zur Doppelbelegung durch Züge der Emschertalbahn und Westmünsterlandbahn	3,1	5,0	1
48	Knoten Dortmund	Dortmund Hbf: Verlängerung des Bahnsteigs an Gleis 21 auf 400 m inkl. Verschiebung von Weichen zur Nutzung durch den SPFV und Aufgabe des bahnsteiglosen Gleises 24	7,3	11,8	1
49	Knoten Köln	Abzw. Flughafen Nordwest (Köln-Kalk Bft – Gremberghoven): zusätzliche Verknüpfungen der Strecke 2651 (Siegstrecke) mit der Strecke 2690 (SFS Köln – Rhein/Main)	171,7	277,3	1
50	Knoten Aachen	Aachen Hbf: Bau einer doppelten Weichenverbindung zu Gleis 28 im Westkopf und Anbindung des Gleises 26 von Aachen West, Herstellung zweier mittiger Überholgleise in	6,5	10,5	1

Ifd. Nr.	Strecke/Knoten	Beschreibung der Maßnahme	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung
		Aachen Hbf als Warteposition für Güterzüge mit 740 m Nutzlänge			
51	Mainz – Frankfurt Flughafen	Bau eines dritten Gleises Mainz-Bischofsheim Pbf – Abzw. Mönchwald und niveaufreie Anbindungen an das Bestandsnetz	361,5	583,8	1
52	Mainz – Frankfurt Flughafen	Zweigleisiger Ausbau der Strecke Abzw. Mönchhof – Abzw. Mönchwald, niveaufreier Ausbau beider Abzweige mittels Überwerfungsbauwerken	115,0	185,7	1
53	Fulda – Eisenach	Erhöhung der Geschwindigkeit der BVWP-Maßnahme (Verbindung von der NBS Würzburg – Hannover an die Strecke Bebra – Eisenach) von 200 km/h auf 230 km/h zur Erreichung der Zielfahrzeit	4.982,2	8.046,3	1
54	Frankfurt – Fulda / Gersfeld – Fulda	Umbau der Weichenverbindungen im Bft Fulda-Bronnzell	21,7	35,0	1
55	Offenbach West Abzw. – Hanau Nordseite	Bau einer zusätzlichen zweigleisigen Strecke Offenbach West Abzw. – Hanau Nordseite mit bis zu 200 km/h	2.099,0	3.389,9	1
56	Knoten Hanau	Bau eines Überwerfungsbauwerkes im Ostkopf von Hanau Hbf	91,0	147,0	1
57	Hanau – Aschaffenburg	viergleisiger Ausbau Großkrotzenburg – Steinerts, Geschwindigkeitserhöhung auf den Ferngleisen auf 230 km/h (Abschnitt Großauheim – Steinerts), Bau niveaufreier Abzweige in Großkrotzenburg und Steinerts (in Steinerts sowohl von den schnellen als auch von den langsamen Gleisen in die Kurve Richtung Mainaschaff)	643,6	1.039,4	1
58	Groß-Gerau-Dornberg – Klein-Gerau Eichmühle	zweigleisiger Ausbau Groß-Gerau-Dornberg – Klein-Gerau Eichmühle	10,2	16,5	1
59	Mainz- Bischofsheim – Darmstadt Hbf	Bau einer niveaufreien Kreuzung der Strecke Mainz – Aschaffenburg mit der Nordanbindung von Darmstadt an die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar im Bereich Abzw. Weiterstadt Stockschneise	65,0	105,0	1
60	Darmstadt – NBS R/M-R/N – Mannheim	Bau einer eingleisigen Südanbindung von Darmstadt an die SFS Rhein/Main – Rhein/Neckar mit niveaufreier Einbindung	212,2	342,7	1
61	Knoten Ludwigshafen	- Bau zweier Weichenverbindungen in Ludwigshafen Hbf hoch (Süd) - durchgehend zweigleisiger Ausbau der Strecke 3522 (Mainz – Mannheim) im Bahnhofsbereich Ludwigshafen - Bau einer Verbindung vom südlichem Bahnsteiggleis in Ludwigshafen Hoch zu Gleis 12 (ohne Bahnsteig) in gleicher Richtung (östlich der Bahnsteige)	15,6	25,2	1
62	Knoten Ludwigshafen	Ludwigshafen-Mundenheim: zweigleisige Einbindung des Gbf Ludwigshafen in die Strecke Richtung Schifferstadt sowie Bau von zwei Weichenverbindungen vom mittigen Puffergleis 503	20,0	32,3	1

Ifd. Nr.	Strecke/Knoten	Beschreibung der Maßnahme	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung
		ins Gleis 502 (Richtung Gbf und Richtung Lu-Rheingönheim)			
63	Knoten Mannheim	Bau eines Wartegleises in Friedrichsfeld Süd für den Güterverkehr der Relation Heidelberg – Mannheim Rbf mit 740 m Nutzlänge	31,2	50,4	1
64	Knoten Mannheim	Mannheim Hbf: Bau von Schnellfahrweichen im Südkopf des Bahnhofes für schnellere Ein- und Ausfahrten	180,7	291,8	1
65	Bruchsal – Rheinsheim, Rheinsheim – Rohrbach	zweigleisiger Ausbau Germersheim – Graben-Neudorf sowie Ertüchtigung Graben-Neudorf für SGV mit 740 m Nutzlänge	324,5	524,1	1
66	Abzw. Appenweier Renchtal – Bad Griesbach	höhenfreier Ausbau der Einbindung der Renchtalbahn in die badische Rheintalbahn am Abzw. Appenweier Renchtal	82,5	133,2	1
67	Appenweier Kurve – Appenweier Muhrhaag	zweigleisiger Ausbau Appenweier Kurve – Appenweier Muhrhaag mit mittigem Wartegleis für den Güterverkehr auf der SFS Karlsruhe – Basel	106,7	172,3	1
68	Knoten Stuttgart	Neubaustrecke Langes Feld – Stuttgart Hbf im Nordzulauf Stuttgart	1.134,4	1.832,1	1
69	Knoten Stuttgart	Stuttgart-Bad Cannstatt: Bau einer Weichenverbindung für eine verbesserte Anbindung des Abstellbahnhofs	11,0	17,8	1
70	Stuttgart – Backnang – Nürnberg	Erhöhung der Einfahrgeschwindigkeit in Waiblingen aus Richtung Backnang auf 80 km/h	2,9	4,7	1
71	Stuttgart – Backnang – Nürnberg	Ermöglichung gleichzeitiger Einfahrten in Sulzbach durch entsprechende technische Umbauten	12,9	20,8	1
72	Stuttgart – Singen	Böblingen: Bau eines mittigen Wartegleises für den SGV in Richtung Kornwestheim mit 740 m Nutzlänge	28,0	45,2	1
73	Stuttgart – Horb – Singen	Bau eines mittigen Überholgleises Wurmlingen – Tuttlingen für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	41,1	66,4	1
74	München – Lindau	Bau eines Kreuzungsgleises in Buxheim für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	27,8	44,9	1
75	München – Lindau	Kißlegg: Bau eines zusätzlichen Überhol-/Begegnungsgleises für den SGV mit 740 m Nutzlänge	8,1	13,1	1
76	München – Lindau	Bau eines weiteren Gleises für den SGV zusätzlich zu den SPV-Planungen (Verlängerung des Überholgleises im Bf Tannheim mit 740 m Nutzlänge)	9,6	15,5	1
77	Augsburg – Ulm	Errichtung einer Aus-/Neubaustrecke Neu-Ulm – Augsburg inkl. Anbindung von Günzburg	2.038,3	3.291,9	1
78	Augsburg – Ulm	Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs in Nersingen	3,1	5,0	1
79	Donauwörth – Augsburg	Augsburg-Oberhausen: Ertüchtigung von Gleis 170 zum Hauptgleis zur Durchführung von Zugfahrten	8,1	13,1	1
80	Knoten Donauwörth	Achsverschwenkung des Hauptgleises Treuchtlingen – Augsburg in Donauwörth auf Gleis 4	11,2	18,1	1

Ifd. Nr.	Strecke/Knoten	Beschreibung der Maßnahme	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung
		und Errichtung einer parallelen Fahrstraße zur Führung der Züge der Riesbahn nach Gleis 5			
81	Augsburg – München	Augsburg Hbf – München: Bau von Überholgleisen in beide Richtungen für SGV zwischen Malching und Maisach	73,3	118,4	1
82	Knoten München	Augsburg Hbf – München: Bau einer zusätzlichen Bahnsteigkante in München-Pasing auf der Nordseite	54,3	87,7	1
83	Knoten München	Bau zusätzlicher Fußgängerstege/-unterführungen in München Hbf	33,4	53,9	1
84	Knoten München	Optimierung des Gleisvorfeldes in München Hbf: - Umbau Kreuzung IV in EKW (Gleis 11) - Bau einer zusätzlichen Weichenverbindung Haupthalle – Starnberger Flügelbahnhof - Versetzung des Lichtsperrsignals 216 (Gleis 15) in Richtung des Weichengrenzzeichens	5,5	8,9	1
85	München – Mühldorf	Ergänzung des zweigleisigen Ausbaus der Daglfinger Kurve (BVWP-Maßnahme) mit einer niveaufreien Anbindung an München-Riem Ubf bzw. die Strecke 5600	199,1	321,5	1
86	Mühldorf – Braunau	Elektrifizierung der Strecke Mühldorf – Grenze D/A (Braunau)	136,4	220,3	1
87	Mühldorf – Braunau	Bau eines Kreuzungsbahnhofes in Julbach	15,6	25,2	1
88	München – Landshut – Regensburg	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h zwischen Freising und Regensburg	587,4	948,7	1
89	München – Landshut – Regensburg	viergleisiger Ausbau Regensburg – Obertraubling inkl. Überwerfungsbauwerk in Obertraubling	467,3	754,7	1
90	Landshut – Plattling	Errichtung eines neuen Bahnhofs Ergolding mit zwei zusätzlichen Gleisen für den SGV mit 740 m Nutzlänge	31,9	51,5	1
91	Landshut – Plattling	Niederaichbach KKW Isar: Bau von zwei Gleisen für Begegnungen bzw. Überholungen von Güterzügen mit 740 m Nutzlänge	29,2	47,2	1
92	Ingolstadt – München	Ingolstadt – Petershausen: Ergänzung um ein drittes und viertes Gleis	973,1	1.571,6	1
93	Ingolstadt – München	Petershausen: Bau je eines seitenrichtigen Überholgleises für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	42,4	68,5	1
94	Ingolstadt – Donauwörth – Günzburg	Weichering: Nutzbarmachung des dritten Gleises für den SGV (Anpassung der Nutzlänge und LST)	15,5	25,0	1
95	Ingolstadt – Donauwörth – Günzburg	Rohrenfeld: Bau eines dritten Gleises für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	13,0	21,0	1
96	Ingolstadt – Donauwörth – Günzburg	Blindheim: Bau eines dritten Gleises mit 740 m Nutzlänge	13,0	21,0	1
97	Regensburg – Ingolstadt	Thaldorf-Weltenburg: Errichtung eines neuen Kreuzungsbahnhofes für Güterzugkreuzungen mit 740 m Nutzlänge	12,9	20,8	1

Ifd. Nr.	Strecke/Knoten	Beschreibung der Maßnahme	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung
98	Schwandorf – Furth im Wald	zweigleisiger Ausbau Altenschwand – Bodewöhr Nord	43,0	69,4	1
99	Schwandorf – Furth im Wald	zweigleisiger Ausbau Cham – Cham Schwedenschanze	67,6	109,2	1
100	Schwandorf – Furth im Wald	zweigleisiger Ausbau Weiding – Arnschwang	28,1	45,4	1
101	Nürnberg – Regensburg – Passau	Beratzhausen: Bau eines mittigen Überholgleises mit 740 m Nutzlänge	21,1	34,1	1
102	Nürnberg – Regensburg – Passau	Undorf: Bau eines mittigen Überholgleises mit 740 m Nutzlänge	15,0	24,2	1
103	Nürnberg – Regensburg – Passau	Straßkirchen: Bau eines mittigen Überholgleises mit 740 m Nutzlänge	15,6	25,2	1
104	Nürnberg – Regensburg – Passau	Plattling: Bau eines mittigen Wendegleises für den SPV mittels einer Gleisverschwenkung	5,8	9,4	1
105	Würzburg – Nürnberg	Bau eines Tunnels für den SPFV im Abschnitt Fürth-Bislohe – Nürnberg Hbf	864,3	1.395,8	1
106	Würzburg – Nürnberg	Errichtung einer NBS Würzburg (ggf. Rottendorf) – Nürnberg (Fürth-Bislohe) inkl. Einbindung in den Knoten Nürnberg, Neu-/Ausbau auf bis zu 300 km/h	5.702,8	9.210,0	1
107	Würzburg – Nürnberg	Bau von mindestens einem Überholgleis an geeigneter Stelle im Abschnitt Rottendorf – Fürth-Bislohe mit 740 m Nutzlänge	11,2	18,1	1
108	Würzburg – Nürnberg	Bau eines mittigen Wendegleises in Neustadt (Aisch) für den Personenverkehr mittels Gleisverschwenkung	26,1	42,2	1
109	Würzburg – Nürnberg	viergleisiger Ausbau Würzburg Hbf – Rottendorf ; Bau eines Überwerfungsbauwerkes vom Streckengleis aus Fürth auf das Streckengleis aus Schweinfurt sowie Bau von mehreren zusätzlichen Weichenverbindungen in Würzburg Hbf (z.T. mit Rückbau bestehender Weichen und Verschiebung von Bahnsteigen zur Gewährleistung der erforderlichen Nutzlängen	264,0	426,4	1
110	Gemünden – Würzburg	Veitshöchheim – Würzburg Rbf: Bau eines mittigen Puffergleises für den SGV (Einfahrt Würzburg Rbf) mit 740 m Nutzlänge	63,3	102,2	1
111	Gemünden – Würzburg	Gemünden: Bau eines mittigen Puffergleises für 740 m lange Güterzüge	11,1	17,9	1
112	Aschaffenburg – Würzburg	Bau einer zweigleisigen Strecke Heigenbrücken (Abzweig niveaufrei) – Abzweig Nantenbach (Abzw. niveaufrei) für 230 km/h	1.541,3	2.489,2	1
113	Knoten Erfurt	Bau von Überwerfungsbauwerken im West- und Ostkopf von Erfurt Hbf	174,3	281,5	1
114	Knoten Leipzig	Bau eines mittigen Wartegleises in Leipzig-Plagwitz für den Güterverkehr zum Abkreuzen der S-Bahn mit 740 m Nutzlänge	35,0	56,5	1
115	Knoten Leipzig	Bau von Weichenverbindungen zwischen den Strecken 6403 und 6382 am Westkopf Leipzig-	7,2	11,6	1

lfd. Nr.	Strecke/Knoten	Beschreibung der Maßnahme	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung
		Wahren zur zweigleisigen Verknüpfung der Strecken in Leipzig-Wahren			
116	Knoten Leipzig	Bau einer Gleisverbindung zwischen Leipzig Radefeld/GVZ – Leipzig Messe für die konfliktfreie Einbindung der S-Bahn auf die S-Bahn Gleise (6411) in Leipzig Messe	78,4	126,6	1
117	Knoten Leipzig	Anpassung und Bau von Weichen im Bereich Leipzig Messe Nord – Leipzig Messe	77,0	124,4	1
118	Knoten Leipzig	Leipzig Volkmarsdorf Bft – Leipzig Hbf: Bau einer Weichenverbindung im Bahnhofsvorfeld, damit Gleis 11 von den Dresdner Gleisen (Strecke 6363) aus angefahren werden kann	6,4	10,3	1
119	Sandersleben – Halle	Bau eines Kreuzungsgleises in Nauendorf zur Erfüllung des SGV Mengengerüsts mit 740 m Nutzlänge	5,3	8,6	1
120	Berlin – Halle (Saale)	dreigleisiger Ausbau des Abschnitts Muldenstein – Radis mit Kreuzungsmöglichkeit in Radis	177,8	287,1	1
121	Berlin – Halle (Saale)	viergleisiger Ausbau Berlin Südkreuz – Ludwigfelde inkl. Einbindung in Berlin Südende	687,5	1.110,3	1
122	Knoten Berlin	Berlin Hbf (Nord-Süd-Tunnel): Einbau der Optionsweichen zur Herstellung weiterer Fahrstraßen	27,2	43,9	1
123	Knoten Berlin	Umbau des Westkopfes in Berlin-Spandau zur viergleisigen Einbindung der Hamburger Bahn, zweigleisiger Ausbau der Strecke 6179 zwischen Nennhauser Damm und Berlin-Spandau, Errichtung eines zusätzlichen Bahnsteigs mit zwei Bahnsteigkanten an der Güterstrecke bzw. den beiden südlichen Gleisen	153,3	247,6	1
124	Berlin – Lehrte	Bau von Weichenverbindungen für parallele Fahrmöglichkeiten im Westkopf Wustermark zur Kapazitätssteigerung	7,7	12,4	1
125	Berlin – Lehrte	Bau eines Überholgleises in Rathenow mit 740 m Nutzlänge	22,4	36,2	1
126	Wolfsburg – Stendal	Bau eines Überholgleises in Oebisfelde für den Güterverkehr die Ost-West-Richtung mit 740 m Nutzlänge	12,3	19,9	1
127	Wolfsburg – Stendal – Berlin	Ausbau für 300 km/h (280 bis 300 km/h von Oebisfelde bis Bamme mit 2 Einbrüchen bei Staffelde und Rathenow, Ribbeck – Bamme für 250 bis 300 km/h, Ribbeck – Wustermark für 280 km/h)	946,0	1.527,8	1
128	Wolfsburg – Stendal – Berlin	Ermöglichung paralleler Fahrmöglichkeiten am Abzw. Nahrstedt von der Schnellfahrstrecke in Richtung Stendal und von Stendal in Richtung Gardelegen	14,4	23,3	1
129	Stendal – Uelzen	Bau eines dritten Streckengleis zwischen Uelzen und Veerßen neben dem Streckengleis der Strecke 6899 der Fahrtrichtung Uelzen – Veerßen (somit zweigleisiger Ausbau Uelzen Bahnhof Westseite – Veerßen)	44,8	72,4	1
130	Hamburg – Berlin	Bau eines dritten Gleises zw. Neustadt und Nauen (SPNV in der Mitte mit Bahnsteigen,	901,3	1.455,6	1

lfd. Nr.	Strecke/Knoten	Beschreibung der Maßnahme	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung
		SPFV außen ohne Bahnsteige); Bau eines dritten und vierten Gleises zw. Nauen und Berlin-Spandau (Richtungsbetrieb, langsame Gleise mit Mittelbahnsteig innen)			
131	Hamburg – Berlin	Wittenberge: Bau einer zusätzlichen Bahnsteigkante und Weichenverbindung; Optimierung der LST für gleichzeitige Ein- und Ausfahrten;; Verkürzung der Zugfolgezeiten von/nach Berlin und Ludwigslust	18,8	30,4	1
132	Hamburg – Berlin	Bau einer zusätzlichen Weichenverbindung im Nordkopf von Ludwigslust	3,1	5,0	1
133	Hamburg – Berlin	Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit im Bahnhof Hagenow Land für die Relation Hamburg – Schwerin	10,0	16,2	1
134	Rostock – Stralsund	Umbau Rövershagen zum Kreuzungsbahnhof von/nach Graal-Müritz mit Bau von zwei Bahnsteigen mit Personentunnel	11,1	17,9	1
135	Stralsund – Sassnitz	Geschwindigkeitsanhebung Rügendamms – Lietzow auf 100 km/h	16,2	26,2	1
136	Stralsund – Sassnitz	Verlängerung der Bahnsteige in Lietzow	15,5	25,0	1
Summe			42.182,8	68.134,7	

Auflistung der Kostenstände von Maßnahmen mit Aufnahme vor BVWP2030

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben	Erstmalige Erwähnung im BVWP	Schätzung Investitionskosten bei Erstaufnahme in BVWP
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Millionen Euro	k.A.	k.A.
2	ABS Lübeck/Hagenow Land-Rostock-Stralsund (VDE Nr. 1)	1992	75 Mio. DM (Preisstand 1991)
3	ABS Hamburg-Büchen-Berlin	1992	4126 Mio. DM (Preisstand 1991)
4	ABS Stelle-Lüneburg	1980	230 Mio. DM (Preisstand 1978)
5	ABS Berlin-Dresden	1992	unbekannt, da Sammelposition
6	ABS Hannover-Lehrte	2003	163,9 Mio. EUR (Preisstand 1999)
7	ABS Löhne-Braunschweig-Wolfsburg	1992	1450 Mio. DM (Preisstand 1991)
8	ABS Dortmund-Paderborn-Kassel	1985	1770 Mio. DM (Preisstand 1983)
9	ABS/NBS Nürnberg-Erfurt (VDE Nr. 8.1)	1992	7195 Mio. DM (Preisstand 1991)
10	NBS/ABS Erfurt-Leipzig/Halle (VDE Nr. 8.2)	1992	4765 Mio. DM (Preisstand 1991)
11	ABS Leipzig-Dresden (VDE Nr. 9)	1992	2675 Mio. DM (Preisstand 1991)
12	ABS Paderborn-Bebra-Erfurt-Weimar-Jena-Glauchau-Chemnitz(1. und 2. Baustufe)	2003	180,9 Mio. EUR (Preisstand 1999)
13	ABS Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Leipzig/Dresden	1992	3345 Mio. DM (Preisstand 1991)
14	ABS Berlin-Frankfurt (Oder)-Grenze DE/PL	1992	k.A.
15	ABS Köln-Aachen	1985	20 Mio. DM (Preisstand 1983)
16	ABS/NBS Hanau-Nantenbach	1992	1495 Mio. DM (Preisstand 1991)
17	ABS Ludwigshafen-Saarbrücken, Kehl-Appenweier	1992	690 Mio. DM (Preisstand 1991)
18	ABS Mainz-Mannheim	1985	475 Mio. DM (Preisstand 1983)
19	ABS Fulda-Frankfurt am Main	1985	460 Mio. DM (Preisstand 1983)
20	ABS/NBS Stuttgart-Ulm-Augsburg	1992	4740 Mio. DM (Preisstand 1991)
21	ABS Augsburg-München	1985	65 Mio. DM (Preisstand 1983)
22	ABS München-Mühldorf-Freilassing (1., 2. und 3. Baustufe)	1980	290 Mio. DM (Preisstand 1978)
23	NBS/ABS Nürnberg-Ingolstadt-München	1992	3000 Mio. DM (Preisstand 1991)
24	ABS/NBS Karlsruhe-Offenburg-Freiburg-Basel (1. und 2. Baustufe)	1985	1678 Mio. DM (Preisstand 1983)
25	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe	1985	716 Mio. DM (Preisstand 1983)
26	Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg)	1992	13185 Mio. DM (Preisstand 1991)
27	ABS Hamburg-Lübeck	2003	405,8 Mio. EUR (Preisstand 1999)
28	ABS Oldenburg-Wilhelmshaven (Langwedel-Uelzen)	2003	196,3 Mio. EUR (Preisstand 1999)

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben	Erstmalige Erwähnung im BVWP	Schätzung Investitionskosten bei Erstaufnahme in BVWP
29	ABS Uelzen-Stendal	1992	1345 Mio. DM (Preisstand 1991)
30	ABS (Amsterdam-) Grenze DE/NL-Emmerich-Oberhausen /(1. und 2. Baustufe)	1992	1060 Mio. DM (Preisstand 1991)
31	ABS Hoyerswerda-Horka-Grenze DE/PL	2003	163 Mio. EUR (Preisstand 1999)
32	ABS Nürnberg-Marktredwitz-Reichenbach/Grenze DE/ČZ (-Prag)	2003	467,4 Mio. EUR (Preisstand 1999)
33	ABS Luxemburg-Trier-Koblenz-Mainz	2003	39,1 Mio. EUR (Preisstand 1999)
34	ABS Berlin-Görlitz	2003	237,9 Mio. EUR (Preisstand 1999)
35	ABS München-Lindau-Grenze DE/AT	1992	k.A.
36	Ausbau von Knoten (2. Baustufe) / (Bremen, Frankfurt/Main, Hamburg, Mannheim, München)	2003	1700 Mio. EUR (Preisstand 1999)
37	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe)	1992	4085 Mio. DM (Preisstand 1991)

Anlage 3: Bundeswasserstraßen

Der für die untenstehende Tabelle zugrundeliegende Bedarfsplan ist die Anlage aus dem Gesetz über den Ausbau der Bundeswasserstraßen des Bundes und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3224). Die großen Bedarfsplanvorhaben aus dem Bundesverkehrswegeplan sind in der Regel in Teilvorhaben/Teilprojekte unterteilt, die ganz unterschiedliche Planungs-, Bau- und Betriebszustände haben können. Das ist an den unterschiedlichen Projektständen in der Spalte „Bedarfsplanvorhaben“ erkennbar = Zahlen in Klammern, z.B. BPI.Nr 1 (1-4) mit den entsprechenden Bemerkungen.

Bei einigen Großprojekten liegen lediglich für Teilprojekte (z.B. Planungskosten, Teilabschnitte) aktuelle Planzahlen für den Mittelbedarf vor; diese wurden in der Tabelle als "Teilprojekt..." bezeichnet und unter dem eigentlichen Bedarfsplanvorhaben angeordnet. Bei anderen Projekten sind Teilmaßnahmen bereits abgeschlossen (z.B. BPI.Nr. 2 Ausbau DEK-Südstrecke: Schleuse Münster ist in Betrieb).

BPI -Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamt- mittelbe- darf in Mio. € im BVWP 2030 (Preis- stand 2014)	Gesamt- mittelbe- darf in Mio. € (aktueller Preis- stand)	Grund für die Kos- tenanpas- sung	veraus- gabt bis 2023 in Mio. €
----------	--	---------------	---	---	--	--

Laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs

1	VDE 17 (Hannover - Magdeburg - Berlin) (1-4) <i>Bemerkung: Der letzte Planfeststellungsbeschluss der Hauptstrecke für die Zulassung des 2,8 m tief abgeladenen GMS wird im September 2022 erwartet. Das demnächst beginnende Verfahren zu den Vorhöfen der Schleuse Brandenburg dient der Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit. Die Unterlagen zur Planfeststellung zum Abzweig Wustermark werden vorbereitet.</i>	FD	n.n	1.647	2	1.494
2	Ausbau der Dortmund-Ems-Kanal Südstrecke (3-4) <i>Bemerkung: Ohne Schleuse Münster (Entwurf-Haushaltsunterlage 35 abgeschlossen 2020 - Gesamtkosten: 145.709 Tsd. €)</i>	FD	n.n	1.218	1	949
3	Anpassung der Mittelweser für das 2,50 m abgeladene GMS (Basisvariante) (3-4) <i>Bemerkung: Basisvariante ist abgeschlossen, (in Betrieb).</i>	FD	n.n	173	4	150
4	Neubau Schleuse Minden (4) (in Betrieb)	FD	n.n	120	4	119
5	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Weststrecke) (3-4)	FD	n.n	197	2	116
6	Ausbau des Rhein-Herne-Kanals (Östlich Gelsenkirchen) (2-4)	FD	n.n	269	2	111

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamt-mittelbe- darf in Mio. € im BVWP 2030 (Preis- stand 2014)	Gesamt- mittelbe- darf in Mio. € (aktueller Preis- stand)	Grund für die Kos- tenanpas- sung	veraus- gabt bis 2023 in Mio. €
7	Bau der 2. Schleusen-kammer Trier an der Mosel (4) (in Betrieb)	FD	n.n	113	2	103
8	Fahrrinnenvertiefung am Main zwischen Wipfeld und Limbach (2-3)	FD	n.n	75	1	24
9	Ersatzneubau des Schiffshebewerks Niederfinow an der Havel-Oder-Wasserstraße (in Betrieb)	FD	n.n	520	4	510
10	Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals (1-3)	FD	n.n	500	1	142
11	Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe (4) <i>Bemerkung: Das Projekt ist zwar baulich fertiggestellt, es wird aber noch Beweissicherung, Pflege Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (A+E) darauf gebucht.</i>	FD	n.n	520	4	490

Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs und des Vordringlichen Bedarfs mit Engpassbeseitigung

1	Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein (1) <i>Bemerkung: Min-Vorlage (Entwurf-Haushaltsunterlage) mit 180 Mio. € liegt abgezeichnet vor. W25 besteht aus drei Teilabschnitte: Entwurf Haushaltsunterlage 136 – 138.</i>	VB-E	60,2	98	1	3
Teil- pro- jekt 1	Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein (1) <i>Bemerkung: Nur Planungskosten. Gesamt-mittelbedarf beinhaltet bisher nur Planungs-leistungen für 2 Teilabschnitte.</i>	VB-E	Siehe BPI-Nr. 1	36	1	3
2	Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg (0)	VB-E	28,3	46	1	0
3	Fahrrinnenanpassung der Außenweser (2) <i>Bemerkung: Für dieses Projekt steht bereits der HU in der Anlage C zum VWIB, für den Nachtrag (Teil I) liegt ein erster Vorabentwurf bei WS 11 (Summe 41 Mio. €).</i>	VB-E	62,3	28	1	8
4	Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals (1)	VB-E	263,4	427	1	0
5	Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Süd) (1)		5,3		1	
6	Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord) (0) <i>Bemerkung: Maßnahme W46a/b ist im VWIB 2023 C als eine Maßnahme abgebildet.</i>	VB-E	35,4	19		10

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
7	Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals (WDK) bis Marl und Ersatzneubau der "Großen Schleusen" sowie Brückenhebung bei Ersatzneubau (1)	VB-E	645,7	1.044	1	2
Teilprojekt WDK 7	Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals (WDK) bis Marl; - Planung und vorgezogene Maßnahmen (1) <i>Bemerkung: Teilprojekt Planung und vorgezogene Maßnahmen.</i>	VB-E	Siehe BPI-Nr. 7	86	1	2
8	Vertiefung der Außenems (2)	VB	36,7	60	1	0
9	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Oststrecke) (1)	VB	190,5	271	1	0
10	Neutrassierung der Saatsee-Kurve am Nord-Ostsee-Kanal (0)	VB	12,4	21	1	0
11	Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock (3)	VB	111,6	128	1	20
12	Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing-Vilshofen (Variante A) (2-3)	VB	266,5	262	2	240
13	Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg (0-2) <i>Bemerkung: W27 besteht aus 4 Teilabschnitten (TA): Entwurf Haushaltsunterlage 132 -135; TA Bockum steht Stand Juli 2022 kurz vor dem Bau (s.u.); die anderen TA sind in Planung bzw. noch gar nicht begonnen.</i>	VB	201,3	325	1	18
Teilprojekt 13	Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein; Teilabschnitt zwischen Bockum und Krefeld Rhein-km 756-766 (2) <i>Bemerkung: Teilabschnitt Entwurf Haushaltsunterlage 132 Bockum-Krefeld Rhein-km 756-766 wurde mit 45 Mio. € genehmigt.</i>	VB	Siehe BPI-Nr. 13	50	1	18
14	Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar (1)	VB	79,1	129	1	0
15	Anpassung des Dortmund-Ems-Kanals (Nordstrecke) (3)	VB	543,3	1.266	2	238
16	Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße (Strecke) (1, 3, 4) <i>Bemerkung: Bei einigen Strecken wird das Planfeststellungsverfahren vorbereitet, eine ist im Bau, einige sind in Betrieb.</i>	VB	503,0	190	1	108
17	Ausbau des Stichkanals Salzgitter einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen (2-3) <i>Bemerkung: Haushaltsunterlage liegt vor = 210 Mio. Euro Bundesanteil.</i>	VB	220,6	210	1	3

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2023 in Mio. €
18	Ausbau des Küstenkanals einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen (1)	VB	254,9	413	1	0
Teilprojekt 18	Ausbau des Küstenkanals einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen (1) <i>Bemerkung: Nur Planungskosten. Teilprojekt ist in Planung.</i>	VB	Siehe BPI-Nr. 18	10	1	0
19	Vorgezogener Ersatzneubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal (1)	VB	270,4	438	1	9
Teilprojekt 19	Vorgezogener Ersatzneubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal (1) <i>Bemerkung: Nur Planungskosten.</i>	VB	Siehe BPI-Nr. 19	35	1	9
20	Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen (0-3)	VB	1178,1	1557	1	161
Teilprojekt 20	Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen (1-3) <i>Bemerkung: Nur Planungskosten und Instandsetzung (Teilprojekt).</i>	VB	Siehe BPI-Nr. 20	270	1	161
21	Bau von 2. Schleusenkammern an der Mosel (Koblenz, Lehmen, Müden, St.Aldegund, Enkirch, Wintrich, Detzem, Trier) (1-4) <i>Bemerkung: Schleuse Trier ist in Betrieb</i>	VB	579,3	740	1	129
22	Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals (Vertiefung und Verbreiterung) (0)	VB	838,1	1355	1	1
Teilprojekt 22	Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals (Vertiefung und Verbreiterung) (1) <i>Bemerkung: Nur Planungskosten.</i>	VB	Siehe BPI-Nr. 22	10		1
23	Ausbau des Stichkanals Hildesheim (1-3)	VB	125,6	204	1	1
Teilprojekt 23	Ausbau des Stichkanals Hildesheim - Teilmaßnahme Südlicher Abschnitt (1) <i>Bemerkung: Entwurf-Haushaltsunterlage für südlichen Abschnitt = 40 Mio. € Bundesanteil. Nachrichtlich für nördlichen Abschnitt: 100 Mio. € (Bund und Land insgesamt).</i>	VB	Siehe BPI-Nr. 23	40		1
24	Schleuse Kleinmachnow am Teltowkanal (ausschließlich in Bezug auf ihren Erhalt) (4) (in Betrieb)	VB	74,4	5	4	4

Anlage 4: Verwendeter Baupreisindex

Baupreisindizes des Statistischen Bundesamts Deutschland Bundesfernstraßenbau, Straßenbau, Brücken im Straßenbau inkl. Umsatzsteuer, Basis 2015=100

Gewichteter Index "Bundesfernstraßenbau":
70% Straßenbau u. 30% Brückenbau

Quartal	Straßenbau	Brücken im Straßenbau	Bundesfernstraßenbau	Baupreisentwicklung Vergleichsjahr zu Ø 2023
Ø 2014	99,1	99,3	99,2	48,0%
Ø 2015	100,0	100,0	100,0	46,8%
Ø 2016	100,9	101,1	101,0	45,3%
Ø 2017	104,7	105,2	104,8	40,1%
Ø 2018	111,1	111,3	111,1	32,1%
Ø 2019	117,9	116,7	117,5	24,9%
Ø 2020	120,4	119,4	120,1	22,2%
Ø 2021	124,8	128,4	125,9	16,6%
Ø 2022	145,1	150,9	146,8	9,2%
Ø 2023	160,4	160,0	160,3	

JAHRESWERTE:

1. Datum der Kostenermittlung (nicht Datum der Kostengenehmigung) wird im Rahmen der Kostenaktualisierung erhoben.

2. Identifikation des Jahres, in dem die Kostenermittlung erfolgt ist (01.01.2014 → 2014; 23.09.2020 → 2020)

3. Berechnung der Veränderung zwischen vorliegendem Preisstand und Preisstand 2022:

$$\text{Baupreisentwicklung} = \text{Index } \emptyset 2023 / \text{Index } \emptyset 2014 = 61,6\%$$

$$\text{Baupreisentwicklung} = \text{Index } \emptyset 2023 / \text{Index } \emptyset 2022 = 9,2\%$$

4. Indexierung anhand des gewichteten Index "Bundesfernstraßenbau":

$$450 \text{ Mio. } \text{€ (Preisstand 01.01.2014)} \rightarrow 727,2 \text{ Mio. } \text{€ (Preisstand 2023)}$$

$$450,0 * 1,616 = 727,2$$

$$450 \text{ Mio. } \text{€ (Preisstand 23.09.2022)} \rightarrow 491,4 \text{ Mio. } \text{€ (Preisstand 2023)}$$

$$450,0 * 1,092 = 491,4$$

**Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze
der Bundesverkehrswegeplanung**

**Zwischenstandsbericht zur Datenlieferung
vom 09.07.2024**

INHALTSVERZEICHNIS

1	ALLGEMEINES	1
2	BLATT: DISKONTRATE, ENERGIEKOSTEN	2
2.1	Bewertungsgrundlagen	2
2.2	Bau-, Planungs- und Betriebszeiten	2
2.3	Deflationierung von Investitionskosten	2
2.4	Wertansätze für Energierohstoffe	3
3	BLATT: ANTRIEBSSTRUKTUREN_2040	3
4	BLATT: AP 3.1. NB-MIV – WERTANSÄTZE FÜR DIE BETRIEBSKOSTEN DES MIV	3
5	BLATT: AP 3.1. NB-LKW – WERTANSÄTZE FÜR DIE BETRIEBSKOSTEN DES LKW	4
6	BLATT: AP 3.1. NB-SPV – WERTANSÄTZE FÜR DIE BETRIEBSKOSTEN DES SCHIENENPERSONENVERKEHRS	5
7	BLATT: AP 3.1. NB-SGV – WERTANSÄTZE FÜR DIE BETRIEBSKOSTEN DES SCHIENENGÜTERVERKEHRS	5
8	BLATT: AP 3.1. NB-BISCHI – WERTANSÄTZE FÜR DIE BETRIEBSKOSTEN DES BINNENSCHIFFSVERKEHRS	6
9	BLATT: AP 3.2. NB-SEE – WERTANSÄTZE FÜR DIE BETRIEBSKOSTEN SEESCHIFFSVERKEHR	6
10	BLATT: AP 3.1. NB-LUFT – WERTANSÄTZE FÜR DIE BETRIEBSKOSTEN IM LUFTVERKEHR	6
11	BLATT: AP 3.2. NRZ – WERTANSÄTZE FÜR DIE VERÄNDERUNG DER REISEZEITEN IM PERSONENVERKEHR	7

12	BLATT: AP 3.3. NTZ – WERTANSÄTZE FÜR DIE VERÄNDERUNG DER TRANSPORTZEITEN DER LADUNG IM GÜTERVERKEHR	7
13	BLATT: AP 3.4. NZ – WERTANSÄTZE FÜR DIE VERÄNDERUNG DER ZUVERLÄSSIGKEIT IM GÜTERVERKEHR	8
14	BLATT: AP 3.5. NS – WERTANSÄTZE FÜR DIE VERÄNDERUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT	8
15	BLATT: AP 3.6. NG – WERTANSÄTZE FÜR DIE VERÄNDERUNG DER GERÄUSCHBELASTUNG	9
16	BLATT: AP 3.7. NA – WERTANSÄTZE FÜR DIE VERÄNDERUNG DER ABGASEMISSIONEN	9
17	BLATT: AP 3.8. NL – WERTANSÄTZE FÜR DIE VERÄNDERUNG DER LEBENSZYKLUSEMISSIONEN	10
18	BLATT: AP 3.9. NW – WERTANSÄTZE FÜR DIE VERÄNDERUNG DER INSTANDHALTUNGSKOSTEN	11
19	BLATT: AP 3.10. NRZ – WERTANSÄTZE FÜR DIE VERÄNDERUNG DER INNERÖRTLICHEN TRENNWIRKUNGEN	11
20	BLATT: AP 3.11. VERLAGERUNGEN	11
21	BLATT: AP 3.13. BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE KOSTENSÄTZE ...	12

1 Allgemeines

Am 9.7.2024 wurde der aktuelle Stand der im laufenden FE-Projekt „Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze der Bundesverkehrswegeplanung“ (VB970452) im Auftrag des BMDV ermittelten bzw. aktualisierten Kosten- und Wertansätze an die Fachabteilungen des BMDV in Form einer Excel-Datei übergeben. Es wird darauf hingewiesen, dass das Forschungsvorhaben noch nicht abgeschlossen ist und es sich daher noch nicht um die finalen Kosten- und Wertansätze handelt. Insbesondere bei den Tabellenblättern „AP 3.7 NA Veränderung der Abgasbelastungen“, „AP 3.8 NL Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur“ und „AP 3.11 Durchschnittskostenansätze für den abgebenden Verkehrsträger bei Verlagerungen“ wird es teilweise noch zu Anpassungen kommen.

Die Vorlage des Abschlussberichtes an das BMDV ist für September 2024 vorgesehen, dessen Veröffentlichung inkl. aller finalen Kosten- und Wertansätze nach Prüfung des BMDV im Herbst 2024. Im Rahmen dieses Zwischenstandsberichts wird dargestellt, welche Werte an das BMDV übergeben und mit welchen Quellen sie ggf. aktualisiert wurden.

Die im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 abgeleiteten und seither für Nutzen-Kosten-Analysen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung verwendeten Kosten- und Wertansätze können dem Methodenhandbuch zum BVWP 2030¹ entnommen werden. In der Regel ist bei der Aktualisierung aller Kosten- und Wertansätze das methodische Vorgehen bei deren Ableitung gegenüber der Festlegung der Kosten- und Wertansätze im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 nicht geändert worden.

Allerdings erforderten auftretende Probleme bei der Umsetzung der Kosten- und Wertansätze im Rahmen der Bewertungen in Teilbereichen auch eine Überprüfung des methodischen Vorgehens. Dies betrifft

- die Nutzung von unterschiedlichen Preisindizes zur Deflationierung von Investitionskosten
- den Umgang der Abschreibung der Anschaffungskosten beim MIV und Lkw
- die Annahmen zur Bestimmung des CO₂-Schadenskostensatzes
- die Herleitung der spezifischen Schadenskosten für die Lebenszyklusemissionen bei allen Verkehrsträgern.

Die Beschreibung erfolgt für die in der Excel-Tabelle übergebenen Kosten- und Wertansätze und orientiert sich an den Tabellenblättern der übergebenen Datei.

¹ https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile

2 Blatt: Diskontrate, Energiekosten

2.1 Bewertungsgrundlagen

Hierunter werden allgemeingültige Festlegungen verstanden, auf die alle Bewertungen aufbauen, wie z. B. der Preisstand, der Bewertungszeitpunkt und die Festlegung des gesamtwirtschaftlichen Zinssatzes (= Diskontrate).

Zur Prüfung der gesamtwirtschaftlichen Diskontrate erfolgte eine detaillierte Betrachtung der unterschiedlichen Ansätze nach der sozialen Zeitpräferenzrate und nach Opportunitätskosten. Die Prüfung basiert auf der Aktualisierung der empirischen Grundlagen seit der letzten Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 und der detaillierten Ermittlung der sozialen Zeitpräferenzrate auf Basis der Strukturdatenprognose der Strategischen Langfrist-Verkehrsprognose (VP) 2040.

Die Aktualisierung sämtlicher Größen (u.a. neuer Preisstand: 2021; Bewertungszeitpunkt: 2025) erfolgte in Abstimmung zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer auf Basis eines Vorschlags des Auftragnehmers.

2.2 Bau-, Planungs- und Betriebszeiten

Für die Überprüfung der anzusetzenden Bau-, Planungs- und Betriebszeiten wurden bei Schiene und Straße die tatsächlichen Werte von „fertiggestellten“ bzw. von Projekten, die sich noch in Umsetzung befindenden, von den Fachabteilungen des BMDV an die Auftragnehmer übermittelt.

Die Ergebnisse wurden mit den Planungsträgern und den Fachabteilungen des BMDV abgestimmt. Bei der Wasserstraße werden die entsprechenden Werte projektabhängig bestimmt.

2.3 Deflationierung von Investitionskosten

Einheitlicher Preisstand aller Kosten- und Wertansätze im Rahmen der Bewertungen zum BVWP 2030 war der des Jahres 2012. Investitionskosten, die für die Bewertung zum BVWP 2030 mit dem Preisstand 2014 erhoben wurden, wurden mit einem Index in Höhe von 1,7% auf den Preisstand 2012 deflationiert.

Dieses Verfahren ist prinzipiell für eine kurze Übergangsdauer geeignet. Werden Investitionskosten zu deutlichen späteren Zeitpunkten als zum Preisstandjahr 2012 erhoben und treten im Zeitverlauf darüber hinaus höhere Inflationstendenzen auf, kann der obige Ansatz die realen Verhältnisse nicht richtig abbilden.

Zur Verbesserung der Deflationierung von zeitlich unterschiedlich erhobenen Investitionskosten auf den festgelegten Preisstand 2021, werden deswegen für alle ab sofort gem. BVWP-Bewertungsmethodik umzusetzenden Bewertungen, unterschiedliche

Preisindizes vorgeschlagen. Die vorgeschlagenen Preisindizes basieren auf einer Analyse und Auswahl von verfügbaren Preisindex-Reihen des Statistischen Bundesamtes. Teilweise werden sie für Bewertungen gem. BVWP-Bewertungsmethodik bereits genutzt.

Bei Straße und Wasserstraße wird die direkte Nutzung eines amtlichen Preisindizes empfohlen. Bei der Schiene wird für jedes Gewerk ein unterschiedlicher Preisindex bestimmt, der dann mit der durchschnittlichen Verteilung der Investitionskosten aller Projekte auf die Gewerkestruktur gewichtet wird. Grund hierfür ist, dass bei der Schiene kein entsprechender amtlicher Preisindex vorliegt.

2.4 Wertansätze für Energierohstoffe

Hierbei handelt es sich um die Aktualisierung folgender Energiekosten: Strom (Industrie- und Bahnstrom, Strom für die Nutzung von Battery Electric Vehicle (BEV)-Lkw), Benzin, Diesel, Wasserstoff, Treibstoffe für Seeschiffe, Ammoniak, Methanol und Liquefied Natural Gas (LNG).

Die Aktualisierung dieser Energiepreise erfolgt auf Basis öffentlich zugänglicher Quellen (Statistisches Bundesamt, ISL, etc.). Die Fortschreibung auf das Jahr 2040 erfolgt durch die Auftragnehmer mit den Annahmen der Entwicklung bis 2040 aus der VP 2040.

3 Blatt: Antriebsstrukturen_2040

Alle Annahmen zur weiteren Entwicklung der Antriebsstrukturen basieren im Wesentlichen auf der VP 2040.

Lediglich die Entwicklung der Antriebsstrukturen im Seeverkehr sind hier auf Basis einer Studie von Lloyds (2023)² abgeleitet worden.

4 Blatt: AP 3.1. NB-MIV – Wertansätze für die Betriebskosten des MIV

² Lloyds, The future of maritime fuels, Sept. 2023

Dargestellt werden hier Personal-, Vorhalte- und Betriebskostenwerte für unterschiedlich große Pkw und Busse, die im Personenverkehr eingesetzt werden.

Die Aktualisierung der Wertansätze erfolgt hier auf Basis von Daten der DEKRA, der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (aktualisierte Fahrleistungen) und einer Literaturrecherche. Annahmen zu Wertansätzen von alternativen Antrieben wurden aus Studien im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) der Bundesregierung sowie aus der Literatur und aus aktuellen Preislisten gewonnen.

Das Vorgehen für die Herleitung der Wertansätze entspricht weitgehend den Ansätzen vergangener Aktualisierungen. In Absprache mit den Fachabteilungen des BMDV und in Abweichung zu vergangenen Aktualisierungen wurde die Abschreibung der Anschaffungskosten der Fahrzeuge nicht mehr hälftig auf die Vorhalte- und Betriebskosten verteilt, sondern vollständig den Vorhaltekosten (zeitabhängige Kosten) zugewiesen. Dies erfolgte, um Verzerrungen bei der Bewertung von Umleitungen zwischen den kilometer- und zeitabhängigen Kostensätzen zu vermeiden.

Erforderliche Anpassungen der Personalkostensätze wurden auf Basis der Lohnentwicklung je Beschäftigten mit Hilfe von Indizes des Statistischen Bundesamtes umgesetzt.

5 Blatt: AP 3.1. NB-Lkw – Wertansätze für die Betriebskosten des Lkw

Dargestellt werden hier Personal-, Vorhalte- und Betriebskostenwerte für unterschiedlich große Lkw, die im Güterverkehr eingesetzt werden.

Die Aktualisierung der Wertansätze erfolgt auch hier auf Basis von neu erhobenen Daten der DEKRA, der BASt (aktualisierte Fahrleistungen) und einer umfangreichen Literaturrecherche. Wesentlichen Annahmen zur Bestimmung der Wertansätze von alternativen Antrieben wurden aus Studien im Rahmen der MKS der Bundesregierung sowie aus der Literatur gewonnen; hierzu gehört insbesondere die zukünftige Entwicklung der Anschaffungskosten. Für die Gewinnung der mit den alternativen Antrieben verbundenen Energieverbräuche wurden mehrere Expertengespräche geführt.

Das Vorgehen für die Herleitung der Wertansätze entspricht, wie auch beim MIV, weitgehend den Ansätzen vergangener Aktualisierungen. In Absprache mit den Fachabteilungen des BMDV und in Abweichung zu vergangenen Aktualisierungen wird die Abschreibung der Anschaffungskosten der Fahrzeuge nicht mehr hälftig auf Vorhalte- und Betriebskosten verteilt, sondern vollständig den Vorhaltekosten (zeitabhängige Kosten) zugewiesen. Dies erfolgte, um Verzerrungen bei der Bewertung von Umleitungen zwischen den kilometer- und zeitabhängigen Kostensätzen zu vermeiden.

Erforderliche Anpassungen der Personalkostensätze des Lkw-Fahrpersonals erfolgten auf Basis der Lohnentwicklung je Beschäftigten mit Hilfe von Indizes des Statistischen Bundesamtes.

6 Blatt: AP 3.1. NB-SPV – Wertansätze für die Betriebskosten des Schienenpersonenverkehrs

Aktualisiert werden wesentliche Personalkostensätze der Schiene im Personenverkehr, sowie die Kapital- und Instandhaltungskosten für unterschiedliche Modellfahrzeuge im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr.

Die Aktualisierung der Personalkostensätze von Lokomotivführern und des sonstigen Personals im SPV erfolgte auf Basis von öffentlich zugänglichen Tarifverträgen und von durch die DB AG zur Verfügung gestellten betrieblichen Angaben, wie z.B. zu Krankheitsständen etc.

Die Fortschreibung der Kostensätze für die Kapital- und Instandhaltungskosten im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr erfolgte weitgehend auf Basis von Werten, die im Rahmen der Standardisierten Bewertung von Verkehrsweeinvestitionen im schieneengebundenen öffentlichen Personennahverkehr³ erhoben wurden. In Einzelfällen wurde auch auf amtliche Indizes des Statistischen Bundesamtes zurückgegriffen.

7 Blatt: AP 3.1. NB-SGV – Wertansätze für die Betriebskosten des Schienengüterverkehrs

Aktualisiert werden die Kapital- und Instandhaltungskosten der im Schienengüterverkehr eingesetzten Fahrzeuge, insbesondere für die zunehmend eingesetzten neuen Fahrzeuge mit dualen Antrieben, sowie Kostensätzen für den Umschlag der Güter im intermodalen Verkehr.

Die Aktualisierung der Kostensätze im Schienengüterverkehr erfolgte auf Basis von bereitgestellten betrieblichen Daten der DB Cargo, Erhebungen und Befragungen bei zahlreichen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu unterschiedlichen Anschaffungskosten von Wagen und Lokomotiven, einer umfangreichen Literaturrecherche von Häfen und anderen Verladern zur Erhebung von Umschlagsätzen.

³ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-schienepersonenverkehr/gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-gvfg.html>

8 Blatt: AP 3.1. NB-Bischi – Wertansätze für die Betriebskosten des Binnenschiffsverkehrs

Aktualisiert werden die Personal-, Kapital- und Instandhaltungskosten der im Binnenschiffsverkehr eingesetzten Fahrzeuge nach Tragfähigkeitsklassen.

Die Aktualisierung der Kostensätze in der Binnenschifffahrt erfolgte weitgehend auf Basis der Entwicklung amtlicher Indizes zur Entwicklung von Betriebskosten und Frachten im Wasserstraßenbereich, der Binnenschiffpersonalverordnung, Tarifverträge für die Binnenschifffahrt sowie mehreren Gesprächen mit Werften und Reedereien zur Entwicklung der Anschaffungskosten von Binnenschiffen.

9 Blatt: AP 3.2. NB-See – Wertansätze für die Betriebskosten Seeschiffsverkehr

Aktualisiert werden die Personal-, Kapital- und Instandhaltungskosten der in der Seeschifffahrt eingesetzten Fahrzeuge nach Schiffstypen und Tragfähigkeitsklassen.

Die Aktualisierung der Kostensätze in der Seeschifffahrt erfolgte weitgehend auf Basis einer umfangreichen Literaturlauswertung, der Auswertung von Neubauorders und vorliegenden Daten zur Weltflotte 2020.

10 Blatt: AP 3.1. NB-Luft – Wertansätze für die Betriebskosten im Luftverkehr

Die Aktualisierung der Kostensätze im Luftverkehr erfolgte weitgehend auf Basis einer umfangreichen Literaturlauswertung sowie auf Basis von amtlichen Indizes zur Entwicklung von luftfahrtrelevanten Kostensätzen.

Inhaltsverzeichnis

	Tabellenblatt: Bitte draufklicken
1. Allgemeine Grundlagen	<u>Diskontrate, Energiekosten'!A1</u>
2. Verkehrsträgerspezifische Antriebsstrukturen 2040	<u>Antriebsstrukturen 2040 '!A1</u>
3. NB - Veränderung der Betriebskosten - MIV	<u>AP 3.1. NB-MIV'!A1</u>
4. NB - Veränderung der Betriebskosten - Lkw	<u>AP 3.1. NB-Lkw'!A1</u>
5. NB - Veränderung der Betriebskosten - SPV	<u>AP 3.1. NB-SPV'!A1</u>
6. NB - Veränderung der Betriebskosten - SGV	<u>AP 3.1. NB-SGV'!A1</u>
7. NB - Veränderung der Betriebskosten - Bischi	<u>AP 3.1. NB-Bischi'!A1</u>
8. NB - Veränderung der Betriebskosten - See	<u>AP 3.1. NB-See'!A1</u>
9. NB - Veränderung der Betriebskosten - Luft	<u>AP 3.1. Luft'!A1</u>
10. NRZ - Veränderung der Zeitkosten im Personenverkehr	<u>AP 3.2. NRZ'!A1</u>
11. NTZ - Veränderung der Zeitkosten der Ladung	<u>AP 3.3. NTZ'!A1</u>
12. NTZ - Veränderung der Zuverlässigkeit	<u>AP 3.4. NZ'!A1</u>
13. NS - Veränderung der Verkehrssicherheit	<u>AP 3.5. NS'!A1</u>
14. NG - Veränderung der Geräuschbelastung	<u>AP 3.6 NG'!A1</u>
15. NA - Veränderung der Abgasbelastung	<u>AP 3.7 NA'!A1</u>
16. NL - Veränderung der Lebenszyklusemissionen der Infrast	<u>AP3.8. NL'!A1</u>
17. NW - Veränderung der Instandhaltungskosten	<u>AP 3.9.NW'!A1</u>
18. NT - Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen	<u>AP3.10. NT'!A1</u>
19. Kostensätze für Verkehrsverlagerungen	<u>AP 3.11. Verlagerungen'!A1</u>
20. BWL-Kosten LKW	<u>AP 3.12. LKW BWL'!A1</u>
21. BWL-Kosten SGV	<u>AP 3.12. SGV BWL'!A1</u>
22. BWL-Kosten Bischi	<u>AP 3.12. Bischi BWL'!A1</u>

1. Allgemeine Grundlagen

1.1. Bewertungsgrundlagen

	Wert	Einheit	in NKU	Nutzung für betriebswirtschaftl. Rechnungen
Bewertungszeitpunkt		2025 INTEGER	X	
gesamtwirtschaftlicher Diskontsatz in %		1,7% PROZENT	X	
einheitlicher Preisstand aller Bewertungskostensätze		2021 INTEGER	X	

1.2. Bau-, Planungs- und Betriebszeiten

Verkehrsträger: Straße

Planungsphase	unverändert ggü. BVWP 2030	INTEGER	X	
Bauphase	unverändert ggü. BVWP 2030	INTEGER	X	
Betriebs- und Lebensdauer der Anlagenteile	unverändert ggü. BVWP 2030	INTEGER	X	

Verkehrsträger: Schiene

Planungsphase	Erhöhung auf 12 Jahre	INTEGER	X	
Bauphase	unverändert ggü. BVWP 2030	INTEGER	X	
Betriebs- und Lebensdauer der Anlagenteile	unverändert ggü. BVWP 2030	INTEGER	X	

Verkehrsträger: Wasserstraße

Planungsphase	unverändert ggü. BVWP 2030	INTEGER	X	
Bauphase	unverändert ggü. BVWP 2030	INTEGER	X	
Betriebs- und Lebensdauer der Anlagenteile	unverändert ggü. BVWP 2030	INTEGER	X	

1.3. Baupreisdeflationierung

Verkehrsträger Straße

Baupreisindex " Brücken im Straßenbau"	Wägeanteil 30%	REAL	X	
Baupresindex "Straßenbau"	Wägeanteil 70%	REAL	X	

Verkehrsträger Schiene

Grunderwerb - Index: Sonstiges Bauland in €/qm	Wägeanteil: 2,8%	REAL	X	
Bahnkörper - Index: Straßenbau	Wägeanteil: 10,8%	REAL	X	
Stützmauern - Index: Straßenbau	Wägeanteil: 9,3%	REAL	X	
Tunnel: Index: Brücken im Straßenbau	Wägeanteil: 19,7%	REAL	X	
Talbrücken, Kreuzungsbauwerke - Index: Brücken im Straßenbau	Wägeanteil: 15,3%	REAL	X	

Schallschutz: Index: Straßenbau	Wägeanteil: 10,3%	REAL	X
Oberbau - Index: Straßenbau	Wägeanteil: 7,0%	REAL	X
Bauliche Anlagen - Index: Gewerbliche Betriebsgebäude	Wägeanteil: 3,2%	REAL	X
Signalanlagen - Index: Teile für Schienenfahrzeuge; ortsfestes Gleismaterial und Teile dafür; mechanische Signal-, Sicherungs-, Überwachungs- oder Steuergeräte für Schienenwege, Straßen, Parkplätze oder Parkhäuser, Hafenanlagen oder Flughäfen	Wägeanteil: 9,4%	REAL	X
Fernmeldeanlagen - Index: Geräte und Einrichtungen der Telekommunikationstechnik	Wägeanteil: 1,6%	REAL	X
Bahnstromversorgung - Index: Geräte und Einrichtungen der Telekommunikationstechnik	Wägeanteil: 3,2%	REAL	X
Fahrleistung - Index: Mittelwert = Kabel und elek. Installationsmaterial + Andere elek. Leiter für Spannung von mehr als 1000 V	Wägeanteil: 7,4%	REAL	X
Ergebnis für die Entwicklung zwischen 2015 und 2021		1,22205766 REAL	X
Verkehrsträger Wasserstrasse			
Baupreisindex "Ortskanäle"	Wägeanteil 100%	REAL	X

1.4. Wertansätze für Energierohstoffe

CO2-Steuer (nat. Emissionshandel; in 2040 zu Pr.2019)	128,0 €/t		
CO2-Steuer (nat. Emissionshandel; in 2040 zu Pr.2021)	132,6 €/t		X
CO2-Steuer (nat. Emissionshandel; in 2040) - Benzin	31,43 ct/l		X
CO2-Steuer (nat. Emissionshandel; in 2040) - Diesel	35,15 ct/l		X
Industriestrompreis 2021	16,42 ct/kWh		X
Industriestrompreis 2040 zu Preisstand 2021(Wert für Bewertung; We	8,47 ct/kWh	X	X
Strompreis für BEV-Lkw 2040 zu Pr. 2021 (ohne Mwst)	12,71 ct/kWh	X	X
Bahnstrompreis 2040 zu Preisstand 2021 (Wert für Bewertung; Wegfall Stromsteuer, EEG-Umlage)	13,98 ct/kWh	X	X
Benzinpreis 2021 (inkl. nat. CO2-Steuer von 25 €/t)	126,82 ct/l		
Benzinpreis 2040 zu Preisstand 2021 (Wert ohne CO2)	125,26 ct/l		
Benzinpreis 2040 zu Preisstand 2021 (Wert inkl. CO2)	156,69 ct/l		
Benzinpreis 2040 zu Preisstand 2021 (Wert inkl. CO2 und Mwst.)	186,47 ct/l		
Benzinpreis 2040 zu Preisstand 2021 (Wert ohne CO2 für Bewertungszwecke)	59,81 ct/l	X	X
Heizwert Benzin	12,00 kWh/kg	X	

Dieselpreis 2021 (inkl. nat. CO2-Steuer von 25 €/t)	108,660 ct/l		
Dieselpreis 2040 zu Preisstand 2021 (Wert ohne CO2)	106,40 ct/l		X
Dieselpreis 2040 zu Preisstand 2021 (Wert inkl. CO2)	141,55 ct/l		X
Dieselpreis 2040 zu Preisstand 2021 (Wert inkl. CO2) und Mwst	168,45 ct/l		X
Dieselpreis 2040 zu Preisstand 2021 (Wert ohne CO2 für Bewertungszwecke und für die Binnenschifffahrt)	59,36 ct/l	X	X
Heizwert Diesel	11,9 kWh/kg		X
Preis 2040 für synthetisch aus CO2 und H2 gewonnenes Methanol - E- Fuel (Dieselkompatibel)	142,3 ct/l	X	X
Heizwert E-Fuel	11,90 kWh/kg		X
Preis 2040 für importiertes H2	3,625 €/kg	X	X
Heizwert Wasserstoff	33,330 kWh/kg		X
IFO 180 als Schiffstreibstoff (Preis für 2040 zum Pr2021)	285,92 €/t	X	X
CST 380 als Schiffstreibstoff (Preis für 2040 zum Pr2021)	407,13 €/t	X	X
MDO als Schiffstreibstoff (Preis für 2040 zum Pr2021)	583,66 €/t	X	X
Ammoniak als Schiffstreibstoff (Preis für 2040 zum Pr2021)	733,35 €/t	X	X
Methanol als Schiffstreibstoff (Preis für 2040 zum Pr2021)	1.800,37 €/t	X	X
LNG als Schiffstreibstoff (Preis für 2040 zum Pr2021)	431,24 €/MWh	X	X

2. Verkehrsträgerspezifische Antriebsstrukturen 2040

2.1. Flottenstrukturen im MIV 2040

Anteile 2040 in %

Otto	17,7%
Diesel	8,0%
Hybrid (o.PHEV)	3,8%
PHEV	5,3%
BEV	63,7%
FCV	1,5%
Quelle: VP 2040	

2.2. Flottenstrukturen im Straßengüterverkehr 2040

Anteile 2040 in % für alle LKW
(Sattelzugmaschinen, Schwere Nutzfahrzeuge
und Leichte Nutzfahrzeuge)

Diesel	14,3%
BEV	78,3%
H2, FCV	7,4%
Quelle: VP 2040	

2.3. Flottenstrukturen Schiene-PV 2040

Basis: DEUTSCHLANDTAKT aus der VP 2040

2.4. Flottenstrukturen Schiene-GV 2040

- Ergebnis der Wagen- und Zugbildung des Umlegungsprozesses
- durchgehend elektrifizierte Route wird mit per E-traktion umgesetzt (Wahl der Mehrsystemlokomotiven in Abhängigkeit der Energieversorgung)
- durchgehend oder teilweise nicht elektrifizierte Route: Wahl zwischen Dual-Mode-, direkter D-Traktion oder kombinierter D- und E-Traktion (Traktionswechsel)
- in der Schiene wird bei D-Traktion Normaler-Diesel aus Kostengründen eingesetzt

2.5. Flottenstrukturen Binnenschifffahrt 2040

Schiffstyp	Anteile in %*	eingesetzter Treibstoff
ZKR 2	15%	Diesel
ZKR 2 SCR	3%	Diesel
Stufe V	37%	Diesel
Stufe V E-Fuels	15%	E-Fuels
LNG	15%	LNG

Dieselelektrisch	15%	E-Fuels
Summe	100%	

Quelle: VP 2040

*) hier netzweite Angabe - im Rahmen der Umlegung werden relations- und ladungsspezifisch unterschiedlich Flottenstrukturen berechnet

2.6. Flottenstrukturen Seeschifffahrt 2040

Schiffstyp	Anteile in %*
Fossil, LNG	53%
Ammoniak	36%
Methanol	11%

Quelle: Orientierung an Lloyds, The future of maritime fuels, 2023

Summe der Zeitkosten	Euro/Fz-h	36,37	36,77	37,93	38,00	36,37	37,04	37,15	37,41	37,25	37,73	37,26
----------------------	-----------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Kostensätze Kraftomnibusse im Strassen-Personenverkehr zum Pr2021

		BL	BÜ		BR	
		Linienbusse	Überlandbusse		Reisenbusse	
		Mercedes Citaro	Mercedes Benz	Setra Multi-Class S415	VDL Futura FHD2 129	Neoplan Tourliner
Basisdaten						
Gesamtgewicht	kg	19.500	19.000	18.000	19.250	25.530
Sitz- und Stehplätze	-	31	55	51	54	62
Motorleistung	kW	220	260	260	270	324
Hubraum	ccm	7.700	7.698	7.698	10.800	12.419
Achsenanzahl	-	2	2	2	2	3
Listenpreis	Euro	353.200	247.700	213.900	318.600	335.500
Preis der Bereifung	Euro	2.609	2.625	2.625	2.625	3.675
Nutzungsdauer	a	6	6	6	6	6
Mittlere Fahrleistung	km/a	54.207	46.607	46.607	68.873	68.873
Reifenlaufleistung	km	69.000	102.000	102.000	102.000	102.000
Einsatzzeit	h/a	2.494	2.494	2.494	2.494	2.494
Halber Kaufpreis mit Bereifung	Euro	177.904	125.163	108.263	160.613	169.588
Halber Kaufpreis ohne Bereifung	Euro	176.600	123.850	106.950	159.300	167.750
Vorhaltungskosten						
Verzinsung (1,7%)	Euro/a	3.024	2.128	1.840	2.730	2.883
Zeitabhängige Abschreibung	Euro/a	58.867	41.283	35.650	53.100	55.917
Unterstellung	Euro/a	1.209	1.209	1.209	1.209	1.209
Fuhrparkverwaltungskosten	Euro/a	10.956	10.956	10.956	10.956	10.956
Allgemeine Kosten	Euro/a	89	89	89	89	89
Feste Kosten (ohne Lohn)	Euro/a	74.145	55.665	49.744	68.084	71.054
Fahrpersonalkosten	Euro/a	58.286	58.286	58.286	59.885	59.885
Summe Vorhaltungskosten	Euro/a	132.430	113.950	108.029	127.968	130.938
Betriebskostengrundwert						
Fahrleistungsabhängige Abnutzung	Euro/100	-	-	-	-	-
Reifenverschleiß	Euro/100	3,78	2,57	2,57	2,57	3,60
Reparatur, Wartung u. Schmierstoffe	Euro/100	19,39	19,39	19,39	19,39	19,39
Summe Betriebskostengrundwert	Euro/100	23,17	21,96	21,96	21,96	22,99
Zeitkosten						
Vorhaltungskosten	Euro/Fz-h	23,37	23,37	23,37	24,01	24,01
Lohnkosten	Euro/Fz-h	53,10	45,69	43,32	51,31	52,50
Summe der Zeitkosten	Euro/Fz-h	76,47	69,06	66,69	75,32	76,51

3. Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze der BVWP

3.1. Kostensätze für die Veränderung der Betriebskosten zum Pr2021

3.1.2. Kostensätze im Strassen-Güterverkehr zum Pr2021

Kostensätze Lkw im Strassen-Güterverkehr zum Pr2021 - Diesel-Lkw

Fahrzeuggruppe		<=2.800 kg	2-801-3.500	3.500-12.000	3.500-12.000	12.001-22.000	>22.001	< 28.000	< 28.000	> 28.000	> 28.000	< 33.000	< 33.000	> 33.000	> 33.000
Fahrzeugtyp		VW	Mercedes	Mercedes	MAN	Mercedes	Mercedes	Mercedes	Anhänge	Mercedes	Anhänge	MAN		MAN	Sattelauflieger
Fahrzeugtyp		T6 2.0 TD	Sprinter 3	Atego 81	TGL 12.2	Antos 18	Actros	Antos 1833 L		Actros	Zweiachs	TGX 18.520 FLS XL	TGX 18.5		L: 13,65m
Fahrzeugtyp		Kasten	Hochkast	Ladebord	Ladebord	Pritsche	Wechselr	Pritsche		Wechselr	Länge: 7,75m				
Basisdaten															
zul. Gesamtgewicht	kg	2.800	3.500	7.490	11.990	18.000	25.000	18.000	10.000	25.000	18.000	18.000	24.000	18.000	36.000
Nutzlast	kg	985	1.450	3.400	6.350	10.450	15.500	10.450	6.475	15.500	13.500	10.753	18.000	10.753	29.000
Motorleistung	kW	84	120	130	162	240	330	240	0	330	0	324	0	324	0
Hubraum	ccm	1.968	2.148	5.132	4.580	10.700	12.800	10.700	0	12.800	0	15.200	0	15.200	0
Marktpreis (netto)	Euro	27.500	43.570	59.800	67.100	78.700	108.000	78.700	14.800	108.000	16.700	110.500	28.500	110.500	29.700
Preis der Bereifung	Euro	768	900	1.686	2.544	3.654	4.872	3.654	1.248	4.872	2.260	3.654	2.260	3.654	3.390
Nutzungsdauer	a	12	12	11	11	11	11	11	14	11	11	12	15	12	9
Mittlere Fahrleistung	km/a	19.373	18.039	19.704	19.704	36.229	33.359	94.600	28.286	94.600	50.916	88.231	43.701	88.231	77.691
Reifenlaufleistung	km/a	55.000	64.000	59.000	69.000	108.000	133.000	108.000	140.000	133.000	190.000	133.000	173.000	133.000	173.000
Einsatzzeit	h/a	2.000	2.000	2.039	2.039	2.282	2.282	3.000	2.620	3.000	2.620	3.000	2.000	3.000	2.000
Halber Kaufpreis mit Bereifung	Euro	14.134	22.235	30.743	34.822	41.177	56.436	41.177	8.024	56.436	9.480	57.077	15.380	57.077	16.545
Halber Kaufpreis ohne Bereifung	Euro	13.750	21.785	29.900	33.550	39.350	54.000	39.350	7.400	54.000	8.350	55.250	14.250	55.250	14.850
Vorhaltungskosten													0		
Verzinsung 1,7 % (HalberKaufpreis mit B	Euro/a	240	378	523	592	700	959	700	136	959	161	970	261	970	281
Zeitabhängige Abschreibung	Euro/a	2.292	3.631	5.436	6.100	7.155	9.818	7.155	1.057	9.818	1.518	9.208	1.900	9.208	3.300
Unterstellung	Euro/a	584	584	944	1.209	1.209	1.209	1.209	944	1.209	1.209	1.209	1.209	1.209	1.209
Allgemeine Kosten (Fuhrparkverwaltung)	Euro/a	6.278	6.278	8.433	9.575	9.575	9.575	9.575	9.433	9.575	9.433	9.575	9.433	9.575	9.433
Summe Vorhaltungskosten	Euro/a	9.394	10.871	15.336	17.476	18.639	21.562	18.639	11.042	21.562	12.321	20.963	11.853	20.963	14.223
Betriebskostengrundwert				1,4493		1,46495	1,62655	1,56934	1	1,6939	1,19799	1,59618	1	1,52456	1,34232
Fahrleistungsabh. Abschreibung	Euro/100 km	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Reifenverschleiß	Euro/100 km	1,40	1,41	2,86	3,69	3,38	3,66	3,38	0,89	3,66	1,19	2,75	1,31	2,75	1,96
Reparatur, Wartung und Schmierstoffe	Euro/100 km	7,62	9,04	12,16	13,84	14,44	15,49	14,44	2,05	15,49	2,05	16,54	2,02	16,54	2,70
Summe Betriebskostengrundwert	Euro/100 km	9,01	10,45	15,02	17,53	17,82	19,16	17,82	4,81	19,16	3,24	19,29	5,50	19,29	4,66
Zeitkosten		0,77129	0,73598					0,93782	1	1,04451	0,70731	0,96902	1,26	0,96081	0,82616
Vorhaltungskosten	Euro/Fz-h	4,70	5,44	7,52	8,57	8,17	9,45	6,21	4,21	7,19	4,70	6,99	5,93	6,99	7,11
Lohnkosten	Euro/Fz-h	24,15	24,15	24,15	24,15	24,15	24,15	24,15	0,00	24,15	0,00	24,15	0,00	24,15	0,00
Summe der Zeitkosten	Euro/Fz-h	28,84	29,58	31,67	32,72	32,32	33,60	30,36	4,21	31,34	4,70	31,14	5,93	31,14	7,11

Kostensätze Lkw im Strassen-Güterverkehr zum Pr2021 - BEV-Lkw

Fahrzeuggruppe		<=2.800 kg	2-801-3.500	3.500-12.000	3.500-12.000	12.001-22.000	>22.001	< 28.000	< 28.000	> 28.000	> 28.000	< 33.000	< 33.000	> 33.000	> 33.000
Fahrzeugtyp		VW	Mercedes	Mercedes	MAN	Mercedes	Mercedes	Mercedes	Anhänge	Mercedes	Anhänge	MAN		MAN	Sattelauflieger

Fahrzeugtyp		T6 2.0 TD	Sprinter 3	Atego 81	TGL 12.2	Antos 18	Actros	Antos 1833 L	Actros	Zweiachs	TGX 18.520 FLS XL	TGX 18.5	L: 13,65m		
Fahrzeugtyp		Kasten	Hochkast	Ladebord	Ladebord	Pritsche	Wechselr	Pritsche		Wechselr	Länge: 7,75m				
Antriebsart		Elektrisch	Elektrisch												
Basisdaten															
zul. Gesamtgewicht	kg	2.800	3.500	7.490	11.990	18.000	25.000	18.000	10.000	25.000	18.000	18.000	24.000	18.000	36.000
Nutzlast	kg	985	1.450	3.400	6.350	10.450	15.500	10.450	6.475	15.500	13.500	10.753	18.000	10.753	29.000
Motorleistung	kW	84	120	130	162	240	330	240	0	330	0	324	0	324	0
Hubraum	ccm	1.968	2.148	5.132	4.580	10.700	12.800	10.700	0	12.800	0	15.200	0	15.200	0
Marktpreis (netto)	Euro	40.000	60.000	85.000	95.000	140.000	140.000	140.000	14.800	140.000	16.700	150.000	28.500	150.000	29.700
Preis der Bereifung	Euro	768	900	1.686	2.544	3.654	4.872	3.654	1.248	4.872	2.260	3.654	2.260	3.654	3.390
Nutzungsdauer	a	12	12	11	11	11	11	11	14	11	11	12	15	12	9
Mittlere Fahrleistung	km/a	19.373	18.039	19.704	19.704	36.229	33.359	94.600	28.286	94.600	50.916	88.231	43.701	88.231	94.800
Reifenlaufleistung	km/a	55.000	64.000	59.000	69.000	108.000	133.000	108.000	140.000	133.000	190.000	133.000	173.000	133.000	173.000
Einsatzzeit	h/a	2.000	2.000	2.039	2.039	2.282	2.282	3.000	2.620	3.000	2.620	3.000	2.000	3.000	2.000
Halber Kaufpreis mit Bereifung	Euro	20.384	30.450	43.343	48.772	71.827	72.436	71.827	8.024	72.436	9.480	76.827	15.380	76.827	16.545
Halber Kaufpreis ohne Bereifung	Euro	20.000	30.000	42.500	47.500	70.000	70.000	70.000	7.400	70.000	8.350	75.000	14.250	75.000	14.850
Vorhaltungskosten													0		
Verzinsung 1,7 % (HalberKaufpreis mit B	Euro/a	347	518	737	829	1.221	1.231	1.221	136	1.231	161	1.306	261	1.306	281
Zeitabhängige Abschreibung	Euro/a	3.333	5.000	7.727	8.636	12.727	12.727	12.727	1.057	12.727	1.518	12.500	1.900	12.500	3.300
Unterstellung	Euro/a	584	584	944	1.209	1.209	1.209	1.209	944	1.209	1.209	1.209	1.209	1.209	1.209
Allgemeine Kosten (Fuhrparkverwaltung)	Euro/a	6.278	6.278	8.433	9.575	9.575	9.575	9.575	9.433	9.575	9.433	9.575	9.433	9.575	9.433
Summe Vorhaltungskosten	Euro/a	10541,9	12379,7	17841,1	20249,5	24732,3	24742,7	24732,3	11.042	24742,7	12321,3	24590,1	11.853	24590,1	14223,3
Betriebskostengrundwert													0,00		
Fahrleistungsabh. Abschreibung	Euro/100 km	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Reifenverschleiß	Euro/100 km	1,40	1,41	2,86	3,69	3,38	3,66	3,38	0,89	3,66	1,18947	2,75	1,31	2,75	1,96
Reparatur, Wartung und Schmierstoffe	Euro/100 km	5,71	6,78	9,12	10,38	10,83	11,62	10,83	2,05	11,62	2,05	12,40	2,02	12,40	2,70
Summe Betriebskostengrundwert	Euro/100 km	7,10845	8,18977	11,9812	14,0681	14,2125	15,283	14,2125	5	15,283	3,23947	15,1515	5,50	15,1515	4,65954
Zeitkosten													0,00		
Vorhaltungskosten	Euro/Fz-h	5,27	6,19	8,75	9,93	10,84	10,84	8,24	4,21	8,25	4,70	8,20	5,93	8,20	7,11
Lohnkosten	Euro/Fz-h	24,15	24,15	24,15	24,15	24,15	24,15	28,68	0,00	28,68	0,00	28,68	0,00	28,68	0,00
Summe der Zeitkosten	Euro/Fz-h	29,4209	30,3398	32,8999	34,0811	34,988	34,9925	36,9236	4,2145	36,9271	4,7028	36,8762	5,92673	36,8762	7,11163

Kostensätze Lkw im Strassen-Güterverkehr zum Pr2021 - H2-Lkw

Fahrzeuggruppe		<=2.800 kg	2-801-3.500	3.500-12.000	3.500-12.000	12.001-22.000	>22.001	< 28.000	< 28.000	> 28.000	> 28.000	< 33.000	< 33.000	> 33.000	> 33.000
Fahrzeugtyp		VW	Mercede	Mercede	MAN	Mercede	Mercede	Mercede	Anhänge	Mercede	Anhänge	MAN		MAN	Sattelaufliieger
Fahrzeugtyp		T6 2.0 TD	Sprinter 3	Atego 81	TGL 12.2	Antos 18	Actros	Antos 18	0	Actros	Zweiachs	TGX 18.520 FLS XL	TGX 18.5	L: 13,65m	
Fahrzeugtyp		Kasten	Hochkast	Ladebord	Ladebord	Pritsche	Wechselr	Pritsche	0	Wechselr	Länge: 7,75m				
Antriebsart		Wasserst	Wasserstoff												
Basisdaten															
zul. Gesamtgewicht	kg	2.800	3.500	7.490	11.990	18.000	25.000	18.000	10.000	18.000	10.000	18.000	10.000	18.000	36.000
Nutzlast	kg	985	1.450	3.400	6.350	10.450	15.500	10.450	6.475	10.450	6.475	10.753	6.475	10.753	29.000
Motorleistung	kW	84	120	130	162	240	330	240	0	240	0	324	0	324	0
Hubraum	ccm	1.968	2.148	5.132	4.580	10.700	12.800	10.700	0	10.700	0	15.200	0	15.200	0

Marktpreis (netto)	Euro	40.000	60.000	85.000	95.000	140.000	140.000	140.000	14.800	140.000	14.800	150.000	14.800	150.000	29.700
Preis der Bereifung	Euro	768	900	1.686	2.544	3.654	4.872	3.654	1.248	3.654	1.248	3.654	1.248	3.654	3.390
Nutzungsdauer	a	12	12	11	11	11	11	11	14	11	14	12	14	12	9
Mittlere Fahrleistung	km/a	19.373	18.039	19.704	19.704	36.229	33.359	94.600	28.286	94.600	28.286	88.231	28.286	88.231	94.800
Reifenlaufleistung	km/a	55.000	64.000	59.000	69.000	108.000	133.000	108.000	140.000	108.000	140.000	133.000	140.000	133.000	173.000
Einsatzzeit	h/a	2.000	2.000	2.039	2.039	2.282	2.282	3.000	2.620	3.000	2.620	3.000	2.620	3.000	2.000
Halber Kaufpreis mit Bereifung	Euro	20.384	30.450	43.343	48.772	71.827	72.436	71.827	8.024	71.827	8.024	76.827	8.024	76.827	16.545
Halber Kaufpreis ohne Bereifung	Euro	20.000	30.000	42.500	47.500	70.000	70.000	70.000	7.400	70.000	7.400	75.000	7.400	75.000	14.850
Vorhaltungskosten													0		
Verzinsung 1,7 % (HalberKaufpreis mit B	Euro/a	347	518	737	829	1.221	1.231	1.221	136	1.221	136	1.306	136	1.306	281
Zeitabhängige Abschreibung	Euro/a	3.333	5.000	3.864	4.318	6.364	6.364	12.727	1.057	12.727	1.057	12.500	1.057	12.500	3.300
Unterstellung	Euro/a	584	584	944	1.209	1.209	1.209	1.209	944	1.209	944	1.209	944	1.209	1.209
Allgemeine Kosten (Fuhrparkverwaltung)	Euro/a	6.278	6.278	8.433	9.575	9.575	9.575	9.575	9.433	9.575	9.433	9.575	9.433	9.575	9.433
Summe Vorhaltungskosten	Euro/a	10541,9	12379,7	13977,5	15931,3	18368,7	18379	24732,3	11.042	24732,3	11042	24590,1	11.042	24590,1	14223,3
Betriebskostengrundwert															
Fahrleistungsabh. Abschreibung	Euro/100 km	0,00	0,00	19,61	21,91	17,57	19,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Reifenverschleiß	Euro/100 km	1,40	1,41	2,86	3,69	3,38	3,66	3,38	0,89	3,38	0,89143	2,75	0,89	2,75	1,96
Reparatur, Wartung und Schmierstoffe	Euro/100 km	5,71	6,78	9,12	10,38	10,83	11,62	10,83	2,05	10,83	2,05	16,54	2,02	16,54	2,70
Summe Betriebskostengrundwert	Euro/100 km	7,10845	8,18977	31,5892	35,9829	31,7777	34,3591	14,2125	5	14,2125	4,81008	19,2862	4,81	19,2862	4,65954
Zeitkosten															
Vorhaltungskosten	Euro/Fz-h	5,27	6,19	6,86	7,81	8,05	8,05	8,24	4,21	8,24	4,21	8,20	4,21	8,20	7,11
Lohnkosten	Euro/Fz-h	24,15	24,15	24,15	24,15	24,15	24,15	28,68	0,00	28,68	0,00	28,68	0,00	28,68	0,00
Summe der Zeitkosten	Euro/Fz-h	29,4209	30,3398	31,0051	31,9633	32,1994	32,2039	36,9236	4,2145	36,9236	4,2145	36,8762	4,2145	36,8762	7,11163

Treibstoffverbrauch für Lkw

Lkw-Typ	Nutzlast-Klasse	Lastkraftwagen	Diesel in	H2 in	BEV in
			l/100 km	kg/100 km	kWh/100 km
Solo	<= 2.800 kg	VW T6 2.0 TDI BMT	11,5	1,7	30,0
Solo	2.801 - 3.500 kg	Mercedes Sprinter 316 CDI	11,5	1,7	30,0
Solo	3.500 - 12.000	Mercedes S Atego 818 L	16,5	2,2	44,0

Solo	3.500 - 12.000	MAN TGL 12.220 BL	19,8	6,5	75,0
Solo	12.001 - 22.000	Mercede s Antos 1833 L	26,5	7,5	100,0
Solo	> 22.001	Mercede s Actros	32,0	8,0	120,0
LKWmAnh	< 28.000 kg	Mercede s Antos 1833 L	32,0	8,0	100,0
LKWmAnh	> 28.000	Mercede s Actros	34,0	8,0	120,0
SZM	< 33.000	MAN TGX 18.520 FLS XLX	32,0	8,0	120,0
SZM	> 33.000	MAN TGX 18.520 FLS XLX	32,0	8,0	120,0

3. Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze der BVWP

3.1. Kostensätze für die Veränderung der Betriebskosten zum Pr2021

3.1.3. Kostensätze im Schienen-Personenverkehr zum Pr2021

3.1.3.1 Personalkostensätze zum Pr2021

		Lokführer	Zugchef	Zugbegleiter
		Lf 5, 10-15 Jahre (BuRa- ZugTV AGV Move GDL	EG 559, Anlage 4a FGr 5- TV	EG 506, Anlage 2a ZusatzTV FGr 5-TV
		bis 30.11.21	ab 1.7.20	bis 31.12.21
monatl.		3.207,00 €		
jährlich		41.691,00 €	39.605,30 €	32.378,50 €
Sozialversicherung	20%	8.338,20 €	7.921,06 €	6.475,70 €
Summe 1		50.029,20 €	47.526,36 €	38.854,20 €
plus Zuschlag Nacht-/Sonn- und Feiertagsarbeit	15%	57.533,58 €	54.655,31 €	44.682,33 €
plus Aufschlag Gemeinkosten und Altersvorsorge	17%	67.314,29 €	63.946,72 €	52.278,33 €
Werktage		251	251	251
Urlaubstage		30	30	30
Krankheitstage		15	15	15
Arbeitsstunden	8	1.648	1.648	1.648
Zuschlag Ausstattung		0%	10%	10%
Dienstplanwirkungsgrad		60%	70%	70%
Personalkosten je Stunde		68,08 €	60,98 €	49,85 €
		68	61	50

3.1.3.2 Spezifische Kostensätze SPfV zum Pr2021

Einheitskostensätze für Investitions- und Instandhaltungskosten

Erzeugerpreisindex Schienenfahrzeuge (587, GP 30.2)

Steigerung 2012 - 2021

6,10%

Einheitskostensätze für Investitions- und Instandhaltungskosten

- unverändert

Personaleinsatz

- unverändert

3.1.3.3 Spezifische Kostensätze SPNV zum Pr2021

Durchschnittlicher Halteabstand SPNV in der VP 2040

Produkt	ZUGKM [Tsd/a]	ZUGHALT [Tsd/a]	Ø HalteAbstand [Km]
E	343.841	36.845	9,33
N	284.301	61.757	4,60
S	306.969	120.572	2,55
Summe mit S	935.111	219.174	4,27
Summe ohne S	628.142	98.602	6,37

Fortschreibung Kostensätze Standardisierte Bewertung

2016/2021

zusätzliche Berücksichtigung zeitabhängige Unterhaltungskosten (Fristen, usw.)

zusätzliche Berücksichtigung haltabhängige Energiekosten

zusätzliche Berücksichtigung alternative Antriebe (Batterie, Wasserstoff)

SPFV

Modellfahrzeugtyp	Investitionskosten (Mio. €/Fahrzeug)		Unterhaltungs-/Instandhaltungskosten (€/Fahrzeug-km)	
	Einstrom- bzw. Dieselfahrzeuge	Mehrstrom-fahrzeuge	Einstrom- bzw. Diesel-fahrzeuge	Mehrstrom-fahrzeuge
	HGV A	30,66	33,74	4,14
HGV B-10	24,51	26,95	5,20	5,73
HGV B-12	28,97	31,83	6,05	6,68
HGV B-14	33,42	36,82	6,90	7,64
HGV C	22,28	24,51	5,31	5,84
HGV D-5	12,31	13,58	2,76	3,08
HGV D-7	16,23	17,82	3,61	3,93
FV DoSto E	14,22	15,60	3,61	3,93
FV DoSto D	14,22		3,82	
FV light E	6,15	6,79	1,38	1,49
FV light D	3,93		1,27	

Modellfahrzeugtyp	Spezifischer Traktionsenergieverbrauch *) (kWh bzw. l Diesel/Fahrzeug-km)			Sonstiger spezifischer Energieverbrauch (kWh bzw. l Diesel/Fahrzeug-h)
	KS (V _{max} ≤ 160 km/h)	ABS (V _{max} = 161 – 230 km/h)	NBS (V _{max} > 230 km/h)	
	HGV A	9,60	12,30	
HGV B-10	12,10	15,40	19,40	290
HGV B-12	13,90	17,80	22,30	330
HGV B-14	15,70	20,20	25,20	370
HGV C	8,90	11,40		180
HGV D-5	7,60	9,40		190
HGV D-7	9,40	11,80		230
FV DoSto E	11,80			155
FV DoSto D	2,64			30
FV light E	3,00			55
FV light D	0,80			5

*) Mehrsystemfahrzeuge + 2%

SPNV

Modellfahrzeugtyp	Investitions-kosten (Mio. €/Fahrzeug)	Unterhaltungs-kosten zeitabhängig	Unterhaltungs-kosten laufleistungs-abhängig
-------------------	--	--------------------------------------	--

Modellfahrzeugtyp	Energie-verbrauch laufleistungs-abhängig	Energie-verbrauch haltabhängig
-------------------	---	-----------------------------------

		(€/Fahrzeug-a)	(€/Fahrzeug-km)
NV 120E SD	3,58	30.819	0,46
NV 170E SD	4,64	43.146	0,64
NV 220E SD	5,69	55.473	0,82
NV 270E SD	6,74	67.801	1,01
NV 320E SD	7,80	80.128	1,19
NV 310E DoSto	8,64	74.786	1,11
NV 430E DoSto	10,33	95.332	1,42
NV 550E DoSto	12,01	115.878	1,72
NV 670E DoSto	13,70	136.423	2,03

	(kWh bzw. l/Fahrzeug-km)	(kWh bzw. l/Fahrzeug-Halt)
NV 120E SD	2,48	1,52
NV 170E SD	3,47	2,13
NV 220E SD	4,46	2,74
NV 270E SD	5,45	3,34
NV 320E SD	6,44	3,95
NV 310E DoSto	6,01	3,69
NV 430E DoSto	7,66	4,70
NV 550E DoSto	9,31	5,72
NV 670E DoSto	10,96	6,73

Modellfahrzeugtyp	Investitionskosten (Mio. €/Fahrzeug)	Unterhaltungskosten zeitabhängig	Unterhaltungskosten laufleistungs-abhängig
		(€/Fahrzeug-a)	(€/Fahrzeug-km)
NV 80D	2,53	26.551	0,40
NV 120D	3,48	41.302	0,62
NV 160D	4,95	56.053	0,84
NV 200D	6,01	70.804	1,06
NV 240D	6,95	85.554	1,28

Modellfahrzeugtyp	Energieverbrauch laufleistungs-abhängig	Energieverbrauch haltabhängig
	(kWh bzw. l/Fahrzeug-km)	(kWh bzw. l/Fahrzeug-Halt)
NV 80D	0,46	0,43
NV 120D	0,71	0,67
NV 160D	0,96	0,91
NV 200D	1,21	1,14
NV 240D	1,47	1,38

Modellreisezugwagen	Investitionskosten (Mio. €/Fahrzeug)	Unterhaltungskosten zeitabhängig	Unterhaltungskosten laufleistungs-abhängig
		(€/Fahrzeug-a)	(€/Fahrzeug-km)
Steuerwagen DoSto 2.Klasse	2,21	21.389	0,32
Mittelwagen DoSto 2.Klasse	1,69	18.438	0,28
Mittelwagen DoSto 1./2.Klasse	1,69	18.438	0,28
Elektrolok Einstrom	4,21	33.136	0,56
Elektrolok Zweistrom	4,64	36.450	0,61
Diesellok	4,21	46.570	0,77

Modellfahrzeugtyp	Energieverbrauch laufleistungs-abhängig	Energieverbrauch haltabhängig
	(kWh bzw. l/Fahrzeug-km)	(kWh bzw. l/Fahrzeug-Halt)
Steuerwagen DoSto 2.Klasse Elektro	1,91	1,18
Mittelwagen DoSto 2.Klasse Elektro	1,65	1,01
Mittelwagen DoSto 1./2.Klasse Elektro	1,65	1,01
Steuerwagen DoSto 2.Klasse Diesel	0,59	0,55
Mittelwagen DoSto 2.Klasse Diesel	0,51	0,48
Mittelwagen DoSto 1./2.Klasse Diesel	0,51	0,48
Elektrolok Einstrom	2,81	1,72
Elektrolok Zweistrom	2,86	1,76
Diesellok	0,86	0,81

Modellfahrzeugtyp	Investitionskosten (Mio. €/Fahrzeug)	Unterhaltungskosten zeitabhängig	Unterhaltungskosten laufleistungs-abhängig
		(€/Fahrzeug-a)	(€/Fahrzeug-km)
NV 120BEMU	4,33	47.792	0,65
NV 170BEMU	5,61	67.137	0,91

Modellfahrzeugtyp	Energieverbrauch laufleistungs-abhängig	Energieverbrauch haltabhängig
	(kWh bzw. l/Fahrzeug-km)	(kWh bzw. l/Fahrzeug-Halt)
NV 120BEMU	0,65	0,65
NV 170BEMU	0,91	0,91

NV 220BEMU	6,88	85.913	1,16
NV 270BEMU	8,16	105.257	1,42

Modellfahrzeugtyp	Investitionskosten (Mio. €/Fahrzeug)	Unterhaltungskosten zeitabhängig (€/Fahrzeug-a)	Unterhaltungskosten laufleistungs-abhängig (€/Fahrzeug-km)
NV 120H2	4,49	49.109	0,73
NV 160H2	5,54	66.515	0,99
NV 200H2	6,72	84.543	1,26
NV 240H2	7,79	101.949	1,52

	(kWh bzw. l/Fahrzeug-km)	(kWh bzw. l/Fahrzeug-Halt)
NV 120BEMU	3,24	1,99
NV 170BEMU	4,56	2,80
NV 220BEMU	5,83	3,58
NV 270BEMU	7,14	4,39

Modellfahrzeug typ	Energie- verbrauch laufleistungs- abhängig (kWh bzw. l/Fahrzeug-km)	Energie- verbrauch haltabhängig (kWh bzw. l/Fahrzeug-Halt)
NV 120H2	0,17	0,11
NV 160H2	0,24	0,14
NV 200H2	0,30	0,18
NV 240H2	0,36	0,22

3. Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze der BVWP

3.1. Kostensätze für die Veränderung der Betriebskosten zum Pr2021

3.1.4. Kostensätze im Schienen-Güterverkehr zum Pr2021

	2021
Kapitalkosten Einstromlok (€/Std)	48,13
Kapitalkosten Zweistromlok (€/Std)	52,05
Kapitalkosten Dreistromlok (€/Std)	56,31
Kapitalkosten Diesel (€/Std)	57,75
Kapitalkosten Dual-Mode Lok (€/Std)	74,25
Instandhaltung Einstromlok (€/Zug-km)	0,80
Instandhaltung Zweistromlok (€/Zug-km)	0,90
Instandhaltung Dreistromlok (€/Zug-km)	1,00
Instandhaltung Diesellok (€/Zug-km)	1,50
Instandhaltung Dual-Mode Lok (€/Zug-km)	1,29
Traktionswechsel Diesel - Einstrom in €	121,02
Traktionswechsel Diesel - Zweistrom in €	122,98
Traktionswechsel Diesel - Dreistrom in €	125,11
Vorhaltekosten Schüttgutwagen (€/Std)	1,60
Vorhaltekosten Flachwagen, Runge (€/Std)	1,06
Vorhaltekosten Schüttgutwagen (€/Std)	1,60
Vorhaltekosten Kesselwagen (€/Std)	1,51
Vorhaltekosten Schüttgutwagen, schwer (€/Std)	1,94
Vorhaltekosten Schiebewandwagen (€/Std)	1,28
Vorhaltekosten Haubenwagen (€/Std)	1,33
Vorhaltekosten Flachwagen (€/Std)	1,45
Vorhaltekosten offener Güterwagen (€/Std)	0,82
Vorhaltekosten Containertragwagen (€/Std)	1,19
Triebfahrzeugführer (€/Zug-Std)	68,08
Zugförderkosten (€/Zug-km)	1,79

Zugbildungskosten Einzelwagen (€/Wagen)	49,20
Zugbildungskosten Ganzzug(€/Wagen)	49,20
Zugbildungskosten KV (€/Wagen)	49,20
Umschlagskosten Trockenes Massengut (€/t)	3,30
Umschlagskosten Sauggut (€/t)	2,80
Umschlagskosten Flüssiges Massengut (€/t)	3,60
Umschlagskosten Palettenladung (€/t)	8,70
Umschlagskosten Stückgut (€/t)	16,90
Umschlagskosten Container bzw. Wechselbehä	24,40

3. Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze der BVWP

3.1. Kostensätze für die Veränderung der Betriebskosten zum Pr2021

3.1.5. Kostensätze in der Binnenschifffahrt zum Pr2021

Vorhaltekosten

Motorgüterschiff (ohne Automatisierung)

Tragfähigkeitsklasse	Tagesfahrt	Halbständige Fahrt	Ständige Fahrt
	14 Std.	16 Std.	22 Std.
< 400 t	88.427	91.647	101.306
401 - 650 t	162.829	168.758	186.545
651 - 900 t	228.680	237.006	261.986
901 - 1.000 t	278.281	288.414	318.812
1.001 - 1.500 t	345.500	358.080	395.820
1.501 - 2.000 t	406.390	421.187	465.578
2.001 - 2.500 t	468.477	485.535	536.708
2.501 - 3.000 t	526.630	545.806	603.332
> 3000 t	569.732	590.477	652.711

Tanker (ohne Automatisierung)

Tragfähigkeitsklasse	Tagesfahrt	Halbständige Fahrt	Ständige Fahrt
	14 Std.	16 Std.	22 Std.
< 400 t	96.116	99.536	109.794
401 - 650 t	197.338	204.358	225.419
651 - 900 t	276.907	286.758	316.310
901 - 1.000 t	333.767	345.641	381.261
1.001 - 1.500 t	423.722	438.796	484.017
1.501 - 2.000 t	486.567	503.877	555.805
2.001 - 2.500 t	550.117	569.687	628.397
2.501 - 3.000 t	617.011	638.961	704.811
> 3000 t	664.365	688.000	758.903

Schubleichter

Tragfähigkeitsklasse	Tagesfahrt	Halbständige Fahrt	Ständige Fahrt
< 650 t		24.184	
651 - 1.000 t		34.587	
1.001 - 1.500 t		48.368	
1.501 - 2.000 t		65.661	
2.001 - 2.500 t		89.845	
> 2.500 t		110.516	

Motorgüterschiff (mit Automatisierung)

Tragfähigkeitsklasse	Tagesfahrt	Halbständige Fahrt	Ständige Fahrt
	14 Std.	16 Std.	22 Std.
< 400 t	107.554	111.470	123.219
401 - 650 t	181.956	188.581	208.457
651 - 900 t	247.806	256.829	283.898
901 - 1.000 t	297.408	308.237	340.724
1.001 - 1.500 t	364.626	377.903	417.732
1.501 - 2.000 t	425.516	441.010	487.491
2.001 - 2.500 t	487.603	505.358	558.621
2.501 - 3.000 t	545.757	565.629	625.244
> 3000 t	588.859	610.300	674.624

Tanker (mit Automatisierung)

Tragfähigkeitsklasse	Tagesfahrt	Halbständige Fahrt	Ständige Fahrt
	14 Std.	16 Std.	22 Std.
< 400 t	115.693	119.809	132.156
401 - 650 t	216.915	224.631	247.781
651 - 900 t	296.483	307.031	338.672
901 - 1.000 t	353.344	365.914	403.624
1.001 - 1.500 t	443.299	459.069	506.379
1.501 - 2.000 t	506.144	524.150	578.167
2.001 - 2.500 t	569.694	589.960	650.760
2.501 - 3.000 t	636.588	659.234	727.173
> 3000 t	683.942	708.273	781.265

Schubboote

Schiffstyp *	Tagesfahrt	Halbständige Fahrt	Ständige Fahrt
KSB 300		197.737	221.614
SSB 600		296.509	332.312
SB I		375.565	433.946
SB II			520.565
SB III			991.305

* Typ/Ps-Zahl

KSB 300: Kanalschubboot mit 300 PS

KSB 600: Kanalschubboot mit 600 PS

SB I: Schubboot mit 1.500 - 2.000 PS
 SB II: Schubboot mit 2.000 - 3.500 PS
 SB III: Schubboot mit > 3.000 PS

Personalkosten p.a. ohne Automatisierung

Größenklasse TT	Tagesfahrt	Halbständige Fahrt	Continuefahrt
EF < 400	190.085	237.637	435.828
EF 401 - 650	192.094	240.713	439.282
EF 651 - 900	190.851	242.629	440.189
EF 901 - 1.000	192.247	260.852	455.409
EF 1.001 - 1.500	196.129	288.514	479.392
EF 1.501 - 2.000	231.772	324.335	525.724
EF > 2.000	272.752	365.091	578.650
SB mit 1 SL	286.404	382.038	601.513
SB mit 2 SL	337.781	463.150	742.760
SB mit 3-4 SL	476.489	581.968	806.906
SB mit > 4 SL	553.602	663.080	903.320

Personalkosten p.a. mit Automatisierung

Größenklasse TT	Tagesfahrt	Halbständige Fahrt	Continuefahrt
EF < 400	164.168	187.620	257.978
EF 401 - 650	167.211	191.098	262.760
EF 651 - 900	169.111	193.270	265.746
EF 901 - 1.000	187.102	213.831	294.017
EF 1.001 - 1.500	214.419	245.051	336.945
EF 1.501 - 2.000	249.748	285.426	392.460
EF > 2.000	290.008	331.438	455.727

über 120.000	17.189	22.173	24.536	55.706
--------------	--------	--------	--------	--------

3. Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze der BVWP

3.1. Kostensätze für die Veränderung der Betriebskosten Pr 2021

3.1.7 Kostensätze für die Veränderung der Betriebskosten im Luftverkehr Pr 2021

Betriebskosten	€/Pkm-km	0,101
	€/P	13,790

3. Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze der BVWP

3.2. Kostensätze für die Veränderung der Reisezeiten im Personenverkehr (NRZ)

3.2.1. Zeitwerte im nicht-gewerblichen Personenverkehr nach Entfernungsstufen zum Pr2021

Entfernung	Zeitwert	Entfernung	Zeitwert	Entfernung	Zeitwert	Entfernung	Zeitwert
in km	in €/Std.	in km	in €/Std.	in km	in €/Std.	in km	in €/Std.
5	4,80	15	5,41	25	7,21	35	8,26
45	9,19	55	9,78	65	10,32	75	10,75
85	11,18	95	11,47	112,5	11,99	137,5	12,57
162,5	13,29	187,5	13,76	212,5	14,09	275	14,38
325	14,81	375	15,41	425	15,82	475	16,21
600	16,61	> 600	17,47				

3.2.2. Zeitwerte im gewerblichen Personenverkehr nach Entfernungsstufen zum Pr2021

Entfernungsbereich	Zeitwert
in km	in €/Std.
0 - 50	29,83
100	36,79
200	50,70
300	64,61
400	78,52
> 500	92,43

3. Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze der BVWP

3.3. Kostensätze für die Veränderung der Transportzeiten der Ladung im Güterverkehr (NRZ)

3.3.1. Aktualisierung des GV-Modellansatzes

$$U_i = \alpha_i + \beta_C BC(C_i, \lambda_C) + \beta_T BC(T_i, \lambda_T) + \beta_P P_i + \beta_V BC(V_i, \lambda_V) + \sum_j \beta_{i,j} X_{i,j}$$

mit

- U_i = Nutzen (Utility) von Transportalternative i
- α_i = Konstante für Alternative i (Alternative Specific Constant, ASC)
- C_i = Transportkosten (bzw. -preis) von Alternative i in Euro
- T_i = Transportzeit von Alternative i in Minuten
- P_i = Pünktlichkeit von Alternative i in Prozent
- V_i = Verspätungsumfang von Alternative i in Minuten (falls verspätet)
- BC = BoxCox-Transformation
- $\lambda_C, \lambda_T, \lambda_V$ = Parameter für die BoxCox-Transformation
- $\beta_C, \beta_T, \beta_P, \beta_V, \beta_{i,j}$ = Gewichtungparameter
- $X_{i,j}$ = Spezifische j-te Variable von Alternative i

		Segment 1		Segment 2		Segment 4		Segment 5		Segment 6		Segment 7		Segment 8		Segment 9		Segment 10	
		Maritimer KV		Kontinent. KV		Nahrung		Steine, Erden		Mineralölerz.		Chemie, Düngem.		Metalle		Fahrzg., Masch.		Sonstige	
	Einheit	Parameter		Parameter		Parameter		Parameter		Parameter		Parameter		Parameter		Parameter		Parameter	
Beobachtungen		3767		6730		4003		2540		453		2826		6301		4608		7839	
Log-Likelihood (LL)		-1955,6		-2953,3		-1795,6		-1331,1		-196,2		-1138,9		-2642,5		-2075,3		-3532,9	
Rho ² (0)		0,2511		0,367		0,3528		0,244		0,3752		0,4186		0,395		0,3504		0,3498	
λ_C		0,1		0,2		0,4		0,8		1		0,5		0		0,4		0,7	
λ_T		0		0		0		0		0		0,1		0		0,3		1	
λ_V		0,4		0,3		0,5		0		0,3		1		0		0,4		0,5	
theta		0,3879	-13,1	0,3128	-17,8	0,2862	-10,8	0,3959	-7,7	0,4698	-4	0,4876	-11	0,2171	-16,4	0,3906	-12,1	0,3184	-17,9
Generische Variablen																			
Transport-preis	Euro	-2,524	-2,54	(-20,1)	-1,542	(-28,0)	-0,3204	(-17,1)	-0,03405	(-8,8)	-0,001614	(-4,6)	-0,1836	(-17,3)	-5,808	(-26,1)	-0,1988	(-16,7)	-0,04944
Transport-zeit	Minuten	-0,7109	-0,7037	(-5,5)	-1,706	(-11,8)	-0,7913	(-5,2)	-0,968	(-6,2)	-2,747	(-6,2)	-0,4009	(-5,2)	-1,171	(-7,5)	-0,1524	(-9,8)	-0,000246
Pünktlich-keit	Prozent	0,03481	0,03657	-8,1	0,04214	-9,5	0,07423	-11,6	0,02614	-4,6	0,08365	-3,5	0,07821	-10,2	0,09883	-16,3	0,0545	-10,5	0,07118
Verspätung	Minuten	-0,07007	-0,07171	(-11,2)	-0,1631	(-13,9)	-0,05662	(-11,9)	-0,6473	(-7,5)	-0,1142	(-3,1)	-0,000628	(-7,1)	-0,7725	(-10,4)	-0,6663	(-11,1)	-0,04394

3.3.1. Verkehrsträger Straße: Zeitwerte der Ladung

Zeitwerte in €/h und t (Pr2021)

Nr.	Gütersegment	€/h-t		
1	Maritimer KV	0,381	0,305	25%
2	Kontientaler KV	1,475	1,18	25%

3 Nahrungsmittel	0,958	1,01	-5%
4 Steine Erden	0,439	0,374	17%
5 Mineralölerzeugnisse	0,876	0,746	17%
6 Chemie, Düngemittel	0,808	0,727	11%
7 Metalle	1,027	0,827	24%
8 Fahrzeuge, Maschinen	2,417	1,506	60%
9 sonstige Produkte	0,244	0,201	22%

3.3.2. Verkehrsträger Schiene: Zeitwerte der Ladung

- Vorgehen wie in der BVWP 2030
- Bestimmung der Zeitwerte innerhalb des Verkehrsmodells GV je Relation und Gütergruppe mit folgender Berechnungsvorschrift

$$ZWL = \left| \frac{\beta_T * T^{\lambda_T - 1}}{\beta_C * C^{\lambda_C - 1}} \right|$$

3.3.3. Verkehrsträger Wasserstraße: Zeitwerte der Ladung

- Vorgehen wie in der BVWP 2030
- Bestimmung der Zeitwerte innerhalb des Verkehrsmodells GV je Relation und Gütergruppe mit folgender Berechnungsvorschrift

$$ZWL = \left| \frac{\beta_T * T^{\lambda_T - 1}}{\beta_C * C^{\lambda_C - 1}} \right|$$

3. Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze der BVWP

3.4. Kostensätze für die Veränderung der Zuverlässigkeit (NZ)

3.4.1. Aktualisierung des GV-Modellansatzes

$$U_i = \alpha_i + \beta_C BC(C_i, \lambda_C) + \beta_T BC(T_i, \lambda_T) + \beta_P P_i + \beta_V BC(V_i, \lambda_V) + \sum_j \beta_{i,j} X_{i,j}$$

mit

- U_i = Nutzen (Utility) von Transportalternative i
- α_i = Konstante für Alternative i (Alternative Specific Constant, ASC)
- C_i = Transportkosten (bzw. -preis) von Alternative i in Euro
- T_i = Transportzeit von Alternative i in Minuten
- P_i = Pünktlichkeit von Alternative i in Prozent
- V_i = Verspätungsumfang von Alternative i in Minuten (falls verspätet)
- BC = BoxCox-Transformation
- $\lambda_C, \lambda_T, \lambda_V$ = Parameter für die BoxCox-Transformation
- $\beta_C, \beta_T, \beta_P, \beta_V, \beta_{i,j}$ = Gewichtungparameter
- $X_{i,j}$ = Spezifische j-te Variable von Alternative i

	Segment 1		Segment 2		Segment 4		Segment 5		Segment 6		Segment 7		Segment 8		Segment 9		Segment 10		
	Maritimer KV		Kontinent. KV		Nahrung		Steine, Erden		Mineralölerz.		Chemie, Düngem.		Metalle		Fahrzg., Masch.		Sonstige		
Einheit	Parameter		Parameter		Parameter		Parameter		Parameter		Parameter		Parameter		Parameter		Parameter		
Beobachtungen	3587		6340		3588		2001		272		2645		5702		4323		7483		
Log-Likelihood (LL)	-1867,3		-2773,3		-1345,6		-710,5		-107,7		-991		-2215,6		-1790,4		-3255,8		
Rho ² (0)	0,2491		0,369		0,4589		0,4877		0,4288		0,4594		0,4394		0,4027		0,3723		
λ_C	0,1		0,2		0,4		0,8		1		0,5		0		0,4		0,7		
λ_T	0		0		0		0		0		0,1		0		0,3		1		
λ_V	0,4		0,3		0,5		0		0,3		1		0		0,4		0,5		
theta	0,3927	-12,8	0,3084	-17	0,4611	-11,8	0,4214	-9,5	0,3965	-3,1	0,4359	-11	0,2846	-16,5	0,4221	-12,8	0,3574	-17,9	
Generische Variablen																			
Transport-preis	Euro	-2,524	(-19,5)	-1,542	(-27,2)	-0,4085	(-18,6)	-0,05217	(-15,3)	-0,006239	(-4,1)	-0,2222	(-17,4)	-5,887	(-26,1)	-0,2803	(-18,8)	-0,05139	(-26,5)
Transport-zeit	Minuten	-0,7109	(-5,6)	-1,697	(-11,3)	-1,312	(-8,5)	-0,6896	(-3,4)	-0,931	(-1,5)	-0,5068	(-5,7)	-1,242	(-7,9)	-0,1734	(-10,5)	-0,000254	(-6,5)
Pünktlich-keit	Prozent	0,03481	-7,7	0,04374	-9,6	0,07725	-11,3	0,05874	-6,6	0,1155	-3,8	0,09793	-11,2	0,08334	-13,2	0,06646	-11,8	0,06846	-16,1
Verspätung	Minuten	-0,07007	(-10,9)	-0,1641	(-13,5)	-0,0579	(-10,6)	-0,6736	(-5,9)	-0,2932	(-4,2)	-0,000686	(-6,8)	-0,6982	(-9,9)	-0,7628	(-11,5)	-0,04947	(-14,6)

3.4.1. Verkehrsträger Straße

Personenverkehr

- Zuverlässigkeitsermittlung analog VP 2030
- Bewertung mit Zeitansätzen aus AP 3.2

Güterverkehr

Durchschnittliche Wertansätze der Zuverlässigkeit in €/Fz-h nach Entfernungsklassen Pr2021

Entfernungsklasse	Wertansatz in € / Fz-h	
bis 50 km	108,76	
51 – 100 km	106,64	
101 – 300 km	103,32	
301– 500 km	112,16	
> 500 km	101,63	
Alle Entfernungsklassen	106,74	

3.4.2. Verkehrsträger Schiene

Personenverkehr

- Zuverlässigkeitsermittlung analog VP 2030

Güterverkehr

- Vorgehen wie in der BVWP 2030

- Bestimmung der Zuverlässigkeitswerte innerhalb des Verkehrsmodells GV je Relation und Gütergruppe mit folgender Berechnungsvorschrift

$$\text{Value of Zuverläs. (VoD)} = \left| \frac{\beta_V \cdot V^{\lambda_V - 1}}{\beta_C \cdot C^{\lambda_C - 1}} \right| \quad \text{Value of Pünktlichkeit (VoP)} = \left| \frac{\beta_P \cdot P^{\lambda_P - 1}}{\beta_C \cdot C^{\lambda_C - 1}} \right|$$

3.4.3. Verkehrsträger Wasserstraße

- Die Veränderung der Zuverlässigkeit wird, wie in dem Bericht zur Überprüfung der Bewertungsmethodik beschrieben, weiterhin indirekt bei der Veränderung der Betriebskosten auf den relevanten Relationen berücksichtigt. Eine Veränderung bzw. Aktualisierung erfolgt somit auch lediglich durch die Aktualisierung der Betriebskosten der Binnenschifffahrt.

3. Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze der BVWP

3.5. Kostensätze für die Veränderung der Verkehrssicherheit (NS)

3.5.1. Schadenskosten für Personenschäden

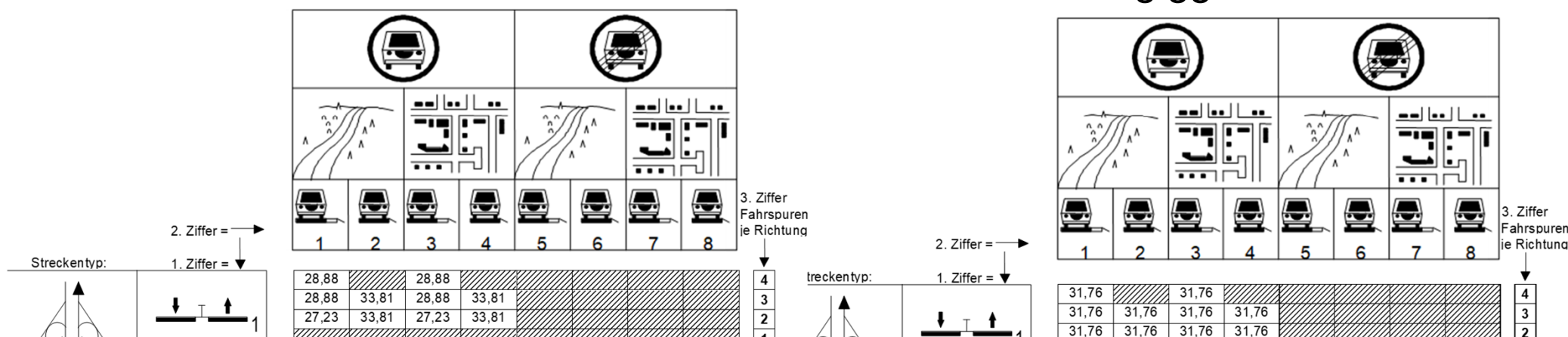
Spezifische Schadenskosten für Personenschäden in €/Person (Pr2021)

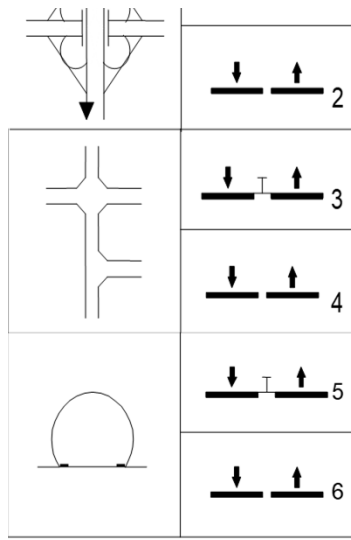
Kostensätze	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
Ressourcenverzehr	1.246.661	114.442	3.188
Risk-Value-Komponente	3.240.917	421.319	32.409
Gesamtkosten	4.487.578	535.761	35.597
Wachstumsfaktor 2012 - 2021			
Ressourcenverzehr	107%	99%	66%
Risk-Value-Komponente	246%	246%	246%
Gesamtkosten	181%	186%	198%

3.5.2. Verkehrsträger Straße

Unfallkostenraten 2021 in €/ 1.000 Kfz-km

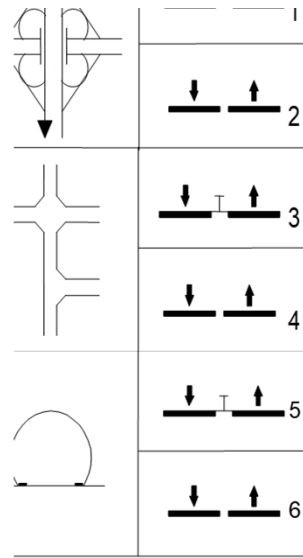
Veränderung ggü 2012 in %





	33,81		33,81						
28,88	33,81	28,88	33,81						
27,23	33,81	27,23	33,81						
								99,96	
	44,45		99,96		44,45			99,96	
37,15	37,15	99,96	99,96	37,15	37,15	99,96		99,96	
								145,72	
					37,15			145,72	
37,15	37,15	145,72	145,72	37,15	37,15	145,72		145,72	
67,42	77,72	122,44	122,44	67,42	77,72	122,44		122,44	
12,01		12,01						21,26	
12,01	18,92	12,01	18,92					21,26	
12,01	18,92	12,01	18,92					21,26	
		21,26	21,26					21,26	21,26
10,38	12,08	18,25	18,25	10,38	12,08	18,25		18,25	

Quelle: Eigene Darstellung nach Schema der PLANCO und Datenlieferung der BAST 2023



	31,76		31,76						
31,76	31,76	31,76	31,76						
31,76	31,76	31,76	31,76						
								20,99	
	17,46		20,99		17,46			20,99	
17,46	17,46	20,99	20,99	17,46	17,46	20,99		20,99	
								20,99	
								20,99	
17,46	17,46	20,99	20,99	17,46	17,46	20,99		20,99	
17,46	17,46	20,99	20,99	17,46	17,46	20,99		20,99	
31,76		31,76						20,99	
31,76	31,76	31,76	31,76					20,99	
31,76	31,76	31,76	31,76					20,99	
		20,99	20,99					20,99	20,99
17,46	17,46	20,99	20,99	17,46	17,46	20,99		20,99	

Quelle: Eigene Berechnung und Darstellung nach Schema der PLANCO und Datenlieferung der BAST 2023

Unfallkostenraten unter Berücksichtigung des Risk-Values differenziert nach der vierten Kennziffer (Qualität) in €/Tsd. Fz-km

Junction Type	Quality Level (3rd Digit)	Quality Level (4th Digit)				3. Ziffer Fahrspuren / Richtung	4. Ziffer Streckenqualität	
		5	6	7	8			
T-junction	4				99,96	4	1	
							2	
							3	
							4	
							5	
	3		44,45		99,96	3	1	
							2	
							3	
							4	
							5	
2		37,15	37,15	99,96	99,96	2	1	
							2	
							3	
							4	
							5	
1						1	1	
							2	
							3	
							4	
							5	
4				145,72		4	1	
							2	
							3	
							4	
							5	
3			37,15		145,72		3	1
								2
								3
								4
								5

						5
	4					1
						2
		37,15	37,15	145,72	145,72	3
						4
						5
			77,72	99,69	99,69	1
			77,72	99,69	122,44	2
		67,42	105,61	122,44	122,44	3
			105,61	122,44	304,00	4
			141,89	304,00	304,00	5

Unfallkostenwerte für 2+1 Fahrstreifen

Straßenkennziffer 2.1+2.3 15,80 €/1000 kfz-km
Straßenkennziffer 2.2+2.4 19,61 €/1000 kfz-km

Durchschnittskostensatz für die Straße als abgebender Verkehrsträger

	Anteil in %	€/103 Kfz-km (Pr2021)	
		ungewichtet	gewichtet
Bundesautobahn	80	30,52	24,42
Außerorts ohne BAB	10	65,27	6,53
Innerorts	10	111,76	11,18
Gewichtetes Mittel	100		42,12

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Verkehrs- und Unfalldaten, BASt (2023) und Auskünften der BASt zur Fahrtleistung

3.5.2. Verkehrsträger Schiene

Unfallkostenraten Schiene zum Pr2021

Schadensart	Unfallrate	Durchschnittliche	Schadenskostenrate
	(Anzahl/Mio. Zugkm)	Schadenshöhe	(€/Zug-km)
		pro Person	
		(Mio. €)	
Getötete	0,09	4,488	0,41
Schwerverletzte	0,08	0,536	0,04
Leichtverletzte	0,35	0,036	0,01
Sachschäden	n.a.	n.a.	0,02
Summe	n.a.	n.a.	0,49

3.5.3. Verkehrsträger Wasserstraße

Unfallkostenrate 0,3 ct/tkm

3. Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze der BVWP

3.6. Kostensätze für die Veränderung der Geräuschbelastung (NG)

3.6.1 Kostensätze für die Veränderung der Geräuschbelastung innerorts

Kosten in Euro pro Jahr pro lärmexponierte Person

Verkehrsträger	Lärm in dB					
	55-59	60-64	65-69	70-74	>75	
Straße		216,84	322,18	466,58	670,78	866,54
Zug		149,24	197,7	296,4	396,08	488,62

3.6.2 Kostensätze für die Veränderung der Geräuschbelastung außerorts

Verkehrsträger Straße

Höhe der Lärmschutzwand (m)	Pegeldifferenz db (A)	Kosten je lfd. Meter (€) Pr. 2021
1,50	2	1.209
2,00	2,7	1.605
3,00	6,9	2.418
4,00	8,8	3.230
5,00	10,7	4.022
6,00	12,2	4.815
7,00	13,3	5.648
8,00	14,1	6.420
9,00	14,7	7.253
10,00	15,2	8.065
11,00	15,6	8.837
12,00	15,9	9.670

Verkehrsträger Schiene

Höhe der Lärmschutzwand (m)	Pegeldifferenz db (A)	Kosten je lfd. Meter (€) Pr. 2021
1,50	2	3.030
2,00	2,7	3.250
3,00	6,9	3.615
4,00	8,8	4.020
5,00	10,7	4.505
6,00	12,2	5.090
7,00	13,3	6.050
8,00	14,1	7.266
9,00	14,7	8.727
10,00	15,2	10.480
11,00	15,6	12.586
12,00	15,9	15.116

3. Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze der BVWP

3.7. Kostensätze für die Veränderung der Abgabelastung (NA)

3.7.1 Schadenskosten für Abgasemissionen

	Preisstand 2021 in €/t
CO2*	895
NOx	39.980
SO2	35.150
HC /NMVOC	1.790
Partikel/PM	178.200
CO	54

3.7.2 Strommix VP 2040

Primärenergieträger	
	2040 in %
Braunkohle, konventionell	0
Braunkohle, CCS	0
Steinkohle, konventionell	0
Steinkohle, CCS	0
Erdgas	10,3
Mineralölprodukte	0
Kernenergie	0
Erneuerbare Energien	83
Übrige Energieträger	6,7
Summe	100

3.7.3 Herleitung der Emissionsfaktoren für die Erzeugung von Strom

Primärenergieträger	Emissionsfaktor bei vollständiger Umwandlung des Energiegehaltes in elektrischen Strom (g CO2 je kWh)			Kraftwerks wirkungsgr ad in %	Anteil an der deutschen Stromer zeugung 2040 in %	Gewichtert er Emissionsfa ktor (g CO2 je kWh)
	Direkt	Indirekt	Summe			
Braunkohle						
Steinkohle						
Erdgas	201,0	20,3	221,3	49	10,3	46,5
Öl						
Kernenergie						
Erneuerbar*	6,4	0	6,4		83	5,3
Sonstige	15,0	15	30	42	5	3,5
Summe						55,3

	Erdgas	Übrige Energieträger	Summe
Emissionsfaktoren in Gramm je kWh inkl. Vorketten			
SO ₂	0,01	0,01	
NO _x	0,18	0,18	
Partikel	0,01	0,01	
CO	0,07	0,07	
HC	0,9	0,9	
Anteile an der deutschen Stromerzeugung 2040 in %			
	10,3	5	15,3
Wirkungsgrad nach Kraftwerk in %			
	49	42	
Gewichtete Emissionsfaktoren in Gramm je kWh inkl. Vorketten			
SO ₂	0	0	0
NO _x	0,04	0,02	0,06
Partikel	0	0	0
CO	0,01	0,01	0,02

HC	0,18	0,1	0,29
----	------	-----	------

3.7.4 Emissionsfaktoren Schiene

Emissionsfaktoren in g/l Dieseltreibstoff				
Fahrzeugkategorie	CO	HC	NO _x	Partikel
Triebwagen	34,74	1,89	19,85	0,15
Lokomotiven	34,74	2,18	37,52	0,25

3.7.5 HC Emissionen für leichte Nutzfahrzeuge (in gr/km)

Straßentyp A1 zul. Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Verkehrszustand			
	flüssig	dicht	gesättigt	stop and go
80	0,016	0,002	0,002	0,004
100	0,003	0,003	0,003	0,004
120	0,002	0,003	0,003	0,004
130	0,003	0,003	0,003	0,004
>130	0,003	0,003	0,003	0,004

3.7.6 Emissionsfaktoren Binnenschifffahrt in 2040 (in gr/kWh)

Schadstoff	CO ₂	SO ₂	HC	NO _x	Partikel
g/kWh	509,62820	0,22720	0,18368	0,11916	0,00657

3.7.7 Emissionsfaktoren Seeschifffahrt in 2040 (in kg/t)

Motorleistung	So ₂	NO _x	HC	CO ₂
Marine Gas Oil				
Niedrig	2,5	40,2	3,2	3206,0
Mittel	2,5	30,8	2,5	3206,0
Hoch	2,5	23,7	1,0	3206,0
MDO				
Niedrig	2,5	40,2		

Mittel	2,5	30,7	2,5	3206,0
Hoch	2,5	23,6	1,0	3206,0
Residual Oil				
Niedrig	2,5	38,1	3,1	3114,0
Mittel	2,5	29,2	2,3	3114,0
Hoch	2,5	22,4	0,9	3114,0
Ammoniak				
Niedrig	0,1	17,6	0,1	528,9
Mittel	0,1	13,4	0,1	528,9
Hoch	0,1	10,3	0,1	528,9
Methanol				
Niedrig	0,1	18,8	0,5	586,6
Mittel	0,1	14,4	0,5	586,6
Hoch	0,1	11,1	0,5	586,6

3.7.8 Herleitung des Emissionskostensatzes für Dieselkraftstoff

Lokomotiven				
Schadstoff		Emissionsfaktor (g/l Diesel)	Emissionskostensatz (€/l Diesel)	Anteil
CO2		3154,944	2,824	65%
CO		34,74016	0,002	0%
NOX		37,52	1,500	34%
SO2		0,01	0,000	0%
HC		2,18	0,004	0%
Partikel		0,25	0,044	1%
Summe			4,374	100%

Triebwagen				
Schadstoff		Emissionsfaktor (g/l Diesel)	Emissionskostensatz (€/l Diesel)	
CO2		3154,944	2,824	77%
NOX		19,85	0,794	22%
Partikel		0,15	0,027	1%
Summe			3,644	100%

Lokomotiven mit E-Fuels (Methanol)

Schadstoff	Emissionsfaktor (g/l Methanol)	Emissionskostensatz (€/l Methanol)	Anteil
CO2	464,62	0,416	39%
CO	0	0,000	0%
NOX	16,56	0,662	61%
SO2	0,00	0,000	0%
HC	0,96	0,002	0%
Partikel	0,00	0,000	0%
Summe		1,079	100%

Lokomotiven mit Ammoniak

Schadstoff	Emissionsfaktor (g/l Ammoniak)	Emissionskostensatz (€/l Ammoniak)	Anteil
CO2	370,23	0,331	38%
CO	0	0,000	0%
NOX	13,68	0,547	62%
SO2	0,00	0,000	0%
HC	0,80	0,001	0%
Partikel	0,00	0,000	0%
Summe		0,880	100%

3.7.8 Emissionskostensätze**Emissionskostensätze für elektrischen Strom**

Schadstoffart	Emissionsfaktor (g/kWh)	Emissionskostensatz (Cent/kWh)
CO2	55,31327619	4,951
NOx	0,06	0,237
SO2	0,00	0,012
HC	0,289635854	0,052
Partikel	0,003291317	0,058651261
Summe		5,309

Emissionskostensatz für elektrischen Strom beim Verkehrsträger Schiene

Schadstoffart	Emissionsfaktor (g/kWh)	Emissionskostensatz (Cent/kWh)
CO2	59,18520552	5,297
NOx	0,06	0,253

SO2		0,00	0,012
HC		0,309910364	0,055
Partikel		0,003521709	0,062756849
Summe			5,681

Emissionskostensatz für elektrischen Strom beim Verkehrsträger Strasse

Schadstoffart	Emissionsfaktor (g/kWh)	Emissionskostensatz (Cent/kWh)
CO2	59,18520552	5,297
NOx	0,06	0,253
SO2	0,00	0,012
HC	0,309910364	0,055
Partikel	0,009521709	0,169676849
Summe		5,788

Emissionskostensatz für Pkw

Emissionsfaktor (g/l Kraftstoff)	(g/l Kraftstoff)				g/ kWh	g/kg
	Otto	Diesel	Hybrid	BEV	H2	
CO2	895	2694,31	3019,11	1429,45	59,19	869,09
NOx	39.980	0,69	2,57	0,39	0,06	0,00
SO2	35.150	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00
HC	1.790	0,07	0,10	0,18	0,31	0,00
Partikel	178.200	0,20	0,23	0,23	0,05	0,65
CO	54	3,62	0,38	1,89	0,02	0,00
Emissionskostensatz für Pkw in €/ [l - kWh - kg] Kraftstoff		2,475	2,847	1,337	0,071	0,893
Anteilig je Flotte in €/Pkw-km						0,0431

Durchschnittlicher Treibstoffverbrauch - bitte bei der Anwendung von Kraftstoffverbräuchen in 2040 auch die Prämissenfolie 9-5 aus der VP 2040 berücksichtigen

Otto-Motor in l/100 km	4,45
Diesel-Motor in l/100 km	3,86
Hybrid in l/100 km	2,31
plus Hybrid in kWh/100 km	7,48
BEV in kWh/100 km	16

H2 in kg/100 km

0,80

3.7.x Abgasmissionskosten für den Luftverkehr

Abgasemissionskosten	€/Pkm-km	0,014
	€/P	3,260

en

3. Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze der BVWP

3.8. Kostensätze für die Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur (NL)

3.8.1 Verkehrsträger Straße

Streckenategorie	Spezifische THG-Emissionen [kg CO ₂ -e/m ² Straßenoberfläche und Jahr]
Straße ohne Kunstbauwerke	
Bundesautobahn	2,5
Bundesstraße	0,9
Aufschlag im Bereich von Brücken 12,6	2,5
Aufschlag in Tunnelbereichen 27,1	10,8

3.8.2 Verkehrsträger Schiene

Streckenategorie	Spezifische THG-Emissionen [kg CO ₂ -e/m ² Straßenoberfläche und Jahr]
NBS Flachland	19,8
NBS Mittelgebirge	27,2
ABS	18,4
Elektrifizierung	2,0
Geschwindigkeitserhöhung	4,0

3.8.3 Verkehrsträger Seeschifffahrt

Eingangsgrößen NKU für Ausbaumaßnahmen

Sand

Schlick

(immer revierspezifische Unterschiede, kurze Transportwege haben eher hohe Werte, lange Transportwege eher geringere Werte)

	von	bis	von	bis		Mittelwert
1 m ³ Baggern benötigt	0,45	0,65	0,30	0,40	kg Treibstoff/m ³	0,45
1m ³ km Bodentransport (Hin- und Rückfahrt) bei 1m ³ Baggern erzeugt	0,015	0,025	0,015	0,025	kg Treibstoff/(m ³ km)	0,02
1m ³ km Bodentransport (Hin- und Rückfahrt) erzeugt	1,44	2,08	0,96	1,28	kgCO ₂ /m ³	1,44
1m ³ km Bodentransport (Hin- und Rückfahrt) erzeugt Umweltkosten (Basis BVW)	0,05	0,08	0,05	0,08	kgCO ₂ /(m ³ km)	0,06
1m ³ Baggern erzeugt	0,69	1,00	0,46	0,61	€/m ³	0,69
1m ³ km Bodentransport (Hin- und Rückfahrt) erzeugt	0,02	0,04	0,02	0,04	€/(m ³ km)	0,03
1 m ³ Boden einspülen	0,23		0,15		kg Treibstoff/m ³	
1 m ³ Boden einspülen	0,72		0,48		kgCO ₂ /m ³	
1 m ³ Boden einspülen	0,35		0,23		€/m ³	
1 m ³ Baggern kostet überschlägig					€/m ³ (brutto)	
1 m ³ Baggern kostet überschlägig					€/m ³ (netto)	
1 m ³ mit 1km transportiert kostet überschlägig					€/m ³ km (brutto)	
1 m ³ mit 1km transportiert kostet überschlägig					€/m ³ (netto)	

projektbezogen beim jeweiligen WSA erfragen

3.8.4 Verkehrsträger Binnenschifffahrt

NEUBAU (inklusive Betrieb)

Anlagenteil	THG-Emissionen	
Emissionen pro Schleuse	874	t CO ₂ e / Schleuse und Jahr
Emissionen Uferbefestigung (beide Seiten)	15,8	kg CO ₂ e / m und Jahr
Emissionen Kanal	32,3	kg CO ₂ e / m und Jahr
Emissionen Kanalbrücken	491	t CO ₂ e /Brücke und Jahr

Für Kanäle

Das Verhältnis der Investitionskosten je Streckenkilometer der Ausbaumaßnahme zu denjenigen eines Neubaus und unter Berücksichtigung der Reinvestition bzw. Ersatz (Vergleichsfall) ergibt den Korrekturfaktor für Ausbaumaßnahmen im Vergleich zu Neubaumaßnahmen. ermittelt werden .

3. Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze der BVWP

3.9. Kostensätze für die Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege (NW)

3.9.1 Verkehrsträger: Straße

Instandhaltungskosten der Wege zum Preisstand des Jahres 2021 (T€/km*a) nach Streckentyp

Streckentyp:	1. Ziffer =		2. Ziffer =								3. Ziffer Fahrspuren je Richtung
	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	
	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	1
	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	2
	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	3
	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	4
	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	5
	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	6

70		70										4
62	58	62	58									3
53	49	53	49									2
												1
												4
	46		46									3
41	39	41	39									2
23	21	23	21									1
												4
	35		35		35						21	4
31	29	31	29	31	29	12	11					3
												2
												1
												4
												3
31	29	12	8	31	29	12	11					2
16	15	9	8	16	15	9	8					1
631		631									398	4
631	631	631	631								398	3
553	553	553	553								350	2
												1
												4
												3
												2
		360	360			360	360					2
230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	230	1

Instandhaltungskostenwerte für 2+1 Fahrstreifen

Straßenkennziffer 2.1+2.3 32 T€/km und Jahr
 Straßenkennziffer 2.2+2.4 30 T€/km und Jahr

3.9.2 Verkehrsträger: Schiene

Anlageteile	Instandhaltungskostensatz pro Jahr in ‰ der Investitionskosten
Bahnkörper	0,5
Stützmauern	0,5
Tunnel	0,5
Kreuzungsbauwerke/Br	2
Schallschutz	0,5
Oberbau/Gleise/Weiche	15
Bauliche Anlagen	0,5
Signalanlagen	15
Kommunikation	30
Bahnstromversorgung/U	5
Fahrleitungen	5

3.9.3 Verkehrsträger: Wasserstraße

Keine Veränderungen gegenüber der BVWP 2030 - projektspezifische Ermittlung

3. Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze der BVWP

3.10. Kostensätze für die Veränderung der Innerörtlichen Trennwirkungen (NT)

Zeitansatz für innerörtliche Trennwirkungen (Pr2021) 7,5 €/h

3. Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze der BVWP

3.11. Durchschnittskostensätze für den abgebenden Verkehrsträger bei Verlagerungen

3.11. 1. Schienengüterverkehr - spez. Abgasemissionskosten mit D-Traktion

Durchschnittliche spezifische Abgasemissionskosten des Schienengüterverkehrs mit Dieseltraktion

	Emissionsfaktor (g/l Diesel)	Emissionskostensatz (€/l Diesel)
CO ₂	3.154,94	2,82
CO	34,74	0,00
NO _X	37,52	1,34
SO ₂	0,01	0,00
HC	2,18	0,00
PM	0,25	0,04
Summe		4,21

3.11. 2. Strassengüterverkehr - durchschnittliche Beladung in t/Lkw

GG-Nr	Gütergruppen	Inland	Grenzüberschreitend
10	Land- und forstwirtsch. Erzeugnisse	17,7	19,3
21	Steinkohle	25,1	25,1
22	Braunkohle	25,1	25,1
23	Erdöl und Erdgas	25,1	25,1
31	Erze	18,3	24,8
32	Düngemittel	18,3	24,8
33	Steine und Erden	18,3	24,8
40	Nahrungs- und Genussmittel	13,3	19,1
50	Textilien, Bekleidung, Leder	7,3	8,9
60	Holzwaren, Papier, Papier, Druckere	11,9	16,6
71	Koks	17,8	22,2
72	Mineralölerzeugnisse	17,8	22,2
80	Chemische Erzeugnisse etc	14,1	18,9

90	Sonstige Mineralerzeugnisse	14,7	19,4
100	Metalle und Metallerzeugnisse	12,3	17,6
110	Maschinen und Ausrüstungen etc	9,4	12,2
120	Fahrzeuge	11,0	10,8
130	Möbel, Schmuck, Musikinstrumente	8,1	9,8
140	Sekundärrohstoffe, Abfälle	10,1	21,1
150	Post, Pakete	9,5	13,2
160	Geräte und Material für Güterbeförderung	2,5	4,3
170	Umzugsgut, sonst. nichtmarktb. Güter	7,3	8,5
180	Sammelgut	10,9	13,1
190	Gutart unbekannt	15,6	14,3
200	Sonstige Güter a.n.g.	15,6	14,3

3.11. 3. Strassengüterverkehr - Leerfahrtanteil in Abh. von der Transportweite

Entfernung von ... bis ... Km	Leerfahrtanteil 2021 in %
bis 50	43,5%
51 bis 100	37,4%
101 bis 150	28,8%
151 bis 200	21,3%
201 bis 250	16,8%
251 bis 300	13,7%
301 bis 350	11,5%
351 bis 400	10,0%
401 bis 450	7,9%
451 bis 500	7,4%
501 bis 600	6,3%
601 bis 700	5,8%
701 bis 800	5,7%
801 bis 900	4,1%
901 bis 1 000	4,5%
1 001 und mehr	4,9%

3.11. 4. Strassengüterverkehr - Kostenstrukturen ausgewählter Sattelzüge im Fernverkehr zum Preisstand 2021

Fahrzeuggruppe		SZM	SZM	SZM	SZM-Anh.	SZM-Anh.	SZM-Anh.
Fahrzeugtyp		Diesel	Elektrisch	Wasserstoff	Dreiachs-	Dreiachs-	Dreiachs-Tanksattelanhänger

Fahrzeugtyp		2040	2040	2040			
Basisdaten							
zul. Gesamtgewicht	kg	18.000	18.000	18.000	36.000	36.000	35.000
Nutzlast	kg	10.753	10.753	10.753	29.000	29.000	27.500
Motorleistung	kW	324			0	0	0
Hubraum	ccm	15.200			0	0	0
Marktpreis (brutto)	Euro	110.000	150.000	150.000	29.700	22.900	129.000
Betriebsnotwendiges Kapital	Euro	55.000	75.000	75.000	14.850	11.450	64.500
Preis der Bereifung	Euro	3.654	3.654	3.654	3.390	3.390	3.390
Nutzungsdauer	a	6	6	6	6	6	6
Mittlere Fahrleistung	km/a	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Reifenlaufleistung	km/a	147.000	147.000	147.000	173.000	173.000	150.000
Einsatzzeit	h/a	2.613	2.613	2.613	2.613	2.613	2.613
Vorhaltungskosten							
Kalkulatorischer Zinssatz 1,7	Euro/a	935	1.275	1.275	252	195	1.097
Zeitabhängige Abschreibung	Euro/a	17.724	24.391	24.391	4.385	3.252	20.935
Unterstellung	Euro/a	1.209	1.209	1.209	1.209	1.209	1.209
Allgemeine Kosten (Fuhrparkverwaltung)	Euro/a	10.949	10.949	10.949	10.807	10.807	10.807
Summe Vorhaltungskosten	Euro/a	30.817	37.824	37.824	16.653	15.462	34.048
Betriebskostengrundwert							
Fahrleistungsabh. Abschreibung	Euro/100 km	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Reifenverschleiß	Euro/100 km	2,75	2,75	2,75	1,96	1,96	2,26
Reparatur, Wartung und Schmierstoffe	Euro/100 km	16,54	15,71	15,71	2,70	2,70	5,32
Summe Betriebskostengrundwert	Euro/100 km	19,29	18,46	18,46	4,66	4,66	7,58
Zeitkosten							
Vorhaltungskosten	Euro/Fz-h	11,79	14,47	14,47	6,37	5,92	13,03
Lohnkosten	Euro/Fz-h	24,15	24,15	24,15	0,00	0,00	0,00
Summe der Zeitkosten	Euro/Fz-h	35,94	38,62	38,62	6,37	5,92	13,03

3.11. 5. Strassengüterverkehr - Kostensätze für verlagete Lkw-Betriebsleistungen

Kostensätze für einen Tanksattelzug in €/Lkw-km

	Elektrisch	H2	Diesel	Flottendurchschnitt
Betriebskostengrundwert	0,260392928	0,26	0,269	0,2616
Fahrzeugvorhaltekosten	0,550070333	0,55	0,496	0,5426
Treibstoffkosten	0,15252	0,29	0,162	0,1648

Ziwschensumme	0,962983261	1,10	0,927	0,969
Lohnkosten	0,48295989	0,48	0,483	0,483
Gesamtkosten	1,45	1,58	1,41	1,45

Kostensätze für einen Containersattelzug in €/Lkw-km

	Elektrisch	H2	Diesel	Flottendurchschnitt
Betriebskostengrundwert	0,231192928	0,23	0,239	0,2324
Fahrzeugvorhaltekosten	0,407818643	0,41	0,354	0,4003
Treibstoffkosten	0,15252	0,29	0,162	0,1648
Ziwschensumme	0,791531571	0,93	0,756	0,7975
Lohnkosten	0,48295989	0,48	0,483	0,483
Gesamtkosten	1,27	1,41	1,24	1,28

Kostensätze für einen konv. Stückgutsattelzug in €/Lkw-km

	Elektrisch	H2	Diesel	Flottendurchschnitt
Betriebskostengrundwert	0,231192928	0,23	0,239	0,2324
Fahrzeugvorhaltekosten	0,416935622	0,42	0,363	0,4094
Treibstoffkosten	0,15252	0,29	0,162	0,1648
Ziwschensumme	0,80064855	0,94	0,765	0,8066
Lohnkosten	0,48295989	0,48	0,483	0,483
Gesamtkosten	1,28	1,42	1,25	1,29

3.11. 5. Strassengüterverkehr - spezifische Abgasemissionskosten für Verlagerungen

Durchschnittliche spezifische Abgasemissionskosten		Verlagerung Diesel LKW	
	Wertansatz (€/t Schadstoff)	Emissionsfaktor (g/	Emissionskostensatz (€/l Diesel)
CO2		3019,113	2,702
NOX		1,019	0,041
SO2		0,013	0,000
HC		0,040	0,000
Partikel		0,193	0,034
Summe			2,778

Emissionskostensatz für elektrischen Strom beim Verkehrsträger Schiene/Strasse - BEV Lkw

	Wertansatz (€/t Schadstoff)	Emissionsfaktor (g/	Emissionskostensatz (€/kWh)
CO2		59,185	0,053
NOx		0,063	0,003
SO2		0,004	0,000
HC		0,310	0,001
Partikel		0,017	0,003
Summe			0,059

Emissionskostensatz für Wasserstoff beim Verkehrsträger Schiene/Strasse - H2 Lkw

	Wertansatz (€/t Schadstoff)	Emissionsfaktor (g/	Emissionskostensatz (Cent/kg)
CO2		869,091	0,778
NOx		0,000	0,000
SO2		0,000	0,000
HC		0,000	0,000
Partikel		0,198	0,035
Summe			0,813

Abgasemissionen für drchntl. Lkw-km €/lkw-km 0,1656

3. Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze der BVWP

3.11. Kostensätze für die Veränderung der Betriebskosten zum Pr2021

3.11.1. BWL-Kostensätze im Straßengüterverkehr zum Pr2021

Fahrzeuggruppe		SZM	SZM	SZM	SZM	SZM-Anh.	SZM-Anh.	SZM-Anh.		Dreiseitenkipper	Dreiseitenkipper	Dreiseitenkipper	Dreiseitenkipper	Allradkipper	Allradkipper	Allradkipper	Allradkipper	
Fahrzeugtyp		Diesel	Elektrisch	Wasserstoff	Diesel	Dreiachs-Curt	Dreiachs-Cont	Dreiachs-Tanksattelanhänge		Diesel	Elektrisch	Wasserstoff	Diesel	Diesel	Elektrisch	Wasserstoff	Diesel	
Fahrzeugtyp		2040	2040	2040	2021					2040	2040	2040	2021	2040	2040	2040	2021	
Basisdaten																		
zul. Gesamtgewicht	kg	18.000	18.000	18.000	18.000	36.000	36.000	35.000		26.000	26.000	26.000	26.000	41.000	41.000	41.000	41.000	
Nutzlast	kg	10.753	10.753	10.753	10.753	29.000	29.000	27.500		26.000	26.000	26.000	26.000	26.600	26.600	26.600	26.600	
Motorleistung	kW	324			324	0	0	0		368			368	368			368	
Hubraum	ccm	15.200			15.200	0	0	0		12.419			12.419	12.419			12.419	
Marktpreis (brutto)	Euro	110.000	150.000	150.000	110.000	29.700	22.900	129.000		153.000	190.000	190.000	153.000	172.600	212.600	212.600	172.600	
Teuerung Kaufpreis	Euro/Nutzung	8.690	11.850	11.850	8.690	3.390	3.390	29.580		12.087	15.010	15.010	12.087	13.635	16.795	16.795	13.635	
Restwert (25%)	Euro	27.500	37.500	37.500	27.500	10.395	9.160	38.700		53.550	66.500	66.500	53.550	77.670	95.670	95.670	77.670	
Umlaufkapital	Euro	7.428	7.428	7.428	7.428	1.467	1.467	1.841		5.583	5.583	5.583	5.583	6.315	6.315	6.315	6.315	
Betriebsnotwendiges Kapital	Euro	41.250	56.250	56.250	41.250	9.653	6.870	45.150		49.725	61.750	61.750	49.725	47.465	58.465	58.465	47.465	
Preis der Bereifung	Euro	3.654	3.654	3.654	3.654	3.390	3.390	3.390		5.070	5.070	5.070	5.070	7.452	7.452	7.452	7.452	
Nutzungsdauer	a	6	6	6	6	6	6	6		6	6	6	6	6	6	6	6	
Mittlere Fahrleistung	km/a	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000		40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	
Reifenlaufleistung	km/a	147.000	147.000	147.000	147.000	173.000	173.000	150.000		61.000	61.000	61.000	61.000	72.000	72.000	72.000	72.000	
Einsatzzeit	h/a	2.613	2.613	2.613	2.613	2.613	2.613	2.613		2.613	2.613	2.613	2.613	2.613	2.613	2.613	2.613	
Vorhaltungskosten																		
Kalkulatorischer Zinssatz 1,7	Euro/a	2.475	3.375	3.375	2.475	579	412	2.709		2.984	3.705	3.705	2.984	2.848	3.508	3.508	2.848	
Zeitabhängige Abschreibung	Euro/a	14.589	20.116	20.116	14.589	3.218	2.290	19.415		17.745	22.240	22.240	17.745	16.852	21.046	21.046	16.852	
Unterstellung	Euro/a	1.209	1.209	1.209	1.209	1.209	1.209	1.209		1.209	1.209	1.209	1.209	1.209	1.209	1.209	1.209	
Allgemeine Kosten (Fuhrparkverwaltung, Kfz-Steuer, Versicherung)	Euro/a	9.575	9.575	9.575	9.575	9.433	9.433	9.433		16.851	16.851	16.851	16.851	16.851	16.851	16.851	16.851	
Haftpflichtversicherung	Euro/a	5.119	5.119	5.119	5.119	322	322	322		4.528	4.528	4.528	4.528	4.528	4.528	4.528	4.528	
Kaskoversicherung	Euro/a	2.116	2.116	2.116	2.116	381	381	1071		2.083	2.083	2.083	2.083	2.083	2.083	2.083	2.083	
Kfz-Steuer	Euro/a	665	665	665	665	671	671	671		665	665	665	665	665	665	665	665	
Summe Vorhaltungskosten	Euro/a	35.748	42.175	42.175	35.748	15.813	14.718	34.830		38.788	44.005	44.005	38.788	37.760	42.613	42.613	37.760	
Betriebskostengrundwert																		
Fahrleistungsabh. Abschreibung	Euro/100 km	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Reifenverschleiß	Euro/100 km	2,75	2,75	2,75	2,75	1,96	1,96	2,26		8,31	8,31	8,31	8,31	10,35	10,35	10,35	10,35	
Reparatur, Wartung und Schmierstoffe	Euro/100 km	16,54	15,71	15,71	16,54	2,70	2,70	5,32		22,89	22,89	22,89	22,89	34,16	34,16	34,16	34,16	
Summe Betriebskostengrundwert	Euro/100 km	19,29	18,46	18,46	19,29	4,66	4,66	7,58		31,20	31,20	31,20	31,20	44,51	44,51	44,51	44,51	
Zeitkosten																		
Vorhaltungskosten	Euro/Fz-h	13,68	16,14	16,14	13,68	6,05	5,63	13,33		14,84	16,84	16,84	14,84	14,45	16,31	16,31	14,45	
Lohnkosten	Euro/Fz-h	24,15	24,15	24,15	24,15	0,00	0,00	0,00		24,15	24,15	24,15	24,15	24,15	24,15	24,15	24,15	
Summe der Zeitkosten	Euro/Fz-h	37,83	40,29	40,29	37,83	6,05	5,63	13,33		38,99	40,99	40,99	38,99	38,60	40,45	40,45	38,60	
Kraftstoffverbrauch Diesel	l/100 km	27,00	0,00	0,00	32,00	0,00	0,00	0,00		27,00	0,00	0,00	32,00	27,00	0,00	0,00	32,00	
Kraftstoffpreis Diesel	ct/l	106,40	0,00	0,00	102,035					106,40	0,00	0,00	102,035	106,40	0,00	0,00	102,035	
Energieverbrauch Elektroantrieb	kWh/100 km	0,00	120,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	120,00	0,00	0,00	0,00	120,00	0,00	0,00	
Energiepreis	ct/kWh	0,000	12,710	0,000						0,00	12,71	0,00	0,00	0,00	12,71	0,00	0,00	
Kraftstoffverbrauch Wasserstoff	kg/100 km	0,00	0,00	8,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	8,00	0,00	0,00	0,00	8,00	0,00	
Kraftstoffpreis Wasserstoff	ct/kg	0,00	0,00	362,50	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	362,50	0,00	0,00	0,00	362,50	362,50	
Kraftstoff-/Energiekosten	Euro/100 km	28,73	15,25	29,00	32,65	0,00	0,00	0,00		28,73	15,25	29,00	32,65	28,73	15,25	29,00	32,65	
CO2-Steuer 2021	ct/l	0	0	0	6,625					0	0	0	6,625	0	0	0	6,625	
CO2-Steuer 2040	ct/l	35,15	0,00	0,00						35,15	0,00	0,00		35,15	0,00	0,00		
CO2-Steuerkosten	Euro/100 km	9,49	0,00	0,00	2,54	0,00	0,00	0,00		9,49	0,00	0,00	2,54	9,49	0,00	0,00	2,54	
Mautkosten (aus Prämisse 1059)	ct/Lkw-km	48	22	22,0	18,7	0,00	0,00	0,00		48	22	22,0	18,7	48	22	22,0	18,7	

3. Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze der BVWP

3.11. Kostensätze für die Veränderung der Betriebskosten zum Pr2021

3.11.2. BWL-Kostensätze im Schienengüterverkehr zum Pr2021

	2021
E-Lok (Einstrom) (€/Lok-km)	2,57
E-Lok (Mehrsystem) (€/Lok-km)	2,97
Diesellok (€/Lok-km)	3,67
Rangierlok (€/Lok-km)	7,20
Dual-Mode Lok (€/Lok-km)	3,93
E-Lok (Einstrom) (€/Zug-h)	127,68
E-Lok (Mehrsystem) (€/Zug-h)	147,54
Diesel-Lok (€/Zug-h)	183,33
Rangierlok (€/Zug-h)	47,01
Dual-Mode Lok (€/Zug-h)	196,40
Vorhaltekosten GG 10 (€/Std)	1,35
Vorhaltekosten GG 21 (€/Std)	1,95
Vorhaltekosten GG 22 (€/Std)	1,95
Vorhaltekosten GG 23 (€/Std)	1,59
Vorhaltekosten GG 31 (€/Std)	2,32
Vorhaltekosten GG 32 (€/Std)	1,87
Vorhaltekosten GG 33 (€/Std)	1,95
Vorhaltekosten GG 40 (€/Std)	1,73
Vorhaltekosten GG 50 (€/Std)	1,73
Vorhaltekosten GG 60 (€/Std)	1,73
Vorhaltekosten GG 71 (€/Std)	1,95
Vorhaltekosten GG 72 (€/Std)	1,59
Vorhaltekosten GG 80 (€/Std)	1,87
Vorhaltekosten GG 90 (€/Std)	1,95
Vorhaltekosten GG 100 (€/Std)	1,74
Vorhaltekosten GG 110 (€/Std)	1,74

Vorhaltekosten GG 120 (€/Std)	1,90
Vorhaltekosten GG 130 (€/Std)	1,50
Vorhaltekosten GG 140 (€/Std)	1,22
Vorhaltekosten GG 150 (€/Std)	1,50
Vorhaltekosten GG 160 (€/Std)	1,50
Vorhaltekosten GG 170 (€/Std)	1,50
Vorhaltekosten GG 180 (€/Std)	1,50
Vorhaltekosten GG 190 (€/Std)	1,50
Vorhaltekosten GG 200 (€/Std)	1,50
Triebfahrzeugführer (€/Zug-h)	68,08
Zugförderkosten (€/Zug-km)	1,79
Traktionswechsel (€/Vorgang)	223,59
Zugbildungskosten Einzelwagen (€/Wagen)	49,20
Zugbildungskosten Ganzzug(€/Wagen)	49,20
Zugbildungskosten KV (€/Wagen)	49,20
Umschlagskosten Trockenes Massengut (€/t)	3,30
Umschlagskosten Sauggut (€/t)	2,80
Umschlagskosten Flüssiges Massengut (€/t)	3,60
Umschlagskosten Palettenladung (€/t)	8,70
Umschlagskosten Stückgut (€/t)	16,90
Umschlagskosten Container bzw. Wechselbehälter €/Ladeeinheit	24,40

3. Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze der BVWP

3.11. Kostensätze für die Veränderung der Betriebskosten zum Pr2021

3.11.3. BWL-Kostensätze in der Binnenschifffahrt zum Pr2021

Vorhaltekosten

Motorgüterschiff (ohne Automatisierung)

Tragfähigkeitsklasse	Tagesfahrt	Halbständige Fahrt	Ständige Fahrt
	14 Std.	16 Std.	22 Std.
< 400 t	104.760	107.980	117.639
401 - 650 t	192.904	198.833	216.619
651 - 900 t	270.916	279.243	304.223
901 - 1.000 t	329.679	339.812	370.210
1.001 - 1.500 t	409.313	421.893	459.633
1.501 - 2.000 t	481.449	496.246	540.638
2.001 - 2.500 t	555.004	572.062	623.236
2.501 - 3.000 t	623.898	643.073	700.600
> 3000 t	674.961	695.706	757.940

Tanker (ohne Automatisierung)

Tragfähigkeitsklasse	Tagesfahrt	Halbständige Fahrt	Ständige Fahrt
	14 Std.	16 Std.	22 Std.
< 400 t	113.461	116.880	127.138
401 - 650 t	232.948	239.968	261.029
651 - 900 t	326.876	336.726	366.279
901 - 1.000 t	393.996	405.870	441.491
1.001 - 1.500 t	500.184	515.258	560.479
1.501 - 2.000 t	574.370	591.679	643.608
2.001 - 2.500 t	649.387	668.957	727.668
2.501 - 3.000 t	728.353	750.303	816.152
> 3000 t	784.252	807.886	878.790

Schubleichter

Tragfähigkeitsklasse	Tagesfahrt	Halbständige Fahrt	Ständige Fahrt
< 650 t		29.174	
651 - 1.000 t		41.723	
1.001 - 1.500 t		58.348	
1.501 - 2.000 t		79.209	
2.001 - 2.500 t		108.383	
> 2.500 t		133.319	

Motorgüterschiff (mit Automatisierung)

Tragfähigkeitsklasse	Tagesfahrt	Halbständige Fahrt	Ständige Fahrt
	14 Std.	16 Std.	22 Std.
< 400 t	127.419	131.335	143.084
401 - 650 t	215.563	222.188	242.064
651 - 900 t	293.576	302.599	329.668
901 - 1.000 t	352.338	363.168	395.655
1.001 - 1.500 t	431.972	445.249	485.078
1.501 - 2.000 t	504.108	519.602	566.083
2.001 - 2.500 t	577.663	595.418	648.681
2.501 - 3.000 t	646.557	666.429	726.045
> 3000 t	697.620	719.061	783.385

Tanker (mit Automatisierung)

Tragfähigkeitsklasse	Tagesfahrt	Halbständige Fahrt	Ständige Fahrt
	14 Std.	16 Std.	22 Std.
< 400 t	136.570	140.686	153.033
401 - 650 t	256.057	263.774	286.924
651 - 900 t	349.985	360.532	392.174
901 - 1.000 t	417.106	429.676	467.386
1.001 - 1.500 t	523.293	539.063	586.374
1.501 - 2.000 t	597.479	615.485	669.503
2.001 - 2.500 t	672.497	692.763	753.563
2.501 - 3.000 t	751.462	774.108	842.047
> 3000 t	807.361	831.692	904.685

Schubboote

Schiffstyp *	Tagesfahrt	Halbständige Fahrt	Ständige Fahrt
KSB 300		227.240	251.117
SSB 600		340.749	376.552
SB I		431.600	489.981
SB II			589.866
SB III			1.123.274

* Typ/Ps-Zahl

KSB 300: Kanalschubboot mit 300 PS

KSB 600: Kanalschubboot mit 600 PS

SB I: Schubboot mit 1.500 - 2.000 PS
 SB II: Schubboot mit 2.000 - 3.500 PS
 SB III: Schubboot mit > 3.000 PS

Personalkosten p.a. ohne Automatisierung

Größenklasse TT	Tagesfahrt	Halbständige Fahrt	Continuefahrt
EF < 400	190.085	237.637	435.828
EF 401 - 650	192.094	240.713	439.282
EF 651 - 900	190.851	242.629	440.189
EF 901 - 1.000	192.247	260.852	455.409
EF 1.001 - 1.500	196.129	288.514	479.392
EF 1.501 - 2.000	231.772	324.335	525.724
EF > 2.000	272.752	365.091	578.650
SB mit 1 SL	286.404	382.038	601.513
SB mit 2 SL	337.781	463.150	742.760
SB mit 3-4 SL	476.489	581.968	806.906
SB mit > 4 SL	553.602	663.080	903.320

Personalkosten p.a. mit Automatisierung

Größenklasse TT	Tagesfahrt	Halbständige Fahrt	Continuefahrt
EF < 400	164.168	187.620	257.978
EF 401 - 650	167.211	191.098	262.760
EF 651 - 900	169.111	193.270	265.746
EF 901 - 1.000	187.102	213.831	294.017
EF 1.001 - 1.500	214.419	245.051	336.945
EF 1.501 - 2.000	249.748	285.426	392.460
EF > 2.000	290.008	331.438	455.727