



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
TEL +49 (0) 30 18 682-4283
FAX +49 (0) 30 18 682-4497
E-MAIL florian.toncar@bmf.bund.de
DATUM 22. August 2023

BETREFF **Bericht des BMDV zum Gesamtmittelbedarf der Bedarfspläne Schiene, Straße und Wasserstraße**

ANLAGEN 1
GZ **II B 1 - VE 0100/22/10004 :015**
DOK **2023/0783440**
(bei Antwort bitte GZ und DOK angeben)

Haushaltsausschuss
Ausschussdrucksache

4037

20. Wahlperiode

**Vorlage des Bundesministeriums
der Finanzen Nr. 254/2023**

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.

Ich bitte um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Bericht des BMDV

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

Stand Juli 2023

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis.....	3
1. Einordnung der Übersicht	4
2. Erläuterungen zu den Tabellen	5
3. Zusammenfassende Auswertung der Tabellen.....	7
3.1. Bundesfernstraßen.....	7
3.2. Bundesschienenwege	9
3.3. Bundeswasserstraßen.....	10
Anlage 1: Bundesfernstraßen	11
Anlage 2: Bundesschienenwege	75
Anlage 3: Bundeswasserstraßen.....	95
Anlage 4: Verwendeter Baupreisindex	100

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 (HHA) des Deutschen Bundestages vom 10. November 2022 (A-Drs. 20/3034). Die erstmalig mit Beschluss vom 19. Mai 2022 angeforderte und abschließend im Herbst 2022 zugelieferte Aufstellung der Investitionskosten von Verkehrsinfrastrukturprojekten ist nunmehr jährlich zum 31. August in aktualisierter Form bereitzustellen.

Die BMDV-Fachabteilungen haben die Aufstellung der Gesamtmittelbedarfe aktualisiert und dabei die zwischenzeitlich seitens der HH-Berichtersteller angeforderten zusätzlichen Informationsbedarfe bzw. Anforderungen an die Aufstellung berücksichtigt (bspw. erbetene Zusatzaufstellungen für die einzelnen Maßnahmen des Deutschlandtaktes und nicht im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 neu bewerteter Schienenvorhaben). Eine einheitliche Datengrundlage mit dem jährlich erscheinenden Kostenmonitoring von Bedarfsplanprojekten, deren etatisierten Teil-Projekten im Rahmen der Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“ zum Einzelplan 12 sowie dem in Kürze erscheinenden Verkehrsinvestitionsbericht für das Jahr 2022 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 angeforderte Aufstellung 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

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.

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 sich aus der angeforderten Aufstellung ergebenden potenziellen Finanzbedarfe für die Umsetzung der Bedarfspläne wird darauf hingewiesen, dass mit der Aufnahme eines Verkehrsvorhabens in den jeweiligen Bedarfsplan keine Finanzierungs- und 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, sondern auch während der Planung bzw. im Zuge der Einstellung in den Haushalt nochmals betrachtet.
- 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 Anfang 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 2022 indexiert (vgl. Anlage 4). Die Baupreisentwicklung hat dabei erhebliche Auswirkungen auf den Gesamtmittelbedarf. Die Baupreise sind beispielsweise zwischen 2016 und 2022 gemäß des gewichteten Baupreisindex „Bundesfernstraßenbau“ um rd. 45,3 % gestiegen. Sofern eine Kostenschätzung einen aktuelleren Preisstand als 2022 aufweist, wurde auf eine Rückrechnung auf das Bezugsjahr 2022 verzichtet und der aktuellere Preisstand berücksichtigt. Die ausgewiesenen verausgabten Mittel beziehen sich nicht auf den Zeitraum 2016 – 2022, 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 2022 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), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3221) geändert 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 1.734 Teilvorhaben aus, die den jeweiligen Bedarfsplanprojekten zugeordnet wurden.⁴ Eine Auswertung des Tabellenwerks der Bundesfernstraßen nach Dringlichkeitskategorien der Vorhaben kann Tabelle 1, eine Auswertung nach Projektständen Tabelle 2 entnommen werden.⁵

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

	Anzahl Teilvorhaben (in %)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	davon verausgabt bis 2022 in Mio. €
FD-E	21 (1,2 %)	4.746	2.115
FD	232 (13,4 %)	25.171	14.904
VB-E	153 (8,8 %)	29.264	1.295
VB	712 (41,1 %)	53.877	2.208
WB*	299 (17,2 %)	35.029	420
WB	317 (18,3 %)	16.244	–
gesamt	1.734	164.331	20.942

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

	Anzahl Teilvorhaben	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	davon verausgabt** bis 2022 in Mio. €
Betriebsphase	172 (9,9 %)	11.489	10.901
Bauphase	135 (7,8 %)	23.222	9.253
Planfeststellungsphase	191 (11,0 %)	24.439	500
Planungsphase	528 (30,4 %)	56.655	201

⁴ Im Vergleich zum Vorbericht wurden zwei fehlende Abschnitte auf der B 20 in Bayern ergänzt und zwei Teilprojekte (A 44, AD Lossetal – AS Helsa/Ost und B 207, Fehmarnsundquerung) weiter 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.

unterschiedliche Phasen*	8 (0,5 %)	1.564	84
ohne Planung	700 (40,4 %)	46.962	2
Gesamtergebnis	1.734	164.331	20.942

* 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 außerordentliche Entwicklung der Baupreise schlägt sich auch in der vorliegenden Aufstellung der Gesamtmittelbedarfe nieder, da in den Gesamtmittelbedarfen unter Berücksichtigung haushaltsrechtlicher Vorgaben weder Risiken noch erwartete Baupreisentwicklungen abgebildet sind. Der gewichtete Baupreisindex für die Bundesfernstraßen ist im Jahresdurchschnitt 2022 um rd. 16,6 % gegenüber dem Vorjahr angestiegen. Der in der Aufstellung ausgewiesene Gesamtmittelbedarf für alle Bedarfsplanvorhaben hat sich gegenüber dem Vorjahresbericht um insgesamt rd. 19,5 Mrd. Euro erhöht. Mehr als 80 % dieser Kostenentwicklung gegenüber dem Vorjahresbericht sind ausschließlich auf die für die vorliegende Auswertung vorgenommene Baupreisindexierung zurückzuführen.⁶

Insgesamt ist für die 1.734 Teilvorhaben in der vorliegenden Aufstellung ein Gesamtmittelbedarf in Höhe von rd. 164,3 Mrd. Euro ausgewiesen.⁷ Darunter entfallen rd. 16,2 Mrd. Euro auf Teilvorhaben des Weiteren Bedarfs, für die kein Planungsrecht vorliegt.

Für die 1.734 Teilvorhaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen wurden bis 2022 Mittel in Höhe von insgesamt rd. 20,9 Mrd. Euro verausgabt. Die ausgewiesenen verausgabten Mittel beziehen sich dabei nicht auf den Zeitraum 2016 – 2022, sondern sind je nach Projektstand des Teilvorhabens teilweise bereits vor 2016 abgeflossen. Grundsätzlich beinhalten der Gesamtmittelbedarf und die bis 2022 verausgabten Mittel ggfs. auch die Erhaltungsanteile der Projekte.

⁶ Diese Berechnung betrifft nur die für die vorliegende Auswertung mit dem gewichteten Baupreisindex „Bundesfernstraßenbau“ indextierten 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.

3.2. Bundesschienenwege

Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege umfasst 94 Vorhaben. Eine Auswertung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege nach Dringlichkeitskategorien der Vorhaben kann Tabelle 1 entnommen werden.

Tab. 1: Verteilung der Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege auf die Dringlichkeitskategorien

	Anzahl Vorhaben (in %)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	davon verausgabt bis 2022 in Mio. €
VB (laufend)	37 (39,4 %)	109.655	62.562
VB (neu)	21 (22,3 %)	53.571	1.879
VB-E (neu)	6 (6,4 %)	5.642*	84*
VB (aufgestiegen)	30 (31,9 %)	82.897	146
gesamt	94	251.765	64.671

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 1, eine Auswertung nach Projektständen Tabelle 2 entnommen werden. Die ausgewiesenen verausgabten Mittel beziehen sich dabei nicht auf den Zeitraum 2016 – 2022, sondern sind je nach Projektstand des Vorhabens teilweise bereits vor 2016 abgeflossen. Grundsätzlich beinhalten der Gesamtmittelbedarf und die bis 2022 verausgabten Mittel ggfs. auch die Erhaltungsanteile der Projekte. Die Hochrechnung der Kosten von 2021 auf 2022 erfolgte aufgrund von aktuellen Haushaltsansätzen oder wurde analog der Straße mit einem Baupreisindex von 16,6 % vorgenommen.

Tab. 1: Verteilung der Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundeswasserstraßen auf die Dringlichkeitskategorien

	Anzahl Vorhaben (in %)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	davon verausgabt bis 2022 in Mio. €
FD	11 (31,4%)	5.331	4.125
VB-E	7 (20 %)	1.526	16
VB	17 (48,6 %)	6.778	694
gesamt	35	13.635	4.835

Tab. 2: Verteilung der Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundeswasserstraßen gemäß Projektstand

	Anzahl Vorhaben	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	davon verausgabt bis 2022 in Mio. €
Betriebsphase	6 (17,1 %)	1.433	1.361
Bauphase	12 (34,3 %)	5.621	3.326
Planfeststellung	3 (8,6 %)	102	16
Planungsphase	10 (32,4 %)	4.818	132
ohne Planung	4 (11,4 %)	1.661	0
Gesamtergebnis	35	13.635	4.835

Anlage 1: Bundesfernstraßen

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
Baden-Württemberg							
1	A 3, LGr. BY/BW - LGr. BW/BY LGr. BY/BW - LGr. BW/BY (4)	FD	E 6		82,7	2	81,6
2	A 5, AS Hemsbach - AK Weinheim AK Weinheim - AS Hemsbach (0)	WB*	E 6	103,6	153,3	1	0,0
3	A 5, AK Weinheim - AK Heidelberg AK Weinheim - AK Heidelberg (0)	WB*	E 6	193,1	285,8	1	0,0
4	A 5, AK Heidelberg - AK Walldorf AK Walldorf - AS Walldorf/Wiesloch (1) AS Walldorf/Wiesloch - AK Heidelberg (0)	VB-E	E 6	280,1	529,7	3	0,0
5	A 5, AK Walldorf - AD Karlsruhe AD Karlsruhe - AK Walldorf (0)	WB*	E 8	536,7	794,2	1	0,0
6	A 5, AS Freiburg-M - AS Bad Krozingen AS Freiburg-M - AS Bad Krozingen (0)	WB	E 6	119,5	176,8	1	0,0
7	A 5, AS Offenburg - AS Freiburg-M AS Offenburg - AS Riegel (1) AS Riegel - AS Freiburg-M (1)	WB*	E 6	499,0	738,4	1	0,0
8	A 5, AS Offenburg - AS Baden-Baden AS Offenburg - AS Appenweier (4) AS Appenweier - AS Achern (4) AS Achern - AS Bühl (4) AS Bühl - AS Baden-Baden (4) <i>Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 5, AS Offenburg - Malsch", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 723 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	FD	E 6		7,4	2	7,1
9	A 6, AK Mannheim - AS Schwetzingen/Hockenheim AK Mannheim - AS Schwetzingen/Hockenheim (0)	VB-E	E 6	190,0	281,2	1	0,0
10	A 6, AD Hockenheim - AK Walldorf AD Hockenheim - AK Walldorf (0)	WB*	E 8	61,9	91,6	1	0,0
11	A 6/A 81, AK Weinsberg - LGr. BY/BW AK Weinsberg - ö AS Bretzfeld (2) ö AS Bretzfeld - Öhringen (2) Öhringen - Kupferzell (B 19) (2) Kupferzell (B 19) - Ilshofen/Wolpertshausen (2) Ilshofen/Wolpertshausen - Kirchberg (1) Kirchberg - LGr. BW/BY (1)	VB-E	E 6	714,7	1.341,5	3	4,1
12	A 6, AS Wiesloch/Rauenberg - AK Weinsberg AS Wiesloch/Rauenberg - AK Weinsberg (4) <i>Bemerkung: Der Ausbau erfolgt im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 6, Wiesloch/Rauenberg - AK Weinsberg", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.372 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	FD-E	E 6		16,8	2	11,5
13	A 7, AS Illertissen - AS Memmingen-S (Anteil BW) <i>Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 162 aufgeführt.</i>	WB*	E 6				
14	A 8, AD Leonberg - AK Stuttgart AD Leonberg - AK Stuttgart (0)	VB	E 8	97,6	144,4	1	0,0
15	A 8, AK Stuttgart - AS Stuttgart-Degerloch	VB-E	E 8	61,5	91,0	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	AK Stuttgart - AS Stuttgart-Degerloch (0)						
16	A 8, AS Stuttgart-Degerloch - AS Wendlingen AS Stuttgart-Degerloch - AS Esslingen (1) AS Esslingen - AS Wendlingen (0)	VB-E	E 8	128,1	189,6	1	3,0
17	A 8, AS Mühlhausen - Hohenstadt AS Mühlhausen - Hohenstadt (Albauf- und -abstieg) (1)	FD	E 6		844,5	3	0,7
18	A 8, Hohenstadt - AS Ulm-Nord Hohenstadt - AS Ulm-N (4)	FD	E 6		257,7	2	247,6
19	A 8, AS Ulm-Nord - Ulm-Ost AS Ulm-West - AK Ulm/Elchingen (LGr. BW/BY) (3) <i>Bemerkung: Planung erfolgt gemeinsam mit BPI-Nr. 169, hier Anteil BW.</i>	FD	E 6		188,5	2	0,1
20	A 8, AS Pforzheim-N - AS Pforzheim-S ö AS Pforzheim-N - w AS Pforzheim-S (m. B 10) (3)	FD-E	E 6		329,4	2	121,9
21	A 81, AS Pleidelsheim - AS Stuttgart-Zuffenhausen AS Stuttgart-Zuffenhausen - AS Pleidelsheim (0)	WB*	E 8	141,4	209,2	1	0,0
22	A 81, AK Weinsberg - AS Ilsfeld AK Weinsberg - AS Ilsfeld (0)	WB*	E 8	110,6	163,7	1	0,0
23	A 81, AK Stuttgart - AS Sindelfingen-Ost AS Sindelfingen-Ost - AK Stuttgart (1)	VB	E 6	12,4	136,0	3	0,0
24	A 81, AS Böblingen-Hulb - AS Sindelfingen-O AS Böblingen/Hulb - AS Sindelfingen-O (3)	FD-E	E 6		285,8	2	33,7
25	A 98, Rheinfelden - Tiengen (1. Fahrbahn) Rheinfelden - Schwörstadt (1. FB) (1) Schwörstadt - Bad Säckingen - Murg (1. FB) (1) Laufenburg/Albbruck - Tiengen (1. FB) (1)	VB	N 2	881,9	1.096,6	3	5,9
26	A 98, Rheinfelden - Tiengen (2. Fahrbahn) Rheinfelden - Schwörstadt (2. FB) (1) Schwörstadt - Bad Säckingen - Murg (2. FB) (1) Murg - Laufenburg/Albbruck (2. FB) (1) Laufenburg/Albbruck - Tiengen (2. FB) (1) <i>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.</i>	WB*	E 4		48,5	1	0,0
27	A 98, AD Hochrhein - Rheinfelden-Karsau AD Hochrhein - Rheinfelden/Karsau (1. FB) (4)	FD	N 4		135,5	2	131,5
28	A 860, Freiburg - AS Freiburg-Mitte Freiburg - AS Freiburg-Mitte (1)	VB	N 4	325,5	481,7	1	0,0
29	B 31, Kirchzarten - Buchenbach Kirchzarten - Buchenbach (0)	VB	E 4	12,9	19,1	1	0,2
30	B 31, OU Falkensteig OU Falkensteig (Falkensteigtunnel) (1)	WB*	N 4	125,8	206,2	3	0,0
31	B 31, OU Falkensteig (Hirschsprungtunnel) OU Falkensteig (Hirschsprungtunnel) (1)	WB*	N 4	171,8	267,9	3	0,0
32	B 31, OU Hinterzarten OU Hinterzarten (0)	WB	N 4	224,1	331,6	1	0,0
33	B 3, Lückenschluss bei Kuppenheim Lückenschluss bei Kuppenheim (1)	VB	N 2	47,6	70,4	1	0,0
34	B 3, B 535 - L 594a (Wiesloch-N) B 535 - L 594a (Wiesloch-N) (0)	VB	E 4	66,1	97,8	1	0,0
35	B 10, Pforzheim/Eutingen - Niefern Pforzheim/Eutingen - Niefern (2)	VB	E 4	11,0	25,9	3	7,6

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
36	B 10, OU Berghausen OU Berghausen (0)	VB	N 2	67,0	99,1	1	0,0
37	B 10, Verlegung in Enzweihingen (Umfahrungsvariante) Verlegung in Enzweihingen (Umfahrungsvariante) (2)	VB	N 2	32,1	39,4	3	0,0
38	B 10, Enzweihingen - AS Stuttgart-Zuffenhausen (A 81) Enzweihingen - Schwieberdingen (1) Schwieberdingen - AS Stuttgart-Zuffenhausen (A 81) (1)	VB	E 4	90,1	133,3	1	0,0
39	B 10, AS Stuttgart-Zuffenhausen (A 81) - AS Stuttgart-Neuwirtshaus AS Stuttgart-Zuffenhausen (A 81) - AS Stuttgart-Neuwirtshaus (0)	VB	E 6	7,0	10,4	1	0,0
40	B 10, Dreieck Stuttgart-Neckarpark - Plochinger Dreieck Dreieck Stuttgart-Neckarpark - AS Stuttgart (0) AS Stuttgart-Hafen-Süd - AS Esslingen-O (0) AS Esslingen-Oberesslingen - Plochinger Dreieck (0)	VB	E 6	107,4	158,9	1	0,0
41	B 10, Gingen-O - Geislingen-M Gingen-O - Geislingen-M (1)	VB	N 2/3	76,2	132,8	3	0,0
42	B 10, Geislingen-M - Geislingen-O Geislingen-M - Geislingen-O (1)	WB*	N 2	155,1	229,9	3	0,0
43	B 10, OU Amstetten OU Amstetten (0)	VB	N 2	47,0	69,6	1	0,0
44	B 10, OU Urspring OU Urspring (0)	VB	N 2	31,3	46,3	1	0,0
45	B 10, Süßen-O - Gingen-O Süßen-O - Gingen-O (4)	FD	N 3/4		31,2	2	30,6
46	B 12, OU Großholzleute OU Großholzleute (0)	VB	N 2	11,4	16,9	1	0,0
47	B 14, Backnang-West - Nellmersbach Backnang-West - Nellmersbach (3)	VB	N 4+ E 4	136,0	302,9	2	0,7
48	B 14, OU Michelfeld OU Michelfeld (0)	VB	N 2	10,2	15,1	1	0,0
49	B 14, OU Oppenweiler OU Oppenweiler (1)	VB	N 2	43,5	64,4	1	0,0
50	B 14, Rottweil - Tuttlingen OU Spaichingen (1) OU Riethem-Weilheim (1)	VB	N 2	80,2	126,1	3	0,0
51	B 14, OU Stockach OU Stockach (1)	VB	N 2	31,4	66,6	3	1,0
52	B 14, Backnang-West - Nellmersbach (BA 1.1+1.2) Backnang-W - Nellmersbach (BA 1.1+1.2) (3)	FD	N 4+ E 4		55,6	2	12,7
53	B 14/B 19, Verlegung in Schwäbisch Hall Schwäbisch Hall (Gottwollshäuser Steige) - B 19 (3)	FD	N 4		93,8	2	16,1
54	B 19, OU Gaildorf (sö Abschnitt) OU Gaildorf (sö Abschnitt) (1)	VB	N 2	16,8	21,0	3	0,0
55	B 27, Tübingen (Bläsibad) - B 28 (Schindhaubasistunnel) B 27 Tübingen (Bläsibad) - B 28 (Schindhaubasistunnel) (1)	VB	N 4	217,1	393,2	3	0,0
56	B 27, Neukirch - Balingen OU Neukirch (0) OU Schömberg (0)	VB	N 2	97,2	143,8	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	Dotternhausen - Balingen (0)						
57	B 27, OU Hardheim OU Hardheim (0)	WB*	N 2	35,7	52,8	1	0,0
58	B 27, OU Neckarburken OU Neckarburken (0)	VB	N 2	22,4	33,1	1	0,0
59	B 27, Bodelshausen (L 389) - Nehren (L 394) Bodelshausen (L 389) - Nehren (L 394) (2)	VB	N 4+ E 4	88,3	146,2	3	0,0
60	B 27, AS Leinfelden-Echterdingen-Nord - AS Aich AS Leinfelden-Echterdingen-Nord - AS Aichtal (1)	VB	E 6	59,4	288,5	3	0,0
61	B 27, AS Neckarsulm - B 27/L 1095 AS Neckarsulm B 27/L 1095 (1)	VB	E 4	34,9	51,6	1	0,0
62	B 27, OU Offenau OU Offenau (0)	VB	N 2	34,9	51,6	1	0,0
63	B 27, OU Jagstfeld OU Jagstfeld (1)	VB	N 2	39,6	58,6	1	0,0
64	B 27, OU Jestetten OU Jestetten (1)	VB	N 2	26,4	39,1	1	0,0
65	B 27, Donaueschingen - Hüfingen Donaueschingen (B 33) - Hüfingen (B 31) (4)	FD	E 4		36,6	2	34,9
66	B 27, OU Behla OU Behla (4)	FD	N 2		10,8	2	10,5
67	B 28, OU Blaubeuren/Gerhausen OU Blaubeuren/Gerhausen (0)	WB*	N 2	23,6	34,9	1	0,0
68	B 28, Freudenstadt (Tunnel) Freudenstadt (Tunnel Kniebis) (0)	WB*	N 2	65,4	222,5	3	0,0
69	B 28, OU Blaustein OU Blaustein (0)	WB	N 2	105,8	156,6	1	0,0
70	B 28, OU Unterjesingen OU Unterjesingen (0)	VB	N 2	86,3	127,7	1	0,0
71	B 28, Grünmettstetten (L 370) - L 355a s Grünmettstetten (L 370) - L 355a (1)	FD	N 2		61,0	3	0,0
72	B 28n, OU Horb OU Horb (1)	WB*	N 2	22,5	33,3	1	0,0
73	B 28n, Rottenburg - Tübingen (L 370 alt) Rottenburg - Tübingen (L 370 alt) (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 2		55,8	2	51,7
74	B 29, Schwäbisch Gmünd - Aalen Schwäbisch Gmünd - Mögglingen (1)	VB	E 4	69,5	262,8	3	0,0
75	B 29, NO-Ring Stuttgart (B 27 - B 14) NO-Ring Stuttgart (B 27 - B 14) (0)	WB*	N 4+ E 4	209,2	309,6	1	0,0
76	B 29, Essingen - Aalen Essingen - w Aalen (3)	FD	E 4		55,3	2	23,7
77	B 29, OU Mögglingen OU Mögglingen (4)	FD	N 4		127,5	2	124,7
78	B 29a, Unterkochen - Ebnat Unterkochen - Ebnat (1) OU Ebnat (4)	VB	N 2	25,4	34,0	3	6,2
79	B 29n, Röttingen - Nördlingen Röttingen - Nördlingen (1)	VB	N 3	105,5	156,1	1	0,0
80	B 30, Friedrichshafen (B 31) - Ravensburg/Eschach Friedrichshafen (B 31) - Ravensburg/Eschach (1)	VB	N 4	111,8	216,7	3	0,0
81	B 30, Enzisreute - Gaisbeuren OU Enzisreute und OU Gaisbeuren (0)	VB	N 4+ E 4	92,9	137,5	1	0,0
82	B 30, Biberach (Jordanbad) - Hochdorf	VB	E 4	34,6	51,2	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	Biberach (Jordanbad) - Hochdorf (0)						
83	B 30, OU Ravensburg/Eschach - Baidt Ravensburg/Eschach - n Baidt (Egelsee), BA VI (4)	FD	N 4		86,2	2	86,2
84	B 31, Friedrichshafen/Waggershausen - Friedrichshafen (B 30 alt) Friedrichshafen/Waggershausen - Friedrichshafen (B 30 alt) (1)	VB	E 4	29,2	43,2	1	0,0
85	B 31, Überlingen-Ost - Immenstaad Überlingen/O - Oberuhldingen (0) Oberuhldingen - Meersburg/W (0) Meersburg/W - Immenstaad (1)	VB	N 4+ E 4	274,3	590,2	3	0,0
86	B 31, Breisach - Freiburg Breisach - Freiburg (1)	VB	N 2	49,5	200,6	3	0,0
87	B 31, Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen (4)	FD	N 4		154,5	2	144,3
88	B 31, Überlingen/W - Überlingen/O Überlingen/W - Überlingen/O (4)	FD	N 3		41,1	2	39,1
89	B 32, OU Ravensburg - (Molldiete-Tunnel) OU Ravensburg - (Molldiete-Tunnel) (1)	VB	N 2	107,7	159,4	1	0,0
90	B 32, OU Horb (Neckartalquerung) OU Horb (Neckartalquerung) (3)	VB	N 2	50,8	162,8	2	26,8
91	B 32, OU Boms OU Boms (0)	WB	N 2	4,9	7,3	1	0,0
92	B 32, OU Blütenreute OU Blütenreute (0)	VB	N 2	21,1	31,2	1	0,0
93	B 32, OU Staig OU Staig (0)	VB	N 2	25,9	38,3	1	0,0
94	B 33, Verlegung bei Meersburg Verlegung bei Meersburg (0)	WB	N 2	38,8	57,4	1	0,0
95	B 33, OU Elgersweier OU Elgersweier (1)	VB	N 3	21,8	32,3	1	0,0
96	B 33, OU Haslach OU Haslach (1)	VB	N 2/3	45,1	95,7	3	0,0
97	B 33, OU Gutach OU Gutach (0)	WB	N 2	83,9	124,2	1	0,0
98	B 33, Konstanz (Landeplatz) - Allensbach/W Konstanz (Landeplatz) - Allensbach/W (3)	FD	E 4		408,6	2	174,7
99	B 34, OU Grenzach OU Grenzach (2)	VB	N 2	18,0	11,4	2	2,6
100	B 34, OU Oberlauchringen OU Oberlauchringen (4)	VB	N 2	12,5	24,8	2	22,0
101	B 34, OU Wyhlen OU Wyhlen (3)	FD	N 2		28,7	2	6,3
102	B 35, OU Bruchsal-Ost OU Bruchsal-Ost (1)	VB	N 2	51,0	75,5	1	0,0
103	B 36, Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe (1)	VB	N 4	70,7	104,6	1	0,0
104	B 39, OU Willsbach - OU Ellhofen OU Ellhofen (0) OU Willsbach (0)	VB	N 2	47,7	70,6	1	0,0
105	B 290, OU Königshofen OU Königshofen (0)	VB	N 2	35,3	52,2	1	0,0
106	B 292, OU Östringen OU Östringen (0)	VB	N 2	25,5	37,7	1	0,0
107	B 292, OU Adelsheim	FD	N 2		57,8	2	56,2

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Adelsheim (4)						
108	B 293, Berghausen - Bretten OU Berghausen (2) OU Jöhlingen (2)	VB	N 2/3	48,1	86,5	3	0,0
109	B 293, LGr. RP/BW - B 10 (2. Rheinbrücke) Lgr. RP/BW - B 10 (2. Rheinbrücke) (2)	VB	N 4	39,3	65,2	3	1,9
110	B 294, OU Bauschlott OU Bauschlott (1)	VB	N 2	19,8	42,8	3	0,0
111	B 294, SW-OU Bretten SW-OU Bretten (1)	VB	N 2	38,1	56,4	1	0,0
112	B 294, OU Loßburg OU Loßburg (0)	WB*	N 2	46,6	69,0	1	0,0
113	B 294, OU Winden OU Winden 1. BA (Niederwinden) (4) OU Winden 2. BA (Oberwinden) (3)	FD	N 2		159,9	2	112,8
114	B 296, Kernstadtentlastung Calw Kernstadtentlastung Calw (1)	VB	N 2	28,0	80,7	2	0,0
115	B 311, OU Obermarchtal OU Obermarchtal (0)	VB	N 2	11,7	17,3	1	0,0
116	B 311, OU Deppenhäuser OU Deppenhäuser (0)	VB	N 2	9,9	14,7	1	0,0
117	B 311, OU Riedlingen OU Riedlingen (0)	VB	N 3	23,9	35,4	1	0,0
118	B 311, Immendingen Immendingen (1)	VB	N 2	19,8	46,4	2	0,0
119	B 311/B 30, Erbach - Dellmensingen (B 30) Erbach - Dellmensingen (B 30) (3)	FD	N 2/3		55,1	2	25,4
120	B 311, OU Unlingen OU Unlingen (4)	FD	N 2		22,2	2	19,4
121	B 311n/B 313, Mengen - Engelswies Vilsingen - Engelswies (1) Sigmaringen - Mengen (1)	VB	N 2/3	106,0	156,9	1	0,0
122	B 312, Lichtenstein - Engstingen Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg) (1) OU Engstingen (0)	VB	N 2	138,9	205,5	1	0,0
123	B 312, Ringschnait - Edenbach Ringschnait - Edenbach (1)	VB	N 2/3	72,5	124,3	3	0,0
124	B 312, OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel) OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel) (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 2		129,6	2	129,7
125	B 313, OU Grafenberg OU Grafenberg (4)	FD	N 2		11,3	2	9,9
126	B 314, Donaueschingen - Waldshut-Tiengen OU Randen (1) OU Zollhaus (0) OU Grimmelshofen (0)	VB	N 2/3	46,0	70,1	3	0,0
127	B 317, Lörrach - Schopfheim Lörrach - Schopfheim (0)	WB*	E 4	105,8	156,6	1	0,0
128	B 415, OU Lahr OU Lahr (1)	VB	N 2	34,5	51,1	1	0,0
129	B 462, Freudenstadt (Tunnel) Freudenstadt (Tunnel Baiersbronn) (2)	VB	N 2	86,2	150,5	3	0,0
130	B 462, Bad Rotenfels - Rotherma (Querspange) Bad Rotenfels - Rotherma (Querspange) (1)	VB	E 4	4,9	10,8	3	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
131	B 462, OU Schramberg OU Schramberg (1)	VB	N 2	116,9	198,0	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) (1)	WB*	KN	51,0	89,7	3	0,0
133	B 463, Westtangente Pforzheim - 1. BA (W-OU) Westtangente Pforzheim BA 1.03 + 2.03 (3)	VB	N 2	56,5	133,5	2	79,8
134	B 463, Westtangente Pforzheim - 2. BA (W-OU) Westtangente Pforzheim 2. BA (W-OU) (0)	WB*	N 2	137,7	203,8	1	0,0
135	B 463, OU Lautlingen OU Lautlingen (2)	VB	N 2/3	43,2	100,4	3	0,0
136	B 463, Westtangente Pforzheim - (BA 1.02) Westtangente Pforzheim BA 1.02 (4)	FD	N 2		23,8	2	22,6
137	B 464, OU Reutlingen OU Reutlingen (1)	VB	N 2	46,9	69,4	1	0,0
138	B 464, OU Holzgerlingen s Holzgerlingen - n Holzgerlingen (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	E 4		10,5	2	12,1
139	B 465, OU Owen OU Owen (0)	VB	N 2	19,6	29,0	1	0,0
140	B 465, OU Ehingen OU Ehingen (0)	WB	N 2	29,6	43,8	1	0,0
141	B 465, OU Ingerkingen OU Ingerkingen (0)	WB	N 2	16,8	24,9	1	0,0
142	B 465, OU Warthausen OU Warthausen (0)	VB	N 2	13,6	20,1	1	0,0
143	B 466, Heidenheim (Tunnel) Heidenheim (Tunnel) (0)	WB*	N 2	25,2	37,3	1	0,0
144	B 466, OU Böhmenkirch (Variante) OU Böhmenkirch (Variante) (0)	VB	N 2	8,9	13,2	1	0,0
145	B 466, Süßen - Donzdorf Süßen (B 10n) - w Donzdorf (4)	FD	N 2		16,5	2	16,5
146	B 467, Querspange Tettngang Querspange Tettngang (1)	VB	N 2	9,1	13,5	1	0,0
147	B 500, A 5 - L 75 A 5 - L 75 (0)	WB*	E 4	15,2	22,5	1	0,0
148	B 523, OU Villingen-Schwenningen OU Villingen-Schwenningen (1)	VB	N 2	25,9	66,1	2	0,0
Bayern							
149	A 3, AS Nittendorf - AS Rosenhof AS Nittendorf - AS Sinzing (1) AS Sinzing - AK Regensburg (1) AK Regensburg - AS Rosenhof (3)	VB-E	E 6	371,2	933,1	2	202,4
150	A 3, AK Deggendorf - AS Hengersberg AK Deggendorf - AS Hengersberg (2)	VB	E 6	202,6	375,5	3	0,3
151	A 3, AS Hengersberg (B 533) - AS Aicha vorm Wald AS Hengersberg (B 533) - AS Aicha vorm Wald (1)	WB*	E 6	263,2	389,5	1	0,0
152	A 3, w AS Wertheim (LGr. BW/BY) - AS Weibersbrunn w AS Marktheidenfeld - w AS Wertheim (LGr. BY/BW) (4) w AS Marktheidenfeld - Haseltalbrücke (4)	FD	E 6		274,9	2	270,6

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	Haseltalbrücke - w AS Rohrbrunn (4)						
153	A 3, Würzburg-Heidingsfeld - Mainbrücke Randersacker w AS Randersacker - w AS Heidingsfeld (4)	FD	E 6		314,4	2	312,6
154	A 3, AK Biebelried - AK Fürth/Erlangen ö AK Fürth/Erlangen - ö Main-Donau-Kanal (4) ö Main-Donau-Kanal - ö AS Geiselwind (3) ö AS Geiselwind - Fuchsberg (4) Fuchsberg - AK Biebelried (3) <i>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 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 2.806 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten für konventionell ausgebauten Abschnitte sowie Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	FD-E	E 6		352,7	2	323,8
155	A 6, LGr. BW/BY - AK Feuchtwangen LGr. BW/BY - AK Feuchtwangen (3)	VB	E 6	81,6	215,4	2	72,3
156	A 6, AK Feuchtwangen - AS Roth AK Feuchtwangen - AS Aurach (1) w AS Aurach - ö AS Herrieden (1) AS Herrieden - ö AS Lichtenau (1) ö AS Lichtenau - ö AS Triebendorf (2) ö AS Triebendorf - AS Schwabach-W (3)	WB*	E 6	810,1	1.071,3	3	9,8
157	A 6, AK Nürnberg-O AK Nürnberg-Ost (A 9) (3)	VB-E	KN	59,4	160,7	2	117,8
158	A 6, AK Nürnberg-S - AK Nürnberg-O AK Nürnberg-S (o) - AK Nürnberg-Ost (A 9) (4)	FD	E 6		104,5	2	99,2
159	A 6, AS Schwabach-W - AS Roth AS Schwabach-W - AS Roth (4)	FD-E	E 6		160,1	2	152,5
160	A 7, AD Schweinfurt/Werneck (A 70) - AK Biebelried (A 3) AK Biebelried (A 3) - s AS Würzburg/Estenfeld (2) s AS Würzburg/Estenfeld - n T+R Riedener Wald (2) n T+R Riedener Wald - AD Schweinfurt/Werneck (2)	WB*	E 6	498,7	722,5	3	0,0
161	A 7, AD Hittistetten - AS Illertissen AS Illertissen - AD Hittistetten (1)	VB	E 6	119,1	126,8	2	0,0
162	A 7, AS Illertissen - AS Memmingen-S (Anteil BY) AS Memmingen - Berkheim (1) Berkheim - LGr. BY/BW (1) LGr. BY/BW - AS Illertissen (1) <i>Bemerkung: BPI-Nr. 13 und 162 werden gemeinsam umgesetzt.</i>	WB*	E 6	261,1	421,7	3	0,0
163	A 8, AK München-S - AS Holzkirchen Hofolding Forst - AS Holzkirchen (2) AS Ottobrunn (A 99) - (AK München-S) - AS Hofolding Forst (1) <i>Bemerkung: BPI-Nr. 163 und ein Teilabschnitt der BPI-Nr. 185 werden gemeinsam umgesetzt.</i>	VB-E	E 8	167,2	871,1	3	0,0
164	A 8, AS Holzkirchen - AD Inntal AS Holzkirchen - Leitzachbrücke (0) Leitzachbrücke - Dettendorf (Irschenberg) (2) Dettendorf (Irschenberg) - AD Inntal (0)	VB-E	E 8	413,8	879,5	3	0,0
165	A 8, AD Inntal - AS Traunstein/Siegsdorf	VB-E	E 6/8	703,3	1.035,1	3	6,3

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	AD Inntal - AS Rosenheim (0) ö AS Rosenheim - Achenmühle (2) Achenmühle - Bernauer Berg (3) Bernauer Berg - AS Felden (1) AS Felden - AS Grabenstätt (0) AS Grabenstätt - Reichhausen (2) Reichhausen - Vogling (1)						
166	A 8, AS Traunstein/Siegsdorf - BGr. D/A Vogling - ö Neukirchen (1) ö Neukirchen - ö Loithal (1) ö Loithal - Jechling (1) Jechling - BGr. D/A (1)	WB*	E 6	567,9	877,5	3	0,0
167	A 8, AS Augsburg-West - AD München-Allach AS Augsburg-West - AD München-Allach (4) <i>Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 8, Augsburg/West - München/Allach", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.054 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	FD	E 6		7,4	2	7,4
168	A 8, AS Ulm-Elchingen - AS Augsburg-West AS Ulm-Elchingen - AS Augsburg-West (4) <i>Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 8, Ulm/Elchingen - Augsburg/West", für das im Bundeshaushalt 2023 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.</i>	FD	E 6		5,3	2	5,3
169	A 8, Ulm-Ost - Ulm-Elchingen Oberelchingen - Riedheim (LGr. BY/BW) (3) <i>Bemerkung: Planung erfolgt gemeinsam mit BPI-Nr. 19, hier Anteil BY.</i>	FD	E 6		202,6	2	3,2
170	A 9, AK Nürnberg - AK Nürnberg-O AK Nürnberg - AK Nürnberg-O (2)	WB*	E 8	61,2	166,0	2	1,3
171	A 9, AD Holledau - AK Neufahrn AD Holledau - AK Neufahrn (0)	WB*	E 8	413,5	611,9	1	0,0
172	A 9, AS München-Frankfurter Ring - AS München-Schwabing AS München-Frankfurter Ring - AS München-Schwabing (0)	VB-E	E 6	22,4	33,1	1	0,0
173	A 73, AS Nürnberg-Hafen-O - AK Nürnberg-S AS Nürnberg-Hafen-O - AK Nürnberg-S (4)	VB-E	E 6	54,6	104,8	2	104,4
174	A 92, AD München-Feldmoching - AK Neufahrn AD München-Feldmoching - AK Neufahrn (3)	WB*	E 6	87,9	369,1	2	4,8
175	A 92, AK Neufahrn - AD Flughafen-München AK Neufahrn - AD Flughafen-München (1)	VB-E	E 8	92,9	137,5	1	2,2
176	A 94, AS München-Steinhausen - AS Feldkirchen-West AS München-Steinhausen - AS Feldkirchen-West (0)	VB-E	E 6	114,4	169,3	1	0,0
177	A 94, AK München-O - AS Markt Schwaben AK München-O - AS Markt Schwaben (1)	VB-E	E 6	46,5	113,7	3	0,0
178	A 94, AK München-O - AS Pocking AS Markt (B 20) - AS Simbach a.Inn-W (2) Simbach a.Inn-W - Simbach a.Inn-O (1) Simbach a. Inn-O - Prienbach-O (1) Prienbach-O - Kühstein (2)	VB	N 4+ E 4	526,3	820,8	3	67,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	Kirchham - Pocking (A 3) (3)						
179	A 94, AS Forstinning - AS Markt Forstinning - Markt (4) <i>Bemerkung: Der Neubau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 94, Forstinning - Markt", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.169 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	FD	N 4		112,5	2	108,9
180	A 94, AS Malching - Kirchham Malching - Kirchham (1. + 2. FB) (OU Tutting) (3)	FD	N 4		125,4	2	101,2
181	A 96, AS Wörthsee - AS Oberpfaffenhofen AS Wörthsee - AS Oberpfaffenhofen (1)	VB	E 6	43,7	89,2	3	0,0
182	A 96, AS Oberpfaffenhofen - AS Germering-S AS Oberpfaffenhofen - AS Germering-S (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD-E	E 6		130,9	2	134,9
183	A 99, AD München-SW - AK München-W AD München-SW - Tunnel Aubing (1) Tunnel Aubing - AK München-W (1)	VB-E	E 6	69,4	211,6	3	0,0
184	A 99, AK München-W - AK München-N AK München-W - AK München-N (0)	VB-E	E 8	339,8	502,8	1	0,0
185	A 99, AK München-N - AK München-S AS Aschheim-Ismaning - AS Kirchheim (3) AS Kirchheim - AS Haar (1) AS Haar - AS Ottobrunn (1) <i>Bemerkung: Projektinformationen zum Teilabschnitt "AS Ottobrunn (A 99) - (AK München-S) - AS Hofoldinger Forst" sind unter BPI-Nr. 163 aufgeführt.</i>	VB-E	E 8/9	348,0	954,3	3	18,9
186	A 99, AK München-N - AS Aschheim/Ismaning AK München-N - AS Aschheim/Ismaning (4)	FD-E	E 8		169,2	2	165,2
187	B 2, OU Garmisch-Partenkirchen OU Garmisch-Partenkirchen (1)	VB	N 2	158,9	306,3	2	3,8
188	B 2, Eschenlohe - Oberau-N Eschenlohe - Oberau-N (3)	WB*	N 4	108,2	166,6	2	7,1
189	B 2, N-OU Murnau N-OU Murnau (1)	VB	N 2	29,4	43,5	1	0,0
190	B 2, OU Weilheim OU Weilheim (1)	VB	N 2/3	35,3	52,2	1	0,0
191	B 2, Starnberg (Entlastungstunnel) Starnberg (Entlastungstunnel) (3)	WB*	N 2+ E 4	162,1	317,1	2	29,7
192	B 2, Fürstenfeldbruck - Mering OU Mammendorf (0) OU Hattenhofen (0) OU Althegegnen (0)	VB	N 2	28,7	42,5	1	0,0
193	B 2, AS Friedberg - B 300 w Friedberg (s B 300) (1)	VB	E 4	45,5	67,3	1	0,0
194	B 2, w Friedberg (s B 300) AS Friedberg - B 300 (1)	VB	E 4	27,7	41,0	1	0,0
195	B 2, OU Kissing OU Kissing (1)	VB	N 3/4	59,8	88,5	1	3,6
196	B 2, Kissing - Oberottmarshausen (B 17) Kissing - Oberottmarshausen (B 17) (0)	WB*	N 3/4	77,7	115,0	1	0,0
197	B 2, Augsburg - Donauwörth - Nürnberg OU Dietfurt (1) OU Wernsbach (4)	VB	N 3/4	36,2	58,7	3	29,1
198	B 2, OU Forth	VB	N 2	5,6	12,8	3	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Forth (1)						
199	B 2, OU Dettenheim OU Dettenheim (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 3		15,5	2	15,6
200	B 2n, OU Oberau OU Oberau (4)	FD	N 4		274,5	2	254,5
201	B 4, Flughafen Nürnberg - A 3 Flughafen Nürnberg - A 3 (2)	WB*	N 2	116,7	172,7	1	0,0
202	B 4, Ausbau in Coburg (Weichengereuth) Ausbau in Coburg (Weichengereuth) (1)	VB	E 4	21,0	31,1	1	0,0
203	B 8, OU Markt Bibart OU Markt Bibart (0)	WB	N 2	5,0	7,4	1	0,0
204	B 8, OU Neustadt-Diebach OU Neustadt-Diebach (1)	VB	N 2	14,0	20,7	1	0,0
205	B 8, OU Postbauer-Heng OU Postbauer-Heng (1)	VB	N 2	8,0	11,8	1	0,0
206	B 8, OU Straßkirchen OU Straßkirchen (1)	WB*	N 2	16,1	23,8	1	0,0
207	B 8, OU Künzing OU Künzing (0)	WB	N 2	9,1	13,5	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 (0)	WB	N 4	63,5	94,0	1	0,0
209	B 10, Neu-Ulm - AS Nersingen (A 7) Neu-Ulm - AS Nersingen (A 7) (4)	VB	E 4	29,3	45,3	2	44,3
210	B 11, Verlegung bei Schweinhütt Verlegung bei Schweinhütt (2)	VB	N 2/3	10,0	19,6	2	2,3
211	B 11, Deggendorf - Grafing Deggendorf - Grafing (0)	WB*	N 2/3	14,8	21,9	1	0,0
212	B 11, OU Ruhmannsfelden OU Ruhmannsfelden (2)	VB	N 2/3	18,1	40,8	3	3,4
213	B 11, Verlegung w Geretsried Verlegung w Geretsried (1)	VB	N 2+ E 4	17,7	26,2	1	0,0
214	B 12, Kempten (A 7) - Marktoberdorf (B 472) Kempten (A 7) - Wildpoldsried (1) Wildpoldsried - Geisenried (0)	VB	E 4	89,1	143,6	3	1,9
215	B 12, Marktoberdorf (B 472) - AS Jengen/Kaufbeuren (A 96) Geisenried - Altdorf (0) Altdorf - Hirschzell (0) Hirschzell - Untergermaringen (1) Untergermaringen - Buchloe (A 96) (2)	VB	E 4	176,4	311,1	3	2,9
216	B 13, OU Oberickelsheim OU Oberickelsheim (0)	WB*	N 2	5,7	8,4	1	0,0
217	B 13, OU Gollhofen/Uffenheim und OU Rudolzhofen OU Gollhofen/Uffenheim und OU Rudolzhofen (0)	WB*	N 2	27,0	40,0	1	0,0
218	B 13, Ansbach - AS Ansbach (A 6) Ansbach - AS Ansbach (A 6) (0)	WB	E 4	15,6	23,1	1	0,0
219	B 13, AS Ansbach (A 6) – Gunzenhausen (B 466) OU Schlungenhof (0) OU Stadeln (1) OU Merkendorf (2)	VB	N 2	22,1	43,7	3	0,0
220	B 13, OU Rothenstein OU Rothenstein (0)	WB*	N 2	4,4	6,5	1	0,0
221	B 13, OU Rupertsbuch	WB*	N 2	9,3	13,8	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Rupertsbuch (0)						
222	B 13, OU Eichstätt OU Eichstätt (0)	WB*	N 2	32,6	48,2	1	0,0
223	B 13, St 2214 (Gabel) - Friedrichshofen St 2214 (Gabel) - Friedrichshofen (1)	VB	N 2+ E 4	24,7	36,6	1	0,0
224	B 13, OU Unsernherrn OU Unsernherrn (1)	VB	N 2	35,7	52,8	1	0,4
225	B 13, OU Pörnbach OU Pörnbach (0)	WB	N 2	7,2	10,7	1	0,0
226	B 13, OU Pfaffenhofen OU Pfaffenhofen (0)	VB	N 2	82,3	121,8	1	0,0
227	B 13, OU Reichertshausen a.d. Ilm OU Reichertshausen a.d. Ilm (0)	WB	N 2	27,9	41,3	1	0,0
228	B 13, OU Hohenkammer OU Hohenkammer (0)	VB	N 2	8,4	12,4	1	0,0
229	B 13, OU Fahrenzhäuser OU Fahrenzhäuser (0)	VB	N 2	20,4	30,2	1	0,0
230	B 13, AS Unterschleißheim (A 92) - St 2339 (Maisteig) AS Unterschleißheim (A 92) - St 2339 (Maisteig) (1)	VB	E 4	5,6	8,3	1	0,0
231	B 13, OU Holzkirchen OU Holzkirchen (1)	VB	N 2	11,0	16,3	1	0,0
232	B 13, OU Großhartpenning OU Großhartpenning (1)	WB*	N 2	10,1	14,9	1	0,0
233	B 13, OU Kurzenberg OU Kurzenberg (1)	WB*	N 2	3,7	5,5	1	0,0
234	B 14, OU Katterbach OU Katterbach (0)	WB	N 3	10,9	16,1	1	0,0
235	B 14, OU Wicklesgreuth OU Wicklesgreuth (0)	WB	N 3	7,5	11,1	1	0,0
236	B 14, OU Buchschwabach OU Buchschwabach (0)	WB*	N 3	22,5	33,3	1	0,0
237	B 14, OU Großweismannsdorf OU Großweismannsdorf (0)	VB	N 3	14,6	21,6	1	0,0
238	B 14, OU Stein / Eibach - mit Rednitztunnel OU Stein / Eibach mit Rednitztunnel (1)	WB*	N 2/3	131,8	195,0	1	0,0
239	B 14, OU Reichenschwand (Tunnel) OU Reichenschwand (Tunnel) (1)	VB	N 2	67,3	99,6	1	0,0
240	B 14, OU Sulzbach-Rosenberg OU Sulzbach-Rosenberg (0)	WB	N 2	20,8	30,8	1	0,0
241	B 15, AS Landshut/Essenbach - St 2074/A 92 bei Landshut AS Landshut/Essenbach - St 2074/A 92 bei Landshut (0)	VB	E 4	6,1	9,0	1	0,0
242	B 15, O-OU Landshut (A 92 - B 299) BA I - O-OU Landshut (2) BA II - O-OU Landshut (1)	VB	N 4	213,9	349,5	3	5,1
243	B 15, S-OU Landshut (B 299 - B 15) S-OU Landshut (B 299 - B 15) (1)	VB	N 2	45,8	67,8	1	2,4
244	B 15, Westtangente Rosenheim (1. - 4. BA) Westtangente Rosenheim (3)	FD	N 2		263,5	2	227,4
245	B 15n, OU Lengdorf OU Lengdorf (0)	WB*	N 3	33,1	49,0	1	0,0
246	B 15n, s Landshut - Rosenheim s Landshut - Rosenheim (0)	WB*	N 2/4	216,9	321,0	1	0,0
247	B 15n, Ergoldsbach - Essenbach (A 92) Essenbach (A 92) - Ergoldsbach (LA 9) (3)	FD	N 4		221,2	2	186,9

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
248	B 16, OU Marktoberdorf - Bertoldshofen (B 472) OU Marktoberdorf - Bertoldshofen (B 472) 2. BA (3)	VB	N 2	29,5	74,0	2	58,2
249	B 16, OU Rieder OU Rieder (0)	WB	N 2	8,6	12,7	1	0,0
250	B 16, OU Steinbach OU Steinbach (0)	WB*	N 2	7,6	11,2	1	0,0
251	B 16, N-OU Kaufbeuren N-OU Kaufbeuren (1)	VB	N 2	10,4	15,4	1	0,0
252	B 16, OU Ichenhausen /Kötz (Ost) OU Ichenhausen - Kötz (1)	VB	N 2/3	38,3	98,3	2	0,0
253	B 16, OU Wattenweiler /Höselhurst OU Wattenweiler / Höselhurst (1)	VB	N 2/3	17,6	26,0	1	0,0
254	B 16, OU Niederrauau /Aletshausen OU Niederrauau / Aletshausen (0)	WB	N 2	17,2	25,5	1	0,0
255	B 16, OU Pfaffenhausen OU Pfaffenhausen (0)	VB	N 2	4,5	6,7	1	0,0
256	B 16, OU Hausen OU Hausen (2)	VB	N 2/3	5,9	15,6	3	0,5
257	B 16, OU Mindelheim OU Mindelheim (0)	VB	N 2	7,1	10,5	1	0,0
258	B 16, Günzburg (A 8) - Donauwörth einschl. Um- und Ausbau bei Blindheim OU Höchstädt (1) OU Schwenningen (1) OU Tapfheim (1)	VB	N 2/3	85,0	99,2	2	0,0
259	B 16, Verlegung bei Marienheim Verlegung bei Marienheim (1)	VB	N 4	30,7	45,4	1	0,0
260	B 16, OU Neuburg Süd - Oberhausen (Sehensand) OU Neuburg Süd - Oberhausen (Sehensand) (0)	WB*	N 3	42,9	63,5	1	0,0
261	B 16, B 13 - A 9 B 13 - A 9 (1)	VB	E 4	32,4	92,5	2	2,2
262	B 16, St 2043 - B 13 St 2043 - B 13 (1)	VB	N 4+ E 4	110,3	220,7	2	0,0
263	B 16, AS Gallingkofen - AS Haslbach AS Gallingkofen - AS Haslbach (1)	VB	E 4	9,5	14,1	1	0,0
264	B 16, OU Dillingen OU Dillingen (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 2		40,9	2	44,3
265	B 17, Augsburg - Füssen Verlegung n Steingaden (0) OU Steingaden (0) OU Hohenfurch (0)	WB	N 2/3	61,6	91,2	1	0,0
266	B 19, OU Giebelstadt - Euerhausen OU Giebelstadt - Euerhausen (2)	VB	N 2	21,2	25,1	2	0,0
267	B 19, AS Leubas (A 7) - Dieselstraße AS Leubas (A 7) - Dieselstraße (0)	VB	E 4	12,3	18,2	1	0,0
268	B 19, Sonthofen - Oberstdorf Fischen (Entlastungstunnel) (1) OU Langenwang (0)	WB*	N 2	68,9	184,5	3	0,0
269	B 20, OU Hammerau OU Hammerau (0)	VB	N 2	12,5	18,5	1	0,0
270	B 20, Grenzbrücke s Laufen Grenzbrücke s Laufen (0)	WB*	N 2	18,8	27,8	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
271	B 20, Freilassing/Salzburg (B 304) - Markt (A 94) OU Laufen (2) OU Burghausen (1)	VB	N 2/3	49,2	99,3	3	1,8
272	B 20, OU Gumpersdorf OU Gumpersdorf (1)	VB	N 2	14,9	22,0	1	1,1
273	B 20, Straubing (A 3) - Landau (A 92) Straubing (A 3) - s Aiterhofen (B 8) (1) s Aiterhofen (B 8) - Trieching (DGF 5) (0) Trieching (DGF 5) - Landau (A 92) (0)	VB	E 4	187,3	277,2	1	0,0
274	B 20, Rißmannsdorf - Traitsching Rißmannsdorf - Traitsching (0)	WB*	N 2/3	26,8	39,7	1	0,0
275	B 20, Straubing (A 3) - Cham (B 85) Straubing (A 3) - Rißmannsdorf (0) Rißmannsdorf - LKGr. (1) LKGr. - Traitsching (1) Traitsching - Wilting (0) Wilting - Cham (B 85) (1)	WB*	N 4+ E 4	156,4	320,1	3	0,0
276	B 20, Cham-S - Chameregg (B 85) Cham-S - Cham-M (2) Cham-M - Chameregg (B 85) (1)	VB	E 4	15,1	51,1	3	0,0
277	B 21, OU Bad Reichenhall OU Bad Reichenhall (2)	VB	N 2	174,9	258,8	1	0,0
278	B 22, AS Kitzingen/Schwarzach (A 3) - Gerolzhofen (B 286) OU Düllstadt (0) OU Reupelsdorf (0) OU Stadelschwarzach (0)	WB	N 2	13,8	20,4	1	0,0
279	B 22, OU Mönchsambach OU Mönchsambach (0)	WB	N 2	4,2	6,2	1	0,0
280	B 22, OU Eckersdorf OU Eckersdorf (0)	VB	N 2	16,0	23,7	1	0,0
281	B 22, OU Wirbenz OU Wirbenz (0)	WB	N 2/3	8,1	12,0	1	0,0
282	B 23, OU Ettal OU Ettal (0)	WB	N 2	36,4	53,9	1	0,0
283	B 23, OU Oberau OU Oberau (1)	VB	N 2	9,1	13,5	1	0,0
284	B 23, OU Saulgrub OU Saulgrub (4)	FD	N 2		34,1	2	33,9
285	B 23, W-OU Garmisch-Partenkirchen (mit Kramer-Tunnel) W-OU Garmisch-Partenkirchen (m Kramer-Tunnel) (3)	FD	N 2		365,3	2	275,8
286	B 25, OU Möttingen OU Möttingen (1)	VB	N 3	16,4	24,3	1	0,0
287	B 25, OU Wengenhausen OU Wengenhausen (0)	WB	N 2	4,6	6,8	1	0,0
288	B 25, OU Neustädtlein/Knittelsbach OU Neustädtlein/Knittelsbach (0)	WB	N 2	11,1	16,4	1	0,0
289	B 25, OU Dinkelsbühl OU Dinkelsbühl (2)	VB	N 2	11,5	17,0	1	0,1
290	B 25, OU Lehengütingen OU Lehengütingen (1)	VB	N 2	3,2	7,0	3	0,0
291	B 25, OU Feuchtwangen OU Feuchtwangen (0)	WB*	N 2	9,0	13,3	1	0,0
292	B 25, OU Banzenweiler	WB	N 2	3,2	4,7	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Banzenweiler (0)						
293	B 25, OU Dorfgütingen OU Dorfgütingen (0)	WB	N 2	4,9	7,3	1	0,0
294	B 25, OU Greiselbach OU Greiselbach (4)	FD	N 2		20,5	2	18,0
295	B 26, Aschaffenburg - B 469 Aschaffenburg - B 469 (1)	VB	E 4	22,1	21,1	2	0,0
296	B 26, Lohr - AS Hösbach (A 3) OU Rechtenbach (0) Verlegung Hain i.Sp., Laufach und Frohnhofen (0)	WB	N 2/3	77,8	115,1	1	0,0
297	B 26, OU Gemünden OU Gemünden (1)	VB	N 2	19,5	28,9	1	0,0
298	B 26n, AK Schweinfurt/Werneck (A 7) - Karlstadt Karlstadt - AD Werneck(A7) mit Mainbrücke (2)	VB	N 2/3	63,5	299,6	2	0,0
299	B 26n, Karlstadt - A 3 Karlstadt - A 3 (1)	WB*	N 2/3	108,5	317,8	3	0,0
300	B 31, LGr. BW/BY - A 96 LGr. BW/BY - A 96 (0)	WB*	E 4	97,0	143,5	1	0,0
301	B 32, OU Opfenbach OU Opfenbach (1)	VB	N 2	3,8	5,6	1	0,0
302	B 32, OU Auers/Riedhirsch OU Auers/Riedhirsch (1)	WB*	N 2	4,0	5,9	1	0,0
303	B 47, OU Schneeberg OU Schneeberg (0)	WB	N 2	18,3	27,1	1	0,0
304	B 85, OU Pressig OU Pressig (0)	WB	N 2	21,3	31,5	1	0,0
305	B 85, OU Stockheim/Gundelsdorf OU Stockheim/Gundelsdorf (0)	WB	N 2/3	29,8	44,1	1	0,0
306	B 85, OU Heinersreuth/Altenplos OU Heinersreuth/Altenplos (0)	WB*	N 2/3	24,9	36,8	1	0,0
307	B 85, AS Amberg-Ost (A 6) - Pittersberg AS Amberg-Ost (A 6) - Pittersberg (4)	VB	E 4	8,9	9,8	2	7,3
308	B 85, Pittersberg - Schwandorf (St 2397) Pittersberg - Schwandorf (St 2397) (1)	WB*	E 4	9,0	13,3	1	0,0
309	B 85, Schwandorf (St 2397) - AS Schwandorf Nord (A 93) Schwandorf (St 2397) - AS Schwandorf Nord (A 93) (1)	WB*	E 4	41,7	61,7	1	0,0
310	B 85, AS Schwandorf (A 93) - Altenkreith (B 16) (AS Schwandorf) Wackersdorf - ö Mappenberg (0) ö Mappenberg - ö Neuenschwand (0) w Bodenwöhr - w Mappach (0) w Mappach - w Neubäu (St 2159) (0) w Neubäu - w Altenkreith (0)	WB*	N 4+ E 4	137,6	203,6	1	0,0
311	B 85, Altenkreith - Wetterfeld östlich Altenkreith - westlich Wetterfeld (3) OU Altenkreith - Anschluß B 16 (1)	WB*	N 2/4	49,8	69,0	3	28,8
312	B 85, Verlegung bei Saldenburg Verlegung bei Saldenburg (0)	WB	N 2/3	17,8	26,3	1	0,0
313	B 85, OU Neubäu OU Neubäu (4)	FD	N 3		27,4	2	26,3
314	B 85, Wetterfeld - Untertraubenbach Wetterfeld - Untertraubenbach (4)	FD	E 4		43,7	2	42,3
315	B 131n/A 9, AS Thalmässing (A 9) AS Thalmässing (A 9) (0)	WB	KN	6,1	9,0	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
316	B 131n, OU Alfershausen /Thalmässing OU Alfershausen / Thalmässing (0)	WB	N 2	21,9	32,4	1	0,0
317	B 131n, OU Laibstadt /Aberzhausen OU Laibstadt / Aberzhausen (0)	WB	N 2	18,2	26,9	1	0,0
318	B 131n, Fiegenstall - Ellingen Fiegenstall - Ellingen (0)	WB	N 2	11,9	17,6	1	0,0
319	B 131n, OU Stopfenheim OU Stopfenheim (0)	WB*	N 2	5,2	7,7	1	0,0
320	B 131n, OU Theilenhofen OU Theilenhofen (0)	WB*	N 2	5,5	8,1	1	0,0
321	B 131n, OU Dornhausen OU Dornhausen (0)	WB*	N 2	5,5	8,1	1	0,0
322	B 131n, OU Unterasbach OU Unterasbach (0)	WB*	N 2	4,8	7,1	1	0,0
323	B 131n, Gunzenhausen - AS Dinkelsbühl/Fichtenau (A 7) Gunzenhausen - AS Dinkelsbühl/Fichtenau (A 7) (0)	WB	N 2	17,9	26,5	1	0,0
324	B 173, Lichtenfels (A 73) - Zettlitz (B 289) Lichtenfels - Zettlitz 2. BA (1) Lichtenfels - Zettlitz 3. BA (3)	VB	N 4	109,8	176,1	3	41,8
325	B 173, OU Zettlitz - Oberlangenstadt OU Zettlitz - Oberlangenstadt (0)	VB	E 4	18,9	28,0	1	0,0
326	B 173, OU Unterrodach OU Unterrodach (0)	WB*	N 3	25,9	38,3	1	0,0
327	B 173, Johannisthal - Kronach Johannisthal - Kronach (2)	VB	E 4	15,3	31,4	3	0,0
328	B 173, OU Zeyern OU Zeyern (4)	FD	N 2/3		18,0	2	17,7
329	B 276, Zubringer Lohr -(Variante) Zubringer Lohr - (Variante) (1)	WB*	N 2	34,0	122,2	3	0,0
330	B 279, OU Reckendorf OU Reckendorf (0)	WB	N 2	18,7	27,7	1	0,0
331	B 279, OU Baunach (O) OU Baunach (O) (1)	WB*	N 2	23,6	34,9	1	0,0
332	B 279, OU Junkersdorf/Pfarrweisach OU Junkersdorf/Pfarrweisach (0)	WB	N 2	9,6	14,2	1	0,0
333	B 279, Voccawind - Ermershausen Voccawind - Ermershausen (1)	WB*	N 2	27,8	61,2	2	0,0
334	B 279, OU Saal a. d. Saale OU Saal a. d. Saale (1)	VB	N 2	12,4	53,4	3	0,0
335	B 279, OU Wegfurt OU Wegfurt (4)	VB	N 2	3,8	12,2	2	11,0
336	B 285, OU Stockheim OU Stockheim (0)	WB*	N 2	12,0	17,8	1	0,0
337	B 285, OU Ostheim OU Ostheim (0)	WB	N 2	17,3	25,6	1	0,0
338	B 286, Bad Kissingen - B 19 Bad Kissingen - B 19 (2)	VB	N 2	25,4	63,5	2	0,0
339	B 286, Schweinfurt (A 70) - Schwebheim Schweinfurt (A 70) - Schwebheim (4)	VB	E 4	27,4	45,3	2	36,5
340	B 287, OU Nüdlingen OU Nüdlingen (1)	VB	N 2	11,1	54,5	3	0,0
341	B 289, OU Mainroth/Rothwind und OU Fassoldshof OU Mainroth/Rothwind und OU Fassoldshof (2)	VB	N 2	22,3	52,4	3	0,0
342	B 289, OU Kauerndorf	WB*	N 2	47,9	90,1	2	4,5

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Kauerdorf (3)						
343	B 289, OU Münchberg OU Münchberg (4)	VB	N 2	3,0	4,9	2	4,6
344	B 289, OU Weissdorf OU Weissdorf (0)	VB	N 2	5,7	8,4	1	0,0
345	B 289, OU Rehau OU Rehau (0)	WB	N 2	11,9	17,6	1	0,0
346	B 289, OU Heinersberg OU Heinersberg (0)	WB	N 2	4,2	6,2	1	0,0
347	B 289, OU Untersteinach OU Untersteinach (4)	FD	N 2		78,6	2	76,2
348	B 299, OU Waldsassen/Kondrau OU Waldsassen/Kondrau (2)	VB	N 2	39,9	78,1	3	1,1
349	B 299, OU Grafenwöhr OU Grafenwöhr (0)	WB*	N 2	13,1	19,4	1	0,0
350	B 299, OU Seugast OU Seugast (0)	WB	N 2	8,8	13,0	1	0,0
351	B 299, OU Tanzfleck OU Tanzfleck (2)	WB*	N 2	5,9	11,4	2	0,1
352	B 299, OU Ursensollen OU Ursensollen (1)	WB*	N 2	8,8	13,0	1	0,0
353	B 299, OU Mühlhausen i. d. OPf. OU Mühlhausen i. d. OPf. (4)	VB	N 2/3	24,2	31,9	2	31,4
354	B 299, Neustadt/Donau (B 16) - Landshut OU Weihmichl (2) OU Neuhausen (1)	VB	N 2	28,3	39,1	3	5,0
355	B 299, A 92 - Landshut A 92 - Landshut (0)	WB*	E 4	72,4	107,1	1	0,0
356	B 299, OU Egglkofen OU Egglkofen (0)	WB	N 2	10,5	15,5	1	0,0
357	B 299, OU Garching a.d.Alz OU Garching a.d.Alz (1)	VB	N 2/3	31,5	46,6	1	0,0
358	B 299, OU Tacherting/Trostberg OU Trostberg (1) OU Tacherting (1)	VB	N 2/3	45,2	83,9	3	1,9
359	B 300, Memmingen - Krumbach OU Boos / Niederrieden (0) OU Winterrieden (0) OU Kettershhausen (0) OU Ebershausen (0) OU Krumbach (0)	WB	N 2	61,9	91,6	1	0,0
360	B 300, OU Heimertingen OU Heimertingen (0)	WB*	N 2	12,0	17,8	1	0,0
361	B 300, OU Babenhausen OU Babenhausen (0)	WB*	N 2	13,5	20,0	1	0,0
362	B 300, OU Ried/Breitenbronn OU Ried/Breitenbronn (0)	WB	N 2	10,7	15,8	1	0,0
363	B 300, OU Ustersbach OU Ustersbach (0)	WB	N 2	7,8	11,5	1	0,0
364	B 300, OU Gessertshausen OU Gessertshausen (1)	WB*	N 3	35,5	52,5	1	0,0
365	B 300, OU Diedorf/Vogelsang OU Diedorf/Vogelsang (1)	VB	N 3+ E 4	62,1	91,9	1	4,0
366	B 300, OU Friedberg OU Friedberg (1)	WB*	N 3	17,4	25,7	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
367	B 300, Aichach-Kühbach Aichach - Kühbach (0)	WB*	E 4	42,2	62,4	1	0,0
368	B 300, OU Weichenried OU Weichenried (3)	VB	N 2	6,3	7,7	2	3,0
369	B 300, AS Dasing (A 8) - Aichach AS Dasing (A 8) - Aichach (4)	FD	E 4		28,7	2	28,4
370	B 301, AS Freising-Ost (A 92) - B 11 AS Freising-Ost (A 92) - B 11 (1)	VB	E 4	29,2	43,2	1	0,0
371	B 301, Verlegung bei Hallbergmoos Verlegung bei Hallbergmoos (0)	WB*	N 2+ E 4	27,5	40,7	1	0,0
372	B 301, Flughafen München - A 92 Flughafen München - A 92 (0)	VB	E 4	13,2	19,5	1	0,0
373	B 301, OU Reichertshausen OU Reichertshausen (0)	WB	N 2	6,2	9,2	1	0,0
374	B 301, OU Rudelzhausen/Puttenhausen OU Rudelzhausen / Puttenhausen (0)	VB	N 2	20,3	30,0	1	0,0
375	B 301, OU Mainburg OU Mainburg (0)	VB	N 2	21,7	32,1	1	0,0
376	B 301, N-OU Freising OU Freising (4)	FD	N 2		41,9	2	40,7
377	B 303, AS Wasserlosen (A 7) - Schweinfurt AS Wasserlosen (A 7) - Schweinfurt (0)	WB*	N 2	19,2	28,4	1	0,0
378	B 303, OU Zaubach OU Zaubach (0)	WB	N 2	9,2	13,6	1	0,0
379	B 303, OU Stadtsteinach OU Stadtsteinach (4)	VB	N 2	13,8	21,7	2	21,1
380	B 303, OU Schirnding OU Schirnding, 2. FB, 1. BA (4) OU Schirnding, 2. FB, 2. BA (0)	WB*	E 4	29,1	48,5	3	22,4
381	B 303, Sonnefeld - Johannisthal (3. BA) Verl. Sonnefeld - Johannisthal, 3. BA (2)	FD	N 2		24,7	3	0,0
382	B 304, OU Altenmarkt (mit Aubertgtunnel) OU Altenmarkt (m. Aubertgtunnel) (4) OU Altenmarkt, BA 2 (2)	VB	N 2/3	52,6	97,5	3	31,4
383	B 304, OU Nunhausen/Matzing OU Nunhausen/Matzing (1)	VB	N 2/3	21,7	32,1	1	0,0
384	B 304, OU Eglharting/Kirchseeon OU Eglharting/Kirchseeon (0)	WB	N 2	48,0	71,0	1	0,0
385	B 304, OU Steinhöring OU Steinhöring (0)	WB*	N 2	22,3	33,0	1	0,0
386	B 304, OU Tulling OU Tulling (0)	WB	N 2	9,7	14,4	1	0,0
387	B 304, OU Forsting OU Forsting (0)	WB	N 2	11,2	16,6	1	0,0
388	B 304, OU Obing OU Obing (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	VB	N 2	12,9	16,2	2	16,4
389	B 304, Entlastungstunnel Karlsfeld Entlastungstunnel Karlsfeld (0)	WB*	N 2	81,9	121,2	1	0,0
390	B 310, OU Füssen (2. BA) OU Füssen (2. BA) (0)	WB	N 2	45,3	67,0	1	0,0
391	B 318, AS Holzkirchen (A 8) - B 13 (OU Holzkirchen) AS Holzkirchen (A 8) - B 13 (OU Holzkirchen) (1)	VB	E 4	13,8	20,4	1	0,0
392	B 318, W-OU Gmund W-OU Gmund (0)	VB	N 2	47,9	70,9	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
393	B 388, Ismaning (B 471) - Fischerhäuser (B 301) Ismaning (B 471) - Fischerhäuser (B 301) (0)	VB	E 4	22,2	32,9	1	0,0
394	B 388, Ismaning - Taufkirchen OU Moosinning (1) OU Erding (Anbindung FH) (1) OU Grünbach (0) OU Taufkirchen/Vils (3)	VB	N 2/3	86,0	135,8	3	9,8
395	B 388, OU Wolferding/Trauterfing und OU Johannesk. OU Wolferding/Trauterfing und OU Johannesk. (0)	WB	N 2	10,9	16,1	1	0,0
396	B 388, OU Brombach OU Brombach (0)	WB*	N 2	23,7	35,1	1	0,0
397	B 388, N-OU Passau N-OU Passau (0)	VB	N 2/3	61,9	91,6	1	0,0
398	B 426, OU Mömlingen OU Mömlingen (1)	VB	N 2	4,7	22,0	2	0,0
399	B 466, OU Obererlbach OU Obererlbach (0)	WB	N 2	6,7	9,9	1	0,0
400	B 466, OU Gnotzheim OU Gnotzheim (0)	WB	N 2	4,9	7,3	1	0,0
401	B 466, OU Ostheim OU Ostheim (1)	WB*	N 2	5,4	8,0	1	0,0
402	B 466, OU Westheim OU Westheim (1)	WB*	N 2	4,5	9,3	3	0,0
403	B 466, OU Oettingen OU Oettingen (0)	WB	N 2	21,0	31,1	1	0,0
404	B 466, S-OU Nördlingen S-OU Nördlingen (0)	VB	N 2	6,2	9,2	1	0,0
405	B 469, A 3 - A 45 A 3 - A 45 (1) <i>Bemerkung: BPI-Nr. 405 und BPI-Nr. 642 werden gemeinsam umgesetzt.</i>	VB	E 4	11,7	19,0	2	0,0
406	B 469, A 3 - Kreisstraße AB 16 A 3 - Kreisstraße AB 16 (1)	VB	E 6	15,9	34,0	2	0,0
407	B 470, Rothenburg (A 7) - Höchststadt/B 505 Bamberg OU Oberndorf / Ipsheim und OU Dottenheim (0) OU Steinach bei Rothenburg (0) OU Birkenfeld (0) OU Uehlfeld / Demantsfürth (0) OU Mailach (0)	WB	N 2	46,1	69,2	3	0,0
408	B 470, OU Lenkersheim OU Lenkersheim (2)	VB	N 2	3,9	16,3	3	0,0
409	B 470, S-OU Gremsdorf S-OU Gremsdorf (1)	VB	N 2	11,2	20,7	3	0,0
410	B 470, A 3 - Forchheim OU Oesdorf (0) OU Wimmelbach (0)	VB	N 2	9,8	14,5	1	0,0
411	B 470, O-OU Forchheim O-OU Forchheim (1)	VB	N 2/4	38,4	56,8	1	0,0
412	B 471, Buchenau - Fürstenfeldbruck-Ost Buchenau - Fürstenfeldbruck-Ost (0)	WB	E 4	28,1	41,6	1	0,0
413	B 471, Fürstenfeldbruck-Ost - Esting Fürstenfeldbruck-Ost - Esting (1)	VB	E 4	11,5	17,0	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
414	B 471, Esting - Geiselbullach Esting - Geiselbullach (1)	VB	E 4	17,4	25,7	1	0,0
415	B 471, Dachau - A 92 Dachau - A 92 (1)	VB	E 4	9,9	14,7	1	0,0
416	B 471, B 13 - Garching-Hochbrück B 13 - Garching-Hochbrück (0)	VB	E 4	19,6	29,0	1	0,0
417	B 471, B 11 - Ismaning B 11 - Ismaning (1)	VB	E 4	31,5	46,6	1	0,0
418	B 471, ö Ismaning ö Ismaning (0)	VB	E 4	33,3	49,3	1	0,0
419	B 472, OU Huglfing OU Huglfing (0)	WB	N 2	14,1	20,9	1	0,0
420	B 472, OU Waakirchen OU Waakirchen (1)	VB	N 2	6,6	9,8	1	0,0
421	B 472, N-OU Bad Tölz N-OU Bad Tölz (3)	VB	N 2	23,5	47,7	2	5,7
422	B 472, OU Bad Heilbrunn OU Bad Heilbrunn (0)	WB	N 2	15,0	22,2	1	0,0
423	B 472, OU Hohenpeißenberg OU Hohenpeißenberg (4)	FD	N 2		48,0	2	47,8
424	B 533, OU Auerbach OU Auerbach (3)	VB	N 2	25,5	36,6	2	1,5
425	B 533, Grafenau - Hohenau Grafenau - Hohenau (0)	WB	N 2	27,2	40,3	1	0,0
426	B 588, OU Reischach OU Reischach (1)	WB*	N 2	25,5	37,7	1	0,0
Berlin							
427	A 100, AD Neukölln - Storkower Str. AD Neukölln (o) - Am Treptower Park (B 96a) (16. BA) (3) Am Treptower Park (B 96a) - Storkower Straße (17. BA) (1) Vorleistung am S-Bahnhof Ostkreuz (4)	FD	N 4/6		1.525,6	2	612,7
428	A 115, AK Zehlendorf - AS Hüttenweg AK Zehlendorf (LGr. BB/BE) - AS Hüttenweg (0)	WB*	E 6	126,5	187,2	1	0,0
429	B 2n, OU Malchow OU Malchow (0)	VB	N 2/4	20,6	30,5	1	0,0
Brandenburg							
430	A 10, AD Werder - AD Havelland AD Werder - AD Havelland (0)	WB*	E 6	568,0	840,5	1	0,0
431	A 10, AD Havelland - AD Pankow w und ö AS Mühlenbeck (4) w und ö AS Birkenwerder (4) AS Oberkrämer - w AD Oranienburg (4) AD Havelland - AS Oberkrämer (4) <i>Bemerkung: Der Ausbau erfolgt im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 10/A 24, AS Neuruppin - AD Pankow", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe</i>	FD	E 6		53,9	2	37,7

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	<i>von rd. 1.425 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>						
432	A 10, AD Nuthetal - AD Potsdam AD Potsdam - AD Nuthetal (4)	FD	E 8		162,0	2	149,8
433	A 10, LGr. BB/BE - AD Barnim LGr. BB/BE - AD Barnim (4)	FD	E 6		30,8	2	28,7
434	A 12, AD Spreeau - AS Frankfurt (Oder)-M AD Spreeau - AS Frankfurt (Oder)-M (1)	WB*	E 6	218,2	290,0	2	0,0
435	A 13, AK Schönefelder Kreuz - AD Spreewald AK Schönefelder Kreuz - AD Spreewald (0)	WB	E 6	179,2	265,2	1	0,0
436	A 14, LGr. ST/BB - AS Karstädt LGr. ST/BB - AS Wittenberge (m) (3) AS Wittenberge (o) - AS Karstädt (o) (2)	VB	N 4	174,8	317,4	3	16,9
437	A 14, AS Groß-Warnow - AS Karstädt (B 5) AS Groß-Warnow - AS Karstädt (B 5) (4)	FD	N 4		113,9	2	112,0
438	A 14, LGr. MV/BB - AS Groß-Warnow <i>Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 651 aufgeführt.</i>	FD	N 4	0,0	0,0	0	0,0
439	A 24, AS Kremmen - AD Wittstock/Dosse AS Kremmen - AS Neuruppin (0) AS Neuruppin - AD Wittstock/Dosse (0)	WB*	E 6	396,8	587,2	1	0,0
440	B 1, OU Tasdorf OU Tasdorf (0)	VB	N 2	9,7	14,4	1	0,0
441	B 1, OU Herzfelde OU Herzfelde (4)	FD	N 2		19,9	2	19,9
442	B 5, OU Bückwitz (B 5) OU Bückwitz (0)	WB	N 2	5,3	7,8	1	0,0
443	B 87/B 101, OU Herzberg OU Herzberg (1)	WB*	N 2	33,5	49,6	1	0,0
444	B 87, OU Schlieben OU Schlieben (0)	WB	N 2	8,4	12,4	1	0,0
445	B 87, OU Hohenbucko OU Hohenbucko (0)	WB	N 2	5,6	8,3	1	0,0
446	B 87, OU Wüstermarke und OU Langengrassau OU Wüstermarke und OU Langengrassau (0)	WB	N 2	11,3	16,7	1	0,0
447	B 87, OU Duben OU Duben (1)	VB	N 2	10,7	15,8	1	0,0
448	B 87, OU Lübben OU Lübben (1)	WB*	N 2	52,2	97,5	3	0,6
449	B 87, OU Biebersdorf OU Biebersdorf (0)	WB	N 2	4,7	7,0	1	0,0
450	B 87, OU Trebatsch und OU Sabrodt OU Trebatsch und OU Sabrodt (0)	WB	N 2	13,5	20,0	1	0,0
451	B 87, OU Markendorf OU Markendorf (1)	VB	N 3	9,6	14,2	1	0,0
452	B 87n, OU Löhsten OU Löhsten (1)	WB*	N 2	4,2	6,2	1	0,0
453	B 96, Kreuz Oranienburg (A 10) - LGr. BB/MV OU Fürstenberg (1) OU Teschendorf und OU Löwenberg (2) OU Gransee und OU Altlüdersdorf (0)	VB	N 2/4	152,7	238,9	3	3,6
454	B 96, OU Groß Machnow OU Groß Machnow (0)	VB	N 2	9,7	14,4	1	0,0
455	B 97, OU Groß Oßnig OU Groß Oßnig (1)	VB	N 2	7,9	11,7	1	0,0
456	B 97, OU Cottbus (3. BA)	WB*	N 2	18,3	27,1	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Cottbus (3. BA) (1)						
457	B 97/B 168, OU Cottbus (A 15 – B 168) OU Cottbus (A 15 - B 168) (3) <i>Bemerkung: Maßnahme nach InvKG.</i>	FD	N 3		68,3	2	13,4
458	B 101, OU Elsterwerda OU Elsterwerda (1)	VB	N 2	17,1	24,0	3	0,0
459	B 101, OU Welsickendorf OU Welsickendorf (0)	WB	N 2	3,4	5,0	1	0,0
460	B 101, OU Kloster Zinna OU Kloster Zinna (0)	WB	N 2	9,0	13,3	1	0,0
461	B 101, Trebbin - s Kerzendorf (OU Thyrow) n OU Trebbin - s Kerzendorf (OU Thyrow) (4)	FD	N 4		40,8	2	36,6
462	B 102, OU Premnitz OU Premnitz (2)	VB	N 2	33,9	52,2	3	0,0
463	B 102, OU Schmerzke OU Schmerzke (3)	FD	N 2		12,5	2	7,2
464	B 112, OU Forst OU Forst (0)	VB	N 2	14,6	21,6	1	0,0
465	B 112, OU Neuzelle und OU Eisenhüttenstadt OU Neuzelle und OU Eisenhüttenstadt (1)	VB	N 3	61,0	163,2	3	0,0
466	B 112, Güldendorf - A 12 Güldendorf - A 12 (0)	VB	E 4	6,9	10,2	1	0,0
467	B 112, OU Frankfurt (Oder) (3. BA) OU Frankfurt (Oder) (3. BA) (2)	VB	N 3	23,2	34,3	1	0,4
468	B 112, OU Brieskow-Finkenheerd und Wiesenau OU Brieskow-Finkenheerd und Wiesenau (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 3		40,4	2	40,5
469	B 158, OU Ahrensfelde OU Ahrensfelde (2)	VB	N 4+ E 4	44,7	54,7	3	0,0
470	B 158, OU Blumberg OU Blumberg (0)	VB	N 2	7,9	11,7	1	0,0
471	B 158, OU Seefeld OU Seefeld (0)	VB	N 2	7,2	10,7	1	0,0
472	B 167, OU Libbenichen und OU Dolgelin OU Libbenichen und OU Dolgelin (0)	WB	N 3	14,5	21,5	1	0,0
473	B 167, OU Gusow und OU Platkow OU Gusow und OU Platkow (0)	VB	N 2	16,8	24,9	1	0,0
474	B 167, OU Neuhardenberg OU Neuhardenberg (0)	VB	N 2	8,9	13,2	1	0,0
475	B 167, OU Vevais OU Vevais (0)	VB	N 2	5,1	7,5	1	0,0
476	B 167, OU Hohenfinow und OU Falkenberg OU Hohenfinow und OU Falkenberg (0)	WB	N 2	25,4	37,6	1	0,0
477	B 167, OU Finowfurt und OU Eberswalde OU Finowfurt und OU Eberswalde (A 11 - L 200) (2)	VB	N 2	82,3	103,8	2	2,9
478	B 167/B 158, OU Bad Freienwalde (West) OU Bad Freienwalde (West) (1)	VB	N 2	21,9	94,1	3	0,0
479	B 167, OU Metzelthin OU Metzelthin (0)	WB	N 2	4,8	7,1	1	0,0
480	B 167, OU Ganzer OU Ganzer (0)	WB	N 2	4,4	6,5	1	0,0
481	B 167, OU Wildberg und OU Kerzlin OU Wildberg und OU Kerzlin (0)	WB	N 2	20,6	30,5	1	0,0
482	B 167, OU Dabergotz OU Dabergotz (0)	WB	N 2	7,3	10,8	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
483	B 167, AS Neuruppin (A 24) - Neulöwenberg (B 96) OU Neuruppin und OU Alt Ruppin (0) OU Wulkow (0) OU Herzberg (0) OU Grieben (0) OU Löwenberg und OU Neulöwenberg (1)	VB	N 2	67,4	99,7	1	0,0
484	B 167, OU Liebenwalde OU Liebenwalde (0)	VB	N 2	31,6	46,8	1	0,0
485	B 168, Beeskow - AS Fürstenwalde-O (A 12) OU Groß Rietz (0) OU Pfaffendorf (0)	WB	N 2	9,9	14,7	1	0,0
486	B 169, OU Plessa OU Plessa (1)	VB	N 2	16,2	30,2	3	0,0
487	B 169, OU Schwarzheide-Ost OU Schwarzheide-Ost (1)	VB	N 2/3	9,3	13,8	1	0,0
488	B 169, B 96 - AS Cottbus-W (A 15) OU Allmosen (1) OU Lindchen (1) OU Neupetershain Nord (1) OU Klein Oßnig und OU Annahof/Klein Gaglow (1)	VB	N 3	35,8	53,0	1	0,0
489	B 169, OU Elsterwerda OU Elsterwerda (1)	VB	N 2	19,7	32,3	3	0,0
490	B 183, OU Bad Liebenwerda OU Bad Liebenwerda (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 2		37,3	2	37,5
491	B 189, OU Heiligengrabe OU Heiligengrabe (1)	VB	N 2	11,8	17,5	1	0,0
492	B 189n, Mirow - AS Wittstock/Dosse (A 19) Mirow - AS Wittstock/Dosse (A 19) (1) <i>Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 664 aufgeführt.</i>	VB	N 2				
493	B 246, OU Schneeberg-Beeskow OU Schneeberg-Beeskow (0)	WB	N 2	9,8	14,5	1	0,0
494	B 246, Eisenhüttenstadt (B 112) - BGr. D/PI Eisenhüttenstadt (B 112) - BGr. D/PL (0)	WB*	N 2	20,9	30,9	1	0,0
Bremen							
495	A 1, AK Bremen - LGr. HB/NI AK Bremen - LGr. HB/NI (0)	WB*	E 8	112,9	167,1	1	0,0
496	A 27, AK Bremen - AS HB-Überseestadt AK Bremen - AS HB-Überseestadt (1) <i>Bemerkung: BPI-Nr. 496 und BPI-Nr. 697 werden gemeinsam umgesetzt.</i>	VB-E	E 6	124,1	183,6	1	0,0
497	A 281, Weserquerung Weserquerung (4. BA) (3)	VB	N 4	260,4	563,6	2	72,4
498	A 281, Kattenturm - AS Bremen/Airport-Stadt AS HB-Kattenturm - AS HB-Airport-Stadt (2.2 BA) (3)	FD	N 4		164,3	2	75,8
499	B 6n, A 281 - Bremen/Brinkum A 281 - AS Bremen/Brinkum (Variante) (1)	VB	N 4	147,9	218,9	1	0,0
500	B 212n, LGr. NI/HB - A 281 LGr. NI/HB - A 281 (1)	WB*	N 2	10,3	15,2	1	0,2
Hamburg							
501	A 1, AD Hamburg-SO - AS Hamburg-Stillhorn AD Hamburg-SO (o) - AD Süderelbe (o) (1) AD Süderelbe (2)	VB	E 8	295,4	952,3	3	19,7

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
502	A 1, AS Hamburg-Stillhorn - LGr. HH/NI AD Süderelbe (o) - AS Hamburg-Harburg (m) (2) AS Hamburg-Harburg (o) - LGr. HH/NI (0)	WB*	E 8	197,4	410,7	3	4,4
503	A 7, Hochstraße Elbmarsch Hochstraße Elbmarsch (3)	VB-E	E 8	368,5	379,9	2	238,8
504	A 7, AD Hamburg/NW (A 23) - LGr. SH/HH AD HH-NW (A 23) - LGr. HH/SH, Schnelsen (4) <i>Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 7, AD Hamburg-NW - AD Bordesholm", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.536 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP für den Teilabschnitt "s AD HH-Nordwest - LGr. SH/HH" ausgewiesen.</i>	FD	E 6/8		26,6	2	21,9
505	A 7, AS Hamburg-Othmarschen - AD Hamburg/NW (A 23) AS HH/Othmarschen - AS HH/Volkspark, Altona (3) AS HH/Volkspark - AD HH-NW (A 23), Stellingen (4)	FD-E	E 8		998,3	2	551,2
506	A 23, AS Tornesch - AS Eidelstedt <i>Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 1267 aufgeführt.</i>	VB-E	E 6	0,0	0,0	0	0,0
507	A 26, AK Hamburg-Süderelbe - AD/AS Hamburg-Stillhorn BA 6a, AK HH-Hafen - AS HH-Moorburg (2) BA 6b, AS Moorburg - AS HH-Hohe Schaar (2) BA 6c, AS HH-Hohe Schaar - AD HH-Süderelbe (2)	VB	N 4	895,9	2.279,5	3	127,3
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-Wulmsdorf (L 235) (3)	FD	N 4+ E 8		687,3	2	334,3
Hessen							
509	A 3, AS Limburg-Süd - Wiesbadener Kreuz Wiesbadener Kreuz - AS Limburg-Süd (0)	WB	E 8	317,3	469,6	1	0,0
510	A 3, Wiesbadener Kreuz Wiesbadener Kreuz (1)	VB-E	KN	54,9	116,5	3	0,0
511	A 3, Wiesbadener Kreuz - AD Mönchhof AD Mönchhof - Wiesbadener Kreuz (0)	VB-E	E 8	117,2	173,4	1	0,0
512	A 3, AS Frankfurt-Flughafen - AD Mönchhof AS Frankfurt-Flughafen - AD Mönchhof (1)	VB-E	E 8	160,2	260,0	3	0,1
513	A 3, AK Frankfurter Kreuz - AS Frankfurt-Flughafen AK Frankfurter Kreuz - AS Frankfurt-Flughafen (0)	WB*	E 8	47,0	69,6	1	0,0
514	A 3, AK Offenbach - AK Frankfurter Kreuz AK Offenbach - Frankfurter Kreuz (0)	WB*	E 10	164,5	243,4	1	0,0
515	A 3, AK Offenbacher Kreuz AK Offenbach (1)	VB-E	KN	147,1	299,1	3	0,1
516	A 3, AS Hanau - AK Offenbach AS Hanau - AK Offenbach (0)	VB-E	E 8	195,2	506,5	1	0,0
517	A 4, AD Kirchheim - AD A 4/A 44 AD Kirchheim - AD Wommen (A 4/A 44) (0)	WB	N 6+ E 6	518,8	767,7	1	0,0
518	A 5/A 648, WK Frankfurt Westkreuz Frankfurt (1)	VB-E	KN	152,4	261,5	3	0,0
519	A 5, AK Westkreuz Frankfurt - AK Frankfurter Kreuz Frankfurter Kreuz - Westkreuz Frankfurt (1)	VB-E	E 10	197,3	292,0	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
520	A 5/A 67, AK Darmstadt AK Darmstadt (1)	VB-E	KN	57,7	364,2	2	0,0
521	A 5, AS Seeheim-Jugenheim - AK Darmstadt AS Seeheim-Jugenheim - AK Darmstadt (0)	VB-E	E 6	137,0	202,7	1	0,0
522	A 5, LGr. HE/BW - AS Seeheim-Jugenheim LGr. HE/BW - AS Seeheim-Jugenheim (0)	WB*	E 6	287,9	426,0	1	0,0
523	A 5, AD Reiskirchen - AD A 5/A 49 AD Reiskirchen - Ohmtal-Dreieck (A 5/A 49) (0)	VB-E	E 6	316,9	469,0	1	0,0
524	A 5, AK Gambach - AD Reiskirchen AK Gambach - AD Reiskirchen (0)	WB	E 6	248,0	367,0	1	0,0
525	A 5, AS Friedberg - AK Gambach AS Friedberg - AK Gambach (0)	WB*	E 8	380,5	563,1	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 (1) AK Bad Homburg (1) AK Nordwestkreuz Frankfurt - AK Bad Homburg (1) <i>Bemerkung: BPI-Nr. 526, 527 und 528 werden gemeinsam umgesetzt.</i>	VB-E	E 8				
529	A 5/A 66, NWK Frankfurt Nordwestkreuz Frankfurt (1)	VB-E	KN	117,2	201,1	3	0,0
530	A 5, AK Westkreuz Frankfurt - AK Nordwestkreuz Frankfurt Westkreuz Frankfurt - AK Nordwestkreuz Frankfurt (1)	VB-E	E 10	33,4	57,1	3	0,0
531	A 7, AD Kirchheimer Dreieck - AD Hattenbacher Dreieck AD Hattenbacher Dreieck - AD Kirchheimer Dreieck (0)	WB	E 8	78,7	116,5	1	0,0
532	A 7, AS Kassel-N - AD Kassel-S AD Kassel-S - AK Kassel-M (0) AK Kassel-M - Lossetal Dreieck (0) Lossetal Dreieck - AS Kassel-N (0)	WB	E 8/10	133,3	195,8	1	0,0
533	A 44, AS Marsberg - AS Diemelstadt AS Marsberg - AS Diemelstadt (0)	WB	E 6	46,8	69,3	1	0,0
534	A 44, AS Diemelstadt - AS Warburg AS Diemelstadt - AS Warburg (0)	WB	E 6	41,6	61,6	1	0,0
535	A 44, AS Warburg - AS Breuna AS Warburg - AS Breuna (0)	WB	E 6	75,7	112,0	1	0,0
536	A 44, AS Breuna - w AS Zierenberg AS Breuna - w AS Zierenberg (1)	WB*	E 6	85,0	125,8	1	0,0
537	A 44, w AS Zierenberg - AS Kassel-Wilhelmshöhe w AS Zierenberg - AS Kassel-Wilhelmshöhe (1)	WB*	E 6	81,6	120,8	1	0,0
538	A 44, AS Kassel-Wilhelmshöhe - AK Süd-kreuz Kassel AS Kassel-Wilhelmshöhe - AK Kassel-West (1)	WB*	E 6	59,7	88,3	1	0,0
539	A 44, AK Kassel-West - AD Kassel-Süd AK Kassel-West - AD Kassel-Süd (1)	VB	E 6	216,9	362,2	3	0,9
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) (3) AD Lossetal – AS Helsa/Ost (VKE 11) (2) AS Helsa-O - AS Hess. Lichtenau-W (VKE 12) (4) AS Hess. Lichtenau-W (m) - AS Hess. Lichtenau-M (o) (VKE 20) (4)	FD	N 4+ E 8		2.491,7	3	1672,5

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	AS Hess. Lichtenau-O (o) - östl. Waldkappel/Hasselbach (VKE 32) (4) östl. Waldkappel/Hasselbach - AS Waldkappel (o) (VKE 33) (4) AS Waldkappel (C 211) (4) AS Waldkappel (o) - AS Ringgau (m) (C 212) (3) AS Ringgau (o) - AS Sontra-W (m) (C 221) (3) AS Sontra-W - Talbrücke Riedmühle (o) (C 231) (3) Talbrücke Riedmühle (m) - AD Wommen (A4) (m) (C 241) (3)						
541	A 45, AS Haiger/Burbach - AK Gambach Gambacher Kreuz - n TB Langgöns (2) n TB Langgöns - n Gießener Südkreuz (1) n Gießener Südkreuz - s AS Wetzlar/Süd (0) s AS Wetzlar/Süd - n AK Wetzlar (2, 1) n AK Wetzlar - AS Ehringshausen (n TB Lemptal) (3, 2) AS Ehringshausen (n TB Lemptal) - TB Onsbach (m) (3) TB Onsbach (o) - s AS Herborn/West (3, 1) AS Herborn/West - s TB Lützelbachs (1) s TB Lützelbach - s AS Dillenburg (3) s AS Dillenburg - AS Haiger/Burbach (3, 1) <i>Bemerkung: In einzelnen Teilvorhaben liegen unterschiedliche Projektstände vor, da der Ersatzneubau einzelner Brückenbauwerke vorgezogen erfolgt.</i>	VB-E	E 6	1091,0	1.643,2	3	96,3
542	A 45, AK Hanauer Kreuz - Seligenstädter Dreieck (incl. BY) Seligenstädter Dreieck (incl. BY) - AK Hanauer Kreuz (0)	WB	E 6	383,8	568,0	1	0,0
543	A 45, AS Haiger/Burbach - AS Wilnsdorf <i>Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 910 aufgeführt.</i>	VB-E	E 6	0,0	0,0	0	0,0
544	A 49, AS Kassel-Waldau - AS Baunatal-S AS Kassel-Baunatal-S - AK Kassel-W (1) AK Kassel-W - AS Kassel-Waldau (1)	WB*	E 6	163,6	242,1	1	0,0
545	A 49, AS Neuental - AS Schwalmstadt AS Schwalmstadt (L 3155) - AS Neuental (L3074) (m) (VKE 20) (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 4		251,8	2	252,8
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) (3) AS Stadtallendorf-Nord (B 454) - AS Schwalmstadt (L 3155) (VKE 30) (3) <i>Bemerkung: Der Neubau erfolgt im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 49, AD Ohmtal (A 5) - AS Fritzlar", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.428 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	FD	N 4		154,3	2	60,6
547	A 60, AD Mainspitz - AD Rüsselsheim AD Mainspitz - AD Rüsselsheim (0)	VB-E	E 6	147,5	218,3	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
548	A 66, AK Schiersteiner Kreuz - AK Wiesbadener Kreuz Schiersteiner Kreuz - Wiesbadener Kreuz (0)	VB-E	E 6/8	126,4	121,6	1	0,0
549	A 66, Wiesbadener Kreuz - Nordwestkreuz Frankfurt Wiesbadener Kreuz - Nordwestkreuz Frankfurt (0)	WB*	E 8	153,1	226,6	1	0,0
550	A 66, Nordwestkreuz Frankfurt - AS Frankfurt-Miquellallee Nordwestkreuz Frankfurt - AS Frankfurt-Miquellallee (0)	WB	E 8	105,8	156,6	1	0,0
551	A 66, AS Neuhof-S - AS Fulda-S AS Neuhof-S - AS Neuhof-N (4) AS Neuhof-N - AS Fulda-S (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 4		157,4	2	156,3
552	A 66, Frankfurt/Erlenbruch - AS Frankfurt/Bergen-Enkheim F/Erlenbruch (m) - AS F/Bergen-Enkheim Riederwaldtunnel (3)	FD	N 6		743,3	2	171,4
553	A 67, AD Mönchhof - AS Lorsch n AS Lorsch - AK Darmstadt (1) AK Darmstadt - AD Rüsselsheim (1) AD Rüsselsheim - AD Mönchhof (1)	VB-E	E 6	579,1	447,7	3	0,0
554	A 643, AK Schiersteiner Kreuz - Rheinbrücke Schierstein - AD Mainz Rheinbrücke Schierstein - AK Wiesbaden/Schierstein (3) <i>Bemerkung: Für den Ersatzneubau Rheinbrücke Schierstein ist der Anteil HE ausgewiesen.</i>	FD	N 6+ E 6		252,0	2	207,6
555	A 648, AS Katharinenkreisel - AD Eschborner Dreieck Eschborner Dreieck - Westkreuz Frankfurt (0) Westkreuz Frankfurt - AS Katharinenkreisel (0)	WB	E 6	55,3	81,8	1	0,0
556	A 659, AK Viernheimer Kreuz - AS Viernheim Ost Viernheimer Kreuz - AS Viernheim Ost (0)	WB	E 6	53,5	79,2	1	0,0
557	A 661, AK Bad Homburger Kreuz - AS Bad Homburg AK Bad Homburg - AS Bad Homburg (0)	VB-E	E 6	18,5	27,4	1	0,0
558	A 661, AK Bad Homburger Kreuz - AS Offenbach-Kaiserlei AS Offenbach-Kaiserlei - AS Frankfurt-Ost (0) AS Frankfurt-Ost - AS Frankfurt-Friedberger Landstraße (0) AS Frankfurt-Friedberger Landstraße - AK Bad Homburg (0)	WB*	E 6	473,5	700,7	1	0,0
559	A 661, AS Offenbach-Kaiserlei - AK Offenbacher Kreuz Offenbacher Kreuz - AS Offenbach-Kaiserlei (0)	WB*	E 8	139,9	207,0	1	0,0
560	B 3, Karben/Kloppenheim - Massenheim Karben/Kloppenheim - Massenheim (1)	WB*	E 4	32,1	47,5	1	0,0
561	B 3, OU Karben/Kloppenheim OU Karben/Kloppenheim (0)	VB	N 2	7,6	11,2	1	0,0
562	B 3, OU Karben/Okarben OU Karben/Okarben (0)	VB	N 2	13,6	20,1	1	0,0
563	B 3, OU Butzbach (A 5 - Windhof) OU Butzbach (A 5 - Windhof) (0)	VB	N 2	23,2	34,3	1	0,0
564	B 3, OU Heppenheim OU Heppenheim (0)	WB	N 2	12,5	18,5	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
565	B 3/B 45, OU Wöllstadt - Nieder- und Oberwöllstadt OU Wöllstadt/Nieder- u. Ober-Wöllstadt (4)	FD	N 2		52,3	2	50,6
566	B 7, OU Calden OU Calden (3)	FD	N 2		50,3	2	33,6
567	B 8, OU Elz OU Elz (0)	WB	N 2	5,9	8,7	1	0,0
568	B 8, Limburg/Lindenholzhausen - Bad Camberg Limburg - Lindenholzhausen (1) Brechen - Niederbrechen (1) Bad Camberg - Erbach (3)	VB	N 2	74,2	141,4	3	5,2
569	B 8, OU Glashütten OU Glashütten (0)	VB	N 2	24,3	36,0	1	0,0
570	B 8, OU Waldems/Esch OU Waldems/Esch (1)	VB	N 2	7,8	11,5	1	0,0
571	B 26, OU Babenhausen OU Babenhausen (0)	WB*	N 2	17,1	25,3	1	0,0
572	B 27/B 452, Eschwege (A 44) - Reichensachsen-Eltmannsh. (B 27) Eschwege (A 44) - OU Reichensachsen (2) OU Eltmannshausen und OU Niddawitzhausen (0) OU Reichensachsen (2)	VB	N 2+ E 4	52,3	102,6	3	0,0
573	B 27, OU Ludwigsau/ Friedlos OU Ludwigsau / Friedlos (0)	VB	N 3	31,8	47,1	1	0,0
574	B 27, OU Neu Eichenberg/Hebenshausen OU Neu Eichenberg/ Hebenshausen (0)	WB	N 2	15,7	23,2	1	0,0
575	B 27, OU Hauneck/Unterhaun und H.-Oberhaun/H./Sieglos OU Hauneck/Unterhaun,H. /Oberhaun und H./Sieglos (4)	FD	N 2		39,0	2	38,4
576	B 37, OU Neckarsteinach OU Neckarsteinach (0)	WB	N 2	88,5	131,0	1	0,0
577	B 38, OU Mörlenbach OU Mörlenbach (3)	VB	N 2	69,2	172,5	2	6,6
578	B 38, OU Rimbach und Fürth/Lörzenbach OU Rimbach und Fürth/Lörzenbach (0)	VB	N 2	34,6	51,2	1	0,0
579	B 38, OU Fürth (Odw.) OU Fürth (Odw.) (0)	WB	N 2	34,5	51,1	1	0,0
580	B 38, OU Groß-Bieberau OU Groß-Bieberau (1)	VB	N 2	12,9	19,1	1	0,0
581	B 42, TOU Rüdesheim (Auf der Lach) TOU Rüdesheim (Auf der Lach) (0)	VB	N 2	5,5	8,1	1	0,0
582	B 44, OU Lampertheim OU Lampertheim (0)	WB	N 2	33,5	49,6	1	0,0
583	B 44, Groß-Gerau/Dornheim Groß-Gerau / Dornheim (2)	VB	N 2	17,0	26,7	2	0,0
584	B 44, OU Gernsheim/Klein-Rohrheim OU Gernsheim /Klein-Rohrheim (4)	FD	N 2		17,4	2	13,9
585	B 45, Dieburg - Groß-Umstadt Dieburg - Groß-Umstadt (1)	VB	E 4	43,4	64,2	1	0,0
586	B 45, Niddatal/Kaichen - Niddatal/Ilbenstadt OU Niddatal/Kaichen (0) OU Niddatal/Ilbenstadt (0)	WB	N 2	29,5	43,7	1	0,0
587	B 47, OU Bürstadt - Lorsch OU Bürstadt - Lorsch (2)	VB	E 4	20,6	30,5	1	0,0
588	B 47, OU Bürstadt	VB	E 4	28,2	46,7	3	11,1

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Bürstadt (westl. Teil) (3) OU Bürstadt (östl. Teil) (2)						
589	B 47, OU Rosengarten OU Rosengarten (2)	VB	N 4	25,8	32,4	3	0,0
590	B 49, Reiskirchen - Grünberg OU Reiskirchen und OU Lindenstruth (2) OU Grünberg (0)	VB	N 2	31,1	48,7	3	0,4
591	B 49, AS Löhnberg - Kloster Altenberg AS Löhnberg - AS Biskirchen (BA 7) (2) AS Biskirchen - AS Tiefenbach (BA 8) (2) AS Tiefenbach - AS Leun (BA 9) (3) AS Leun - AS Solms (BA 10) (2) AS Solms - Kloster Altenberg (BA 11) (3)	FD	E 4		226,2	3	50,4
592	B 54, Hadamar - Dornburg Hadamar - Oberzeuzheim (0) OU Langendernbach (0) OU Elbtal (0)	WB	N 2	47,0	69,6	1	0,0
593	B 54n, OU Limburg OU Limburg (0)	WB*	N 2/4	55,8	82,6	1	0,0
594	B 62, OU Eckelshausen OU Eckelshausen (3)	VB	N 2	19,1	33,8	2	0,1
595	B 62, OU Buchenau OU Buchenau (0)	VB	N 2	30,6	45,3	1	0,0
596	B 62, Lahntal/Göttingen - B 3 Lahntal/Göttingen - B 3 (0)	VB	E 4	14,6	21,6	1	0,0
597	B 62, OU Philippthal/Heimboldshausen OU Philippthal / Heimboldshausen (0)	WB	N 2	35,0	51,8	1	0,0
598	B 62, OU Philippthal/Röhrigshof OU Philippthal / Röhrigshof (0)	VB	N 2	12,7	18,8	1	0,0
599	B 83, Bad Karlshafen - Beverungen/Herstelle Bad Karlshafen - Beverungen/Herstelle (Anteil HE) (4)	VB	N 2	17,7	22,4	2	18,5
600	B 83, OU Rotenburg/Lispenhausen OU Rotenburg/Lispenhausen (1)	VB	N 2	19,2	28,4	1	0,0
601	B 249, OU Eschwege OU Eschwege (2)	VB	N 2	19,2	28,4	1	0,0
602	B 251, OU Willingen OU Willingen (0)	WB	N 2	19,0	28,1	1	0,0
603	B 251, OU Meininghausen OU Meininghausen (0)	WB	N 2	10,4	15,4	1	0,0
604	B 252, OU Berndorf OU Berndorf (0)	WB*	N 2	18,0	26,6	1	0,0
605	B 252, OU Twiste OU Twiste (2)	VB	N 2	24,9	51,3	3	0,0
606	B 252, OU Bottendorf OU Bottendorf (0)	WB*	N 2	14,9	22,0	1	0,0
607	B 252, OU Ernsthäuser OU Ernsthäuser (1)	VB	N 2	37,1	76,1	3	0,0
608	B 252, OU Münchhausen/Simtshausen und Todenhausen/Wetter-Lahntal OU Münchhausen, Wetter, Lahntal (3)	FD	N 2		189,1	2	147,5
609	B 252, OU Vöhl/Dorfitter OU Vöhl/Dorfitter (3)	FD	N 2		36,1	2	25,4
610	B 253, OU Breidenbach OU Breidenbach (2)	VB	N 2	6,9	8,0	2	0,0
611	B 253, OU Frohnhausen/Wissenbach OU Frohnhausen/Wissenbach (0)	VB	N 2	17,9	26,5	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
612	B 253, OU Geismar OU Geismar (0)	WB	N 2	9,2	13,6	1	0,0
613	B 253, T-OU Melsungen T-OU Melsungen (0)	WB	N 2	16,3	24,1	1	0,0
614	B 254, OU Alsfeld/Eudorf OU Alsfeld/Eudorf (0)	WB	N 2	13,7	20,3	1	0,0
615	B 254, OU Wabern/Unshausen und OU Wabern/Hebel OU Wabern/Unshausen und OU Wabern/Hebel (0)	WB	N 2	18,4	27,2	1	0,0
616	B 254, OU Lauterbach/Reuters OU Lauterbach/Reuters (0)	WB	N 2	6,5	9,6	1	0,0
617	B 254, OU Lauterbach/Maar und Lauterbach OU Lauterbach/Maar und Lauterbach (2)	VB	N 2	25,3	37,4	1	0,0
618	B 254, OU Wartenberg/Angersbach OU Wartenberg/Angersbach (2)	VB	N 2	23,4	34,6	1	0,0
619	B 254, OU Wartenberg/Landenhausen OU Wartenberg/Landenhausen (2)	VB	N 2	20,4	30,2	1	0,0
620	B 254, OU Großenlüder/Müs OU Großenlüder/Müs (0)	WB	N 2	7,8	11,5	1	0,0
621	B 255, OU Gladenbach OU Gladenbach (0)	WB	N 2	73,6	108,9	1	0,0
622	B 260, OU Eitville/Martinthal OU Eitville/Martinthal (0)	WB	N 2	19,1	28,3	1	0,0
623	B 260, OU Schlangenbad - Wambach OU Schlangenbad - Wambach (2)	VB	N 2	21,4	54,0	3	0,0
624	B 275, Verlegung bei Bad Schwalbach Verlegung bei Bad Schwalbach (0)	WB	N 2	9,9	14,7	1	0,0
625	B 275, OU Idstein/Eschenhahn OU Idstein/Eschenhahn (2)	VB	N 2/3	28,2	93,1	2	0,4
626	B 275, OU Lauterbach/Blitzenrod OU Lauterbach/Blitzenrod (0)	WB	N 2	14,4	21,3	1	0,0
627	B 275, OU Friedberg - OU Ortenberg/Selters OU Friedberg/OU Ossenheim (0) OU Florstadt/Nieder-Florstadt (0) OU Florstadt/Nieder-Mockstadt und Ober-Florstadt (0) OU Ranstadt/Ober-Mockstadt (0) OU Ortenberg/Selters (1)	VB	N 2	66,7	98,7	1	0,0
628	B 275, OU Ober-Mörlen OU Ober-Mörlen (0)	VB	N 2	16,5	24,4	1	0,0
629	B 276, OU Brachtal Schlierbach OU Brachtal Schlierbach (0)	WB	N 2	18,0	26,6	1	0,0
630	B 276, OU Bieber OU Bieber (2)	VB	N 2	0,9	1,3	1	0,0
631	B 426, OU Reinheim OU Reinheim (0)	WB	N 2	6,6	9,8	1	0,0
632	B 451, OU Witzenhausen OU Witzenhausen (0)	WB	N 2	32,1	47,5	1	0,0
633	B 454, OU Neukirchen / Asterode OU Neukirchen / Asterode (0)	WB	N 2	11,5	17,0	1	0,0
634	B 455, OU Wiesbaden-Fichten OU Wiesbaden-Fichten (0)	VB	N 2	4,0	5,9	1	0,0
635	B 455, AS Friedberg AS Friedberg (1)	VB	E 4	5,5	14,6	3	0,0
636	B 455, OU Nidda/Borsdorf OU Nidda/Borsdorf (0)	WB	N 2	5,9	8,7	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
637	B 455, OU Wiesbaden-Fichten - B 54 OU Wiesbaden-Fichten - B 54 (0)	WB	E 4	37,1	54,9	1	0,0
638	B 456/B 275, OU Usingen - Nordost-Umfahrung zw. B 275 und B 456 OU Usingen (Nordost-Umfahrung zw. B 275 und B 456) (2)	VB	N 2/3	37,7	66,0	3	0,0
639	B 456, OU Wehrheim - Oberursel OU Wehrheim - Oberursel (0)	VB	E 4	41,7	61,7	1	0,0
640	B 456, OU Grävenwiesbach OU Grävenwiesbach (0)	WB*	N 2/3	17,3	25,6	1	0,0
641	B 457, OU Büdingen Büches OU Büdingen/Büches (4)	FD	N 2		25,4	2	21,9
642	B 469, A 3 - A 45 <i>Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 405 aufgeführt.</i>	VB	E 4				
643	B 486, OU Rödermark- Urberach OU Rödermark-Urberach (1)	VB	N 2	25,8	38,2	1	0,0
644	B 486, Mörfelden - OU Langen OU Mörfelden (1) Mörfelden-Walldorf (A 5) - OU Langen (2)	VB	N 2+ E 4	47,7	70,6	1	0,0
645	B 489, Hungen - AS Wölfersheim OU Inheiden (0) OU Utphe (0)	WB	N 2	17,4	25,7	1	0,0
646	B 508n, Schameder - Frankenberg Schameder - Frankenberg (0)	WB*	N 3	189,4	280,3	1	0,0
647	B 519, OU Flörsheim-Weilbach und OU Hofheim/Kriftel OU Weilbach (2) OU Hofheim / Kriftel (0)	VB	N 2	63,8	91,8	3	0,0
648	B 521, Schöneck - Büdesheim Schöneck - Büdesheim (0)	WB	N 2	15,2	22,5	1	0,0
649	B 521, OU Altenstadt OU Altenstadt (1)	VB	N 2	10,6	15,7	1	0,0
Mecklenburg-Vorpommern							
650	A 14, A 24 - Grabow Grabow - Schwerin (A 24) (4)	FD	N 4		164,4	2	164,3
651	A 14, Grabow - LGr. MV/BB LGr. BB/MV - o AS Grabow VKE 6 (4) <i>Bemerkung: BPI-Nr. 438 und BPI-Nr. 651 werden gemeinsam umgesetzt.</i>	FD	N 4		112,5	2	112,0
652	B 5, OU Ludwigslust OU Ludwigslust (0)	WB	N 2	13,3	19,7	1	0,0
653	B 96, Weisdin - Warlin OU Weisdin (1) OU Usadel (1) OU Warlin (1)	VB	N 2	37,9	59,8	3	0,0
654	B 96, OU Neubrandenburg O-OU Neubrandenburg (B 96 S - B 104 O) (4)	FD	N 2		55,9	2	52,9
655	B 96n, AS Samtens-O - Bergen AS Samtens-Ost - AS Bergen (4)	FD	N 3		75,9	2	70,0
656	B 104, OU Lützwow OU Lützwow (0)	WB*	N 2	9,5	14,1	1	0,0
657	B 104, OU Schwerin OU Schwerin (1)	VB	N 2	33,0	70,3	3	0,0
658	B 104, OU Sternberg OU Sternberg (0)	VB	N 2	9,6	14,2	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
659	B 104, OU Pasewalk OU Pasewalk (0)	WB	N 2	26,3	38,9	1	0,0
660	B 105, OU Mönchhagen OU Mönchhagen (1)	VB	N 3	35,0	51,8	1	0,0
661	B 109, Belling - Jatznick Belling - Jatznick (0)	WB	N 2	18,4	27,2	1	0,0
662	B 110, OU Dargun OU Dargun (2)	VB	N 2	6,7	10,8	2	0,0
663	B 111, Lühmannsdorf - Wolgast OU Lühmannsdorf (0) OU Wolgast (3)	VB	N 2	99,9	141,3	3	8,4
664	B 189n, Mirow - AS Wittstock/Dosse (A 19) Mirow - AS Wittstock/Dosse (A 19) (1) <i>Bemerkung: BPI-Nr. 492 und BPI-Nr. 664 werden gemeinsam umgesetzt.</i>	VB	N 2	85,0	125,8	1	0,0
665	B 191/B 321, OU Parchim N-OU Parchim (1) SW-OU Parchim (1)	VB	N 2	32,7	48,4	1	0,0
666	B 191, OU Plau OU Plau (4)	VB	N 2	10,3	12,7	2	12,3
667	B 192, OU Goldberg OU Goldberg (0)	WB	N 2	15,3	22,6	1	0,0
668	B 192, OU Klink OU Klink (1)	VB	N 2	12,1	16,3	3	0,0
669	B 194, OU Stavenhagen OU Stavenhagen (0)	WB	N 2	4,3	6,4	1	0,0
670	B 196, OU Bergen OU Bergen (1)	VB	N 2	16,1	30,9	2	0,0
671	B 198, OU Mirow OU Mirow (1)	FD	N 2		36,4	2	2,2
672	B 321, Bandenitz - Warsaw OU Bandenitz (0) OU Warsaw (0)	VB	N 2	8,9	13,2	1	0,0
673	B 321, BAB-Zubringer Schwerin BAB-Zubringer Schwerin (Plater Straße - Mues-O) (4)	FD	E 4		43,2	2	41,4
674	B 394, OU Zurow OU Zurow (0)	WB	N 2	9,2	13,6	1	0,0
Niedersachsen							
675	A 1, LGr. HH/NI - Horster Dreieck AD Horster Dreieck (A 7) - LGr. NI/HH (0)	WB*	E 8	63,0	93,2	1	0,0
676	A 1, AD Horster Dreieck (A 7) - AD Buchholz (A 261) AD Buchholz (A 261) - AD Horster Dreieck (A 7) (0)	WB*	E 6	58,0	85,8	1	0,0
677	A 1, LGr. HB/NI - AS Bremen/(A 261) AS Bremen/Brinkum - LGr. HB/NI (0)	WB*	E 8	12,6	18,6	1	0,0
678	A 1, AS Bremen/Brinkum - AD Stuhr AD Stuhr - AS Bremen/Brinkum (0)	WB*	E 8	70,3	104,0	1	0,0
679	A 1, AK Bremen - LGr. HB/NI LGr. HB/NI - AK Bremen (0)	WB*	E 8	16,7	24,7	1	0,0
680	A 1, AD Stuhr - AD Ahlhorner Heide AD Ahlhorner Heide - AD Stuhr (1)	WB*	E 6	203,5	301,1	1	0,0
681	A 1, AD Ahlhorner Heide - AK Lotte/Osnabrück n AS Bramsche (Mittellandkanal) - AS Neuenkirchen/Vörden (3) AS Neuenkirchen/Vörden - AS Lohne/Dinklage (3)	VB-E	E 6	-	619,0	2	216,6

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	<i>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.</i>						
682	A 1, AK Bremen - AD Buchholz AK Bremen - AD Buchholz (4) <i>Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 1, AK Bremen - AD Buchholz", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 971 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	FD	E 6		2,3	2	2,2
683	A 2, AS Bad Nenndorf - AS Hannover-Herrenhausen AS Bad Nenndorf - AS Hannover-Herrenhausen (0)	WB	E 8	255,5	378,1	1	0,0
684	A 2, AS Hannover-Herrenhausen - AD Hannover-W AS Hannover-Herrenhausen - AD Hannover-W (1)	VB-E	E 8	48,0	71,0	1	0,0
685	A 2, AD Hannover-W AD Hannover-W (0)	VB-E	KN	18,9	28,0	1	0,0
686	A 2, AD Hannover-W - AK Hannover-O AD Hannover-W - AK Hannover-O (0)	WB	E 8	269,2	398,4	1	0,0
687	A 2, AK Hannover-Buchholz (A 37) AK Hannover-Buchholz (A 37) (1)	VB-E	KN	8,5	12,6	1	0,0
688	A 7, AS Soltau-O - AS Fallingbostel AS Fallingbostel - n AS Dorfmark (1) n AS Dorfmark - AS Soltau-O (1)	VB	E 6	197,1	305,9	3	0,5
689	A 7, AD Walsrode - AD Hannover-N AD Hannover-N - AD Walsrode (0)	WB	E 8	237,0	350,7	1	0,0
690	A 7, AS Hildesheim - AD Salzgitter AD Salzgitter - n Wöhlertalbrücke (1) n Wöhlertalbrücke - s AS Hildesheim (1)	VB-E	E 6	86,7	124,5	3	0,4
691	A 7, AD Walsrode - AS Fallingbostel AD Walsrode - AS Bad Fallingbostel (4)	FD	E 6		76,2	2	74,8
692	A 7, AS Göttingen - AD Salzgitter n AS Göttingen-N - n AS Nörten/Hardenberg (4) n AS Nörten/Hardenberg - s AS Northeim-N (3) s AS Northeim-N - s AS Echte (3) s AS Echte - s AS Seesen (3) s AS Seesen - s AS Bockenem (4) s AS Bockenem - AD Salzgitter (4) <i>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 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.063 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten für konventionell ausgebauten Abschnitte sowie Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	FD	E 6		316,8	2	297,6

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
693	A 20, AD A 28/A 20 (Westerstede) - AK Hohenfelde (A 23/A 26) Westerstede (A 28) - Jaderberg (A 29) (2) Jaderberg (A 29) - Schwei (B 437) (2) Schwei (B 437) - ö Weserquerung (L 121) (2) ö Weserquerung (L 121) - A 27 (n AD Stotel) (1) A 27 (n AD Stotel) - Heerstedt (B 71) (2) Heerstedt (B 71) - Bremervörde (B 495) (2) Bremervörde (B 495) - Elm (L 114) (2) Elm (L 114) - AK A 20/A 26 (ö Drochtersen) (2) AK A 20/A 26 - LGr. NI/SH (Elbmitte) (2) ö AK Kehdingen (A 20) - ö Freiburger-Str./L 111 (2) ö Freiburger-Str. / L 111 - AS Stade-O (B 73) (2)	VB	N 4	2588,9	4.574,8	3	88,5
694	A 21, AD Geesthacht (A 25) - AS Rönne AS Rönne - LGr. NI/SH (Elbmitte) (0)	WB*	N 4+ E 4	40,1	59,3	1	0,0
695	A 21, AS Rönne - AD Handorf (A 39) AD Handorf (A 39) - AS Rönne (0)	WB*	N 4+ E 4	153,6	227,3	1	0,0
696	A 26, Horneburg (K 36n) - Rübke Horneburg (K 36) - nö Buxtehude (K 40) (4) nö Buxtehude (K 40) - Neu Wulmstorf (L 235) (4) Neu Wulmstorf (L 235) - LGr. NI/HH (3)	FD	N 4		306,4	2	276,6
697	A 27, AK Bremen - AS HB-Überseestadt <i>Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 496 aufgeführt.</i>	VB-E	E 6				
698	A 30, AK Lotte/Osnabrück - AK Osnabrück-S ö AK Lotte/Osnabrück (LGr. NI/NW) - AK Osnabrück-S (1)	VB-E	E 6	137,1	210,6	2	0,3
699	A 33, Osnabrück/N (A 1) - Osnabrück/Belm Osnabrück/Belm (B 51n) - Osnabrück/N (A 1) (2)	VB	N 4	87,0	183,2	2	0,3
700	A 33/B 51, AS Osnabrück/Schinkel - AS Osnabrück/Belm-OU Belm Osnabrück/Schinkel - Osnabrück/Belm (B 51n) - OU Belm (B 51) (4)	FD	N 4		231,0	2	80,4
701	A 39, AS Lüneburg-N (B 216) - AS Weyhausen (B 188) AS Weyhausen (B 188) - Ehra (L 289) (1) Ehra (L 289) - Wittingen (B 244) (2) Wittingen (B 244) - Bad Bodenteich (L 265) (2) Bad Bodenteich (L 265) - Uelzen (B 71) (2) Uelzen (B 71) - Bad Bevensen (B 253) (2) Bad Bevensen (B 253) - ö Lüneburg (B 216) (2) ö Lüneburg (B 216) - AS Lüneburg-N (L 216) (2)	VB	N 4	1083,1	1.690,1	3	51,1
702	B 1, Barntrup - w Elze (B 3) OU Reher (1) OU Groß Berkel (1) s Marienau - sw Mehle (0)	WB*	N 2	41,7	61,7	1	0,0
703	B 1/B 217, S-OU Hameln S-OU Hameln (2)	VB	N 2	121,4	151,5	2	0,8
704	B 1, w Elze (B 3) - Hildesheim-Himmelsthür OU Burgstemmen (1) OU Mahlerten (1) w Heyersum - ö Gr. Escherde (0) OU Hildesheim-Himmelsthür (1) N-OU Elze (0)	WB*	N 2+ E 4	89,0	107,6	3	0,0
705	B 1, OU Einum/Bettmar OU Einum/Bettmar (0)	VB	N 2	13,5	20,0	1	0,0
706	B 1, OU Copenbrügge und Marienau OU'n Copenbrügge - Marienau (3)	FD	N 2		40,3	2	28,4

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
707	B 3, OU Wülfingen OU Wülfingen (0)	WB*	N 2	5,9	8,7	1	0,0
708	B 3, OU Elstorf OU Elstorf (1)	VB	N 2	13,7	63,1	3	0,0
709	B 3, OU Bergen OU Bergen (0)	WB*	N 2	15,6	23,1	1	0,0
710	B 3, Ehlershausen - Groß Hehlen OU Groß Hehlen (1) OU Celle (Mittelteil) (3) OU Celle (Nordteil) (2)	VB	N 2/4	100,0	175,4	3	23,0
711	B 3, OU Ammensen OU Ammensen (0)	WB*	N 2	5,4	8,0	1	0,0
712	B 3, OU Hemmingen OU Hemmingen (OU'en Arnum + Westerfeld) (4)	FD	N 2/4		75,8	2	75,7
713	B 4, n Gifhorn (B 188) - AK Braunschweig-Nord n Rötgesbüttel - s Meine (2) AS Braunschweig-Wenden - s Meine (0)	VB	N 4+ E 4	105,8	126,1	3	4,0
714	B 6, OU Syke OU Syke (0)	WB	N 2	42,8	63,3	1	0,0
715	B 6, Hann.-Stöcken (K 321) - Stöck Hann.-Stöcken (K 321) - Stöck (0)	WB*	N 2	64,0	94,7	1	0,0
716	B 6n, LGr. HB/NI - Bremen/Brinkum LGr. HB/NI - Bremen/Brinkum (1)	VB	N 4	26,7	39,5	1	0,0
717	B 27, ö Roringen - OU Waake ö Roringen - OU Waake (0)	WB	E 4	5,7	8,4	1	0,0
718	B 27, OU Waake - B 446 OU Waake - B 446 (0)	WB	E 4	16,4	24,3	1	0,0
719	B 51, OU Twistringen OU Twistringen (0)	VB	N 3	25,5	37,7	1	0,0
720	B 51, OU Barnstorf OU Barnstorf (1)	WB*	N 2	19,9	20,2	2	0,0
721	B 51, Ostercappeln - Belm Ostercappeln - Belm (0)	WB*	N 4	23,9	35,4	1	0,0
722	B 51, OU Bad Iburg OU Bad Iburg (0)	VB	N 2	57,2	84,6	1	0,0
723	B 51, s Bad Iburg (B 51) - Hilter (A 33) s Bad Iburg (B 51) - Hilter (A 33) (0)	WB*	N 2	41,4	61,3	1	0,0
724	B 61, OU Barenburg OU Barenburg (4)	FD	N 2		11,2	2	11,0
725	B 64, W-OU Eschershausen OU Eschershausen, 2. BA: Westumgehung (1)	VB	N 3	22,2	27,6	2	0,0
726	B 64, OU Mainzholzen OU Mainzholzen (0)	WB	N 2	6,2	9,2	1	0,0
727	B 64, OU Wenzeln OU Wenzeln (0)	WB	N 2	11,0	16,3	1	0,0
728	B 64/B 240, OU Negenborn OU Negenborn (4)	FD	N 3		27,9	2	24,7
729	B 65, OU Bad Essen/Wehrendorf OU Bad Essen / Wehrendorf (0)	WB*	N 2	59,1	87,5	1	0,0
730	B 65, ö Bückeberg - ö Vehlen ö Bückeberg - ö Vehlen (0)	VB	N 2	12,4	18,4	1	0,0
731	B 65, OU Nienstädt/Sülbeck OU Nienstädt/Sülbeck (1)	VB	N 2	23,0	34,0	1	0,0
732	B 65, AS Bad Nenndorf - AS Hannover-Anderten	WB	N 4+ E 6	331,5	490,6	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	A 2 - w Nordgoltern (0) w Nordgoltern - ö Everloh (0) ö Everloh - Hannover (Ricklinger Kreisel) (0) Hannover (Ricklinger Kreisel) - AS Hannover-Anderten (0)						
733	B 65, w Nordgoltern - ö Everloh w Nordgoltern - ö Everloh (0)	WB*	N 2	39,1	57,9	1	0,0
734	B 65, OU Ilten OU Ilten (0)	WB*	N 2	12,2	18,1	1	0,0
735	B 65, ö Sehnde - w Peine ö Sehnde - w Peine (0)	VB	N 2	66,1	97,8	1	0,0
736	B 65, OU Dungenbeck OU Dungenbeck (0)	VB	N 2	9,4	13,9	1	0,0
737	B 71, OU Selsingen OU Selsingen (0)	WB	N 2	20,1	29,7	1	0,0
738	B 71, OU Zeven OU Zeven (0)	VB	N 2	9,8	14,5	1	0,0
739	B 71, OU Soltau OU Soltau (0)	WB*	N 2	27,4	40,5	1	0,0
740	B 71, OU Munster OU Munster (0)	WB	N 2	15,0	22,2	1	0,0
741	B 71, w Uelzen - B 4n w Uelzen - B 4n (0)	VB	N 2	14,4	21,3	1	0,0
742	B 71, OU Groß Liedern OU Groß Liedern (0)	WB	N 2	10,7	15,8	1	0,0
743	B 72, OU Hesel OU Hesel (0)	WB*	N 2	14,1	20,9	1	0,0
744	B 73, Otterndorf - Cadenberge Otterndorf - Cadenberge (1)	VB	N 2	29,6	100,8	3	0,1
745	B 73, OU Cadenberge OU Cadenberge (1)	VB	N 2	24,1	34,5	2	0,0
746	B 73, Cadenberge - Drochtersen (A 20/A 26) Cadenberge - Drochtersen (A 20/A 26) (0)	WB*	N 3/4	96,2	142,4	1	0,0
747	B 74, OU Ritterhude OU Ritterhude (1)	VB	N 2	27,9	41,3	1	0,0
748	B 75, OU Scheeßel OU Scheeßel (1)	VB	N 2	15,1	22,3	1	0,0
749	B 75, OU Tostedt - Wistedt OU Tostedt - Wistedt (0)	WB*	N 2	22,7	33,6	1	0,0
750	B 79, OU Wolfenbüttel OU Wolfenbüttel (0)	VB	N 2	34,7	51,4	1	0,0
751	B 79, Verlegung s. Wolfenbüttel - A 395 Verlegung s. Wolfenbüttel - A 395 (0)	WB	N 2	53,6	79,3	1	0,0
752	B 83, OU Steinbergen OU Steinbergen (0)	VB	N 2	9,1	13,5	1	0,0
753	B 83, Würgassen - Beverungen Würgassen - Beverungen (0)	WB*	N 2	22,7	33,6	1	0,0
754	B 83, OU Deckbergen OU Deckbergen (0)	WB	N 2	18,6	27,5	1	0,0
755	B 83, W-OU Hameln W-OU Hameln (0)	WB	N 2	10,6	15,7	1	0,0
756	B 83, OU Grohnde OU Grohnde (0)	VB	N 2	10,8	16,0	1	0,0
757	B 83, OU Stahle OU Stahle (0)	WB*	N 2	9,2	13,6	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
758	B 188, Schillerslage (B 3) - AS Weyhausen (A 39) OU Dannenbüttel (0) OU Osloß (0) OU Weyhausen (0)	WB	N 2	32,9	48,7	1	0,0
759	B 188, OU Ahnsen OU Ahnsen (0)	WB*	N 2	8,7	12,9	1	0,0
760	B 188, A 39 - L 322 A 39 - L 322 (0)	WB*	E 4	34,3	50,8	1	0,0
761	B 188, OU Vorsfelde OU Vorsfelde (0)	WB	N 2	19,3	28,6	1	0,0
762	B 190n, A 39 - LGr. NI/ST A 39 - LGr. NI/ST (1)	WB*	N 3	12,0	17,8	1	0,0
763	B 190n, B 4 - A 39 B 4 - A 39 (1)	WB*	N 2	48,8	72,2	1	0,0
764	B 191, OU Eschede OU Eschede (0)	VB	N 2	15,4	22,8	1	0,0
765	B 191, OU Stöcken OU Stöcken (0)	WB	N 2	5,4	8,0	1	0,0
766	B 209, OU Rethem OU Rethem (0)	WB	N 2	13,7	20,3	1	0,0
767	B 209, OU Walsrode OU Walsrode (0)	WB*	N 2	16,6	24,6	1	0,0
768	B 209, OU Amelinghausen OU Amelinghausen (0)	WB	N 2	9,9	14,7	1	0,0
769	B 210, AS Riepe (A 31) - n Aurich Georgsheil (B 72) - Bangstede (0) OU Aurich (1) Aurich - Riepe (A 31) (1)	VB	N 2/3	114,2	253,3	3	2,4
770	B 210, Verlegung s Emden Verlegung s Emden (3)	FD	N 2		53,0	2	26,3
771	B 211, OU Mittelort - Brake Mittelort - Brake (B 212) (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 2		52,4	2	53,7
772	B 212, OU Ellwürden OU Ellwürden (0)	WB	N 2	11,0	16,3	1	0,0
773	B 212, OU Elsfleth OU Elsfleth (0)	WB*	N 2	27,6	40,8	1	0,0
774	B 212, OU Berne OU Berne (von Huntebrück bis Harmenhausen (L 875)) (4)	FD	N 2		120,9	2	119,9
775	B 212n, Harmenhausen (L 875) - LGr. NI/HB Harmenhausen (L 875) - LGr. NI/HB (1)	VB	N 2	69,8	103,3	1	3,6
776	B 213/E 233, AS Meppen (A 31) - AS Cloppenburg (A 1) AS Meppen (A 31) - Meppen (B 70) (2) Meppen (B 70) - w Haselünne (1) w Haselünne - KGr. Emsland/Cloppenburg (1) KGr. Emsland/Cloppenburg - ö Lönningen (OU Lönningen) (1) ö Lönningen - ö Lastrup (OU Lastrup) (1) ö Lastrup - Cloppenburg (B 68) (1) Cloppenburg (B 68) - AS Cloppenburg (A 1) (2)	VB	N 4+ E 4	719,1	1.132,9	3	62,1
777	B 213, Verlegung bei Lohne Verlegung bei Lohne (0)	VB	N 2	8,4	12,4	1	0,0
778	B 213, OU Bawinkel	VB	N 2	13,1	19,4	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Bawinkel (0)						
779	B 214, OU Fürstenau OU Fürstenau (0)	WB	N 3	26,3	38,9	1	0,0
780	B 214, OU Schwagstorf OU Schwagstorf (0)	WB	N 2	9,1	13,5	1	0,0
781	B 214, OU Ankum OU Ankum (0)	WB	N 2	18,9	28,0	1	0,0
782	B 214, OU Bersenbrück OU Bersenbrück (0)	WB	N 2	11,9	17,6	1	0,0
783	B 214, OU Steinfeld OU Steinfeld (0)	WB	N 2	20,6	30,5	1	0,0
784	B 214, OU Rehden - Wetschen OU Rehden - Wetschen (0)	WB	N 2	22,7	33,6	1	0,0
785	B 214, OU Borstel OU Borstel (0)	WB	N 2	10,6	15,7	1	0,0
786	B 214, OU Steimbke OU Steimbke (0)	WB	N 2	16,5	24,4	1	0,0
787	B 214, OU Schwarmstedt OU Schwarmstedt (0)	WB	N 2	26,6	39,4	1	0,0
788	B 214, OU BS-Watenbüttel OU BS-Watenbüttel (0)	VB	N 4	10,3	15,2	1	0,0
789	B 215, Rohrsen - Nienburg Rohrsen - Nienburg (1)	VB	N 2	28,6	36,8	3	0,0
790	B 215, OU Landesbergen OU Landesbergen (0)	VB	N 2	17,8	26,3	1	0,0
791	B 215, OU Leese OU Leese (0)	VB	N 2	23,6	34,9	1	0,0
792	B 216, OU Barendorf OU Barendorf (0)	VB	N 2	8,7	12,9	1	0,0
793	B 216, OU Bavendorf OU Bavendorf (0)	VB	N 2	6,0	8,9	1	0,0
794	B 216, OU Oldendorf OU Oldendorf (0)	WB	N 2	6,0	8,9	1	0,0
795	B 216, OU Metzingen OU Metzingen (0)	WB	N 2	7,0	10,4	1	0,0
796	B 218, OU Merzen OU Merzen (0)	WB	N 2	7,9	11,7	1	0,0
797	B 218, OU Ueffeln OU Ueffeln (0)	VB	N 2	6,9	10,2	1	0,0
798	B 218, OU Venne OU Venne (0)	WB	N 2	11,5	17,0	1	0,0
799	B 238, OU Möllenbeck OU Möllenbeck (0)	VB	N 2	7,7	11,4	1	0,0
800	B 238, OU Steinbergen OU Steinbergen (0)	VB	N 2/4	16,1	23,8	1	0,0
801	B 239, OU Wagenfeld OU Wagenfeld (0)	VB	N 2	11,2	16,6	1	0,0
802	B 240, OU Halle OU Halle (0)	WB	N 2	6,7	9,9	1	0,0
803	B 240, OU Eime - (w Eime - B 3) OU Eime - (w Eime - B 3) (1)	WB*	N 2	14,4	24,1	3	0,0
804	B 240/B 3, n Marienhagen - Weenzen (L 462) n Marienhagen - Weenzen (L 462) (3)	VB	N 2	39,4	45,0	2	1,9
805	B 240, Fölziehausen - Eschershausen Fölziehausen - Eschershausen (mit lth-Tunnel) (1)	WB*	N 2	79,7	117,9	1	0,0
806	B 240, OU Eschershausen	FD	N 2		21,0	2	9,1

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Eschershausen, 1. BA: Nordostumgehung (3)						
807	B 241, OU Uslar OU Uslar (1)	WB*	N 2	26,0	38,5	1	0,0
808	B 241, OU Hammenstedt (Northeim-Katlenburg) OU Hammenstedt (Northeim - Katlenburg) (0)	WB	N 2	4,7	7,0	1	0,0
809	B 241, OU Katlenburg OU Katlenburg (0)	WB	N 2	16,1	23,8	1	0,0
810	B 241, OU Dorste OU Dorste (0)	WB	N 2	11,3	16,7	1	0,0
811	B 241, Bollensen - Volpriehausen Bollensen - Volpriehausen (3)	FD	N 2/3		74,9	2	47,1
812	B 242, OU Clausthal-Zellerfeld OU Clausthal-Zellerfeld (0)	WB	N 2	9,0	13,3	1	0,0
813	B 243, OU Herzberg OU Herzberg (0)	WB	N 3	45,3	67,0	1	0,0
814	B 243, s Bad Sachsa - LGr. NI/TH OU Mackenrode (Anteil NI) s Bad Sachsa - LGr. NI/TH (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 3		35,8	2	38,0
815	B 247, N-OU Duderstadt OU Duderstadt (Nordteil) - OU Oberfeld und Mingerode (1)	VB	N 2	20,3	30,0	1	0,0
816	B 247, S-OU Duderstadt OU Duderstadt (Südteil) - OU Gerblingerode (2)	VB	N 2	33,8	55,1	3	1,3
817	B 248, OU Lübbow OU Lübbow (0)	WB	N 2	8,1	12,0	1	0,0
818	B 248, OU Dannenberg (B 216/B 248) OU Dannenberg (B 216/B 248) (0)	VB	N 2	11,3	16,7	1	0,0
819	B 248, OU Schaafhausen OU Schaafhausen (0)	VB	N 2	8,1	12,0	1	0,0
820	B 248, OU Jameln OU Jameln (0)	VB	N 2	8,2	12,1	1	0,0
821	B 248, OU Grabow OU Grabow (0)	VB	N 2	5,1	7,5	1	0,0
822	B 248, OU Saaße OU Saaße (0)	WB	N 2	4,1	6,1	1	0,0
823	B 248, OU Brome OU Brome (1)	VB	N 2	9,0	14,4	3	0,0
824	B 248, OU Lobmachersen OU Lobmachersen (0)	VB	N 2	6,9	10,2	1	0,0
825	B 248, OU Beinum OU Beinum (0)	VB	N 2	8,6	12,7	1	0,0
826	B 248, A 39 - A 395 A 39 - A 395 (0)	WB	E 4	36,5	54,0	1	0,0
827	B 322, OU Groß Mackenstedt OU Groß Mackenstedt (0)	VB	N 2	5,3	7,8	1	0,0
828	B 401, Dörpen - BGr. D/NL Dörpen - BGr. D/NL (0)	WB	N 2	6,1	9,0	1	0,0
829	B 403, OU Emlichheim OU Emlichheim (1)	WB*	N 2	10,3	17,7	3	0,0
830	B 403, OU Nordhorn - mit Querspange (B 213) N-OU Nordhorn inkl. Querspange (B 213) (4)	FD	N 2		43,4	2	41,7
831	B 408, Haren - Emmeln Haren - Emmeln (0)	VB	N 2	12,0	17,8	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
832	B 436, OU Friedeburg OU Friedeburg (0)	VB	N 2	5,6	8,3	1	0,0
833	B 437, OU Varel OU Varel (0)	WB*	N 2	26,0	38,5	1	0,0
384	B 439, B 322 - s Heiligenrode B 322 - s Heiligenrode (0)	WB	N 2	11,4	16,9	1	0,0
835	B 441, OU Loccum OU Loccum (0)	VB	N 2	12,5	18,5	1	0,0
836	B 441, w Hagenburg w Hagenburg - ö Altenhagen (0)	WB*	N 2	17,2	25,5	1	0,0
837	B 441, OU Wunstorf OU Wunstorf (3)	VB	N 2/3	32,4	62,7	2	3,8
838	B 442, W-OU Neustadt am Rübenberge W-OU Neustadt am Rübenberge (0)	WB	N 2	18,9	28,0	1	0,0
839	B 442, NW-OU Hachmühlen NW-OU Hachmühlen (0)	VB	N 2	3,9	5,8	1	0,0
840	B 443, OU Koldingen OU Koldingen (0)	VB	N 2	8,9	13,2	1	0,0
841	B 444, OU Groß Ilsede OU Groß Ilsede (0)	WB	N 2	13,2	19,5	1	0,0
842	B 446, OU Lütgenrode OU Lütgenrode (0)	WB	N 2	10,0	14,8	1	0,0
Nordrhein-Westfalen							
843	A 1, AS Adenau (L 10) - AS Lommersdorf (L 115z) (Anteil NW) AS Adenau (L10) - AS Lommersdorf (L115z) (Anteil NW) (1)	VB	N 4	126,9	504,8	3	0,0
844	A 1, AS Lommersdorf (L 115z) - AS Blankenheim (B 51) AS Lommersdorf (L 115z) - AS Blankenheim (B 51) (2)	VB	N 4	49,6	70,2	3	0,7
845	A 1/A 44, AK Dortmund/Unna - n AS Unna-Zentrum AK Dortmund/Unna - n AS Unna-Zentrum (3)	VB-E	KN	135,2	168,1	2	8,0
846	A 1, AK Kamen - n AS Hamm-Bockum/Werne AK Kamen - n AS Hamm-Bockum/Werne (2)	VB-E	E 6	162,0	189,6	2	0,0
847	A 1, AS Hamm-Bockum/Werne - AS Ascheberg AS Hamm-Bockum/Werne - AS Ascheberg (2)	VB-E	E 6	74,3	110,0	1	0,5
848	A 1, AS Ascheberg - DEK-Brücke AS Ascheberg - DEK-Brücke (3)	VB-E	E 6	58,5	94,7	2	8,9
849	A 1, AK Köln-N (A 57) - AS Köln-Niehl AK Köln-N (A 57) - AS Köln-Niehl (1)	WB*	E 8	73,9	109,4	1	0,0
850	A 1, AK Bliesheim (A 61) - AD Erfttal (A 61) AK Bliesheim (A 61) - AD Erfttal (A 61) (0)	WB*	E 8	50,9	75,3	1	0,0
851	A 1, AD Erfttal (A 61) - AK Köln West (A 4) AD Erfttal - AS Hürth (0) AS Hürth - AS Gleuel (0) AS Gleuel - AK Köln-W (0)	VB-E	E 6	55,4	82,0	1	0,0
852	A 1/A 43, AK Wuppertal-N AK Wuppertal-N (2)	VB-E	KN	40,2	104,5	3	0,1
853	A 1/A 45, AK Westhofen AK Westhofen (2)	VB-E	KN	17,1	39,2	3	0,0
854	A 1, AK Westhofen - AS Schwerte AK Westhofen - AS Schwerte (0)	WB	E 8	47,2	69,8	1	0,0
855	A 1, AS Schwerte - AK Dortmund/Unna	WB*	E 8	231,9	343,2	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	AS Schwerte - AK Dortmund/Unna (0)						
856	A 1, AK Köln-W - AK Köln-N (inkl.) AK Köln-W (m) - DB (AC-K) (4) DB (AC-K) - AK Köln-N (4) AK Köln-Nord (3)	FD	E 6		401,4	2	331,8
857	A 1, AS Wermelskirchen - T+R-Anlage Remscheid AS Wermelskirchen - T+R Anlage Remscheid (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	E 6		100,2	2	100,3
858	A 1, AS Münster-N - AK Lotte/Osnabrück AS Münster-N (o) - AS Greven (o) (2) AS Greven (m) - DEK Brücke (2) n DEK Brücke - AS Lengerich/Tecklenburg (2) AS Lengerich/Tecklenburg - AK Lotte/Osnabrück (A 30) (2) <i>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 Münster und Osnabrück sind im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1,3 Mrd. Euro vorgesehen. Hier sind die voraussichtlichen Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	FD-E	E 6		36,6	2	17,7
859	A 1, Köln/Niehl - AK Leverkusen AS Köln/Niehl (m) - AK Leverkusen-W (m) (3) AK Leverkusen-W - AK Leverkusen (o) (1)	FD-E	E 8		1.878,4	2	593,3
860	A 2, AD Bottrop AD Bottrop (2)	VB-E	KN	5,7	163,1	3	1,2
861	A 3, AS Königsforst - AD Köln-Heumar (A 4) AS Königsforst - AD Köln-Heumar (A 4) (0)	VB-E	E 8	83,4	123,4	1	0,0
862	A 3/A 46, AK Leverkusen(A 1) - AK Hilden (A 46) AK Leverkusen (A 1) - AD Langenfeld (A 542) (1) AD Langenfeld - AK Hilden (o) (1) AK Hilden (1)	VB-E	E 8	285,9	531,3	3	0,0
863	A 3, AK Hilden - AK Ratingen-O AK Hilden - AK Ratingen-O (1)	VB-E	E 8	136,7	194,8	3	0,0
864	A 3, AK Ratingen-O - AK Breitscheid(A 52) AK Ratingen-O - AK Breitscheid (A 52) (1)	VB-E	E 8	85,3	173,3	3	0,0
865	A 3, AK Breitscheid(A 52) - AK Kaiserberg (A 40) AK Breitscheid (A 52) - AS Duisburg-Wedau (1) AS Duisburg-Wedau - AK Kaiserberg (A 40) (1)	VB-E	E 8	188,7	470,3	1	0,0
866	A 3, AK Kaiserberg - AK Oberhausen-W AK Kaiserberg (A 40) (3) AK Kaiserberg (A 40) - AK Oberhausen-W (A 42) (1)	VB	E 8	164,4	519,3	3	13,5
867	A 3, AK Oberhausen-West (A 42) - AK Oberhausen (A 2/A 516) AK Oberhausen-W (A 42) - AS Oberhausen-Holten (1) AS Oberhausen-Holten - AK Oberhausen (A 2/A 516) (2) AK Oberhausen (2)	VB-E	E 8	77,9	428,1	3	1,4
868	A 3, AK Oberhausen (A 2/A 516) - AS Dinslaken-N AK Oberhausen (A 2/A 516) - AS Dinslaken-S (2) AS Dinslaken-Süd - AS Dinslaken-N (0)	VB-E	E 6	79,3	117,4	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
869	A 3, AS Köln/Mülheim - AK Leverkusen (incl.) AS Köln/Mülheim - AS Leverkusen-Zentrum (4) AS Leverkusen-Zentrum - AK Leverkusen (1)	FD	E 8		491,8	2	44,0
870	A 4, AS Aachen-Laurensberg - AK Aachen (A 44) AS Aachen-Laurensberg - AS Aachen-Zentrum (0) AS Aachen-Zentrum - AK Aachen (A 44) (0)	WB	E 6	92,9	137,5	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) (1)	VB	E 8	269,6	683,5	2	0,0
872	A 4, AK Köln/Ost - AS Moitzfeld AK Köln/Ost - AS Moitzfeld (0)	VB-E	E 6	122,4	181,1	1	0,0
873	A 4, AS Moitzfeld - AS Untereschbach AS Moitzfeld - AS Untereschbach (0)	WB	E 6	32,6	48,2	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) (0)	WB	E 8	168,0	248,6	1	0,0
875	A 4/A 555, AK Köln-S (A 555) AK Köln-S (A 555) (1)	VB-E	KN	24,4	210,6	3	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) (2)	VB-E	E 6	6,1	69,6	3	0,0
877	A 30, AK Löhne - Rehme m Abzw. A 30 Richtung Rehme AK Löhne - Rehme m Abzweig A 30 Richtung Rehme (4)	FD	N 4		233,2	2	232,3
878	A 33/B 61, AS Bielefeld-Zentrum - AS Borgholzhausen (inkl. Zubringer Ummeln) AS BI-Zentrum - Halle/Steinhagen (4) Halle/Steinhagen - AS Borgholzhausen (4) Zubringer Bielefeld/Ummeln (2)	FD	N 4/3		362,4	3	298,4
879	A 40, AK Moers (A 57) - AK Duisburg (A 59) AK Moers (A 57) - AS Duisburg/Homberg (0) AS Duisburg/Homberg - AS DU-Häfen (o) (3) AS DU-Häfen (m) - AK Duisburg (A 59) (0)	WB*	E 8	345,4	825,8	3	305,3
880	A 40, AK Kaiserberg - AS Mülheim-Dümpten AS Duisburg-Kaiserberg - AS Mülheim-Dümpten (1)	VB-E	E 6	149,1	349,0	3	2,7
881	A 40, AS Mülheim-Dümpten - AS Mülheim-Heißen AS Mülheim-Dümpten - AS Mülheim-Heißen (1)	VB-E	E 6	59,0	136,0	2	0,0
882	A 40, AS Mülheim-Heißen - AS Essen-Frohnhausen AS Mülheim-Heißen - AS Essen-Frohnhausen (1)	VB-E	E 6	45,8	141,1	2	0,0
883	A 40, AS Essen-Frohnhausen - AD Essen-O AS Essen-Frohnhausen - AD Essen-O (0)	VB-E	E 6	409,0	605,3	1	0,0
884	A 40, AD Bochum-West (A 448) - AK Bochum (A 43) AD Bochum-West (A 448) - AS Bochum-Harpen (1)	VB-E	E 6	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) (1)	VB	E 6	140,3	207,7	1	0,0
886	A 40, AS Dortmund (L 660) - AS Dortmund-Mitte (L 672) AS Dortmund (L 660) - AS Dortmund-Mitte (L 672) (1)	WB*	N 6+E 6	343,8	508,8	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) (1)	WB*	N 6+E 6	350,6	518,8	1	0,1

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
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) (3)	VB-E	E 6	96,6	180,0	2	37,7
889	A 42, AK Essen-N (A 52) - AK Herne (A 43) AK Essen-N (A 52) - AS Essen-Altenessen (1) AS Essen-Altenessen - AS Gelsenkirchen-Schalke (1) AS Gelsenkirchen-Schalke - AK Herne (A 43) (1)	VB-E	E 6	235,8	346,9	3	0,0
890	A 42, AS Bottrop-S - AK Essen-N (A 52) AS Bottrop-S - AK Essen-N (A 52) (3)	VB-E	E 6	121,9	172,8	2	3,5
891	A 43, AS Witten-Heven - AS Marl-Sinsen AS Witten-Heven - AS Bochum-Querenburg (0) AS Bochum-Querenburg - AK Bochum (A 40) (2) A 43/A 40 AK Bochum (1) AS Bochum-Gerte (o) - AS Bochum-Riemke (m) (3) AS Bochum-Riemke - AK Herne (A 42) (3) AS Recklinghausen/Herten - AS Marl-Sinsen (1)	VB-E	E 6	451,6	812,4	3	169,1
892	A 43, AK Herne - AS Recklinghausen/Herten AK Herne (o) - AS Recklinghausen/Herten (m) (3)	FD	E 6		371,9	2	196,9
893	A 44, AS Broichweiden - AS Alsdorf AS Broichweiden - AS Alsdorf (0)	WB	E 6	53,7	79,5	1	0,0
894	A 44, AK Neersen (A 52) - AK Meerbusch (A 57) AK Neersen (A 52) - AS Krefeld/Forstwald (0) AS Krefeld/Forstwald - AS Osterath (0) AS Osterath - AK Meerbusch (A 57) (0)	WB	E 6	121,4	179,7	1	0,0
895	A 44, Essen-Ruhrallee-tunnel - (L 925 - AS E.-Bergerhausen (A 52)) Essen-Ruhrallee-tunnel - L 925 - AS E.-Bergerhausen (A 52) (0)	WB*	N 4	363,6	538,1	1	0,0
896	A 44, AK Wünnenberg/Haaren - AS Lichtenau AK Wünnenberg/Haaren - AS Lichtenau (0)	WB	E 6	92,4	136,7	1	0,0
897	A 44, AS Marsberg - AS Diemelstadt AS Marsberg - AS Diemelstadt (0)	WB	E 6	6,9	10,2	1	0,0
898	A 44, AS Diemelstadt - AS Warburg AS Diemelstadt - AS Warburg (0)	WB	E 6	8,3	12,3	1	0,0
899	A 44, AS Warburg - AS Breuna AS Warburg - AS Breuna (0)	WB	E 6	27,7	41,0	1	0,0
900	A 44, AK Dortmund/Unna - AS Unna-O AK Dortmund/Unna - AS Unna-O (3)	VB	E 6	68,4	100,5	2	4,5
901	A 44, AS Unna-O - AK Werl AS Unna-O - AK Werl (1)	WB*	E 6	123,3	182,3	1	0,0
902	A 44, Bochum (L 705,Sheffieldring) - AK Bochum/Witten (A 43) Bochum (L 705, Sheffieldring) - AK Bochum/Witten (A 43) (3)	FD	N 4		126,5	2	112,0
903	A 44, Düsseldorf/Ratingen (A 3) - Velbert (B 227) Düsseldorf/Ratingen (A 3) - w Velbert (B 227) (3)	FD	N 4		378,8	2	210,4
904	A 45, AK Olpe - AS Lüdenscheid-S AK Olpe-S (A 4) - AS Olpe (1) AS Olpe - AS Drolshagen (0) AS Drolshagen - AS Meinerzhagen (1) AS Meinerzhagen - AS Lüdenscheid-S (0)	VB	E 6	654,4	846,2	3	1,4
905	A 45, AS Lüdenscheid-Süd - AS Lüdenscheid AS Lüdenscheid-Süd - AS Lüdenscheid (1)	VB	E 6	173,8	201,3	2	0,0
906	A 45, AS Lüdenscheid - AS Lüdenscheid-Nord	VB	E 6	87,1	314,4	2	22,2

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	AS Lüdenscheid - AS Lüdenscheid-N (1)						
907	A 45, AS Lüdenscheid-N - AS Hagen-S AS Lüdenscheid-N - AS Hagen-S (1)	VB-E	E 6	233,2	305,6	3	0,6
908	A 45, AS Hagen-S - AK Hagen (A 46) AS Hagen-S - AK Hagen (A 46) (1)	VB-E	E 6	45,6	67,5	1	0,0
909	A 45, w AS Dortmund-S - AK Dortmund-W (A 40) w AS Dortmund-S - AK Dortmund-W (A 40) (0)	WB*	E 6	118,4	175,2	1	0,0
910	A 45, AS Haiger/Burbach - AS Wilnsdorf AS Haiger/Burbach - AS Wilnsdorf (3, 0) <i>Bemerkung: BPI-Nr. 543 und BPI-Nr. 910 werden gemeinsam umgesetzt. Im Teilvorhaben liegen unterschiedliche Projektstände vor, da der Ersatzneubau einzelner Brückenbauwerke vorgezogen erfolgt.</i>	VB-E	E 6	138,5	132,7	2	8,4
911	A 45, AS Wilnsdorf - AS Siegen-Süd AS Wilnsdorf - AS Siegen-S (3, 1) <i>Bemerkung: Im Teilvorhaben liegen unterschiedliche Projektstände vor, da der Ersatzneubau einzelner Brückenbauwerke vorgezogen erfolgt.</i>	VB	E 6	130,9	245,0	2	31,1
912	A 45, AS Siegen-Süd - AS Siegen AS Siegen-S - AS Siegen (1)	VB	E 6	164,4	429,4	3	3,9
913	A 45, AS Siegen - AS Freudenberg AS Siegen - AS Freudenberg (0)	VB	E 6	52,3	62,7	2	0,0
914	A 45, AS Freudenberg - AK Olpe AS Freudenberg - AK Olpe-S (3, 1) <i>Bemerkung: Im Teilvorhaben liegen unterschiedliche Projektstände vor, da der Ersatzneubau einzelner Brückenbauwerke vorgezogen erfolgt.</i>	VB	E 6	124,0	171,9	2	2,5
915	A 45, AS Dortmund-Hafen - AK Dortmund-NW (A 2) AS Dortmund-Hafen - AK Dortmund-NW (A 2) (1)	VB-E	E 6	122,2	124,0	2	0,0
916	A 45, AK Hagen (A 45) - AK Westhofen (A 1) AK Hagen - AK Westhofen (2)	FD-E	E 6		365,5	3	2,0
917	A 46, AS Hemer (B 7) - AS Menden (B 515) AS Hemer (B 7) - AS Menden (B 515) (1)	VB	N 4	351,3	411,9	3	0,0
918	A 46, AD Holz (A 44) - AK Neuss-W (A 57) AD Holz (A 44) - AK Neuss-W (A 57) (0)	WB	E 6	143,8	212,8	1	0,0
919	A 46, AS Düsseldorf-Holthausen - AK Hilden (A 3) AS Düsseldorf-Holthausen - AK Hilden (A 3) (0)	WB*	E 8	59,4	87,9	1	0,0
920	A 46, AS Bestwig - Bestwig/Nuttlar einschl. Zubringer B 480n AS Bestwig - Bestwig/Nuttlar einschl. Zubringer B 480n (4)	FD	N 4		192,6	2	185,1
921	A 46, Westring - AK Sonnborn (L 418) Westring - AK Sonnborn (L 418) (3)	FD	E 6		35,7	2	14,6
922	A 52, AK Mönchengladbach (A 61) - AK Neersen (A 44) AK Mönchengladbach (A 61) - AK Neersen (A 44) (1)	VB-E	E 6	84,9	301,8	3	0,4
923	A 52, AK Breitscheid(A 3) - AS Essen-Rütten-scheid (B 224) AK Breitscheid (A 3) - AS Essen-Kettwig (1) AS Essen-Kettwig - AS Essen-Rütten-scheid (B 224) (1)	VB-E	E 6	285,1	421,9	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) (1)	WB*	N 6	736,3	1.089,6	1	0,0
925	A 52, AK Essen-N - s AK Essen/Gladbeck AK Essen-N - s AK Essen/Gladbeck (2)	VB-E	E 4	65,6	97,0	1	0,3

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
926	A 52, s AK Essen/Gladbeck - AK Essen/Gladbeck s AK Essen/Gladbeck - AK Essen/Gladbeck (1)	VB-E	E 4	72,3	106,8	1	2,0
927	A 52, AK Essen/Gladbeck (A 2) - AS Gelsenkirchen-Buer AK Essen/Gladbeck (A 2) - AS Gelsenkirchen-Buer (1)	VB-E	E 4	129,9	383,4	2	0,2
928	A 57, AS Bickendorf - AK Köln-N (A 1) AS Bickendorf - AK Köln-N (A 1) (0)	WB	E 6	43,5	64,4	1	0,0
929	A 57, AK Köln-N (A 1) - AD Neuss-S (A 46) AS Köln-Chorweiler - AS Dormagen (1) AS Dormagen - AD Neuss-S (A 46) (2)	VB-E	E 6	140,2	186,6	3	0,3
930	A 57/A 52, AK Kaarst AK Kaarst (1)	VB-E	KN	32,7	47,9	3	0,0
931	A 57/A 40, AK Moers (A 40) AK Moers (A 40) (1)	VB-E	KN	12,6	18,6	1	0,0
932	A 57, AK Moers - AK Kamp-Lintfort (A 42) AK Moers - AK Kamp-Lintfort (A 42) (1)	VB-E	E 6	47,5	70,3	1	0,0
933	A 57, AK Meerbusch (A 44) - AK Moers (A 40) AK Meerbusch (A 44) - AS Krefeld-Oppum (3) AS Krefeld-Oppum - AS Krefeld-Gartenstadt (2) AS Krefeld-Gartenstadt - AK Moers (A 40) (2)	VB-E	E 6	263,3	539,9	3	31,1
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) (2)	VB-E	E 8	62,8	95,1	2	2,9
935	A 59, s AK Duisburg (A 40) - AS Duisburg-Ruhrort	VB-E	E 6	333,0	2.105,6	2	3,7
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 (1) <i>Bemerkung: BPI-Nr. 935, 936, 937 und 938 werden gemeinsam umgesetzt.</i>	VB-E	E 6				
939	A 59, AS Duisburg-Marxloh - AS Duisburg-Fahrn AS Duisburg-Marxloh - AS Duisburg-Fahrn (0)	WB	E 6	86,5	128,0	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 (1) T+R-Anlage Liburer Heide - AS Flughafen (1) AS Flughafen - AD Köln-Porz (A 559) (2)	VB-E	E 6/8	263,7	465,4	3	0,0
941	A 59, AK Bonn-O (A 562) - AD Bonn-NO (A 565) AK Bonn-O (A 562) - AS Bonn/Vilich (2) AS Bonn/Vilich - AD Bonn-NO (A 565) (1)	VB-E	E 6	58,4	121,0	3	0,0
942	A 61, AD Erfttal (A 1) - AK Kerpen (A 4) AD Erfttal (A 1) - AK Kerpen (A 4) (0)	WB*	E 6	52,5	77,7	1	0,0
943	A 61, AK Kerpen - AS Jackerath AK Kerpen - AS Jackerath (0)	WB*	E 6	140,3	207,6	1	0,0
944	A 61, AK Meckenheim - AK Bliesheim AK Meckenheim - AK Bliesheim (0)	VB	E 6	101,9	150,8	1	0,0
945	A 61, AK Wanlo (A 46) - AK Mönchengladbach (A 52) AK Wanlo (A 46) - AK Mönchengladbach (A 52) (0)	WB*	E 6	161,1	133,0	2	0,0
946	A 445, AS Werl-N - AS Hamm/Rhynern	VB	N 4	61,2	111,4	2	10,6

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	AS Werl-N - AS Hamm/Rhynern (2)						
947	A 524/B 288, OD Krefeld - Duisburg-Serm OD Krefeld - w Duisburg-Mündelheim (1) w Duisburg-Mündelheim - Duisburg-Serm (0)	WB*	E 4	224,5	332,2	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 (4)	FD	E 4		87,2	2	83,2
949	A 553, AK Köln-Godorf (A 555) - AD Köln-Lind (A 59) AK Köln-Godorf (A 555) (1) AK Köln-Godorf - AD Köln-Lind (1) AD Köln-Lind (A 59) (1)	VB	N 4	367,2	513,6	3	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) (0)	VB-E	E 6	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 (0) AS Siegburg - AS Sankt Augustin (0)	WB*	E 6	69,7	200,7	3	0,0
952	A 565, AS Bonn/Hardtberg - AK Bonn/Nord (A 555) AS Bonn/Hardtberg - AS Bonn-Endenich (1) AS Bonn-Endenich - AK Bonn/N (2) AK Bonn/N (A 555) (1)	VB	E 6	258,7	427,8	3	0,1
953	A 565, AK Bonn-N - AD Bonn-NO AK Bonn-N - AS Bonn-Beuel (1) AS Bonn-Beuel - AD Bonn-NO (0)	WB*	E 6	261,5	204,8	1	0,0
954	B 1/B 66, Horn/Bad Meinberg - Barntrup OU Blomberg/Herrentrup (0) OU Blomberg/Istrup (1) Blomberg/Großenmarpe (L 712) - Barntrup (B 66) (1)	VB	N 2/3	27,8	41,1	1	0,0
955	B 1, Erwitte - Paderborn (B 55 - A 33) OU Erwitte (1) OU Salzkotten (1) OU Erwitte - Anschluss B 55 (1)	VB	N 2	50,5	239,4	3	0,2
956	B 7, Menden - Wimbern Menden - Wimbern (1)	VB	N 3	86,1	127,4	1	0,0
957	B 7, Wimbern - Arnsberg (OU Wickede) Wimbern - Arnsberg (OU Wickede) (1)	VB	N 3	72,8	107,7	1	0,0
958	B 7, Bestwig/Nuttlar (A 46) - Brilon (B 480n) Bestwig/Nuttlar (A 46) - Brilon (B 480n) (1)	VB	N 3	69,5	102,8	1	0,0
959	B 7, OU Warburg/Scherfede OU Warburg/Scherfede (0)	VB	N 2	22,2	32,9	1	0,0
960	B 8, Dinslaken (A 59) - Wesel (B 58) Dinslaken (A 59) - Friedrichsfeld (K 12) (0) Friedrichsfeld (K 12) - Wesel (B 58) (0)	WB* VB	N 2 N 4	93,1	160,0	1	0,0
961	B 8, OU Hennef/Uckerath OU Hennef/Uckerath (1)	VB	N 3	61,8	91,5	1	0,0
962	B 9, Westtangente Krefeld - (B 57 - B 9) Westtangente Krefeld - (B 57 - B 9) (1)	WB*	N 2	24,3	36,0	1	0,0
963	B 9, OU Kleve OU Kleve (1)	WB*	N 2	2,9	4,3	1	0,0
964	B 51, OU Bergisch-Born (B 51) OU Bergisch-Born (B 51) (1)	VB	N 2	8,9	13,2	1	0,0
965	B 51/B 481, OU Münster OU Münster (3)	FD	N 2+ E 4		195,0	2	111,3

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
966	B 51n, Brühl - Köln-Eifeltor (A 553 - A 4) OU Köln/Meschenich (3) Köln/Meschenich (1)	VB	N 2/3	35,3	46,5	3	10,2
967	B 54, OU Kierspe (Lausebergaufstieg) OU Kierspe (Lausebergaufstieg) (1)	VB	N 2	28,9	42,8	1	0,0
968	B 54, Lünen (B 236 - DB-Strecke) Lünen (B 236 - DB-Strecke) (3)	VB	E 4	10,3	14,6	2	8,9
969	B 54, AS Münster/N - Altenberge (L 579) AS Münster/N - Altenberge (L 579) (1)	VB	E 4	30,8	45,6	1	0,0
970	B 54, Altenberge (L 579) - Nordwalde Altenberge (L 579) - Nordwalde (1)	VB	E 4	8,0	11,8	1	0,0
971	B 54, Nordwalde - Borghorst (K 78) Nordwalde - Borghorst (K 78) (0)	WB*	E 4	20,2	29,9	1	0,0
972	B 54, AS Gronau/Ochtrup - Gronau (L 566) AS Gronau/Ochtrup - Gronau (L 566) (0)	WB*	E 4	9,5	14,1	1	0,4
973	B 55, OU Lennestadt-Bilstein OU Lennestadt-Bilstein (0)	WB	N 2	93,7	138,7	1	0,0
974	B 55, Lennestadt (Bonzelerhammer-Maumke) Lennestadt (Bonzelerhammer-Maumke) (0)	WB	N 2	38,6	57,1	1	0,0
975	B 55, OU Eslohe OU Eslohe (0)	WB	N 2	30,5	45,1	1	0,0
976	B 55, OU Bremke OU Bremke (0)	WB	N 2	23,9	35,4	1	0,0
977	B 55, OU Reiste OU Reiste (0)	WB	N 2	6,0	8,9	1	0,0
978	B 55, OU Meschede OU Meschede (0)	WB	N 2	68,0	100,6	1	0,0
979	B 55, OU Warstein OU Warstein (1)	WB*	N 2	30,8	45,6	1	0,0
980	B 55, Lippstadt - Rheda/Wiedenbrück (A 2) OU Lippstadt (OU Erwitte - L 822) (0) OU Lippstadt (L 822- L 586n) (0)	WB	E 4	59,6	88,2	1	0,0
981	B 56, Jülich - AS Düren (A 4) Jülich - AS Düren (A 4) (0)	VB	E 4	52,2	77,2	1	0,0
982	B 56, OU Euskirchen OU Euskirchen (1)	WB*	N 2	33,8	50,0	1	0,0
983	B 56, OU Ludendorf/Essig OU Ludendorf/Essig (0)	WB	N 2	5,8	8,6	1	0,0
984	B 56, OU Swisttal/Miel (m AS A 61) OU Swisttal/Miel (m AS A 61) (1)	VB	N 2	11,7	17,3	1	0,0
985	B 56, Bonn/Hardtberg - Birlinghoven/Dambroich AS Bonn-Hardtberg (A 565) - Bonn (B 9) (0) Bonn/O (A 59) - Birlinghoven/Dambroich (0)	WB*	N 4	683,4	1.011,3	1	0,0
986	B 56, Gangelt - Heinsberg n Gangelt - AS Heinsberg (4)	FD	N 2		46,2	2	45,1
987	B 56, O-OU Düren O-OU Düren (4)	FD	N 2		47,3	2	44,4
988	B 56, OU Vettweiss/Soller OU Vettweiss/Soller (4)	FD	N 2		15,2	2	14,7
989	B 56n, OU Much N OU Much N (1)	WB*	N 2	10,4	15,4	1	0,0
990	B 57, Puffendorf (B 56) - Erkelenz-Süd (A 46) OU Gereonsweiler (1) OU Baal (1)	VB	N 2	14,7	21,8	1	0,0
991	B 57, OU Marienbaum	VB	N 2	6,4	9,5	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Marienbaum (0)						
992	B 58/B 70, Alpen - Brünen OU Wesel (3) OU Brünen (0)	VB	N 2/4	94,6	240,6	3	102,2
993	B 58, OU Ahlen OU Ahlen (0)	VB	N 2	37,6	55,6	1	0,0
994	B 58, OU Beckum OU Beckum (3)	FD	N 2		88,7	2	66,5
995	B 59, AS Köln-Bocklemünd - Grevenbroich-Süd OU Allrath (0) OU Sinsteden (4)	VB	N 2	14,5	17,4	3	8,7
996	B 61, Rheda-Wiedenbrück (A 2) - Bielefeld/Ummeln Rheda-Wiedenbrück (A 2) - Gütersloh (0) Gütersloh - Bielefeld/Ummeln (0)	VB	E 4	39,1	57,9	1	0,0
997	B 61, Bad Oeynhausen - Dehme (Vorm Berg) Bad Oeynhausen - Dehme (Vorm Berg) (0)	WB	N 2	13,4	19,8	1	0,0
998	B 62, Siegtalbrücke (A 45) - Mudersbacher Kreisel Siegtalbrücke (A 45) - Mudersbacher Kreisel (4)	FD	N 2		104,1	2	103,5
999	B 62n, OU Erndtebrück OU Erndtebrück (1)	VB	N 2/3	82,1	121,5	1	0,0
1000	B 63, OU Hamm OU Hamm (A 2 - K 35n) (1) OU Hamm (K 35n - Zentrum) (1)	VB	N 2	59,5	88,1	1	0,0
1001	B 64/B 51, Münster - Rheda-Wiedenbrück (B 481-A 2) Münster (B 481) - ö Münster/Handorf (1) ö Münster/Handorf - Telgte (1) OU Warendorf (1) OU Beelen (1) OU Herzebrock/Clarholz (1)	VB	N 3+ E 4	137,1	291,1	3	0,0
1002	B 64, Brakel - Holzminden Brakel/Hembsen - Höxter/Ottbergen (1) Höxter/Ottbergen - Höxter-Godelheim (B 83) (2) Höxter/Godelheim - Höxter einschl. Anschluss B 83 (2) Beverungen/Wehrden - Höxter/Godelheim (2)	VB	N 2/3	67,4	162,9	3	5,5
1003	B 65, Stirpe-Ölingen (B 51) - Bad Nenndorf (A 2) Pr.Oldendorf (LGr. NI/NW) - Lübbecke (B 239) (1) Lübbecke (B 239) - Hille/Eickhorst (L 803) (0) OU Minden (Stadtgrenze-Erbeweg) (2)	VB	N 2/3	84,0	124,3	1	0,1
1004	B 66, Lage - Lage - Lemgo (B 238a - B 238n) Lage (B 239) - Lemgo (B 238) (0)	WB	N 3	12,6	18,6	1	0,0
1005	B 66, Bielefeld Bielefeld (0)	WB	N 4	101,7	150,5	1	0,0
1006	B 66, Hillegossen - Asemissen Bielefeld - Leopoldshöhe/Asemissen (3)	FD	N 4		36,9	2	21,9
1007	B 66, OU Barntrup OU Barntrup (3)	FD	N 2		46,7	2	39,0
1008	B 67/B 474, Reken - Dülmen Reken - Dülmen (A 43) (3)	VB	N 3	44,9	140,2	2	57,6

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	<i>Bemerkung: BPI-Nr. 1008 und BPI-Nr. 1035 werden gemeinsam umgesetzt.</i>						
1009	B 67, OU Uedem (A 57 - L 174) OU Uedem (Südabschnitt A 57-L 77) (1) OU Uedem (Nordabschnitt L 77- L 174) (1)	VB	N 2	35,9	55,6	3	3,0
1010	B 83, Bad Karlshafen - Beverungen/Herstelle Bad Karlshafen - Beverungen/Herstelle (Anteil NW) (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	VB	N 2	5,9	12,5	2	12,7
1011	B 83, Würgassen - Beverungen Würgassen - Beverungen (0)	WB*	N 2	22,7	33,6	1	0,0
1012	B 83, OU Stahle OU Stahle (0)	WB*	N 2	2,9	4,3	1	0,0
1013	B 220, OU Kleve-Kellen OU Kleve-Kellen (2)	VB	N 2	8,5	15,4	2	0,8
1014	B 221, Geilenkirchen - AS Heinsberg (A 46) Geilenkirchen - AS Heinsberg (A 46) (1)	VB	E 4	18,9	28,0	1	0,0
1015	B 221, OU Unterbruch OU Unterbruch (1)	VB	N 2	33,2	49,1	1	0,0
1016	B 221, OU Scherpenseel OU Scherpenseel (1)	VB	N 2	10,4	15,4	1	0,0
1017	B 221, OU Wassenberg OU Wassenberg (4)	FD	N 2		33,9	2	32,0
1018	B 225, OU Alt-Marl OU Alt-Marl (0)	VB	N 2	2,7	4,0	1	0,0
1019	B 229, OU Neuenrade OU Neuenrade (1)	VB	N 2	21,1	31,2	1	0,0
1020	B 229, OU Balve OU Balve (1, 3) <i>Bemerkung: Im Teilvorhaben liegen in Teilprojektabschnitten unterschiedliche Projektstände vor.</i>	VB	N 2	19,2	30,6	3	6,0
1021	B 236, Dortmund/Schwerte - AS Schwerte (A 1) Stadtgrenze DO/Schwerte - AS Schwerte (A 1) (3) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	E 4		31,3	2	33,4
1022	B 237, OU Hückeswagen OU Hückeswagen (2)	VB	N 2	18,4	27,2	1	0,0
1023	B 237, OU Bergisch-Born (B 237) OU Bergisch-Born (B 237) (1)	WB*	N 2	18,8	27,8	1	0,0
1024	B 238, Lemgo - Bad Eilsen (B 66-A 2) OU Lemgo (L 712 - B 238 alt) (2) OU Kalletal/Hohenhausen (1)	VB	N 2/4	26,3	44,4	3	0,2
1025	B 239, Lage - Herford/Bad Salzuflen (A 2) OU Lage (B 239 S - B 239 N) (1) Lage (B 239 N) - Bad Salzuflen/Schötmar (L 712) (1) Bad Salzuflen (L 712 - K 4) (1) Bad Salzuflen (K 4) - Herford (A 2) (2)	VB	N 3	96,7	171,5	3	2,3
1026	B 239, Herford-Kirchlengern (w L 545 - L 782) Herford (ö L 545) - Kirchlengern (L 782) (1)	VB	N 2	36,1	53,4	1	0,0
1027	B 264, OU Golzheim OU Golzheim (1)	VB	N 2	4,1	6,1	1	0,0
1028	B 265, OU Schleiden/Gemünd - Zubringer Schleid OU Schleiden/Gemünd - Zubringer Schleid (0)	WB	N 2	45,0	66,6	1	0,0
1029	B 265, OU Weiler i.d. Ebene OU Weiler i.d. Ebene (0)	WB	N 2	4,0	5,9	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
1030	B 265, OU Liblar - OU Hermülheim OU Liblar - OU Hermülheim (0)	VB	E 4	14,8	21,9	1	0,0
1031	B 265, OU Hürth/Hermülheim - Köln-Militär-ring OU Hürth/Hermülheim - Köln/Militär-ring (4)	FD	E 4+ N 4		69,3	2	65,3
1032	B 266, OU Mechernich/Roggendorf OU Mechernich/Roggendorf (1)	VB	N 2	6,6	9,8	1	0,0
1033	B 399, N-OU Düren N-OU Düren, 1. BA (Westabschnitt) (2) Mittelabschnitt (Stadt Düren) (2) N-OU Düren, 3. BA (Ostabschnitt) (2)	VB	N 2/4	31,2	46,2	1	0,0
1034	B 474, AK Dortmund-NW (A 2) - Olfen (B 235) OU Waltrop (AK Dortmund-NW (A 2) - L 609) (2) OU Datteln (L 609 - B 235) (3)	VB	N 2/4	99,9	155,3	3	31,9
1035	B 474/A 43, OU Dülmen (Nordabschnitt) <i>Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 1008 aufgeführt.</i>	VB	N 3				
1036	B 475, OU Lippetal (B 475) OU Lippetal/Oestinghausen (1) OU Lippetal/Hultrop (1)	VB	N 2	13,0	19,2	1	0,0
1037	B 475, Beckum - Warendorf(A 2 - B 64) OU Beckum-Neubeckum (K 6 - L 792) (1) OU Ennigerloh-Westkirchen (1)	VB	N 2	17,2	25,5	1	0,0
1038	B 475, OU Saerbeck OU Saerbeck (1)	VB	N 2	6,8	10,1	1	0,0
1039	B 477, OU Niederaußem OU Niederaußem (0)	WB	N 2	12,9	19,1	1	0,0
1040	B 477, Bergheim/Rheidt Bergheim/Rheidt (0)	WB	N 2	9,6	14,2	1	0,0
1041	B 477, OU Rommerskirchen/Butzheim und Frixheim OU Rommerskirchen/Butzheim und Frixheim (1)	VB	N 2	18,2	26,9	1	0,0
1042	B 480, OU Olsberg/Wiemeringhausen OU Olsberg/Wiemeringhausen (0)	WB	N 2	6,5	9,6	1	0,0
1043	B 480, OU Brilon/Alme OU Brilon/Alme (0)	WB	N 3	70,6	104,5	1	0,0
1044	B 480, OU Bad Wünnenberg OU Bad Wünnenberg (4)	FD	N 2		78,5	2	74,9
1045	B 482, Porta Westfalica (A 2) - Weserbrücke Porta Westfalica (A 2) - Weserbrücke (0)	VB	E 4	16,0	23,7	1	0,0
1046	B 482, Porta Westfalica (L 780 - L 764) Porta Westfalica (L 780 - L 764) (0)	WB	N 3	24,3	36,0	1	0,0
1047	B 482, Minden - Petershagen (L 764 - K 6) Minden - Petershagen (L 764 - K 6) (0)	WB	E 4	44,1	65,3	1	0,0
1048	B 483, OU Schwelm OU Schwelm (1)	VB	N 2	75,5	59,5	1	0,0
1049	B 484, OU Overath OU Overath (0)	WB	N 2/3	69,1	102,3	1	0,0
1050	B 508n, Schameder - Frankenberg Schameder - Frankenberg (0)	WB*	N 3	164,1	242,8	1	0,0
1051	B 508n, T-OU Kreuztal (Querspange) T-OU Kreuztal (Querspange) (2)	VB	N 3	37,1	64,0	3	2,2
1052	B 508n, OU Kreuztal-Ferndorf OU Kreuztal-Ferndorf (1)	VB	N 2/3	67,2	99,4	1	0,0
1053	B 508n, OU Hilchenbach OU Hilchenbach (1)	VB	N 2/3	56,7	83,9	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
1054	B 513, OU Harsewinkel OU Harsewinkel (0)	VB	N 2	7,7	11,4	1	0,0
1055	B 516, OU Ense/Ruhne OU Ense/Ruhne (0)	VB	N 2	6,6	9,8	1	0,0
1056	B 525, OU Nottuln OU Nottuln (4)	FD	N 2		24,3	2	23,1
1057	B 528, S-OU Kamp-Lintfort S-OU Kamp-Lintfort (1)	VB	N 2	14,8	21,9	1	2,8
1058	B 611, Vlotho/Exter - Löhne/Wittel (A 2 - L 860) Vlotho/Exter - Löhne/Wittel (A 2 - L 860) (4)	FD	N 2		26,3	2	24,9
Rheinland-Pfalz							
1059	A 1, AS Kelberg (B 410) - AS Adenau (L 10) AS Kelberg (B 410) - AS Adenau (L 10) (2)	VB	N 4	204,9	303,2	1	3,4
1060	A 1, AS Adenau (L 10) - AS Lommersdorf (L 115z) (Anteil RP) AS Adenau (L 10) - AS Lommersdorf (L 115z) (Anteil RP) (1)	VB	N 4	99,7	115,3	3	0,1
1061	A 6, AK Landstuhl - AS Kaiserslautern-W AK Landstuhl - AS Kaiserslautern-W (0)	WB*	E 6	115,1	128,3	3	0,0
1062	A 6, AS Kaiserslautern/W - AS Kaiserslautern/O AS Kaiserslautern-W - AD Kaiserslautern-O (3)	FD	E 6		133,7	2	130,5
1063	A 60, AD Nahetal - AS Ingelheim-W AD Nahetal - AS Ingelheim-W (0)	WB*	E 6	51,0	75,5	1	0,0
1064	A 60, AS Ingelheim-W - AS Heidesheim AS Ingelheim-W - AS Heidesheim (1)	VB-E	E 6	59,7	88,3	1	0,0
1065	A 60, AS Heidesheim - AD Mainz AS Heidesheim - AD Mainz (0)	VB	E 6	15,9	26,3	2	0,0
1066	A 60, AD Mainz - AK Mainz-S AD Mainz - AS Mainz-Finthen (1) AS Mainz-Finthen - AK Mainz-S (1)	VB-E	E 6	121,7	200,7	3	0,5
1067	A 61, LGr. NW/RP - AD Sinzig LGr. NW/RP - AD Sinzig (0)	VB-E	E 6	393,8	582,8	1	0,0
1068	A 61, AD Sinzig - AS Mendig AD Sinzig - AS Mendig (0)	VB-E	E 6	267,2	395,4	1	0,0
1069	A 61, AS Mendig - AK Koblenz AS Mendig - AK Koblenz (0)	WB	E 6	245,1	362,7	1	0,0
1070	A 61, AK Koblenz - AS Rheinböllen AK Koblenz - AS Waldesch (0) AS Waldesch - AS Pfalzfeld (0) AS Pfalzfeld - AS Rheinböllen (0)	WB*	E 6	459,6	680,1	1	0,0
1071	A 61, T+R Hunsrück - AD Nahetal T+R Hunsrück - AD Nahetal (0)	WB*	E 6	161,8	239,4	1	0,0
1072	A 61, AD Nahetal - AK Frankenthal AD Nahetal - AS Gau-Bickelheim (0) AS Gau-Bickelheim - AS Alzey (0) AS Alzey - AS Mörsstadt (0) AS Mörsstadt - AK Frankenthal (0)	WB*	E 6	549,2	812,7	1	0,0
1073	A 61, AS Rheinböllen - T+R-Anlage Hunsrück AS Rheinböllen -T+R-Anlage Hunsrück (3)	FD	E 6		150,9	2	86,5
1074	A 61, LGr. RP/BW - AK Frankenthal Rheinbrücke Speyer (LGr. BW/RP) - AK Mutterstadt (2) AK Mutterstadt - AK Frankenthal (2) <i>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</i>	FD-E	E 6		22,3	2	7,3

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	<i>zwischen der Landesgrenze RP/BW und Frankenthal sind im Bundeshaushalt 2023 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.</i>						
1075	A 63, AS Klein-Winternheim - AS Saulheim AS Klein-Winternheim - AS Saulheim (0)	WB	E 6	60,0	88,8	1	0,0
1076	A 64, Biewertalbrücke Biewertalbrücke (1)	FD	E 4		54,9	2	0,0
1077	A 643, AK Schiersteiner Kreuz - Rheinbrücke Schierstein - AD Mainz AD Mainz - AS Mainz/Gonsenheim (0) AS Mainz/Gonsenheim - Rheinbrücke Schierstein (2) <i>Bemerkung: Für den Ersatzneubau Rheinbrücke Schierstein ist der Anteil RP ausgewiesen.</i>	FD	N 6+ E 6		248,9	3	47,3
1078	B 8n, LGr. NW/RP - Altenkirchen OU Kircheib (1) OU Hasselbach (1) OU Weyerbusch (1) OU Helmenzen (1)	VB	N 3	68,9	102,0	1	0,0
1079	B 9n, OU Nierstein (B 9) OU Nierstein (B 9) (1)	VB	N 2	64,2	258,7	2	0,0
1080	B 10, Hinterweidenthal - Hauenstein Hinterweidenthal - Hauenstein (1)	VB	E 4	29,4	136,4	3	0,2
1081	B 10, Hauenstein - Wellbachtal (B 48) Hauenstein - Wellbachtal (B 48) (1)	VB	E 4	69,3	102,6	1	0,0
1082	B 10, Wellbachtal (B 48) - AS Annweiler-O Wellbachtal (B 48) - AS Annweiler-O (1)	WB*	E 4	158,7	340,1	3	0,0
1083	B 10, AS Annweiler-O - Godramstein AS Annweiler-O - Godramstein (1)	WB*	E 4	85,3	112,7	2	0,0
1084	B 10, Godramstein - Landau (A 65) Godramstein - Landau (A 65) (3)	VB	E 4	27,3	58,1	2	36,2
1085	B 10, Wallmersbach - Hinterweidenthal Walmersbach - Hinterweidenthal (4)	FD	E 4		58,5	2	54,7
1086	B 36/B 293, Wörth am Rhein (B 9) - Karlsruhe Wörth am Rhein (B 9) - LGr. RP/BW (2)	VB	N 4	75,5	94,4	2	4,4
1087	B 38, OU Impflingen OU Impflingen (4)	FD	N 2		19,2	2	16,0
1088	B 41, Steinhardt (L 233) - Waldböckelheim (L 108) Steinhardt (L 233) - Waldböckelheim (L 108) (1)	VB	E 4	22,5	37,4	2	0,0
1089	B 41, OU Hochstetten-Dhaun OU Hochstetten-Dhaun (4)	FD	N 2		39,7	2	34,3
1090	B 41n, OU Niederbrombach-Oberbrombach und Rötweiler OU Niederbrombach - Oberbrombach und Rötweiler (1)	WB*	N 2	52,0	89,5	3	0,0
1091	B 41n, OU Martinstein OU Martinstein (1)	VB	N 2	21,9	44,8	3	0,0
1092	B 42n, OU Leutesdorf - (Bahnparallele) OU Leutesdorf - (Bahnparallele) (1)	WB*	N 2	18,3	27,9	3	0,0
1093	B 47, Südumgehung Worms Verlegung bei Worms (Kolpingstr./ K 17 - B 9) (3)	FD	N 4+ E 4		63,8	2	29,6
1094	B 48n, OU Klingenmünster OU Klingenmünster (2)	WB*	N 2	21,5	40,6	3	0,0
1095	B 48n, OU Imsweiler OU Imsweiler (3)	VB	N 2	22,6	66,0	2	48,2

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
1096	B 49n, OU Igel OU Igel (0)	WB	N 2	59,9	88,6	1	0,0
1097	B 49n, OU Trier-Zewen OU Trier-Zewen (1)	VB	N 2	28,6	42,3	1	0,0
1098	B 50, A 1/A 60 - Flughafen B 50 alt (Platten) - Zubringer B 53 neu (4) Zubringer B53 neu - Zubringer B 50 alt (Longkamp) (4) Longkamp (B 50 alt) - "Zolleiche" (1) "Zolleiche" - KGr. Bernkastel-Wittlich/Rhein-Hunsrück-Kreis (2) KGr. Bernkastel-Wittliche/Rhein-Hunsrück-Kreis - Flughafen Hahn (1)	FD	E 4+ N 4		535,0	3	375,1
1099	B 51, OU Konz-Könen OU Konz-Könen (4)	FD	N 2		25,5	2	24,3
1100	B 51n, Westumfahrung Trier Westumfahrung Trier (1)	VB	N 2/4	60,1	88,9	1	0,0
1101	B 51n, OU Ayl OU Ayl (1)	VB	N 2	19,3	28,6	1	0,0
1102	B 54n/B 417, LGr. HE/RP (L 319) - Freindiez LGr. HE/RP (L 319) - Freindiez (0)	WB	N 2	12,4	18,4	1	0,0
1103	B 54n/B 417, LGr. HE/RP (L 319) - B 54 LGr. HE/RP (L 319) - B 54 (0)	WB	N 2	14,7	21,8	1	0,0
1104	B 54n, OU Flacht-Niederneisen OU Flacht-Niederneisen (1)	VB	N 2	18,9	28,0	1	0,0
1105	B 54n, Rennerod - Waldmühlen OU Waldmühlen (0) OU Rennerod (2)	VB	N 3	17,8	24,5	3	0,0
1106	B 62n, OU Mudersbach OU Mudersbach (1)	WB*	N 2	39,0	57,7	1	0,0
1107	B 255, OU Niederahr - Ettinghausen-Hahner Kreuz OU Niederahr - Ettinghausen - Hahner Kreuz (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 2		51,9	2	54,9
1108	B 255n, OU Rothenbach und OU Langenhahn OU Rothenbach und OU Langenhahn (0)	WB*	N 3	28,2	41,7	1	0,0
1109	B 256n, OU Willroth OU Willroth (1)	VB	N 2	1,8	2,7	1	0,0
1110	B 256n, OU Gierender Höhe OU Gierender Höhe (1)	WB*	N 2	12,2	18,1	1	0,0
1111	B 256n, OU Straßenhaus OU Straßenhaus (2)	VB	N 2/3	16,8	20,2	3	0,0
1112	B 266, Bad Neuenahr - Bad Neuenahr/O Bad Neuenahr (A 573) - Bad Neuenahr/O (4)	FD	N 4		47,4	2	45,7
1113	B 266n, Ahrquerung Ahrquerung (1)	VB	N 4	74,3	110,0	1	0,0
1114	B 269n, OU Birkenfeld OU Birkenfeld (0)	WB	N 2	10,0	14,8	1	0,0
1115	B 270n, OU Olsbrücken OU Olsbrücken (2)	VB	N 2	13,5	30,0	2	0,0
1116	B 271, OU Kirchheim a.d.W. OU Kirchheim (4)	FD	N 2		25,2	2	22,2
1117	B 271n, Grünstadt - Bad Dürkheim OU Herxheim (1) OU Kallstadt-Ungstein (2)	VB	N 2	43,7	80,6	3	0,0
1118	B 327, OU Gödenroth	FD	N 2		15,0	2	14,3

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Gödenroth (4)						
1119	B 413n, OU Dierdorf OU Dierdorf (0)	WB	N 2	25,0	37,0	1	0,0
1120	B 414n, OU Kirburg OU Kirburg (0)	WB*	N 2	14,6	21,6	1	0,0
1121	B 414n, OU Nister-Möhrendorf OU Nister-Möhrendorf (0)	WB*	N 3	20,0	29,6	1	0,0
1122	B 417n, OU Diez Verlegung in Diez (Kleine Tunnellösung) (4)	VB	N 2	16,7	39,3	2	37,5
1123	B 420n, OU Gau-Bickelheim OU Gau-Bickelheim (0)	WB	N 2	8,3	12,3	1	0,0
1124	B 420n, OU Wörrstadt OU Wörrstadt (0)	WB*	N 2	29,6	43,8	1	0,0
1125	B 420n, OU Nierstein (B 420) OU Nierstein (B 420) (1)	WB*	N 2	105,3	155,8	1	0,0
1126	B 423n, OU Schönenberg-Kübelberg OU Schönenberg-Kübelberg (1)	WB*	N 2	12,5	18,5	1	0,0
1127	B 427, OU Bad Bergzabern OU Bad Bergzabern (3)	FD	N 2		127,0	2	66,7
1128	B 427n, OU Hinterweidenthal OU Hinterweidenthal (0)	WB	N 2	30,1	44,5	1	0,0
Saarland							
1129	A 1, A 1 - A 623 A 1 - A 623 (0)	WB*	N 4	61,5	91,0	1	0,0
1130	A 8, AS Merzig/Wellingen - AS Merzig/Schwemlingen AS Merzig/Wellingen - AS Merzig/Schwemlingen (4)	FD	E 4		44,1	2	40,4
1131	A 623, A 623 - A 620 A 623 - A 620 (1)	WB*	E 4	66,6	98,6	1	0,0
1132	B 51, OU Saarlouis-Roden OU Saarlouis-Roden (4)	VB	N 2	11,8	14,0	2	12,9
1133	B 268, OU Nunkirchen OU Nunkirchen (0)	VB	N 2	28,7	42,5	1	0,0
1134	B 269, OU Lebach OU Lebach (1)	VB	N 2	20,8	30,8	1	0,0
1135	B 269, OU Saarlouis-Fraulautern OU Saarlouis-Fraulautern (1)	VB	N 2	14,8	21,9	1	0,0
1136	B 269, OU Nalbach OU Nalbach (0)	WB	N 2	21,1	31,2	1	0,0
1137	B 423, OU Schwarzenbach und OU Schwarzenacker OU Schwarzenbach und OU Schwarzenacker (2)	VB	N 2	26,8	39,9	3	0,0
Sachsen							
1138	A 14, AS Leipzig-O - AD Parthenaue AS Leipzig-O (B 6) (o) - AD Parthenaue (A 14/A 38) (1)	FD	E 6		63,1	3	0,0
1139	A 72, Zwickau - Chemnitz AS Zwickau-Ost - AS Stollberg-West (0) AS Stollberg-West - AS Chemnitz-Süd (0)	WB	E 6	199,7	295,5	1	0,0
1140	A 72, Borna-Nord - AD A 38/A 72 AS Borna-N (B 95) - AS Rötha, BA 5.1 (4) AS Rötha - AD Leipzig-S (A 38), BA 5.2 (3) <i>Bemerkung: AS Rötha - AD Leipzig-S (A 38) ist eine Maßnahme nach InvKG.</i>	FD	E 4+ N 4		388,2	2	326,6
1141	B 2, OU Groitzsch/Audigast OU Groitzsch/Audigast (1)	VB	N 2	15,5	17,7	2	0,0
1142	B 2, Verlegung bei Zwenkau	WB*	N 2	11,5	17,0	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	Verlegung bei Zwenkau (0)						
1143	B 2, OU Hohenossig OU Hohenossig (1)	VB	N 2	6,5	9,6	1	0,0
1144	B 2, OU Krensdorf OU Krensdorf (1)	WB*	N 2	8,9	13,2	1	0,0
1145	B 2, OU Wellaune OU Wellaune (2)	VB	N 2	5,9	7,8	2	0,0
1146	B 6, OU Kühren OU Kühren (0)	WB	N 2	9,1	13,5	1	0,0
1147	B 6, Verlegung in Dresden-Cossebaude Verlegung in Dresden-Cossebaude (1)	VB	N 2	62,7	121,7	3	0,1
1148	B 87n, Leipzig (A 14) - Löhsten (LGr. SN/BB) Leipzig (A 14) - Eilenburg (1) Eilenburg - w Torgau (1) OU Torgau (0) ö Torgau (0)	WB*	N 2/3/4	301,4	446,0	1	0,0
1149	B 92, A 72, AS Plauen-Süd - Plauen AS Plauen-Süd (A 72) - Plauen (1)	WB*	E 4	10,8	16,0	1	0,0
1150	B 94, Reichenbach - A 72 Reichenbach - A 72 (0)	WB	E 4	15,7	23,2	1	0,0
1151	B 94, Verlegung in Reichenbach Verlegung in Reichenbach (0)	WB	N 2	20,9	30,9	1	0,0
1152	B 95, OU Wiesa/Schönfeld OU Wiesa/Schönfeld (1)	VB	N 2	17,5	25,9	1	0,0
1153	B 95, OU Thum/Ehrenfriedersdorf OU Thum/Ehrenfriedersdorf (1)	WB*	N 2/3	34,3	50,8	1	0,0
1154	B 95, OU Burkhardtsdorf OU Burkhardtsdorf (0)	WB*	N 2	26,0	38,5	1	0,0
1155	B 96, OU Hoyerswerda OU Hoyerswerda (4)	FD	N 2		16,7	2	14,8
1156	B 97, OU Ottendorf-Okrilla mit AS OU Ottendorf-Okrilla mit AS (1)	VB	N 2	37,6	42,5	3	0,0
1157	B 98, Riesa - A 13 OU Glaubitz (1) OU Wildenhain (1) OU Schönfeld (2) OU Quersa (1)	VB	N 2	27,2	47,1	3	0,0
1158	B 98, OU Thiendorf OU Thiendorf (0)	WB	N 2	5,6	8,3	1	0,0
1159	B 101, Verlegung in Aue (S 255) Verlegung in Aue (S 255) (0)	WB	N 2	52,7	78,0	1	0,0
1160	B 101, OU Scheibenberg OU Scheibenberg (0)	WB	N 2	24,7	36,6	1	0,0
1161	B 101, OU Schlettau und OU Annaberg-Buchholz OU Schlettau und OU Annaberg-Buchholz (1)	WB*	N 2	34,8	51,5	1	0,0
1162	B 101, OU Wolkenstein Verlegung s Wolkenstein (1) OU Wolkenstein/Gehringwalde (0)	WB*	N 2/3	38,5	57,0	1	0,0
1163	B 101, Verlegung in Priestewitz Verlegung in Priestewitz (1)	WB*	N 2	12,4	18,4	1	0,0
1164	B 101, OU Brand-Erbisdorf OU Brand-Erbisdorf (1)	WB*	N 2	20,1	29,7	1	0,0
1165	B 101, Brand-Erbisdorf - Freiberg Brand-Erbisdorf - Freiberg (0)	WB	E 4	4,5	6,7	1	0,0
1166	B 101/B 173, OU Freiberg	VB		101,0	149,5	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Freiberg-O (2) OU Freiberg-W (2)		N 2/3				
1167	B 101, Neu-/Ausbau südlich Siebenlehn Neu-/Ausbau südlich Siebenlehn (1)	VB	N 2	33,9	69,0	3	0,0
1168	B 107, TOU Colditz mit Neubau Muldebrücke TOU Colditz mit Neubau Muldebrücke (0)	WB	N 2	16,2	24,0	1	0,0
1169	B 107, OU Trebsen OU Trebsen (0)	WB	N 2	10,9	16,1	1	0,0
1170	B 107, OU Grimma (3. BA) OU Grimma (3. BA) (2)	FD	N 2		23,2	3	0,0
1171	B 115, OU Krauschwitz OU Krauschwitz (1)	VB	N 2	9,7	14,4	1	0,0
1172	B 156, OU Malschwitz/Niedergurig OU Malschwitz/Niedergurig (2)	VB	N 2	6,2	8,5	3	0,0
1173	B 156, OU Bluno OU Bluno (1)	WB*	N 2	7,1	8,3	3	0,0
1174	B 169, OU Bad Schlema OU Bad Schlema (0)	WB	E 4	112,2	166,0	1	0,0
1175	B 169, OU Greifendorf OU Greifendorf (0)	WB*	N 2	5,9	8,7	1	0,0
1176	B 169, A 14, AS Döbeln-Nord - Salbitz AS Döbeln-Nord (A 14) - Salbitz (1)	VB	N 3	29,6	72,6	3	0,0
1177	B 169, Salbitz - B 6 Salbitz - B 6 (3.BA) (2)	VB	N 3	29,3	54,0	3	0,8
1178	B 169, OU Lichtensee OU Lichtensee (0)	WB	N 2	4,8	7,1	1	0,0
1179	B 169, OU Göltzschtal OU Göltzschtal (4)	FD	N 2		60,9	2	56,0
1180	B 172, OU Pirna OU Pirna (3)	VB	N 2/4	76,9	171,9	2	135,0
1181	B 173, Plauen - A 72, AS Plauen-Ost Plauen - AS Plauen-Ost (A 72) (1)	VB	E 4	22,3	33,0	1	0,0
1182	B 173, OU Oederan OU Oederan (1)	WB*	N 2	23,8	35,2	1	0,0
1183	B 173, OU Flöha (2. BA) OU Flöha (2. BA) (2)	FD	N 2		28,0	3	0,0
1184	B 174/B 107, Reitzenhain - A 4, AS Chemnitz-Ost Südverbund Chemnitz - Ebersdorf (2) Ebersdorf - A 4 AS Chemnitz Ost (2) Reitzenhain (1) OU Großsolbersdorf/Hohndorf (1)	VB	N 2/3/4	140,9	239,2	3	0,0
1185	B 175, OU Waldenburg - (2. BA) OU Waldenburg (2. BA) (0)	WB	N 2	14,4	21,3	1	0,0
1186	B 175, OU Rochlitz OU Rochlitz (0)	WB	N 2	36,1	53,4	1	0,0
1187	B 175, Ausbau w Glauchau Ausbau w Glauchau (2)	VB	E 4	49,6	43,5	3	10,1
1188	B 178, Zittau - Niederoderwitz Zittau - Niederoderwitz (BA 3.3) (3)	FD	N 3		51,2	2	9,6
1189	B 178, Nostitz - A 4 Nostitz (S 112) - A 4 (BA 1.1) (1) <i>Bemerkung: Maßnahme nach InvKG.</i>	FD	N 3		106,7	3	0,0
1190	B 180, OU Oberlungwitz OU Oberlungwitz (1)	VB	N 2	3,3	4,9	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
1191	B 180, Verlegung bei Thalheim Verlegung bei Thalheim (0)	WB*	N 2	11,9	17,6	1	0,0
1192	B 181, Neu-/Ausbau w Leipzig Neu-/Ausbau w Leipzig (2)	VB	N 4+ E 4	15,5	10,3	2	0,0
1193	B 182, OU Strehla OU Strehla (1)	VB	N 2	14,9	16,3	3	0,0
1194	B 183, OU Bad Döben OU Bad Döben (0)	WB*	N 2	13,6	20,1	1	0,0
1195	B 186, Verlegung westl. Markranstädt Verlegung westl. Markranstädt (1)	VB	N 2	20,3	17,3	2	0,0
1196	B 282, OU Syrau OU Syrau (0)	WB	N 2	18,7	27,7	1	0,0
Sachsen-Anhalt							
1197	A 14, AS Dahlenwarsleben - Wittenberge (LGr. ST/BB) AS Dahlenwarsleben - AS Wolmirstedt (BA 1.1) (3) AS Lüderitz (o) (L30) - AS Stendal-Mitte (BA 1.5.) (3) AS Stendal-Mitte - AS Osterburg (m) (BA 2.1) (3) AS Osterburg (o) - AS Seehausen (m) (BA 2.2) (3) AS Seehausen (o) - LGr. ST/BB (BA 3.1/3.2a) (3)	VB	N 4	673,0	949,3	2	86,0
1198	A 14, Wolmirstedt - Lüderitz AS Wolmirstedt (m) - n Colbitz (BA 1.2) (4) n Colbitz - n AS Tangerhütte (BA 1.3) (4) AS Tangerhütte (o) - AS Lüderitz (m) (BA 1.4) (3)	FD	N 4		344,3	2	286,1
1199	A 143, AS Halle/Neustadt - AD Halle-N AS Halle-Neustadt (o) - AD Halle-N (A 14) (m) (3)	FD	N 4		515,8	2	101,0
1200	B 1, OU Burg OU Burg (1)	VB	N 3	31,4	46,5	1	0,0
1201	B 1, OU Genthin OU Genthin (0)	WB	N 2	11,0	16,3	1	0,0
1202	B 2, OU Giebelroth OU Giebelroth (0)	WB	N 2	4,7	7,0	1	0,0
1203	B 2, OU Droßdorf OU Droßdorf (0)	WB	N 2	9,3	13,8	1	0,0
1204	B 2, O-OU Wittenberg OU Wittenberg/O (2)	FD	N 2		10,8	1	0,0
1205	B 2/B 100, OU Eutzsch OU Eutzsch (4)	FD	N 2		17,6	2	16,1
1206	B 6, AS Großkugel (A 9) - Halle/Bruckdorf OU Großkugel und OU Gröbers (1) OU Bruckdorf (1)	VB	N 2	26,3	35,4	3	0,0
1207	B 6n, AS B 6n (A 9) - B 184 AS B 6n (A 9) - B 184 (1)	VB	N 4	24,9	13,4	3	0,0
1208	B 6n, OU Bernburg - A 9 Köthen - A 9 (17. BA) (3)	FD	N 2/4		74,7	2	37,9
1209	B 7, OU Kretzschau - Döschwitz (B 180) OU Kretzschau - Döschwitz (B 180) (0)	WB	N 2	24,7	36,6	1	0,0
1210	B 27, TOU Hüttenrode TOU Hüttenrode (1)	WB*	N 2	7,6	12,4	2	0,0
1211	B 71, OU Estedt OU Estedt (1)	VB	N 2	5,7	9,2	3	0,0
1212	B 71, OU Kakerbeck OU Kakerbeck (0)	WB	N 3	11,3	16,7	1	0,0
1213	B 71, OU Mahlsdorf OU Mahlsdorf (0)	WB*	N 2	10,3	15,2	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
1214	B 71n, OU Letzlingen OU Letzlingen (0)	WB	N 2/3	17,2	25,5	1	0,0
1215	B 71n, A 14 - Haldensleben OU Wedringen (4) OU Vahldorf (1)	VB	N 3	63,7	116,2	3	53,6
1216	B 79, OU Athenstedt OU Athenstedt (0)	WB	N 2	4,5	6,7	1	0,0
1217	B 79, OU Halberstadt - Harsleben OU Halberstadt - Harsleben (4)	FD	N 2		40,5	2	38,0
1218	B 80, OU Aseleben OU Aseleben (0)	VB	N 2+ N 4	8,8	13,0	1	0,0
1219	B 81, OU Blankenburg OU Blankenburg (0)	WB	N 2	61,2	90,6	1	0,0
1220	B 81, Halberstadt - AS Heimbürg (B 6n) Halberstadt - AS Heimbürg (B 6n) (0)	WB	E 4	40,8	60,4	1	0,0
1221	B 81, OU Halberstadt OU Halberstadt (1)	VB	N 3	42,0	62,2	1	0,0
1222	B 85, OU Kelbra-Berga OU Kelbra-Berga (0)	WB	N 2	38,5	57,0	1	0,0
1223	B 86, OU Mansfeld OU Mansfeld (1)	WB*	N 2	15,3	22,6	1	0,0
1224	B 87/B 180, OU Wethau OU Wethau (1)	WB*	N 2	37,9	56,1	1	0,0
1225	B 87, OU Weißenfels (Südtangente) OU Weißenfels (Südtangente) (1)	VB	N 2	24,5	45,6	3	0,0
1226	B 87, Naumburg - LGr. ST/TH OU Naumburg (1) OU Bad Kösen (3) OU Taugwitz/ OU Poppel - OU Gernstedt (0) OU Eckartsberga (1) <i>Bemerkung: OU Bad Kösen ist eine Maßnahme nach InvKG.</i>	VB	N 2	102,8	236,4	3	39,9
1227	B 91, OU Naundorf OU Naundorf (0)	WB*	N 2	8,9	13,2	1	0,0
1228	B 91, OU Deuben OU Deuben (0)	WB	N 2	14,3	21,2	1	0,0
1229	B 91, OU Theißen OU Theißen (4)	FD	N 2		50,0	2	45,5
1230	B 107, OU Oranienbaum OU Oranienbaum (1)	VB	N 2	12,6	18,6	1	0,0
1231	B 107, OU Jerichow OU Jerichow (1)	VB	N 2	11,1	16,4	1	0,0
1232	B 107, OU Sandau OU Sandau (0)	WB	N 2	9,1	13,5	1	0,0
1233	B 180, OU Naumburg OU Naumburg (0)	WB	N 2	59,2	87,6	1	0,0
1234	B 180, OU Farnstädt OU Farnstädt (0)	WB*	N 2/3	8,4	12,4	1	0,0
1235	B 180, OU Aschersleben/Süd - Quenstedt OU Aschersleben/S - Quenstedt (3) <i>Bemerkung: Maßnahme nach InvKG.</i>	VB	N 2	26,2	48,2	2	11,2
1236	B 181, OU Zöschen-Wallendorf - Merseburg OU Zöschen-Wallendorf - Merseburg (1)	VB	N 3	89,3	269,2	3	0,0
1237	B 183, OU Bitterfeld OU Bitterfeld (0)	WB*	N 2	81,4	120,5	1	0,0
1238	B 183, OU Gnetsch	WB	N 2	3,1	4,6	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Gnetsch (0)						
1239	B 183, OU Prosigk OU Prosigk (0)	VB	N 2	5,0	7,4	1	0,0
1240	B 184, OU Roßlau/Tornau OU Roßlau/Tornau (1)	VB	N 2	34,5	58,3	3	0,0
1241	B 184, OU Zerbst OU Zerbst (0)	WB	N 2/3	28,4	42,0	1	0,0
1242	B 184, OU Wahlitz/OU Menz/OU Königsborn und OU Heyrothsberge OU Wahlitz/ OU Menz/OU Königsborn und OU Heyrothsberge (1)	VB	N 2/3	34,1	79,6	3	0,0
1243	B 185, OU Mosigkau OU Mosigkau (0)	WB	N 2	9,9	14,7	1	0,0
1244	B 185, OU Köthen OU Köthen (0)	WB	N 2	13,1	19,4	1	0,0
1245	B 185, OU Ballenstedt OU Ballenstedt (1)	WB*	N 2	12,6	22,8	2	0,0
1246	B 187, OU Holzdorf OU Holzdorf (0)	WB	N 2	11,9	17,6	1	0,0
1247	B 187, OU Jessen - Mühlanger OU Jessen - Mühlanger (1)	VB	N 3	48,1	71,2	1	0,0
1248	B 187, AS Coswig - Wittenberg OU Coswig - Griebo (1) NOU Wittenberg (1)	VB	N 2/3	104,5	190,2	3	0,0
1249	B 187a, OU Aken (mit Elbquerung) OU Aken (mit Elbquerung) (0)	WB	N 2	103,0	152,4	1	0,0
1250	B 188, OU Kloster Neuendorf/OU Jävenitz und OU Hottendorf OU Kloster Neuendorf/OU Jävenitz und OU Hottendorf (1)	WB*	N 2	20,4	30,2	1	0,0
1251	B 188, OU Miesterhorst OU Miesterhorst (2)	VB	N 2	13,4	22,4	2	0,4
1252	B 188, OU Oebisfelde (2. BA) OU Oebisfelde (2. BA) (4)	VB	N 2	21,8	45,3	2	41,9
1253	B 190n, LGr. ST/NI - A 14 LGr. ST/NI - A 14 (1)	WB*	N 3	244,3	361,5	1	0,0
1254	B 244, OU Wernigerode OU Wernigerode (1)	VB	N 2	90,4	133,8	1	0,0
1255	B 246/B 246a, OU Wanzleben OU Wanzleben (1)	VB	N 2/3	20,0	29,6	1	0,0
1256	B 246a, OU Möckern OU Möckern (0)	WB	N 2	25,8	38,2	1	0,0
1257	B 246a, OU Altenweddingen OU Altenweddingen (0)	WB	N 2	10,8	16,0	1	0,0
Schleswig-Holstein							
1258	A 7, LGr. SH/HH - AD Bordesholm LGr. SH/HH (AS Schnelsen) - AS Quickborn (4) AS Quickborn - AS Kaltenkirchen (4) AS Kaltenkirchen - AS Bad Bramstedt (4) AS Bad Bramstedt - AS Großenaspe (4) AS Großenaspe - AS Neumünster-N (4) AS Neumünster-N - AD Bordesholm (A 215) (4) <i>Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 7, AD Hamburg-NW - AD Bordesholm", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 1.536 Mio. Euro ausgewiesen</i>	FD	E 6		28,0	2	23,5

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	<i>sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP für den Teilabschnitt "LGr. HH/SH - AD Bordesholm" ausgewiesen.</i>						
1259	A 20, Glückstadt (B 431) - Hohenfelde (A 23) Glückstadt (B 431) - Hohenfelde (A 23) (2)	VB	N 4	207,4	280,0	3	4,0
1260	A 20, Drochtersen (Trog Süd) - Glückstadt (B 431) LGr. NI/SH (Elbmitte) - Glückstadt (B 431) (2)	VB	N 4	389,8	546,0	3	-0,4
1261	A 20, NW-Umfahrung Hamburg Hohenfelde (A 23) - L 114 (2) L 114 - AK A 20/ A 7 (2)	VB	N 4	215,1	311,2	3	3,7
1262	A 20, Weede - A 7 A 7 (Bad Bramstedt) - Wittenborn (B 206) (2) Wittenborn (B 206) - Weede (2)	FD	N 4		678,0	3	25,5
1263	A 21, AK Bargtheide - AK Schwarzenbek (A 21/A 24) AK Schwarzenbek (A 21/A 24) - AK Bargtheide (0)	VB	E 4	134,6	199,2	1	0,0
1264	A 21, AK Schwarzenbek (A 24) - AD Geesthacht (A 25) AK Schwarzenbek (A 24) - AD Geesthacht (A 25) (0)	WB*	N 4	86,8	257,6	3	0,0
1265	A 21, AD Geesthacht (A 25) - AS Rönne AS Rönne - AD Geesthacht (A 25) (0)	WB*	N 4+ E 4	50,7	75,0	1	0,0
1266	A 21, Kiel (mit Anschluss B 76) - Stolpe Stolpe (n AS Wankendorf) - Nettelsee (3) Nettelsee - Klein Barkau (3) Klein Barkau - Wellseedamm (1) Wellseedamm - Neumeimersdorf (4) Neumeimersdorf - Kiel (1)	FD	E 4		450,7	3	107,7
1267	A 23, AS Tornesch - AS Eidelstedt AS Tornesch - AS Eidelstedt (1) <i>Bemerkung: BPI-Nr. 506 und BPI-Nr. 1267 werden gemeinsam umgesetzt.</i>	VB-E	E 6	208,0	307,8	1	0,1
1268	A 23, AS Itzehoe-S - AS Itzehoe-N AS Itzehoe-S - AS Itzehoe-N, 2. FB (4)	FD	E 4		110,8	2	108,5
1269	A 25n/B 5, OU Geesthacht OU Geesthacht (2)	VB	N 2/4	93,0	105,4	2	3,5
1270	B 5, OU Lauenburg Nord OU Lauenburg Nord (1)	VB	N 2	25,3	65,4	2	0,0
1271	B 5, OU Hattstedt - Bredstedt OU Hattstedt (2) OU Breklum/Stuckum (2) OU Bredstedt (2)	VB	N 2	64,5	87,3	2	8,0
1272	B 199, OU Handewitt OU Handewitt (0)	VB	N 2/4	13,7	17,9	2	0,0
1273	B 202, Südspange Kiel Südspange Kiel (1)	VB	N 4	34,6	51,2	3	0,0
1274	B 202, OU Tating OU Tating (0)	VB	N 2	7,7	10,2	2	0,0
1275	B 206, N-OU Itzehoe N-OU Itzehoe (1)	VB	N 2	17,7	57,5	2	0,0
1276	B 207, Puttgarden - Heiligenhafen-Ost Heiligenhafen-Ost - Puttgarden (ohne Fehmarnsundquerung) (3) Fehmarnsundquerung (1)	FD	E 4		765,8	3	6,9
1277	B 208, OU Ratzeburg OU Ratzeburg (0)	VB	N 2	25,3	29,5	2	0,0
1278	B 209, OU Schwarzenbek	VB	N 2	17,5	18,3	2	7,2

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Schwarzenbek 2. BA (B 404 - K 17) (3)						
1279	B 209, OU Lauenburg-O (B 209 - B 5) OU Lauenburg-O (B 209 - B 5) (1)	VB	N 2	17,0	25,7	2	1,1
1280	B 431, OU Glückstadt OU Glückstadt (0)	VB	N 2	19,4	36,2	2	0,0
1281	B 431, Verlegung in Wedel Verlegung in Wedel (0)	VB	N 2	27,4	36,0	2	0,0
1282	B 502, Ostuferentlastungsstraße Kiel Ostufuferentlastungsstraße Kiel (0)	WB	N 4	127,9	189,3	1	0,0
Thüringen							
1283	A 4, ö AS Wildeck - Obersuhl - w AS Wommen ö AS Wildeck - Obersuhl - w AS Wommen (0)	WB	E 6	154,9	229,2	1	0,0
1284	A 4/A 9, Ausbau Hermsdorfer Kreuz Umbau AK Hermsdorf (A 4) (Endgültiger 6-str. Ausbau) (2)	FD	KN		118,4	1	1,3
1285	A 4, Herleshausen - Gotha Herleshausen - Gotha (4) <i>Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 4, Herleshausen (LGr. HE/TH) - Gotha", für das im Bundeshaushalt 2023 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.</i>	FD	E 6		2,6	2	1,9
1286	A 9, AS Lederhose - LGr. TH/BY LGr. TH/BY - AS Lederhose (4) <i>Bemerkung: Der Ausbau erfolgte im Rahmen des ÖPP-Projektes "A 9, LGr. TH/BY - AS Lederhose", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 20-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 427 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	FD	E 6		15,8	2	10,3
1287	B 4, OU Ilfeld OU Ilfeld (0)	WB	N 2	73,2	108,3	1	0,0
1288	B 4, OU Niedersachswerfen OU Niedersachswerfen (1)	WB*	N 2	19,0	28,1	1	0,0
1289	B 4, OU Nordhausen OU Nordhausen (1)	VB	N 2	24,5	36,3	1	0,0
1290	B 4, Sundhäuser Berge Sundhäuser Berge (2)	VB	E 4	13,6	22,3	2	0,0
1291	B 4, Andislebener Kreuz - Abzweig B 249 OU Gebesee (1) OU Straußfurt (1) OU Greußen (2)	VB	N 2	49,7	78,9	3	0,0
1292	B 4n, OU Neuhaus a. R. OU Neuhaus a. R. (0)	WB	N 2	32,3	47,8	1	0,0
1293	B 7, OU Großstöbnitz OU Großstöbnitz (0)	WB	N 2	11,2	16,6	1	0,0
1294	B 7/B 180, Frohburg (A 72) - Zeitz (A 9) Verlegung n Frohburg (2) Altenburg - Rositz (0) Altenburg - LGr. TH/SN (2)	VB	N 2	71,7	90,4	3	0,0
1295	B 7, OU Meuselwitz OU Meuselwitz (0)	WB*	N 2	16,5	24,4	1	0,0
1296	B 7, OU Tüttleben OU Tüttleben (4)	VB	N 2	8,9	13,2	2	13,0
1297	B 7, Gotha - Siebleben	VB	N 3	14,0	19,2	3	0,2

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	Gotha - Siebleben (1)						
1298	B 7, OU Weimar-Ost OU Weimar-Ost (1)	VB	N 2	26,0	38,5	1	0,0
1299	B 7, Nohra - Weimar Nohra - Weimar (1)	VB	N 4+ E 4	34,8	51,5	1	0,0
1300	B 7, Mönchenholzhausen - Nohra Mönchenholzhausen - Nohra (0)	VB	N 4+ E 4	32,0	47,4	1	0,0
1301	B 19, Fambach - Barchfeld Fambach - Barchfeld (0)	WB	E 4	46,3	68,5	1	0,0
1302	B 19, B 87n - OU Meiningen B 87n - OU Meiningen (0)	WB	E 4	16,6	24,6	1	0,0
1303	B 19, OU Stockhausen OU Stockhausen (0)	WB	N 3	14,8	21,9	1	0,0
1304	B 19, Wilhelmsthal - Eisenach Wilhelmsthal - Eisenach (0)	WB	N 2/3	201,8	298,6	1	0,0
1305	B 19, OU Etterwinden OU Etterwinden (1)	WB*	N 3	12,6	18,5	3	0,0
1306	B 19/B 88, Wutha-Farnroda Wutha-Farnroda (1)	WB*	N 2	49,5	73,3	1	0,0
1307	B 19, OU Meiningen OU Meiningen (1)	VB	N 3/4	39,2	111,5	3	0,0
1308	B 19, OU Wasungen OU Wasungen (1)	WB*	N 2/3	84,0	124,3	1	0,0
1309	B 62, OU Zella-Mehlis OU Zella-Mehlis (0)	WB	N 2	28,3	41,9	1	0,0
1310	B 62/B 19 OU Bad Salzungen (4. und 5. BA) und B 19 OU Witzelroda OU Witzelroda (4) OU Bad Salzungen (4. BA) Anbindg. Hämbacher Kreuz (4) OU Bad Salzungen (5. BA) (Werraquerg. m. Anbi. B 19) (2)	FD	N 2		130,8	3	29,1
1311	B 84, Behringen - Reichenbach Behringen - Reichenbach (1)	VB	N 2/3	25,5	37,1	3	0,0
1312	B 84, OU Bad Langensalza-Ost OU Bad Langensalza-Ost (0)	VB	N 2	19,5	28,9	1	0,0
1313	B 84, OU Marksuhl OU Marksuhl (0)	WB	N 2	11,0	16,3	1	0,0
1314	B 85, OU Buttstedt OU Buttstedt (1)	VB	N 2	10,4	24,9	3	0,0
1315	B 85, OU Bad Berka OU Bad Berka (0)	WB	N 2	56,2	83,2	1	0,0
1316	B 85, OU Teichel OU Teichel (0)	WB	N 2	5,6	8,3	1	0,0
1317	B 85, OU Pflanzwirbach OU Pflanzwirbach (0)	WB	N 2	6,9	10,2	1	0,0
1318	B 85, Schwarza - Saalfeld Schwarza - Saalfeld (1)	VB	E 4	15,0	49,0	3	0,0
1319	B 86, OU Bad Frankenhausen OU Bad Frankenhausen (1)	VB	N 2	12,8	18,9	1	0,0
1320	B 86, OU Oldisleben OU Oldisleben (0)	WB*	N 2	22,7	33,6	1	0,0
1321	B 87n, Meiningen - LGr. TH/HE (bzw. B 278) Melkers - Walldorf (0) Herpf - Stepfershausen (0) OU Oberkatz (0)	WB	N 3	76,4	113,1	1	0,0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
	OU Kaltennordheim (B 285) (0) OU Diedorf (B 285) (0)						
1322	B 88, Spange Nauendorf Spange Nauendorf (1)	VB	N 2	8,7	9,6	3	0,0
1323	B 88, OU Großeutersdorf OU Großeutersdorf (0)	WB*	N 3	13,4	19,8	1	0,0
1324	B 88, OU Camburg OU Camburg (0)	WB	N 2	12,6	18,6	1	0,0
1325	B 88, OU Schwarza Süd OU Schwarza Süd (1)	VB	N 2	10,5	29,0	3	0,0
1326	B 88, OU Gehren - Pennewitz OU Gehren - Pennewitz (0)	WB	N 2	18,9	28,0	1	0,0
1327	B 88, OU Uhlstädt OU Uhlstädt (1)	WB*	N 2	61,9	110,5	2	0,0
1328	B 88, Ostanbindung Rudolstadt - Kirchhasel Ostanbindung Rudolstadt - Kirchhasel (1)	VB	N 2/3	14,9	19,3	2	0,0
1329	B 88, OU Rothenstein OU Rothenstein (4)	FD	N 2		58,3	2	53,1
1330	B 88, OU Zeutsch OU Zeutsch (4)	FD	N 2		29,8	2	25,4
1331	B 89, Eisfeld - Hildburghausen OU Harras (0) OU Hildburghausen (0)	WB	N 3	30,3	44,8	1	0,0
1332	B 90n, Traßdorf (A 71) - Nahwinden A 71/Traßdorf - Nahwinden (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 2		57,5	2	57,9
1333	B 92, OU Wolfsgefährt OU Wolfsgefährt (0)	WB*	N 3	23,2	34,3	1	0,0
1334	B 94, OU Zeulenroda OU Zeulenroda (0)	WB	N 2	23,6	34,9	1	0,0
1335	B 94, OU Schleiz OU Schleiz (1)	WB*	N 3	18,2	30,0	2	0,0
1336	B 175, OU Burkersdorf OU Burkersdorf (2)	VB	N 3	7,2	17,5	3	0,0
1337	B 175, OU Frießnitz OU Frießnitz (2)	VB	N 3	4,2	12,9	3	0,0
1338	B 175, OU Großebersdorf OU Großebersdorf (2)	VB	N 3	13,7	23,3	3	0,0
1339	B 176, OU Sömmerda-West OU Sömmerda-West (0)	WB	N 2	10,7	15,8	1	0,0
1340	B 176, OU Gräfentonna OU Gräfentonna (1)	VB	N 3	26,6	32,5	3	0,0
1341	B 176, OU Kölleda OU Kölleda (0)	WB	N 2	5,5	8,1	1	0,0
1342	B 180, Altenburg-West (B 180) Altenburg-West (B 180) (0)	VB	N 2	13,2	19,5	1	0,0
1343	B 180, Altenburg - Gößnitz (B 93) Altenburg - Gößnitz (B 93) (0)	WB	N 2	27,0	40,0	1	0,0
1344	B 243, OU Holbach OU Holbach (3)	VB	N 3	16,5	32,2	2	6,2
1345	B 243, OU Günzerode OU Günzerode (3)	VB	N 3	30,0	61,8	2	1,7
1346	B 243, OU Mackenrode OU Mackenrode (4) <i>Bemerkung: Der Gesamtmittelbedarf wird fortgeschrieben.</i>	FD	N 3		15,1	2	15,7

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BVWP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
1347	B 247, OU Kallmerode OU Kallmerode (4)	VB	N 3	18,2	34,4	2	29,1
1348 1349 1350	B 247, OU Mühlhausen B 247, OU Höngeda B 247, OU Großengottern OU Mühlhausen (3) OU Höngeda (3) OU Großengottern (3) <i>Bemerkung: Der Neubau erfolgt im Rahmen des ÖPP-Projektes "B 247, Mühlhausen - Bad Langensalza", für das im Bundeshaushalt 2023 für Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den 30-jährigen Vertragszeitraum geplante Gesamtausgaben in Höhe von rd. 561 Mio. Euro ausgewiesen sind. Hier sind die Kosten außerhalb ÖPP ausgewiesen.</i>	VB VB VB	N 3 N 4+ E 4 N 4+ E 4		32,0	2	20,9
1351	B 247, Ferna - Teistungen Ferna - Teistungen (2)	VB	N 2	27,4	43,3	3	0,0
1352	B 247, Gotha - A 4 Gotha - A 4 (0)	WB	E 4	9,7	14,4	1	0,0
1353	B 247, A 4 - OU Schwabhausen A 4 - OU Schwabhausen (mit OU) (1)	VB	N 4+ E 4	19,5	28,9	3	0,0
1354	B 247, OU Schwabhausen - Spange Nauendorf OU Schwabhausen - Spange Nauendorf (0)	WB	E 4	11,0	16,3	1	0,0
1355	B 249, OU Mühlhausen OU Mühlhausen (1)	VB	N 2	13,5	20,0	1	0,0
1356	B 249, Grabe - Körner Grabe - Körner (0)	WB	N 2	17,7	26,2	1	0,0
1357	B 281, OU Pößneck OU Pößneck (0)	WB	N 3	52,0	77,0	1	0,0
1358	B 281, Rockendorf - Krölpa Rockendorf - Krölpa (1)	VB	N 3	30,4	43,6	2	0,0
1359	B 281, OU Saalfeld OU Saalfeld (1)	VB	N 2	27,1	40,1	1	0,0
1360	B 281, Lichte - Reichmannsdorf Lichte - Reichmannsdorf (0)	WB	N 3	74,7	110,5	1	0,0

Anlage 2: Bundesschienenwege

Auflistung der Gesamtmittelbedarfe zu den Vorhaben der Bedarfspläne

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) ¹⁾	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 (in Mio. €)
---------	---	---------------	---	---	-------------------------------	---------------------------------

Laufende Vorhaben

1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Millionen Euro (3/4)	VB (laufend)	n.n.	15.671		15.504
2	ABS Lübeck/Hagenow Land-Rostock-Stralsund (VDE Nr. 1) (4)	VB (laufend)	n.n.	810		583
3	ABS Hamburg-Büchen-Berlin (VDE Nr. 2) (4)	VB (laufend)	n.n.	2.785		2.722
4	ABS Stelle-Lüneburg (4)	VB (laufend)	n.n.	356		312
5	ABS Berlin-Dresden (1. und 2. Baustufe) (0/1/2/3/4)	VB (laufend)	n.n.	1.892		840
6	ABS Hannover-Lehrte (4)	VB (laufend)	n.n.	346		346
7	ABS Löhne-Braunschweig-Wolfsburg (1. Baustufe) (4)	VB (laufend)	n.n.	143		141
8	ABS Dortmund-Paderborn-Kassel (4)	VB (laufend)	n.n.	520		490
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)	VB (laufend)	n.n.	8.326		5.548
10	NBS/ABS Erfurt-Leipzig/Halle (VDE Nr. 8.2) (4)	VB (laufend)	n.n.	2.967		2.845
11	ABS Leipzig-Dresden (VDE Nr. 9) (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)	VB (laufend)	n.n.	457		452
13	ABS Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Leipzig/Dresden (1/2/3/4)	VB (laufend)	n.n.	3.027		1.872
14	ABS Berlin-Frankfurt (Oder)-Grenze DE/PL (2/4)	VB (laufend)	n.n.	974		633
15	ABS Köln-Aachen (3/4)	VB (laufend)	n.n.	972		943

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) ¹⁾	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 (in Mio. €)
16	ABS/NBS Hanau-Nantenbach (4)	VB (laufend)	n.n.	463		460
17	ABS Ludwigshafen-Saarbrücken, Kehl-Appenweier (1/4)	VB (laufend)	n.n.	1.150		779
18	ABS Mainz-Mannheim (4)	VB (laufend)	n.n.	244		242
19	ABS Fulda-Frankfurt am Main (4)	VB (laufend)	n.n.	365		290
20	ABS/NBS Stuttgart-Ulm-Augsburg (4)	VB (laufend)	n.n.	4.972		4.180
21	ABS Augsburg-München (1. und 2. Baustufe) (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)	VB (laufend)	n.n.	4.091		452
23	NBS/ABS Nürnberg-Ingolstadt-München (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)	VB (laufend)	n.n.	17.181		3.628
25	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (1. Stufe) (4)	VB (laufend)	n.n.	195		195
26	Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg) (2/3/4)	VB (laufend)	n.n.	11.759		8.380
27	ABS Hamburg-Lübeck (4)	VB (laufend)	n.n.	224		220
28	ABS Oldenburg-Wilhelmshaven (/Langwedel-Uelzen) (4)	VB (laufend)	n.n.	1.394		1.233
29	ABS Uelzen-Stendal (4)	VB (laufend)	n.n.	87		76
30	ABS (Amsterdam-) Grenze DE/NL-Emmerich-Oberhausen / (1. und 2. Baustufe) (1/2/3/4)	VB (laufend)	n.n.	3.384		601
31	ABS Hoyerswerda-Horka-Grenze DE/PL (4)	VB (laufend)	n.n.	530		461
32	ABS Nürnberg-Marktredwitz-Reichenbach/Grenze DE/ČZ (-Prag) (4)	VB (laufend)	n.n.	163		163
33	ABS Luxemburg-Trier-Koblenz-Mainz (4)	VB (laufend)	n.n.	25		25

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) ¹⁾	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 (in Mio. €)
34	ABS Berlin-Görlitz (4)	VB (laufend)	n.n.	123		123
35	ABS München-Lindau-Grenze DE/AT (4)	VB (laufend)	n.n.	605		502
36	Ausbau von Knoten (2. Baustufe) / (Bremen, Frankfurt/Main, Hamburg, Mannheim, München) (0/1/2/3/4)	VB (laufend)	n.n.	15.203		914
37	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe) (1/4)	VB (laufend)	n.n.	574		564

Neue Vorhaben

1	ABS Ulm-Friedrichshafen-Lindau (Südbahn) (4)	VB (neu)	225	389	2	367
2	ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda-Erfurt (1/2/3/4)	VB (neu)	3.699	5.700	1	287
3	ABS/NBS Hamburg-Hannover, ABS Langwedel-Uelzen, ABS Rotenburg-Verden-Minden/Wunstorf, ABS Bremerhaven-Bremen-Langwedel / (Optimiertes Alpha-E+Bremen) (1)	VB (neu)	3.891	5.996	1	82
4	Korridor Mittelrhein: Zielnetz I (umfasst u.a. NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe, NBS Frankfurt-Mannheim, ABS Köln/Hagen-Siegen-Hanau) (1)	VB (neu)	4.395	6.772	1	132
5	ABS/NBS Karlsruhe – Basel (Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 24)	VB (neu)				
6	ABS München – Mühldorf – Freilassing (Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 22)	VB (neu)				
7	ABS/NBS München-Rosenheim-Kiefersfelden-Grenze D/A (-Kufstein) (1)	VB (neu)	n.n.	rund 7.000	2	54
8	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1) (Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 9)	VB (neu)				
9	ABS/NBS Hamburg-Lübeck-Puttgarden (1)	VB (neu)	1.518	3.924	2	227

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) ¹⁾	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 (in Mio. €)
10	ABS Burgsinn-Gemünden-Würzburg-Nürnberg (0/1)	VB (neu)	223	344	1	0
11	ABS Nürnberg-Passau (0)	VB (neu)	585	901	1	0
12	ABS Paderborn-Halle (Kurve Mönchhof-Ihringshausen) (1)	VB (neu)	79	555	2	9
13	ABS/NBS Hannover-Bielefeld (1)	VB (neu)	1.885	8.660	3	10
14	ABS Nürnberg-Marktredwitz-Hof/Grenze DE/ČZ (-Prag) / (Franken-Sachsen-Magistrale) (1)	VB (neu)	1.195	1.841	1	13
15	ABS Uelzen-Stendal-Magdeburg-Halle (Ostkorridor Nord) (1/2/3)	VB (neu)	548	1.911	2	30
16	ABS Hof-Marktredwitz-Regensburg-Obertraubling / (Ostkorridor Süd) (1)	VB (neu)	806	2.832	2	45
17	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln-Düsseldorf-Dortmund/Münster (1/2/3/4) (Gesamtmittelbedarf und verausgabte Mittel siehe laufende Vorhaben Nr. 19)	VB (neu)				
18	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln-Düsseldorf-Dortmund/Münster / (5. und 6. Gleis Düsseldorf-Kalkum-Duisburg) (1/2/3/4) (Gesamtmittelbedarf und verausgabte Mittel siehe laufende Vorhaben Nr. 19)	VB (neu)				
19	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln-Düsseldorf-Dortmund/Münster / (Systemhalt Düsseldorf-Benrath) (1/2/3/4)	VB (neu)	2.467	4.240	2	543
20	ABS Angermünde - Grenze D/PL (-Stettin) (2/3)	VB (neu)	299	694	2	73
21	ABS Hannover-Berlin (Lehrter Stammbahn) (1)	VB (neu)	431	1.335	2	17
22	ABS/NBS Ulm-Augsburg (1)	VB (neu)	1.907	2.939	1	21
23	ABS Stuttgart-Singen-Grenze D/CH (Gäubahn) (1/2)	VB (neu)	551	2.135	2	17

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) ¹⁾	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 (in Mio. €)
24	Projekte des Potentiellen Bedarfs (Streckenmaßnahmen) (Projektstand s.u.)	VB (neu)	2.000	s.u.		
25	Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München) (Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 36)	VB (neu)				
26	Projekte des Potentiellen Bedarfs (weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen) (Projektstand s.u.)	VB (neu)	750	s.u.		
27	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (1/2/3)	VB (neu)	500	1.044	2	36

Potenzieller Bedarf

1	ABS Bremerhaven – Bremerförde – Röttenburg – Verden (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
2	Korridor Mittelrhein: Zielnetz II (umfasst unter anderem NBS Troisdorf – Mainz-Bischheim) (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
3	ABS München – Mühldorf – Freilassing (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 22)	VB (aufgestiegen)				
4	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1) (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 9)	VB (aufgestiegen)				
5	ABS Grenze D/NL – Bad Bentheim – Löhne (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
6	ABS Nürnberg-Schwandorf/München-Regensburg-Furth im Wald-Grenze D/C (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	706	1.087	1	1
7	ABS Nürnberg – Weiden – Hof/Schirnding – Grenze D/CZ	PB	0	0		0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) ¹⁾	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 (in Mio. €)
	(Projektstand (0), bislang kein Bedarf)					
8	ABS Hochstadt-Marktzeuln – Hof/Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
9	ABS Grenze D/NL-Kaldenkirchen-Viersen-Rheydt-Odenkirchen (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0)	VB (aufgestiegen)	210	323	1	0
10	ABS Augsburg-Donauwörth (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0)	VB (aufgestiegen)	488	752	1	0
11	ABS Cottbus – Görlitz (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
12	ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
13	ABS Gotha-Leinefelde (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0)	VB (aufgestiegen)	168	258	1	0
14	ABS Gruiten – Wuppertal – Schwelm (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
15	ABS Stuttgart-Backnang/Schwäbisch Gmünd-Aalen-Nürnberg (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0)	VB (aufgestiegen)	255	393	1	0
16	ABS Kehl – Appenweier (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 17)	VB (aufgestiegen)				
17	ABS Landshut-Plattling (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	66	102	1	1
18	ABS Lübeck-Schwerin/Büchen-Lüneburg (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	492	625	3	7
19	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken – Grenze D/F (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) ¹⁾	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 (in Mio. €)
20	ABS Weimar-Gera-Gößnitz (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	283	596	2	15
21	ABS Regensburg-Mühldorf (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	137	210	1	2
22	ABS Niebüll-Klanxbüll (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	221	341	1	3
23	NBS Rheydter Kurve (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
24	NBS Studernheimer Kurve (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 36 (Knoten Mannheim))	VB (aufgestiegen)				
25	ABS Hamburg – Ahrensburg (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
26	NBS Dresden-Prag (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	1.541	2.375	1	30
27	ABS Lehrte/Hameln-Braunschweig-Magdeburg-Roßlau (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	533	821	1	1
28	ABS Cuxhaven-Stade (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	279	430	1	3
29	ABS Köln – Aachen (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
30	ABS Münster-Lünen (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0)	VB (aufgestiegen)	305	470	1	0
31	ABS Leipzig-Chemnitz (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	110	177	2	2
32	ABS Wilster-Brunsbüttel (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0)	VB (aufgestiegen)	46	70	1	0
33	ABS Angermünde-Pasewalk-Stralsund (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0)	VB (aufgestiegen)	795	1.226	1	0

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) ¹⁾	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 (in Mio. €)
34	ABS Berlin – Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund (Berliner Nordbahn) (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
35	ABS Koblenz – Mainz (Tunnelerleuchtung) (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
36	ABS Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL (– Zary) (Projektstand (0), bislang kein Bedarf)	PB	0	0		0
37	740 m Netz (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1/2/3/4)	VB (aufgestiegen)	683	837	2	38
37	Bf. Fangschleuse (2022 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	n.n.	197		2
38	Knoten Frankfurt (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 36)	VB (aufgestiegen)				
39	Knoten Hamburg (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 36)	VB (aufgestiegen)				
40	Knoten Hannover (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	610	941	1	5
41	Knoten Köln (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (1)	VB (aufgestiegen)	3.657	5.636	1	36
42	Knoten Mannheim (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 36)	VB (aufgestiegen)				
43	Knoten München (2018 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, Projekt- und Kostenstand siehe laufende Vorhaben Nr. 36)	VB (aufgestiegen)				
44	Deutschland-Takt (2021 in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen) (0/1)	VB (aufgestiegen)	rund 42.200	rund 65.030	1	Fußnote 1)

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015) ¹⁾	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund für die Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 (in Mio. €)
45	Weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen (0)	PB				0
46	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (0)	PB				0
1) 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

Ifd. Nr.	Strecke/Knoten	Beschreibung der Maßnahme	Gesamtmittelbedarf in Mio. € im BVWP 2030 (Preisstand 2015)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preis- stand)	Grund für die Kostenanpas- sung
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	45,3	1
2	Lübeck – Büchen	Ratzeburg: Herstellung von 740 m Nutzlänge in den Bahnhofsgleisen	6,1	9,4	1
3	Lübeck – Büchen	Lauenburg: Bau eines dritten Gleises mit 740 m Nutzlänge zur Kreuzung / Überholung von Güterzügen	12,2	18,8	1
4	Lübeck – Büchen	zweigleisiger Ausbau Mölln – Güster	91,3	140,7	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	56,6	1
6	Knoten Hamburg	Hamburg-Altona – Hamburg Hbf: Bau eines Überwerfungsbauwerkes zwischen Hamburg Dammtor und Hamburg-Altona	246,2	379,4	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	517,8	1
8	Knoten Hamburg	Hamburg Hbf: Umbau der Gleise 3/4 für den Fern- und Regionalverkehr	20,5	31,6	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	12,9	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	58,4	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	239,0	1
12	Knoten Hamburg	Buchholz (Nordheide): Bau eines Überwerfungsbauwerkes zur niveaufreien Führung der Züge von Maschen in Richtung Rotenburg	134,9	207,9	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	6,0	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
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	5.392,7	1
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	27,3	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	27,6	1
22	Oldenburg – Leer	Stickhausen-Velde: Bau eines dritten Gleises für die Eigenkreuzung des SGV bei gleichzeitig passierendem SPV	16,7	25,7	1
23	Bremen – Oldenburg	zweigleisiger Ausbau der SGV-Kurve Bremen Hbf ehem. Bwn – Bremen Hbf	10,4	16,0	1
24	Osnabrück – Bremen	Bau eines mittigen Wendegleises in Twistringen für die S-Bahn Bremen	18,7	28,8	1
25	Wanne-Eickel – Hamburg	Bau eines mittigen Puffergleises hinter dem Abzw. Utbremen mit 740 m Nutzlänge	41,3	63,6	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	25,9	1
27	Uelzen – Bremen	Harber Awanst: Ausbau zum Kreuzungsbahnhof für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	13,0	20,0	1
28	Uelzen – Bremen	zweigleisiger Ausbau Frielingen – Stadt Visselhövede Awanst	49,0	75,5	1
29	Uelzen – Bremen	Visselhövede: Ausbau zum Kreuzungsbahnhof für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	16,7	25,7	1
30	Uelzen – Bremen	Kirchlinteln: Ausbau zum Kreuzungsbahnhof für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	14,9	23,0	1
31	Uelzen – Bremen	Langwedel: niveaufreie Anbindung der Strecke Langwedel – Uelzen	54,6	84,1	1
32	Nienburg – Minden	Nienburg: Bau eines Überwerfungsbauwerkes für die Relation Minden – Verden	62,7	96,6	1
33	Nienburg – Minden	Betriebsstelle Leese RWG: Ausbau zum Kreuzungsbahnhof mit 740 m Nutzlänge	14,7	22,7	1
34	Knoten Hannover	Bau einer zusätzlichen Personenunterführung Hannover Hbf	6,6	10,2	1
35	Knoten Hannover	Lehrte West – Lehrte Nord: Bau einer niveaufreien Verbindung	109,4	168,6	1
36	Knoten Hannover	Ostkopf Lehrte: Bau zusätzlicher Gleisachsen und Weichen mit Kreuzungsbauwerk	27,4	42,2	1
37	Hannover – Lehrte – Braunschweig	Bau eines Überwerfungsbauwerkes von Bedingungen in Richtung Lehrte im Ostkopf von Groß Gleidingen	44,7	68,9	1
38	Hamm – Bielefeld – Hannover	NBS/ABS Bielefeld – Seelze für bis zu 300 km/h	5.130,8	7.906,6	1
39	Hamm – Bielefeld – Hannover	– Ausbau der Fernbahn Hamm – Bielefeld für bis zu 300 km/h	2.061,8	3.177,2	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
		<ul style="list-style-type: none"> – 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 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	34,5	1
41	Hamm — Bielefeld – Hannover	Bau eines zusätzlichen Außenbahnsteigs in Minden an Gleis 14	5,9	9,1	1
42	Hamm – Hannover	Errichtung eines zusätzlichen Bahnsteigs an Gleis 4 im Bahnhof Haste	2,2	3,4	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	322,2	1
44	Löhne – Rheine	Geschwindigkeitserhöhung Löhne – Osnabrück auf bis zu 160 km/h und Weichen für höhere Geschwindigkeiten in Löhne	189,7	292,3	1
45	Knoten Hamm	<p>Umbau des Knotens Hamm (mit ABS/NBS Dortmund – Hamm – Bielefeld – Seelze):</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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	604,2	1
46	Dortmund – Hamm	Bau eines dritten Gleises Abzw. Dortmund Dbw – Hamm; zusätzlich Bau eines vierten Gleises Dortmund Dbw – Dortmund-Scharnhorst	1.278,7	1.970,5	1
47	Knoten Dortmund	Bau von Bahnsteigabschnittssignalen in Dortmund Hbf an Gleis 26 zur Doppelbelegung durch Züge der Emschertalbahn und Westmünsterlandbahn	3,1	4,8	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	11,2	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
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	264,6	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 Aachen Hbf als Warteposition für Güterzüge mit 740 m Nutzlänge	6,5	10,0	1
51	Mainz – Frankfurt Flughafen	Bau eines dritten Gleises Mainz-Bischofsheim Pbf – Abzw. Mönchwald und niveaufreie Anbindungen an das Bestandsnetz	361,5	557,1	1
52	Mainz – Frankfurt Flughafen	Zweigleisiger Ausbau der Strecke Abzw. Mönchhof – Abzw. Mönchwald, niveaufreier Ausbau beider Abzweige mittels Überwerfungsbauwerken	115,0	177,2	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	7.677,6	1
54	Frankfurt – Fulda / Gersfeld – Fulda	Umbau der Weichenverbindungen im Bft Fulda-Bronnzell	21,7	33,4	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	3.234,6	1
56	Knoten Hanau	Bau eines Überwerfungsbauwerkes im Ostkopf von Hanau Hbf	91,0	140,2	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	991,8	1
58	Groß-Gerau-Dornberg – Klein-Gerau Eichmühle	zweigleisiger Ausbau Groß-Gerau-Dornberg – Klein-Gerau Eichmühle	10,2	15,7	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	100,2	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	327,0	1
61	Knoten Ludwigs-hafen	- Bau zweier Weichenverbindungen in Ludwigs-hafen Hbf hoch (Süd) - durchgehend zweigleisiger Ausbau der	15,6	24,0	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
		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)			
62	Knoten Ludwigshafen	Ludwigshafen-Mundenheim: zweigleisige Einbindung des Gbf Ludwigshafen in die Strecke Richtung Schifferstadt sowie Bau von zwei Weichenverbindungen vom mittigen Puffergleis 503 ins Gleis 502 (Richtung Gbf und Richtung Lu-Rheingönheim)	20,0	30,8	1
63	Knoten Mannheim	Bau eines Wartegleises in Friedrichsfeld Süd für den Güterverkehr der Relation Heidelberg – Mannheim Rbf mit 740 m Nutzlänge	31,2	48,1	1
64	Knoten Mannheim	Mannheim Hbf: Bau von Schnellfahrweichen im Südkopf des Bahnhofes für schnellere Ein- und Ausfahrten	180,7	278,5	1
65	Bruchsal – Rheinsheim, Rheinsheim – Rohrbach	zweigleisiger Ausbau Germersheim – Graben-Neudorf sowie Ertüchtigung Graben-Neudorf für SGV mit 740 m Nutzlänge	324,5	500,1	1
66	Abzw. Appenweier Renchtal – Bad Griesbach	höhenfreier Ausbau der Einbindung der Renchtalbahn in die badische Rheintalbahn am Abzw. Appenweier Renchtal	82,5	127,1	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	164,4	1
68	Knoten Stuttgart	Neubaustrecke Langes Feld – Stuttgart Hbf im Nordzulauf Stuttgart	1.134,4	1.748,1	1
69	Knoten Stuttgart	Stuttgart-Bad Cannstatt: Bau einer Weichenverbindung für eine verbesserte Anbindung des Abstellbahnhofs	11,0	17,0	1
70	Stuttgart – Backnang – Nürnberg	Erhöhung der Einfahrgeschwindigkeit in Waiblingen aus Richtung Backnang auf 80 km/h	2,9	4,5	1
71	Stuttgart – Backnang – Nürnberg	Ermöglichung gleichzeitiger Einfahrten in Sulzbach durch entsprechende technische Umbauten	12,9	19,9	1
72	Stuttgart – Singen	Böblingen: Bau eines mittigen Wartegleises für den SGV in Richtung Kornwestheim mit 740 m Nutzlänge	28,0	43,1	1
73	Stuttgart – Horb – Singen	Bau eines mittigen Überholgleises Wurmlingen – Tuttlingen für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	41,1	63,3	1
74	München – Lindau	Bau eines Kreuzungsgleises in Buxheim für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	27,8	42,8	1
75	München – Lindau	Kißlegg: Bau eines zusätzlichen Überhol-/Begegnungsgleises für den SGV mit 740 m Nutzlänge	8,1	12,5	1
76	München – Lindau	Bau eines weiteren Gleises für den SGV zusätzlich zu den SPV-Planungen (Verlängerung	9,6	14,8	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
		des Überholgleises im Bf Tannheim mit 740 m Nutzlänge)			
77	Augsburg – Ulm	Errichtung einer Aus-/Neubaustrecke Neu-Ulm – Augsburg inkl. Anbindung von Günzburg	2.038,3	3.141,0	1
78	Augsburg – Ulm	Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs in Nersingen	3,1	4,8	1
79	Donauwörth – Augsburg	Augsburg-Oberhausen: Ertüchtigung von Gleis 170 zum Hauptgleis zur Durchführung von Zugfahrten	8,1	12,5	1
80	Knoten Donauwörth	Achsverschwenkung des Hauptgleises Treuchtlingen – Augsburg in Donauwörth auf Gleis 4 und Errichtung einer parallelen Fahrstraße zur Führung der Züge der Riesbahn nach Gleis 5	11,2	17,3	1
81	Augsburg – München	Augsburg Hbf – München: Bau von Überholgleisen in beide Richtungen für SGV zwischen Malching und Maisach	73,3	113,0	1
82	Knoten München	Augsburg Hbf – München: Bau einer zusätzlichen Bahnsteigkante in München-Pasing auf der Nordseite	54,3	83,7	1
83	Knoten München	Bau zusätzlicher Fußgängerstege/-unterführungen in München Hbf	33,4	51,5	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	8,5	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	306,8	1
86	Mühldorf – Braunau	Elektrifizierung der Strecke Mühldorf – Grenze D/A (Braunau)	136,4	210,2	1
87	Mühldorf – Braunau	Bau eines Kreuzungsbahnhofes in Julbach	15,6	24,0	1
88	München – Landshut – Regensburg	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h zwischen Freising und Regensburg	587,4	905,2	1
89	München – Landshut – Regensburg	viergleisiger Ausbau Regensburg – Obertraubling inkl. Überwerfungsbauwerk in Obertraubling	467,3	720,1	1
90	Landshut – Plattling	Errichtung eines neuen Bahnhofs Ergolding mit zwei zusätzlichen Gleisen für den SGV mit 740 m Nutzlänge	31,9	49,2	1
91	Landshut – Plattling	Niederaichbach KKW Isar: Bau von zwei Gleisen für Begegnungen bzw. Überholungen von Güterzügen mit 740 m Nutzlänge	29,2	45,0	1
92	Ingolstadt – München	Ingolstadt – Petershausen: Ergänzung um ein drittes und viertes Gleis	973,1	1.499,5	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
93	Ingolstadt – München	Petershausen: Bau je eines seitenrichtigen Überholgleises für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	42,4	65,3	1
94	Ingolstadt – Donauwörth – Günzburg	Weichering: Nutzbarmachung des dritten Gleises für den SGV (Anpassung der Nutzlänge und LST)	15,5	23,9	1
95	Ingolstadt – Donauwörth – Günzburg	Rohrenfeld: Bau eines dritten Gleises für den Güterverkehr mit 740 m Nutzlänge	13,0	20,0	1
96	Ingolstadt – Donauwörth – Günzburg	Blindheim: Bau eines dritten Gleises mit 740 m Nutzlänge	13,0	20,0	1
97	Regensburg – Ingolstadt	Thaldorf-Weltenburg: Errichtung eines neuen Kreuzungsbahnhofs für Güterzugkreuzungen mit 740 m Nutzlänge	12,9	19,9	1
98	Schwandorf – Furth im Wald	zweigleisiger Ausbau Altenschwand – Bodewöhr Nord	43,0	66,3	1
99	Schwandorf – Furth im Wald	zweigleisiger Ausbau Cham – Cham Schwedenschanze	67,6	104,2	1
100	Schwandorf – Furth im Wald	zweigleisiger Ausbau Weiding – Arnschwang	28,1	43,3	1
101	Nürnberg – Regensburg – Passau	Beratzhausen: Bau eines mittigen Überholgleises mit 740 m Nutzlänge	21,1	32,5	1
102	Nürnberg – Regensburg – Passau	Undorf: Bau eines mittigen Überholgleises mit 740 m Nutzlänge	15,0	23,1	1
103	Nürnberg – Regensburg – Passau	Straßkirchen: Bau eines mittigen Überholgleises mit 740 m Nutzlänge	15,6	24,0	1
104	Nürnberg – Regensburg – Passau	Plattling: Bau eines mittigen Wendegleises für den SPV mittels einer Gleisverschwenkung	5,8	8,9	1
105	Würzburg – Nürnberg	Bau eines Tunnels für den SPV im Abschnitt Fürth-Bislohe – Nürnberg Hbf	864,3	1.331,9	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	8.788,0	1
107	Würzburg – Nürnberg	Bau von mindestens einem Überholgleis an geeigneter Stelle im Abschnitt Rottendorf – Fürth-Bislohe mit 740 m Nutzlänge	11,2	17,3	1
108	Würzburg – Nürnberg	Bau eines mittigen Wendegleises in Neustadt (Aisch) für den Personenverkehr mittels Gleisverschwenkung	26,1	40,2	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	264,0	406,8	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
		Verschiebung von Bahnsteigen zur Gewährleistung der erforderlichen Nutzlängen			
110	Gemünden – Würzburg	Veitshöchheim – Würzburg Rbf: Bau eines mittigen Puffergleises für den SGV (Einfahrt Würzburg Rbf) mit 740 m Nutzlänge	63,3	97,5	1
111	Gemünden – Würzburg	Gemünden: Bau eines mittigen Puffergleises für 740 m lange Güterzüge	11,1	17,1	1
112	Aschaffenburg – Würzburg	Bau einer zweigleisigen Strecke Heigenbrücken (Abzweig niveaufrei) – Abzweig Nantenbach (Abzw. niveaufrei) für 230 km/h	1.541,3	2.375,1	1
113	Knoten Erfurt	Bau von Überwerfungsbauwerken im West- und Ostkopf von Erfurt Hbf	174,3	268,6	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	53,9	1
115	Knoten Leipzig	Bau von Weichenverbindungen zwischen den Strecken 6403 und 6382 am Westkopf Leipzig-Wahren zur zweigleisigen Verknüpfung der Strecken in Leipzig-Wahren	7,2	11,1	1
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	120,8	1
117	Knoten Leipzig	Anpassung und Bau von Weichen im Bereich Leipzig Messe Nord – Leipzig Messe	77,0	118,7	1
118	Knoten Leipzig	Leipzig Volkmarisdorf Bft – Leipzig Hbf: Bau einer Weichenverbindung im Bahnhofsvorfeld, damit Gleis 11 von den Dresdner Gleisen (Strecke 6363) aus angefahren werden kann	6,4	9,9	1
119	Sandersleben – Halle	Bau eines Kreuzungsgleises in Nauendorf zur Erfüllung des SGV Mengengerüsts mit 740 m Nutzlänge	5,3	8,2	1
120	Berlin – Halle (Saale)	dreigleisiger Ausbau des Abschnitts Muldenstein – Radis mit Kreuzungsmöglichkeit in Radis	177,8	274,0	1
121	Berlin – Halle (Saale)	viergleisiger Ausbau Berlin Südkreuz – Ludwigfelde inkl. Einbindung in Berlin Südende	687,5	1.059,4	1
122	Knoten Berlin	Berlin Hbf (Nord-Süd-Tunnel): Einbau der Optionsweichen zur Herstellung weiterer Fahrstraßen	27,2	41,9	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	236,2	1
124	Berlin – Lehrte	Bau von Weichenverbindungen für parallele Fahrmöglichkeiten im Westkopf Wustermark zur Kapazitätssteigerung	7,7	11,9	1
125	Berlin – Lehrte	Bau eines Überholgleises in Rathenow mit 740 m Nutzlänge	22,4	34,5	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
12 6	Wolfsburg – Stendal	Bau eines Überholgleises in Oebisfelde für den Güterverkehr die Ost-West-Richtung mit 740 m Nutzlänge	12,3	19,0	1
12 7	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	1.457,8	1
12 8	Wolfsburg – Stendal – Berlin	Ermöglichung paralleler Fahrmöglichkeiten am Abzw. Nahrstedt von der Schnellfahrstrecke in Richtung Stendal und von Stendal in Richtung Gardelegen	14,4	22,2	1
12 9	Stendal – Uelzen	Bau eines dritten Streckengleises zwischen Uelzen und Veerßen neben dem Streckengleis der Strecke 6899 der Fahrtrichtung Uelzen – Veerßen (somit zweigleisiger Ausbau Uelzen Bahnhof Westseite – Veerßen)	44,8	69,0	1
13 0	Hamburg – Berlin	Bau eines dritten Gleises zw. Neustadt und Nauen (SPNV in der Mitte mit Bahnsteigen, SPNV außen ohne Bahnsteige); Bau eines dritten und vierten Gleises zw. Nauen und Berlin-Spandau (Richtungsbetrieb, langsame Gleise mit Mittelbahnsteig innen)	901,3	1.388,9	1
13 1	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	29,0	1
13 2	Hamburg – Berlin	Bau einer zusätzlichen Weichenverbindung im Nordkopf von Ludwigslust	3,1	4,8	1
13 3	Hamburg – Berlin	Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit im Bahnhof Hagenow Land für die Relation Hamburg – Schwerin	10,0	15,4	1
13 4	Rostock – Stralsund	Umbau Rövershagen zum Kreuzungsbahnhof von/nach Graal-Müritz mit Bau von zwei Bahnsteigen mit Personentunnel	11,1	17,1	1
13 5	Stralsund – Sassnitz	Geschwindigkeitsanhebung Rügendamm – Lietzow auf 100 km/h	16,2	25,0	1
13 6	Stralsund – Sassnitz	Verlängerung der Bahnsteige in Lietzow	15,5	23,9	1
Summe			42.182,8	65.012,1	

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)

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben	Erstmalige Erwähnung im BVWP	Schätzung Investitionskosten bei Erstaufnahme in BVWP
28	ABS Oldenburg-Wilhelmshaven (/Langwedel-Uelzen)	2003	196,3 Mio. EUR (Preisstand 1999)
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. 15 Ausbau DEK-Nordstrecke: 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 2022 in Mio. €
----------	--	---------------	---	---	--	--

Laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs

1	VDE 17 (Hannover - Magdeburg - Berlin) (1-4) Bemerkung: Der letzte Planfeststellungsbeschluss der Hauptstrecke für die Zulassung des 2,8 m tief abgeladenen GMS erfolgte in 2022. Das beginnende Verfahren zu den Vorhäfen der Schleuse Brandenburg dient der Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit. Die Unterlagen zur Planfeststellung zum Abzweig Wustermark werden vorbereitet.	FD	n.n.	1.647	2	1.474
2	Ausbau der Dortmund-Ems-Kanal Südstrecke (3-4) Bemerkung: Ohne Schleuse Münster (Entwurf-Haushaltsunterlage 35 abgeschlossen 2020 - Gesamtkosten: 145.709 Tsd. €)	FD	n.n.	1.218	1	933
3	Anpassung der Mittelweser für das 2,50 m abgeladene GMS (Basisvariante) (3-4) Bemerkung: Basisvariante ist abgeschlossen, letzte Maßnahme zur Verbesserung der Leichtigkeit und Sicherheit werden noch durchgeführt.	FD	n.n.	173	4	141
4	Neubau Schleuse Minden (4) Maßnahme abgeschlossen	FD	n.n.	120	2	119

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 2022 in Mio. €
5	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Weststrecke) (3-4)	FD	n.n.	197	2	112
6	Ausbau des Rhein-Herne-Kanals (Östlich Gelsenkirchen) (2-4)	FD	n.n.	269	2	111
7	Bau der 2. Schleusenkammer Trier an der Mosel (4)	FD	n.n.	113	2	101
8	Fahrrinnenvertiefung am Main zwischen Wipfeld und Limbach (2-3)	FD	n.n.	72	1	24
9	Ersatzneubau des Schiffshebewerks Niederfinow an der Havel-Oder-Wasserstraße (3, Probebetrieb)	FD	n.n.	520	2	506
10	Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals (1-3)	FD	n.n.	500	1	115
11	Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe (4) Bemerkung: Das Projekt ist zwar baulich fertiggestellt, es wird aber noch Beweissicherung, Pflege Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (A+E) darauf gebucht.	FD	n.n.	502	2	490

Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs und des Vordringlichen Bedarfs mit Engpassbeseitigung

1	Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein (1) Bemerkung: Min-Vorlage (Entwurf-Haushaltsunterlage) mit 180 Mio. € liegt abgezeichnet vor. W25 besteht aus drei Teilabschnitte: Entwurf Haushaltsunterlage 136 – 138.	VB-E	60,2	90	1	0
Teilprojekt zu 1	Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein (1) Bemerkung: Nur Planungskosten. Gesamt-mittelbedarf beinhaltet bisher nur Planungsleistungen für 3 Teilabschnitte.	VB-E	Siehe BPI-Nr. 1	30	1	3
2	Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg (0)	VB-E	28,3	42	1	0
3	Fahrrinnenanpassung der Außenweser (2) 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. €).	VB-E	62,3	28	1	8
4	Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals (1)	VB-E	263,4	391	1	0
5	Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Süd) (1)	VB-E	5,3	19	1	10

BPI -Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dring- lichkeit	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 2022 in Mio. €
6	Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord) (0) Bemerkung: Maßnahme W46a/b ist im VWIB 2023 C als eine Maßnahme abgebildet.	VB-E	35,4			
7	Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals (WDK) bis Marl und Ersatzneubau der "Großen Schleusen" sowie Brückenhebung bei Er- satzneubau (1)	VB-E	645,7	956	1	0
Teil- pro- jekt WD K zu 7	Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals (WDK) bis Marl; - Planung und vorgezogene Maßnahmen (1) Bemerkung: Teilprojekt Planung und vorge- zogene Maßnahmen.	VB-E	Siehe BPI- Nr. 7	86	1	0
8	Vertiefung der Außenems (2)	VB	36,7	55	1	0
9	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Oststre- cke) (1)	VB	190,5	248	1	0
10	Neutrassierung der Saatsee-Kurve am Nord- Ostsee-Kanal (0)	VB	12,4	19	1	0
11	Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock (3)	VB	111,6	128	1	5
12	Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing- Vilshofen (Variante A) (2-3)	VB	266,5	262	2	239
13	Abladeverbesserung und Sohlenstabilisie- rung am Rhein zwischen Duisburg und Stür- zelberg (0-2) Bemerkung: W27 besteht aus 4 Teilab- schnitte (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.	VB	201,3	298	1	0
Teil- pro- jekt zu 13	Abladeverbesserung und Sohlenstabilisie- rung am Rhein; Teilabschnitt zwischen Bockum und Krefeld Rhein-km 756-766 (2)	VB	Siehe BPI- Nr. 13	45	1	1
14	Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar (1)	VB	79,1	118	1	0
15	Anpassung des Dortmund-Ems-Kanals (Nordstrecke) (3) Bemerkung: hier nur Ersatz der großen Schleusen (Bevergen, Rodde, Venhaus, Hasselte, Gleesen)	VB	543,3	706	2	211

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 2022 in Mio. €
16	Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße (Strecke) (1, 3, 4) Bemerkung: hier nur Ausbau in Dichtungsstrecken Bei einigen Strecken wird das Planfeststellungsverfahren vorbereitet, eine ist im Bau, einige sind in Betrieb.	VB	503,0	190	1	102
17	Ausbau des Stichkanals Salzgitter einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen (2-3)	VB	220,6	210	1	1
18	Ausbau des Küstenkanals einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen (1)	VB	254,9	378	1	0
Teilprojekt zu 18	Ausbau des Küstenkanals einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen (1) Bemerkung: Nur Planungskosten. Teilprojekt ist in Planung.	VB	Siehe BPI-Nr. 18	10	1	0
19	Vorgezogener Ersatzneubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal (1)	VB	270,4	401	1	0
Teilprojekt zu 19	Vorgezogener Ersatzneubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal (1) Bemerkung: Nur Planungskosten.	VB	Siehe BPI-Nr. 19	35	1	7
20	Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen (0-3)	VB	1178,1	1557	1	0
Teilprojekt zu 20	Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen (1-3) Bemerkung: Nur Planungskosten und Instandsetzung (Teilprojekt).	VB	20	220	1	142
21	Bau von 2. Schleusenkammern an der Mosel (Koblenz, Lehmen, Müden, St.Aldegund, Enkirch, Wintrich, Detzem, Trier) (1-4) Bemerkung: Schleuse Trier ist seit Ende 2021 fertiggestellt, aber noch im Probebetrieb.	VB	579,3	740	1	127
22	Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals (Vertiefung und Verbreiterung) (0)	VB	838,1	1241	1	0
Teilprojekt zu 22	Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals (Vertiefung und Verbreiterung) (1) Bemerkung: Nur Planungskosten.	VB	Siehe BPI-Nr. 22	10		0
23	Ausbau des Stichkanals Hildesheim (1-3)	VB	125,6	187	1	0

BPI -Nr.	Bedarfsplanvorhaben ggfs. Teilvorhaben (Projektstand)	Dring- lichkeit	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 2022 in Mio. €
Teil- pro- jekt zu 23	Ausbau des Stichkanals Hildesheim - Teilmaßnahme Südlicher Abschnitt (1)	VB	Siehe BPI- Nr. 23	40		1
24	Schleuse Kleinmachnow am Teltowkanal (ausschließlich in Bezug auf ihren Erhalt) (4) Maßnahme abgeschlossen	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 2022
I.2014	98,5	99,1	98,7	
II.2014	98,8	99,2	98,9	
III.2014	99,5	99,5	99,5	
IV.2014	99,5	99,5	99,5	
Ø	99,1	99,3	99,2	48,0%
I.2015	99,8	99,8	99,8	
II.2015	99,9	99,8	99,9	
III.2015	100,1	100,3	100,2	
IV.2015	100,2	100,2	100,2	
Ø	100,0	100,0	100,0	46,8%
I.2016	100,3	100,0	100,2	
II.2016	100,6	100,8	100,7	
III.2016	101,2	101,7	101,4	
IV.2016	101,6	101,9	101,7	
Ø	100,9	101,1	101,0	45,3%
I.2017	102,9	103,4	103,1	
II.2017	104,3	105,0	104,5	
III.2017	105,3	105,7	105,4	
IV.2017	106,2	106,8	106,4	
Ø	104,7	105,2	104,8	40,1%
I.2018	108,2	109,0	108,4	
II.2018	109,9	110,5	110,1	
III.2018	112,4	112,4	112,4	
IV.2018	113,7	113,4	113,6	
Ø	111,1	111,3	111,1	32,1%
I.2019	116,3	115,3	116,0	
II.2019	117,6	116,6	117,3	
III.2019	118,6	117,4	118,2	
IV.2019	118,9	117,6	118,5	
Ø	117,9	116,7	117,5	24,9%
I.2020	120,1	118,9	119,7	
II.2020	120,5	119,3	120,1	
III.2020	120,5	119,5	120,2	
IV.2020	120,5	119,7	120,3	
Ø	120,4	119,4	120,1	22,2%
I.2021	121,9	122,4	122,1	
II.2021	123,4	125,7	124,1	
III.2021	125,7	131,5	127,4	
IV.2021	128,0	134,1	129,8	
Ø	124,8	128,4	125,9	16,6%
I.2022	133,9	138,7	135,3	
II.2022	144,9	152,7	147,2	
III.2022	148,9	154,9	150,7	
IV.2022	152,7	157,2	154,1	
Ø	145,1	150,9	146,8	

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:

$$\text{Baupreientwicklung} = \text{Index } \emptyset \text{ 2022} / \text{Index } \emptyset \text{ 2014} = 48,0\%$$

$$\text{Baupreientwicklung} = \text{Index } \emptyset \text{ 2022} / \text{Index } \emptyset \text{ 2021} = 16,6\%$$

4. Indexierung anhand des gewichteten Index "Bundesfernstraßenbau":

$$450 \text{ Mio. } \text{€} \text{ (Preisstand 01.01.2014)} \rightarrow 666,0 \text{ Mio. } \text{€} \text{ (Preisstand 2022)}$$

$$450,0 * 1,480 = 666,0$$

$$450 \text{ Mio. } \text{€} \text{ (Preisstand 23.09.2021)} \rightarrow 524,7 \text{ Mio. } \text{€} \text{ (Preisstand 2022)}$$

$$450,0 * 1,166 = 524,7$$