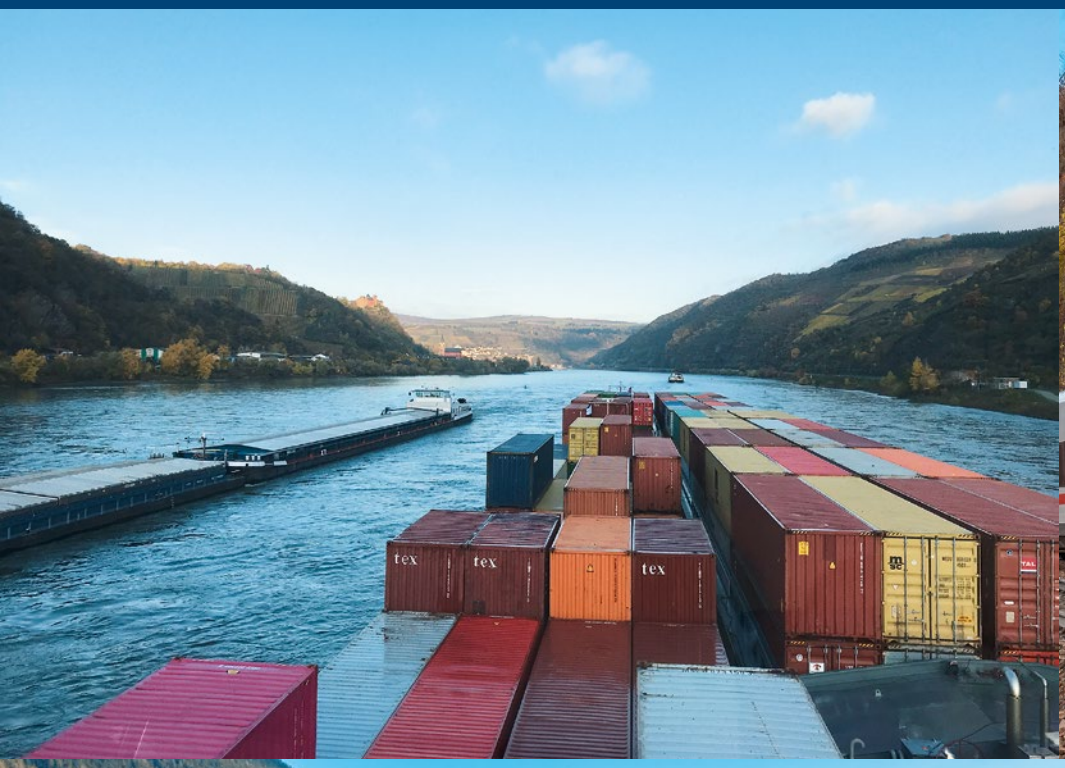
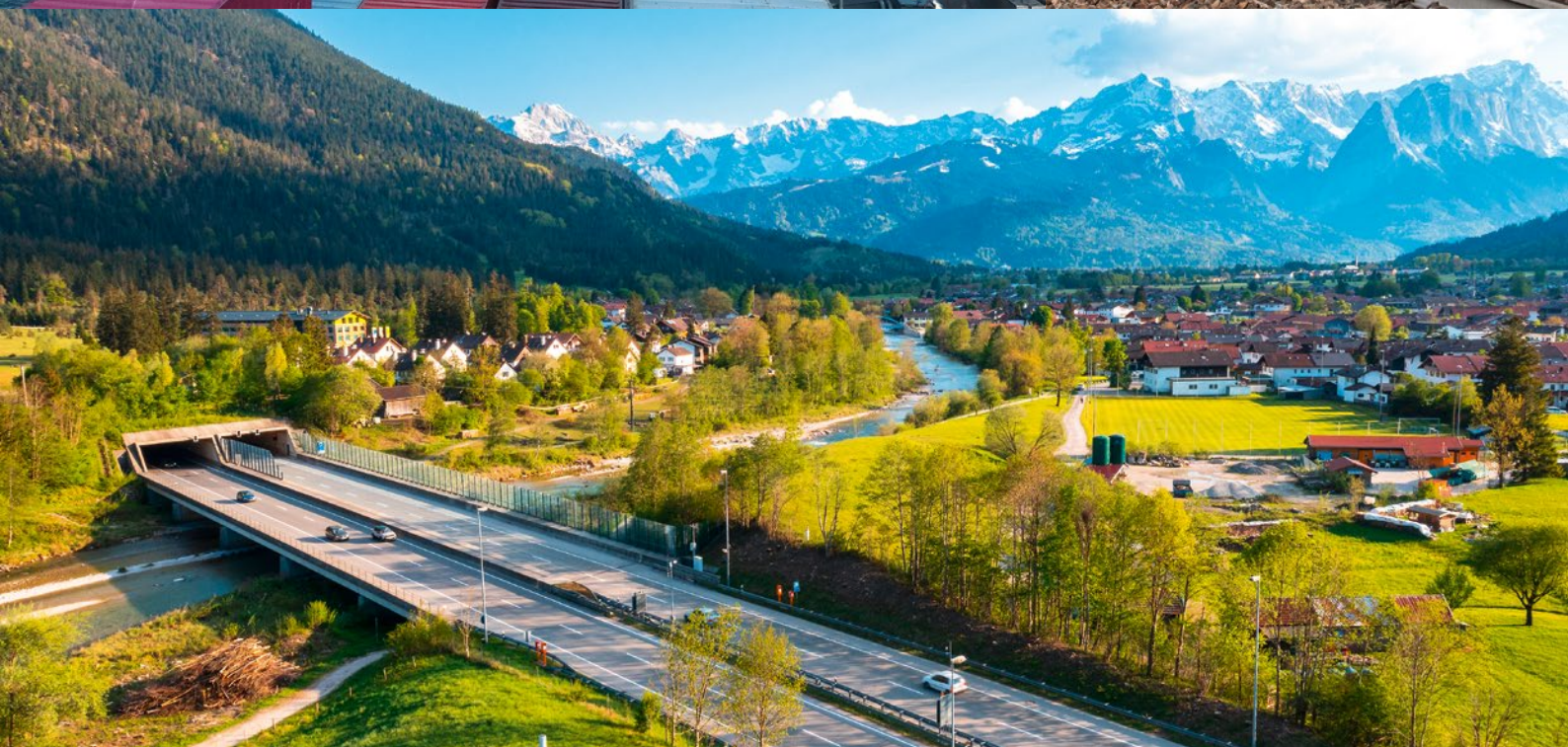
Bundesministerium
für Verkehr

Investitionsrahmenplan (IRP) 2025–2029 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes





Investitionsrahmenplan (IRP) 2025–2029 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes

Vorwort

Unser Wohlstand basiert auf einer stabilen und wettbewerbsfähigen Wirtschaft. Damit das so bleibt, stärken wir Deutschland als Wirtschaftsstandort, indem wir gezielt in eine zukunftsfähige Infrastruktur investieren.

Für die Bundesregierung haben Investitionen in die Bundesverkehrswege höchste Priorität. Wir nehmen dabei alle Verkehrswege in den Blick und berücksichtigen die Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen entsprechend ihrer individuellen Lebensumstände.

Der Verkehrshaushalt für 2026 und die Finanzplanung bis 2029 sehen daher starke Investitionen in alle Verkehrsträger vor. Denn Straßen, Schienen und Wasserwege sind die Lebensadern unserer Wirtschaft und Gesellschaft – sie verbinden Menschen, Märkte und Regionen. Sie zu erhalten, zu modernisieren und – wo erforderlich – auszubauen, gehört zu unseren zentralen Aufgaben.

Der Fokus liegt dabei auf dem Erhalt und der Verbesserung der Qualität der bestehenden Infrastruktur. Den Grundsatz „Erhalt vor Aus- und Neubau“ setzen wir konsequent um. Klar ist: Baureife Projekte sollen realisiert werden. Daher lautet unser Leitsatz: „Was baureif ist, wird gebaut.“

Der Investitionsrahmenplan (IRP) für die Jahre 2025–2029 zeigt die potenziellen Investitionsbedarfe auf: Hier wird sichtbar, wo Bedarf besteht, wo geplant, investiert und gebaut werden kann. Der neue IRP sieht voraussichtliche Investitionen in Höhe von rund 167 Mrd. € vor: 106,8 Mrd. € für Schienenwege des Bundes, 52,25 Mrd. € für die Bundesfernstraßen und 7,5 Mrd. € für die Bundeswasserstraßen.

Der vorliegende IRP spielt eine zentrale Rolle für unsere langfristigen Strategien und macht deutlich: Nur mit fortwährenden Investitionen auf höchstem Niveau schaffen wir Verlässlichkeit für die Infrastruktur von morgen.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre!

Ihr
Patrick Schnieder MdB
Bundesminister für Verkehr

Inhaltsverzeichnis

1. Hintergrund ... 9
2. Grundlagen für den Investitionsrahmenplan ... 10
3. Gesamtschau der Investitionsbedarfe für die Jahre 2025–2029 ... 11
4. Rückschau auf IRP-Zeitraum 2019–2023 und das Jahr 2024 ... 13
5. Investitionsbedarfe Bundesfernstraßen ... 14
6. Investitionsbedarfe Bundesschienenwege ... 20
7. Investitionsbedarfe Bundeswasserstraßen ... 24
8. Fünfjahresplanung Bundesfernstraßen ... 26
   - 8.1 Erläuterungen zu den Tabellen ... 26
   - 8.2 Projektliste Bundesstraßen in Auftragsverwaltung ... 28
   - 8.3 Projektliste Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung ... 34
9. Fünfjahresplanung Bundesschienenwege ... 53
   - 9.1 Erläuterungen zu den Tabellen ... 53
   - 9.2 Projektliste Bundesschienenwege ... 53
10. Fünfjahresplanung Bundeswasserstraßen ... 57
   - 10.1 Erläuterungen zu den Tabellen ... 57
   - 10.2 Projektliste Bundeswasserstraßen ... 58

1. Hintergrund

Der Bund ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für Bau und Erhaltung der Bundesverkehrswege (Bundesschienenwege: Art. 87e GG, Bundeswasserstraßen: Art. 89 Abs. 2 GG, Bundesfernstraßen: Art. 90 GG). Zentrales Planungsinstrument hierfür ist der **Bundesverkehrswegeplan** – kurz BVWP, der vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen wird. Der aktuelle BVWP 2030 wurde am 03.08.2016 vom Bundeskabinett verabschiedet. Der BVWP stellt das verkehrsträgerübergreifende Gesamtkonzept der Bundesregierung dar und besitzt keinen Gesetzescharakter. Er bildet jedoch die Basis für die Gesetzentwürfe der Ausbaugesetze von Straße, Schiene und Wasserstraße. Der Deutsche Bundestag beschließt somit abschließend über die Aufnahme der BVWP-Projekte in die **Bedarfspläne der Ausbaugesetze**. Erst mit Verabschiedung der jeweiligen Ausbaugesetze und der zugehörigen Bedarfspläne liegt ein verbindlicher Beschluss vor, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte mit welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt, nach Maßgabe der hierfür zur Verfügung stehenden Mittel, finanziert werden sollen. Die Ausbaugesetze wurden am 02.12.2016 vom Deutschen Bundestag beschlossen und traten Ende Dezember 2016 in Kraft.

Gemäß den jeweiligen §§ 4 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG), des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) und des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes (WaStrAbG) hat das BMV geprüft, ob die drei Bedarfspläne für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße an die zwischenzeitlich eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind. Das BMV hat den Bericht mit den Ergebnissen der sogenannten **Bedarfsplanüberprüfung** (BPÜ) am 16.12.2024 an den Deutschen Bundestag übermittelt. Der BPÜ-Bericht ist auf der Website des BMV abrufbar. Bei der BPÜ wurde vor dem Hintergrund des gesetzlichen Auftrages die Gesamtentwicklung des Verkehrs in Deutschland betrachtet. Der Fokus der BPÜ ist daher auf die Überprüfung der Bedarfspläne als Ganzes gerichtet, nicht dagegen auf die Einstufung einzelner Projekte. Die Ergebnisse der BPÜ zeigen, dass Gesetzesänderungen an den drei Ausbaugesetzen bzw. Bedarfsplänen aus fachlicher Perspektive derzeit nicht erforderlich sind.

2. Grundlagen für den Investitionsrahmenplan

Auf Grundlage der Ausbaugesetze für die Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen (§5 FStrAbG, §5 WaStrAbG, §5 BSWAG) erstellt das BMV **Fünfjahresplanungen** zur Verwirklichung des Ausbaus nach den Bedarfsplänen. Vor dem Hintergrund des integrierten Ansatzes der Verkehrspolitik der Bundesregierung werden die Fünfjahresplanungen als verkehrsträgerübergreifender sogenannter **Investitionsrahmenplan (IRP)** vorgelegt.

Der Betrachtungszeitraum des vorliegenden IRP umfasst die Jahre 2025–2029. Der von der Autobahn GmbH des Bundes gem. §8 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz (InfraGG) erstellte **Finanzierungs- und Realisierungsplan (FRP) 2025–2029** der Autobahn GmbH des Bundes ergänzt den IRP für die Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung und wurde im vorliegenden IRP berücksichtigt. Somit konnte erstmals eine zeitliche Harmonisierung von IRP und FRP erfolgen.

Die **Aufstellung der Fünfjahresplanungen erfolgt grundsätzlich planungsstandorientiert** und ist das Ergebnis der zuvor erfolgten Priorisierung von zeitintensiven Planungsaktivitäten. Gegenstand der Fünfjahresplanungen der drei Verkehrsträger sind Aus- und Neubauprojekte der Bedarfspläne, die einerseits sich bereits im Bau befinden (Tabellen A) als auch diejenigen, für die bis 2029 bestandskräftiges Baurecht erwartet wird (Tabellen B). Ergänzt werden weitere wichtige Bedarfsplanmaßnahmen, für die Baurecht erst nach 2029 erwartet wird (Tabellen C). Für den Verkehrsträger Wasserstraße werden zudem größere Ersatzmaßnahmen separat ausgewiesen (Tabelle D).

Auf Grundlage der Fünfjahresplanungen werden die voraussichtlichen **Investitionsbedarfe** für den **Aus- und Neubau** nach den Bedarfsplänen im Betrachtungszeitraum ermittelt. Daneben führt der IRP verkehrsträgerübergreifend auch die bis 2029 voraussichtlich bestehenden Bedarfe für **die Erhaltung** der Bestandsnetze und der **sonstigen Investitionen** auf. Mit Blick auf die zum Zeitpunkt der Aufstellung aktuelle Finanzplanung des Bundes voraussichtlich verfügbaren Haushaltsmittel werden daran anknüpfend **etwaige finanzielle Mehrbedarfe** aufgezeigt.

Der IRP stellt somit ein wichtiges **mittelfristiges Planungsinstrument** dar, das die Finanzierungsbedarfe für die Infrastrukturinvestitionen von Schiene, Straße und Wasserstraße aufzeigt und dabei auch die **Verlässlichkeit der geplanten öffentlichen Investitionen** und die **Notwendigkeit fortwährend steigender Finanzlinien** unterstreicht.

Die **Finanzierung der Investitionen** wird grundsätzlich im Rahmen der jährlichen Haushaltsaufstellung gesichert, entsprechend den sich der geltenden Mittelfristplanung ergebenden haushalterischen Zwängen. Der Schwerpunkt der **Investitionspolitik des BMV** liegt auf dem Erhalt und der Qualitätsverbesserung der Bestandsnetze nach der im geltenden Bundesverkehrswegeplan formulierten Strategie, **Erhalt vor Aus- und Neubau**. Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der deutschen Verkehrsnetze in den jährlichen Investitionsplanungen bzw. den Anmeldungen zum Haushalt hat bei allen Verkehrsträgern grundsätzlich der Erhaltungsinvestitionsbedarf Vorrang vor den Aus- und Neubauinvestitionen. Die Wirtschaftlichkeit von Bauabläufen gebietet es zugleich auch, mit den verbleibenden Mitteln **bereits begonnene Vorhaben zügig fortzuführen**. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung in Deutschland und zur Auflösung bestehender Lücken und Engpässe in den Netzen müssen auch weiterhin Neu- und Ausbaumaßnahmen der Bedarfspläne neu begonnen und im Haushalt mit finanziellen Mitteln unterlegt werden.

Die Aufstellung neuer Fünfjahresplanungen berücksichtigt die Ergebnisse der Ende 2024 abgeschlossenen Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ), mit der die Bedarfspläne der drei Verkehrsträger bestätigt wurden. Das BMV ist im Rahmen der IRP-Aufstellung einer Maßgabe des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages nachgekommen (A.-Drs. 20/6037), eine Nachbewertung der Nutzen-Kosten-Verhältnisse (NKV) der voraussichtlich im Betrachtungszeitraum neu zu beginnenden Projekte im Bereich Aus- und Neubau (Tabellen B der Fünfjahresplanungen Straße, Schiene und Wasserstraße) mit gutachterlicher Unterstützung durchzuführen. Gegenstand der NKV-Nachbewertungen waren hierbei die jeweiligen Bedarfsplanprojekte. Die Nachbewertung erfolgte basierend auf den neuesten Bewertungsgrundlagen, hierzu zählen neben aktualisierten Planungsständen insbesondere ein aktualisiertes Verkehrsmengengerüst, basierend auf der strategischen Verkehrsprognose 2040 sowie aktualisierte Kosten- und Wertansätze der BVWP-Methodik.

3. Gesamtschau der Investitionsbedarfe für die Jahre 2025–2029

Ausgangspunkt: Bundeshaushalt 2025 und mittelfristige Finanzplanung des Bundes

In Folge der Regierungsumbildung im Herbst 2024 und der vorgezogenen Neuwahlen zum Deutschen Bundestags griff mit Beginn des Jahres 2025 zunächst die vorläufige Haushaltsführung, die mit Verkündung des vom Deutschen Bundestag beschlossenen **Bundeshaushalts 2025** am 02.10.2025 endete.

Der Entwurf zum Bundeshaushalt 2026 und die **mittelfristige Finanzplanung bis 2029** wurden am 30.07.2025 vom Bundeskabinett beschlossen. Der Deutsche Bundestag hat den **Bundeshaushalt 2026** am 28.11.2025 beschlossen. Im vorliegenden IRP beziehen sich die nachfolgenden Zahlenwerke auf diese Grundlagen.

In Zusammenhang mit der Aufstellung des Bundeshaushaltes 2026 hat sich der Koalitionsausschuss mit Beschluss vom 09.10.2025 darauf verständigt, drei Milliarden Euro aus dem **Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK)** zusätzlich für die Bundesfernstraßen zu mobilisieren, um Potenziale für Projekte des Bundesfernstraßennetzes (Erhaltung sowie Neu- und Ausbau) zu erschließen. Die Festlegungen zur konkreten Mittelaufteilung gemäß Bundeshaushalt 2026 sind im IRP 2025–2029 berücksichtigt. Festlegungen für die Folgejahre erfolgen mit Verabschiedung der neuen Finanzplanung bis 2030 durch das Bundeskabinett und bleiben daher im IRP 2025–2029 unberücksichtigt.

Die im Finanzplanungszeitraum geplante **Bereitstellung von Haushaltsmitteln** für Verkehrsinvestitionen im Geschäftsbereich des BMV erfolgt neben dem **Einzelplan 12** des BMV auch im **Einzelplan 14** des Bundesministeriums für Verteidigung (BMVg) und dem **Einzelplan 60, der „Allgemeinen Finanzverwaltung“**, hier insbesondere über das **SVIK**. Auch werden im Einzelplan 60 zusätzliche Strukturfördermittel zur Umsetzung von Maßnahmen nach dem **Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG)** bereitgestellt und die Beseitigung der Schäden an der Verkehrsinfrastruktur in Folge der Flutkatastrophen im Sommer 2021 aus dem Sondervermögen **„Wiederaufbau 2021“** finanziert.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die voraussichtlich im Finanzplanungszeitraum bereitstehenden Haushaltsmittel für die Verkehrsinvestitionen des Bundes in Schiene, Straße und Wasserstraße im Einzelplan 12, im Einzelplan 14 sowie im SVIK.

Finanzierung der Verkehrsinvestitionen in Schiene, Straße und Wasserstraße in den Haushaltsjahren 2025–2029
(Basis: Bundeshaushalt 2025, Bundeshaushalt 2026 und Finanzplanung bis 2029)

Verkehrsträger	Etat/ Finanzquelle	2025	2026	2027	2028	2029	Summe 2025–2029	Bemerkung
		geplante Finanzmittel in Mrd. €[1]						
Straße[2]	Epl. 12, Epl. 14, Epl. 60	6,60 0,90 2,50	6,70 1,00 3,25	6,80 1,00 2,50	6,90 1,10 2,50	7,00 1,10 2,50	**52,25**	
Schiene	Epl. 12, Epl. 14, Epl. 60	12,40 0,10 9,20	2,60 0,60 18,80	2,70 0,70 17,70	2,60 0,80 17,80	2,60 0,80 17,30	**106,80**	
Wasserstraße	Epl. 12	1,60	1,40	1,50	1,50	1,50	**7,50**	
Summe		**33,30**	**34,45**	**33,00**	**33,30**	**32,90**	**167,00**	

[1] Werte gerundet
[2] Ohne Investitionen im Zusammenhang mit der Erhebung der LKW-Maut

Grundsätzliche Erläuterungen zu den drei zentralen Investitionsbereichen

Die Verkehrsinvestitionen für Straße, Schiene und Wasserstraße lassen sich in die folgenden drei zentralen Investitionsbereiche unterteilen:

Aus- und Neubaumaßnahmen zeichnen sich insbesondere dadurch aus, dass mit ihrer Umsetzung eine **kapazitative Erweiterung des Netzes** einhergeht. Die Umsetzung von Aus- und Neubaumaßnahmen fußt auf konkreten bundesgesetzlichen Grundlagen, in denen der Gesetzgeber eine Bedarfsfeststellung der konkret benannten Maßnahmen vorgenommen hat.

Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen umfassen im Gegensatz zu Aus- und Neubaumaßnahmen gemäß Bedarfsplan **keine kapazitive Erweiterung des Netzes**. Bei den Maßnahmen der baulichen **Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen** an den Fahrbahnen handelt es sich in der Regel um Baumaßnahmen innerhalb der Bestandsgrenzen.

Sonstige Investitionen umfassen alles, was nicht Aus- und Neubau, Ersatz oder Erhaltung ist. Hierunter fallen für den Fernstraßenbereich u. a. Radwege, Rastanlagen, Lärmsanierung, Telematik einschließlich Tunnelausstattung und Hochbaumaßnahmen. Im Bereich der Schiene hingegen u. a. Investitionen in das europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS), Bahnhöfe (Attraktivitätssteigerung, Barrierefreiheit) und Lärmsanierung.

Die im Finanzplanungszeitraum voraussichtlich für die vorgenannten Investitionsbereiche bereitstehenden Mittel können der folgenden Tabelle entnommen werden:

Investitionsbereich	2025	2026	2027	2028	2029	Summe
			in Mrd. €			
Straße[1]	9,95	10,98	10,31	10,46	10,55	52,25
davon Erhaltung	6,01	6,65	6,42	6,67	6,75	32,49
davon Aus- und Neubau	2,95	3,38	2,98	2,89	2,88	15,08
davon sonstige Investitionen	0,99	0,95	0,91	0,90	0,92	4,68
Schiene	21,78	21,88	21,15	21,26	20,70	106,76
davon Erhalt und Ersatz	13,68	16,30	15,52	15,52	15,52	76,56
davon Aus- und Neubau	2,36[2]	2,36	2,61	2,86	2,86	13,05
davon sonstige Investitionen	5,74[3]	3,22	3,02	2,88	2,32	17,18
Wasserstraße[4]	1,63	1,44	1,48	1,50	1,49	7,54
davon Erhalt und Ersatz[5]	1,19	1,01	1,01	1,01	1,01	5,23
davon Aus- und Neubau	0,22	0,22	0,22	0,22	0,21	1,09
davon sonstige Investitionen[6]	0,22	0,21	0,25	0,27	0,27	1,22
Investitionen insgesamt	33,36	34,30	32,94	33,22	32,74	166,55
davon Erhalt und Ersatz	20,88	23,96	22,95	23,20	23,28	114,28
davon Aus- und Neubau	5,44	5,96	5,81	5,97	5,95	29,13
davon sonstige Investitionen	6,95	4,38	4,18	4,05	3,51	23,14

1 Ohne Investitionen im Zusammenhang mit der Erhebung der LKW-Maut.

2 Davon 1,782 Mrd. € aus der Eigenkapitalerhöhung.

3 Davon in 2025 3 Mrd. € Darlehen für Investitionen.

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

5 Mittel für die Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur (Titel 780 01) zzgl. 75 % der Mittel für Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen (Titel 780 02), die in die Erhaltungsanteile kombinierter Maßnahmen fließen.

6 Investitionen, die nicht unmittelbar dem Erhalt und Ersatz sowie dem Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur dienen (z. B. Fahrzeuge und Geräte, Betriebs- und Dienstgebäude)

4. Rückschau auf IRP-Zeitraum 2019–2023 und das Jahr 2024

In der Rückschau auf den Betrachtungszeitraum des letzten IRP ist festzuhalten, dass die geplanten Investitionsbedarfe von Straße, Schiene und Wasserstraße verkehrsträgerübergreifend übertroffen werden konnten.

	geplante Mittel gem. IRP 2019–2023 in Mrd. €	verausgabte Mittel 2019–2023 in Mrd. €
Straße	40,0	40,2
davon Erhaltung	22,0	23,4
davon Aus- und Neubau	13,6	12,4
davon sonstige Investitionen	4,3	4,4
Schiene	33,8	44,0
davon Erhalt und Ersatz	22,1	25,4
davon Aus- und Neubau	8,6	8,7
davon sonstige Investitionen	3,1	9,9
Wasserstraße	4,9	5,7
davon Erhalt und Ersatz	3,3	4,0
davon Aus- und Neubau	0,9	1,0
davon sonstige Investitionen	0,7	0,7
Investitionen insgesamt	78,6	89,9
davon Erhalt und Ersatz	47,4	52,8
davon Aus- und Neubau	23,1	22,1
davon sonstige Investitionen	8,1	15,0

Im Hinblick auf die Verwirklichung des Ausbaus nach den Bedarfsplänen ist festzuhalten, dass im alten IRP-Zeitraum 2019–2023 folgende Anzahl an Verkehrsfreigaben bzw. Inbetriebnahmen von Aus- und Neubau(teil)vorhaben erfolgen konnte:

	Straße	Schiene	Wasserstraße
Anzahl an Verkehrsfreigaben bzw. Inbetriebnahmen von Aus- und Neubau(teil)vorhaben	137 davon BStr: 97 davon BAB: 40	13	5

Weiterführende Informationen zu den in Umsetzung befindlichen Aus- und Neubauvorhaben können dem jährlich erscheinenden Verkehrsinvestitionsbericht (VIB) entnommen werden. Mit diesem berichtet das BMV dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus der Bundesverkehrswege. Darin integriert ist der von der Autobahn GmbH des Bundes jährlich aufzustellende Verkehrsinvestitionsbericht mit den Sach- und Kostenständen der Projekte, die Gegenstand des jeweils geltenden FRP sind. Die VIB des BMV werden auf der Webseite des BMV veröffentlicht.

5. Investitionsbedarfe Bundesfernstraßen

Mit der im Rahmen der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen erfolgten Reform der Bundesfernstraßenverwaltung werden die Bundesautobahnen und die Bundesstraßen in den drei Stadtstaaten seit dem 01.01.2021 nicht mehr in Auftragsverwaltung durch die Länder, sondern in Bundesverwaltung geführt. Der Bund hat damit die alleinige Verantwortung für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, vermögensmäßige Verwaltung und Finanzierung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung übernommen.

Zur Erledigung dieser Aufgaben hat der Bund die Autobahn GmbH des Bundes gegründet. Hoheitliche Aufgaben, die weder dem BMV obliegen noch der Autobahn GmbH des Bundes zugewiesen sind, werden durch das ebenfalls im Jahr 2018 neu errichtete Fernstraßen-Bundesamt wahrgenommen.

Nach § 8 Absatz 1 Satz 1 InfrGG hat die Autobahn GmbH des Bundes nach Maßgabe des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen für den Zeitraum 2025–2029 einen FRP für die Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung aufgestellt, der alle der Gesellschaft bei Wahrnehmung ihrer Aufgaben entstehenden Investitionsausgaben enthält. Der FRP 2025-2029 wird auf der Internetpräsenz der Autobahn GmbH des Bundes veröffentlicht. Wesentliche Inhalte des FRP 2025–2029 der Autobahn GmbH des Bundes werden nachrichtlich im IRP 2025–2029 des BMV dargestellt.

Die Sicherung von Mobilität im Personen- und Güterverkehr sowie der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen in Deutschland sind die zentralen Ziele des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2016.

Durch gezielte Investitionen in die Erhaltung des bestehenden Straßennetzes sowie in die Beseitigung von Engpässen und Erreichbarkeitsdefiziten wird das Netz der Bundesfernstraßen leistungsfähig und verkehrssicher erhalten und für die Zukunft bedarfsgerecht ausgebaut. Dabei wird das im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 definierte Prinzip „Erhalt vor Aus- und Neubau“ konsequent weiterverfolgt.

Finanzierungslinie gemäß Bundeshaushalte 2025 und 2026 sowie der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes bis 2029

Gemäß dem Bundeshaushalt 2025 und dem Haushaltsentwurf 2026 sowie der aktuellen Finanzplanung bis 2029 stehen für die Investitionen in die Bundesfernstraßen folgende Finanzmittel zur Verfügung, die entsprechend der ausgewiesenen Zweckbestimmungen zu verwenden sind.

	Finanzierungslinie in Mrd. €					
	2025	2026	2027	2028	2029	2025–2029
Gesamt	**9,95**	**10,98**	**10,31**	**10,46**	**10,55**	**52,25**
davon Bundesstraßen in Auftragsverwaltung	2,93	3,19	2,68	2,75	2,75	14,30
davon Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung[1]	7,02	7,54	7,63	7,71	7,80	37,95
Aufstockung gemäß HH-Gesetz 2026		0,25				
„Erhaltung“	**6,01**	**6,65**	**6,42**	**6,67**	**6,75**	**32,49**
davon Bundesstraßen in Auftragsverwaltung	1,51	1,69	1,38	1,49	1,47	7,54
davon Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung[1]	4,50	4,96	5,03	5,18	5,28	24,95
„Aus- und Neubau (Bedarfsplan)“	**2,95**	**3,38**	**2,98**	**2,89**	**2,88**	**15,08**
davon Bundesstraßen in Auftragsverwaltung	0,85	0,97	0,74	0,71	0,71	3,98
davon Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung[1]	2,10	2,16	2,24	2,18	2,17	11,10
Aufstockung gemäß HH-Gesetz 2026		0,25				
„Sonstige Investitionen“	**0,99**	**0,95**	**0,91**	**0,90**	**0,92**	**4,68**
davon Bundesstraßen in Auftragsverwaltung	0,57	0,53	0,56	0,55	0,57	2,78
davon Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung[1]	0,43	0,43	0,35	0,35	0,35	1,90

[1] nachrichtlich übernommen aus FRP 2025–2029; Kap. 3.1

Im Zusammenhang mit dem Bundeshaushalt 2026 hat sich der Koalitionsausschuss mit Beschluss vom 09.10.2025 darauf verständigt, drei Milliarden Euro aus dem SVIK zusätzlich für die Bundesfernstraßen zu mobilisieren, um Potenziale für Projekte des Bundesfernstraßennetzes (Erhaltung sowie Neu- und Ausbau) zu erschließen. Die Festlegungen zur konkreten Mittelaufteilung gemäß Bundeshaushalt 2026 sind im IRP 2025–2029 berücksichtigt. Festlegungen für die Folgejahre erfolgen mit Verabschiedung der neuen Finanzplanung bis 2030 durch das Bundeskabinett und bleiben daher im IRP 2025–2029 unberücksichtigt.

Erhaltung der Bundesfernstraßen 2025–2029

Aufgrund der Altersstruktur des Verkehrsnetzes, des nach der europäischen Erweiterung ab 1990 deutlich angestiegenen Verkehrsaufkommens sowie der höheren Fahrzeuggewichte und Achslasten im Schwerverkehr haben viele Streckenabschnitte das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht und stehen nunmehr zur Grunderneuerung an. Der anstehende Investitionsbedarf zur baulichen Erhaltung des Bestandsnetzes ist dabei immens und nimmt weiter zu. Das damalige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit dem Investitionsrahmenplan 2019–2023 daher klare Prioritäten zu Gunsten der Erhaltung gesetzt und die bereits in den vergangenen Jahren eingeleitete deutliche Verstärkung der Mittel für die Erhaltung der Bundesfernstraßen weiter fortgeführt (Investitionen in die Erhaltung der Bundesfernstraßen im IRP-Zeitraum 2019–2023: rd. 23,4 Mrd. €). Diese Priorität wird auch zukünftig weiterverfolgt, um die Bundesfernstraßen in einem leistungsgerechten Zustand halten zu können.

Ausgehend vom prognostizierten Erhaltungsbedarf der **Erhaltungsbedarfsprognose (EBP)** 2023–2032 des BMV, die aber die Erhaltungsbedarfe der ÖPP-Projekte nicht berücksichtigt, sind für die Jahre 2025–2029 Erhaltungsmittel in Höhe von rund 25,57 Mrd. € für den Bereich der Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung (siehe FRP) und 11,35 Mrd. € für die Bundesstraßen in Auftragsverwaltung erforderlich. Unberücksichtigt sind dabei Erhaltungsbedarfe, die bei Sonstigen Investitionen (Um- und Ausbau sowie Telematik) umgesetzt werden.

Die angestrebten Zustandsziele, Eingangsgrößen, Rahmenbedingungen und die aggregierten Ergebnisse der EBP 2023–2032, die den Finanzbedarf für die bauliche Erhaltung der Bundesfernstraßen anhand von Zustandszielen für das Straßennetz des Bundes ermittelt, sind einsehbar unter: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/erhaltungsbedarfsprognose-bundesfernstrassen.html .

Die EBP 2023–2032 berücksichtigt nun erstmals eine aus den Angaben des Statistischen Bundesamtes abgeleitete, angenommene jährliche Baupreissteigerung in Höhe von 3 %.

	Investitionsbedarf **„Erhaltung“** der Bundesfernstraßen 2025–2029 in Mio. €
Gesamt	**36.920**
davon für Bundesstraßen in Auftragsverwaltung	11.350
davon für Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung[1]	25.570

[1] nachrichtlich übernommen aus FRP 2025–2029; Kap. 3.2

Der überproportional hohe Anstieg des Schwerverkehrs sowie die Altersstruktur der Ingenieurbauwerke im Zuge der Bundesfernstraßen machen eine Brückenmodernisierung zur Verbesserung des Zustandes und der Tragfähigkeit älterer Brücken dringend erforderlich. Daher setzt das BMV die **Strategie zur Brückenmodernisierung** um. Im Jahr 2022 wurde dazu ein konkretes Programm zur Brückenmodernisierung aufgelegt, um die Modernisierungsmaßnahmen an Brücken im Bundesfernstraßennetz beschleunigt abzuarbeiten.

Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen (Bedarfsplan)

Der Verkehrszuwachs der vergangenen Jahrzehnte hat insbesondere in hoch belasteten Streckenabschnitten und Verkehrsknoten zu kapazitätsbedingten Engpässen im Netz der Bundesfernstraßen geführt. Ziel ist es daher, durch gezielte Investitionen in den bedarfsgerechten Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen Engpässe im Streckennetz und an Verkehrsknoten zu beseitigen bzw. zu reduzieren und die Verkehrsqualität, die Leistungsfähigkeit sowie die Verkehrssicherheit insbesondere hoch belasteter Korridore weiter zu verbessern.

Auch beim Bau von Ortsumgehungen besteht Handlungsbedarf. So werden Anwohnerinnen und Anwohner von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen durch Durchgangsverkehr oft stark belastet. Straßenverkehrslärm und Abgase sowie eine erhöhte Unfallgefahr sind die negativen Folgen und mindern die Lebensqualität der Menschen. Durch den Bau von Ortsumgehungen wird hier wirksam und dauerhaft Abhilfe geschaffen. Die Menschen vor Ort werden vom Durchgangsverkehr entlastet und zugleich die Bundesstraßen als wichtige Verbindungsachsen gestärkt.

Entsprechend den genannten Planungsschwerpunkten umfasst der IRP 191 (Teil-)Projekte des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (laufende Bundestraßen-Vorhaben in Auftragsverwaltung und Bundesstraßen-Vorhaben in Auftragsverwaltung, bei denen bis 2029 Baurecht erwartet wird) mit einer Gesamtlänge von rd. 962 Kilometer.

In der Summe beträgt das gemäß der Finanzplanung bis zum Jahr 2029 voraussichtlich verfügbare Investitionsvolumen für den Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen in den Jahren 2025–2029 rd. 15,1 Mrd. € (davon Bundesstraßen in Auftragsverwaltung: rd. 4,0 Mrd. €; davon Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung: rd. 11,1 Mrd. €). Davon sind etwa 11,8 Mrd. €bereits durch laufende Maßnahmen gebunden (davon Bundesstraßen in Auftragsverwaltung: rd. 4,1 Mrd. €; davon Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung: rd. 7,7 Mrd. €). Um den Bau weiterer wichtiger Bundesstraßen-Vorhaben in Auftragsverwaltung zu forcieren, die in der Laufzeit des IRP voraussichtlich Baurecht erhalten und damit Baureife erlangen werden, besteht ein Bedarf von ca. 946 Mio. €.

Der FRP 2025–2029 der Autobahn GmbH des Bundes enthält 64 laufende Bedarfsplan-Vorhaben, 74 Bedarfsplan-Vorhaben, bei denen bis zum Jahr 2029 Baurecht erwartet wird und 145 weitere wichtige Autobahn-Planungsprojekte. In Summe beläuft sich der Investitionsbedarf im Bereich der Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung für laufende Bedarfsplanmaßnahmen sowie für Bedarfsplanmaßnahmen mit voraussichtlich bestandskräftigem Baurecht (jeweils inkl. Vorleistungen, wie z. B. Grunderwerb) in den Jahren 2025 bis einschließlich 2029 auf rund 13,65 Mrd. €. Weitere Informationen zum Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung inkl. der Projektlisten der Bedarfsplanvorhaben sind dem FRP 2025–2029 der Autobahn GmbH des Bundes zu entnehmen.

	Investitionsbedarf **„Aus- und Neubau (Bedarfsplan)“** der Bundesfernstraßen 2025–2029 in Mio. €		
	Gesamt	davon für laufende Vorhaben	davon für Vorhaben mit erwartetem Baurecht bis 2029
	18.669	**11.789**	**6.880**
davon für Bundesstraßen in Auftragsverwaltung	5.020	4.074[1]	946
davon für Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung[2]	13.649	7.715[1]	5.934[1]

[1] inkl. Restabwicklung, nachträgliche Lärmvorsorge, Verfügbarkeitsentgelt für ÖPP-Projekt
[2] nachrichtlich übernommen aus FRP 2025–2029; Kap. 3.3

In den Projektlisten des IRP für den Bereich der Bundesstraßen in Auftragsverwaltung sind die Bedarfsplanprojekte wie folgt dargestellt:

- „laufende Bauvorhaben“ (Tabelle A)
- „Planungsprojekte, für die bis 2029 bestandskräftiges Baurecht erwartet wird“ (Tabelle B)
- „weitere wichtige Planungsprojekte“ (Tabelle C).

Sonstige Investitionen des Straßenbaus

Die Ermittlung des Sonstigen Investitionsbedarfs erfolgte für den Bereich der Bundesstraßen in Auftragsverwaltung unter Berücksichtigung der Ausgaben der Vorjahre. Der Bedarf wurde hierfür mit 3.690 Mio. € ermittelt.

Zusammen mit dem im FRP 2025–2029 für den Bereich der Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung ausgewiesenen Bedarf in Höhe von rund 3.950 Mio. € ergibt dies einen Gesamtbedarf für die Bundesfernstraßen von 7.640 Mio. €.

	Investitionsbedarf **„Sonstige Investitionen“** der Bundesfernstraßen 2025–2029 in Mio. €
Gesamt	7.640
davon für Bundesstraßen in Auftragsverwaltung	3.690
davon für Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung[1]	3.950

[1] nachrichtlich übernommen aus FRP 2025–2029; Kap. 3.4

Die Sonstigen Investitionen umfassen die Maßnahmenarten Um- und Ausbau zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Beseitigung von Unfallschwerpunkten), sicherheitstechnische Nachrüstung von Tunnel, Neu- und Ausbau von Rastanlagen zur Behebung des Lkw-Stellplatzdefizits, Digitalisierung/Telematik (Verkehrsbeeinflussungs-, Fernmelde- und Funkanlagen sowie Straßenzustands- und Wetterinformationssysteme), Hochbau (Bau oder Erweiterung von Meistereien oder bundeseigenen Gebäuden), Beschaffung von Kfz und Geräten (nur bei Auftragsverwaltung), Lärmschutz, Maßnahmen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) für kreuzungsfreie Bahnübergänge und Radwege an Bundesstraßen, wobei auf letztgenannte nachstehend näher eingegangen wird.

Straßenverkehrslärm als Folge eines hohen Mobilitätsbedürfnisses ist in einem dicht besiedelten Land wie Deutschland allgegenwärtig. Der Schutz vor Straßenverkehrslärm spielt daher bereits bei der Planung wie auch beim Bau und dem Betrieb von Bundesautobahnen und Bundesstraßen eine immer wichtigere Rolle. Im Rahmen der Straßenplanung gilt es, die Betroffenen auf Grundlage der gesetzlichen, wirtschaftlichen und gestalterischen Rahmenbedingungen bestmöglich zu schützen. Entsprechend investiert der Bund in den **Lärmschutz an Bundesfernstraßen** – sowohl bei der Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen als auch bei der Lärmvorsorge beim Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen. Bis ins Jahr 2029 plant der Bund die Investitionen für die Lärmsanierung zu steigern.

Für Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen gilt das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (EKrG). Danach tragen im Falle der Änderung und **Beseitigung von Bahnübergängen** der Straßenbaulastträger und das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen je ein Drittel der kreuzungsbedingten Kosten. Handelt es sich um eine Kreuzung, an der eine Bundesstraße in der Baulast des Bundes beteiligt ist, trägt der Bund das Drittel des Straßenbaulastträgers.

Wegen der besonderen verkehrspolitischen Zielsetzung des Bundes, die Sicherheit an Bahnübergängen zu verbessern, gewährt das EKrG einen Rechtsanspruch auf das sogenannte „Staatsdrittel“, d.h. bei Kreuzungen mit bundeseigenen Eisenbahnen übernimmt der Bund das letzte Drittel der kreuzungsbedingten Gesamtkosten von jährlich rund 60–78 Mio. €.

Entlang von rund 15.200 Kilometern Bundesstraßen verlaufen derzeit **Radwege in der Baulast des Bundes** (rd. 18.000 Kilometer einschließlich der beidseitig geführten Radwege zum Stand 01.01.2025). Der Bund stellt für Erhaltung und Neubau jährlich rund 120 Mio. € bereit.

Das BMV ist in Zusammenarbeit mit den Auftragsverwaltungen bestrebt, die Lücken von Radwegen an Bundesstraßen zu schließen. Hierzu hat das BMV die Länder aufgefordert, Nachrüstungskonzepte für Lückenschlüsse von Radwegen in der Baulast des Bundes zu erstellen und die Konzepte entsprechend baulich umzusetzen. Durch die Änderung des Bundesfernstraßengesetzes sind Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, bedarfsabhängig durch den Träger der Straßenbaulast so zu bauen und zu unterhalten, dass auf ihnen auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann. Dieses kann z. B. bei großen Flussquerungen, insbesondere in Ballungsräumen der Fall sein.

Gesamtüberblick Investitionsbedarf der Bundesfernstraßen 2025–2029

Nachstehender Tabelle ist der Investitionsbedarf für die Bundesfernstraßen (Erhaltung, Aus- und Neubau sowie sonstige Investitionen) im Zeitraum des IRP 2025–2029 zu entnehmen. Die Verteilung auf die drei Segmente unterstreicht die Priorität der Investitionen in die Erhaltung der Bundesfernstraßen im Vergleich zu den anstehenden Aus- und Neubauvorhaben.

	Investitionsbedarf der Bundesfernstraßen 2025–2029 in Mrd. €			
	„Erhaltung“	„Aus- und Neubau (Bedarfsplan)“	„Sonstige Investitionen“	Summe
Gesamt	**36,92**	**18,67**	**7,64**	**63,24**
davon für Bundesstraßen in Auftragsverwaltung	11,35	5,02	3,69	20,06
davon für Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung[1]	25,57	13,65	3,95	43,17

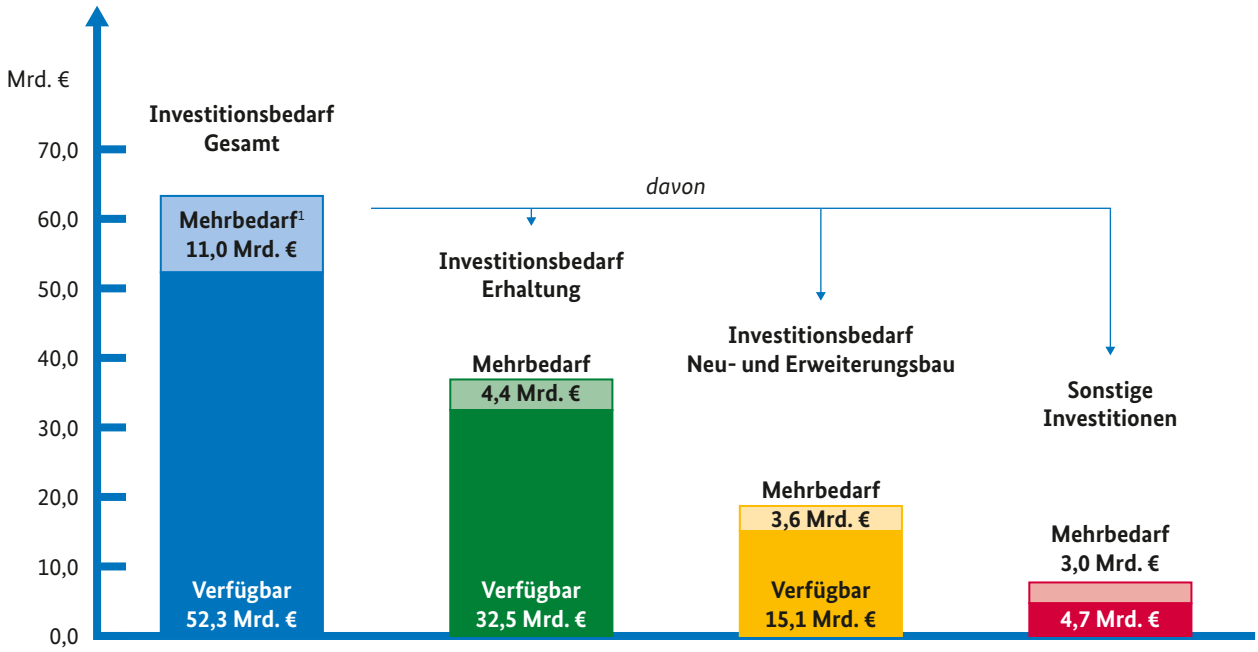
[1] nachrichtlich übernommen aus FRP 2025–2029; Kap. 3.5

Die folgenden grafischen Darstellungen verdeutlichen die Priorität der Erhaltungsinvestitionen und die Größenordnung der fachlich ermittelten Investitionsbedarfe, die voraussichtlich bis 2029 bestehen.

	Investitionsbedarf	Finanzierungslinie	Mehrbedarf
	2025–2029 in Mrd. €		
Gesamt	**63,24**	**52,25**	**10,98**
davon Bundesstraßen in Auftragsverwaltung	20,06	14,30	5,76
davon Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung[1]	43,17	37,95	5,22
„Erhaltung“	**36,92**	**32,49**	**4,43**
davon Bundesstraßen in Auftragsverwaltung	11,35	7,54	3,81
davon Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung[1]	25,57	24,95	0,62
„Aus- und Neubau (Bedarfsplan)“	**18,67**	**15,08**	**3,59**
davon Bundesstraßen in Auftragsverwaltung	5,02	3,98	1,04
davon Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung[1]	13,65	11,10	2,55
„Sonstige Investitionen“	**7,64**	**4,68**	**2,96**
davon Bundesstraßen in Auftragsverwaltung	3,69	2,78	0,91
davon Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung[1]	3,95	1,90	2,05

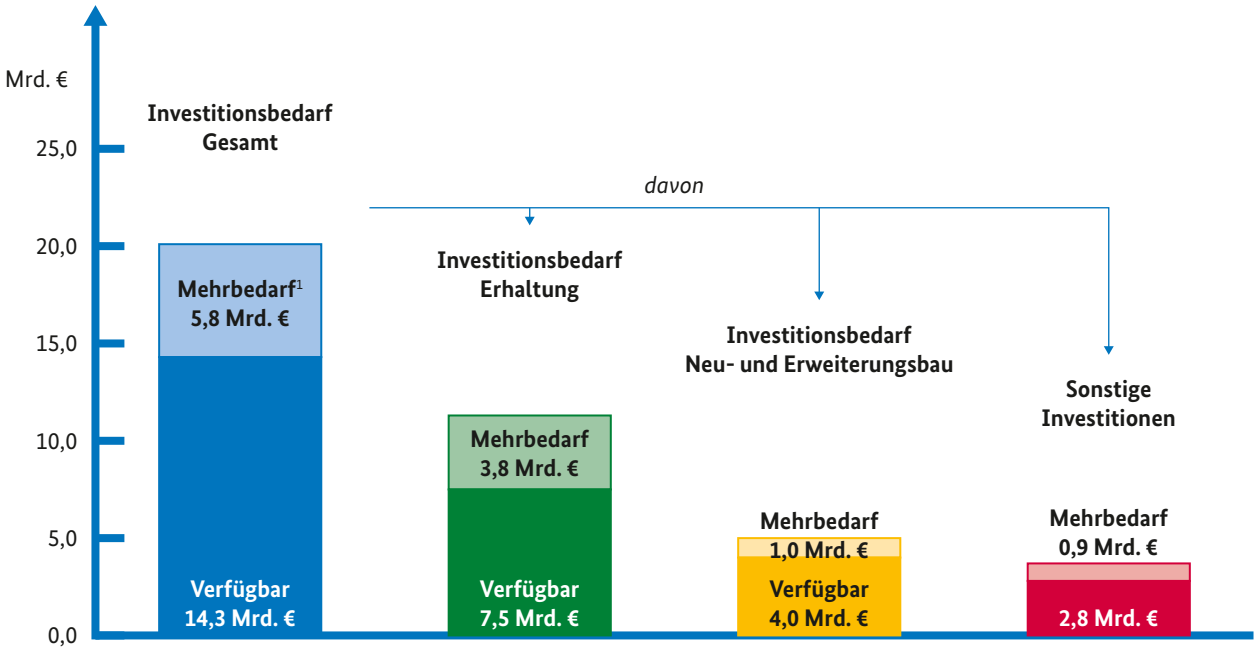
[1] nachrichtlich übernommen aus FRP 2025–2029

Investitionsbedarf 2025–2029 Bundesfernstraßen – Gesamt (Auftrags- und Bundesverwaltung)



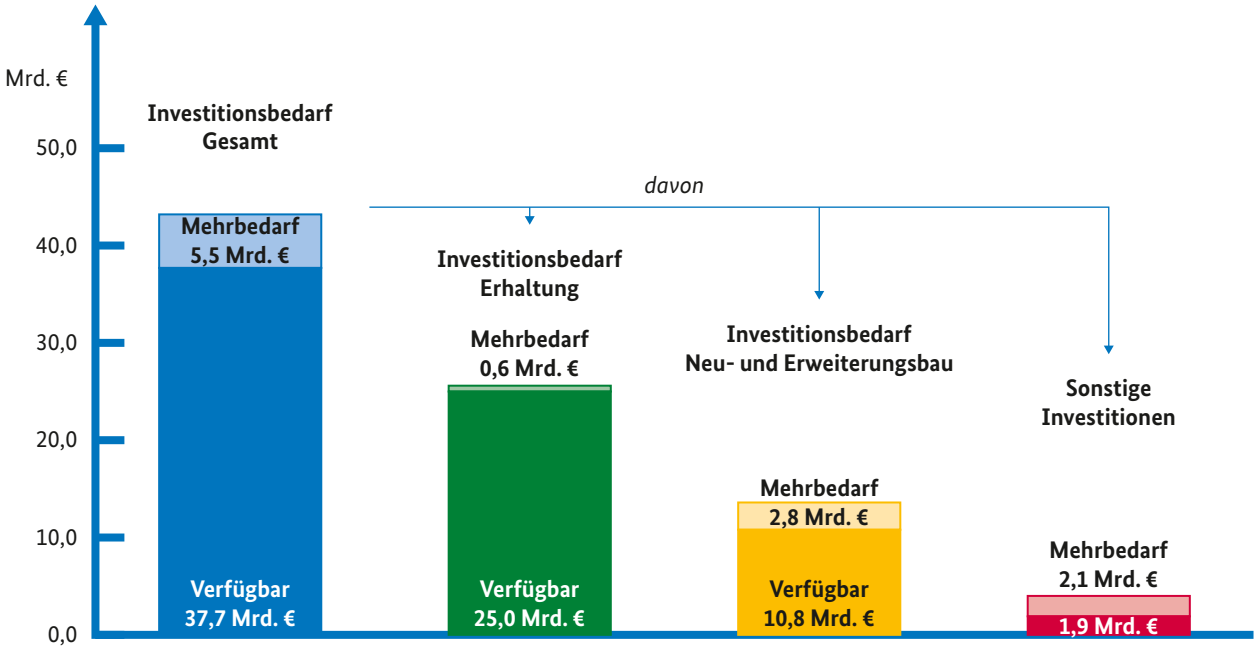
[1] Mehrbedarf ohne Berücksichtigung etwaiger Umschichtung zu Nichtinvestitionen

Investitionsbedarf 2025–2029 Bundesstraßen in Auftragsverwaltung



[1] Mehrbedarf ohne Berücksichtigung etwaiger Umschichtung zu Nichtinvestitionen

Investitionsbedarf 2025–2029 Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung[1]



[1] nachrichtlich übernommen aus FRP 2025–2029

Weitere Informationen zu den potenziellen Investitionsbedarfen im Bereich der Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung sind dem FRP 2025–2029 zu entnehmen.

6. Investitionsbedarfe Bundesschienenwege

Investitionen in Erhaltung und Ersatz

Auf der Grundlage des § 11 BSWAG (Ersatzinvestitionen) stellt der Bund bedarfsgerecht Mittel bereit, um die Leistungsfähigkeit des bestehenden Schienennetzes zu erhalten (kein Substanzverzehr) und zu modernisieren. Die Investitionen in das bestehende Schienennetz umfassen sowohl den reinen Ersatz von Anlagen als auch Modernisierungs- und angemessene Erweiterungsmaßnahmen. Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes stellen den wichtigsten Investitionsschwerpunkt dar.

Zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz haben der Bund und die EIU des Bundes mit Wirkung zum 01.01.2020 eine dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) abgeschlossen. In dieser war ursprünglich während der Vertragslaufzeit (2020–2029) ein Infrastrukturbeitrag des Bundes in Höhe von durchschnittlich jährlich 5,2 Mrd. € vorgesehen. Die LuFV III beinhaltet darüber hinaus zusätzliche Dividendenzahlungen der Deutschen Bahn (DB) AG und von der DB AG aufzubringende Eigenmittel.

Den erheblichen Investitionen gegenüber steht ein noch größerer Bedarf. Im Jahr 2024 wurden daher zwei Nachträge zur LuFV III verabschiedet. Im ersten Nachtrag wurde der Infrastrukturbeitrag des Bundes für das Jahr 2024 um 93,5 Mio. € erhöht. Darüber hinaus wurden für die Jahre 2023 (rückwirkend) und 2024 zusätzliche Investitionen der DB AG in Höhe von insgesamt 4,375 Mrd. € vorgesehen, die sich aus einer Eigenkapitalerhöhung in gleicher Höhe ergeben. Im zweiten Nachtrag zur LuFV III wurden die zusätzlichen Finanzierungsoptionen der Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes genutzt und der Infrastrukturbeitrag des Bundes für die Jahre 2023 (rückwirkend) und 2024 an Preissteigerungen angepasst. Dabei wurden zusätzliche Mittel in Höhe von insgesamt rund 2,74 Mrd. € vorgesehen, die insbesondere für einen Instandhaltungsbeitrag des Bundes in Höhe von rund 2,75 Mrd. € genutzt wurden. Mit dem „Zuschuss Bahnhöfe“ wurden neue Ersatzinvestitionen, einmalig anfallender Aufwand und Instandhaltung an Empfangsgebäuden mit 200 Mio. € gefördert. Daneben wurde der Infrastrukturbeitrag des Bundes um knapp 220 Mio. € abgesenkt.

Mit dem SVIK wurden die Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes für das Bestandsnetz nochmals erheblich gesteigert. Für das Jahr 2026 sind hier rund 16,3 Mrd. € vorgesehen, in den Folgejahren je rund 15,5 Mrd. €. Für die Jahre 2025 und 2026 werden diese Mittel zunächst mit einem dritten Nachtrag zur LuFV III ausgebracht.

Ab dem Jahr 2027 soll die LuFV III durch eine neue Leistungsvereinbarung InfraGO (LV InfraGO) vorzeitig abgelöst werden. Hierbei soll u. a. auf Basis der im Juli 2024 in Kraft getretenen Novelle des BSWAG auch eine neue Finanzierungsarchitektur mit einem wirkungsorientiertem Controlling-Zyklus nach Schweizer Vorbild realisiert sowie Instandhaltung und Aufwand ebenso wie die Generalsanierung der Hochleistungskorridore künftig durch den Bund (mit-) finanziert werden. Zudem wird eine effiziente und sinnvolle Integration von weiteren Fördertatbeständen wie z. B. der Digitalisierung geprüft.

Für diese neue Leistungsvereinbarung ist je Programmbaustein eine neue Bedarfsermittlung vorgesehen. Die Verhandlung zur LV InfraGO und die gutachterliche Begleitung findet primär im Jahr 2026 statt. Mögliche Mehrbedarfe sind daher im Rahmen des vorliegenden IRP noch nicht aufgenommen.

Investitionen in Aus- und Neubau

In Summe beläuft sich der Investitionsbedarf für laufende Bedarfsplanmaßnahmen sowie für Bedarfsplanmaßnahmen mit voraussichtlich bestandskräftigem Baurecht (jeweils inkl. Vorleistungen, wie z. B. Grunderwerb) in den Jahren 2025 bis einschließlich 2029 auf rund 15,033 Mrd. €. Das durch im Bau befindliche Neu- und Ausbaumaßnahmen (Projektliste A: laufende Projekte) gebundene Investitionsvolumen für die Jahre 2025–2029 beträgt rund 10,225 Mrd. €. Der Betrag für die Anpassung an die Baupreisentwicklung beläuft sich auf rund 2,9 Mrd. €. Um die Projekte der Tabelle B – für die in der Laufzeit des Investitionsrahmenplans in den Jahren 2025–2029 bestandskräftiges Baurecht erwartet wird – in die bauliche Realisierung zu überführen, ist eine deutliche Aufstockung des bisherigen Finanzplanungsansatzes erforderlich. In der tabellarischen Übersicht stellt sich der Finanzbedarf im Bereich Bedarfsplan wie folgt dar:

Investitionsbedarf Bedarfsplanmaßnahmen (Tabellen A und B) in den Jahren 2025–2029	
	Summe [Mio. €]
Summe Bedarfsplan inkl. Anpassung an Baupreisentwicklung	15.033,000
davon: Bedarfsplan (A): laufende Vorhaben	10.225,177
davon: Bedarfsplan (B): Vorhaben mit erwartetem Baurecht bis 2029	1.875,579
Vorbehalten für Anpassung an Baupreisentwicklung	2.932,244

Sonstige Investitionen

Neben den oben ausgeführten Kerninvestitionen werden primär über das Kapitel 1202 und (ab 2025) über das SVIK weitere Investitionsvorhaben durch den Bund gefördert. Im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 stellt die Bundesregierung für die Modernisierung und den zielgerichteten Ausbau der Schieneninfrastruktur zusätzliche Mittel z. B. für die sog. „Kleinen und Mittleren Maßnahmen“ und die „Attraktivitätssteigerung von Bahnhöfen“ zur Verfügung. Zudem gibt es zentrale Förderschwerpunkte z. B. in den Bereichen Digitalisierung und Lärmsanierung. In Folge werden einzelne Programmbausteine genauer ausgeführt.

Kleine und Mittlere Maßnahmen

Kleine und Mittlere Maßnahmen tragen zur Realisierung der Etappen des Zielfahrplans des Deutschlandtakts und zur Reduzierung überlasteter Schienenwege bei. Diese Vorhaben sollen bereits mittelfristig eine positive Wirkung entfalten.

Folgende Teilprogramme sind im Programm „Kleine und Mittlere Maßnahmen“ enthalten:

a) Etappierung Deutschlandtakt (Halbstundentakt)

Für die Umsetzung des Zielfahrplans des Deutschlandtakts müssen zahlreiche Neu- und Ausbaumaßnahmen an der Infrastruktur vorgenommen werden, sodass die Einführung des Deutschlandtaktes in Etappen erfolgt. 18 kleinere Infrastrukturmaßnahmen werden mit dem Teilprogramm „Halbstundentakt“ realisiert. Diese Maßnahmen befinden sich derzeit in verschiedenen Planungs- und Umsetzungsphasen. Die Zeitspanne der Inbetriebnahmen (IBN) für die Projekte erstreckt sich von 2024–2030, wobei die Hälfte bis Ende 2026 in Betrieb genommen sein soll. Im November 2024 erfolgte die erste Inbetriebnahme mit der Maßnahme „Hagenow Land – Herstellung einer Zweigleisigkeit“.

b) Überlastete Schienenwege

Die Maßnahmen des Teilprogramms „Überlastete Schienenwege“ enthalten infrastrukturelle Kleinmaßnahmen, die der Entlastung der Engpasssituation bei überlasteten Schienenwegen im Sinne von §55 Eisenbahnregulierungsgesetz dienen. Sie erhöhen die Restleistungsfähigkeit, insbesondere im Zusammenhang mit Bauaktivitäten und bei Störungen der Anlagen mit dem Ziel, Verspätungen zu reduzieren und Zugausfälle zu vermeiden, um so die Betriebsqualität zu steigern. Beispiele sind die Einrichtung von Gleiswechselbetrieben, zusätzliche Weichenverbindungen und Überleitstellen, verbesserte Blockteilungen, Einbau schneller zu befahrender Weichen sowie die Verlängerung und der Bau von zusätzlichen Bahnsteigen und Überholgleisen.

Der Großteil der Maßnahmen des Teilprogramms „Überlastete Schienenwege“ befindet sich noch in den frühen Leistungsphasen der Grundlagenermittlung und Vorplanung, einige wenige in der Phase der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Im April 2024 ging in Flieden nach ca. 2,5 Jahren Planungs- und Realisierungsdauer mit der zusätzlichen Weichenverbindung zwischen den Gleisen 3 und 6 die erste Maßnahme des Teilprogramms in Betrieb. Anfang

Juni folgten mit der Überleitstelle Gambach sowie der zusätzlichen Blockteilung im Gegengleis zwischen Retzbach-Zellingen und Karlstadt zwei weitere Maßnahmen des Teilprogramms mit ihren Inbetriebnahmen. Im weiteren Jahresverlauf wurden dann weitere sechs Maßnahmen in Betrieb genommen. Dabei handelt es sich u. a. um Überleitstellen im Rahmen der Generalsanierung des überlasteten Schienenwegs zwischen Frankfurt und Mannheim (Riedbahn).

c) Streckenelektrifizierung Schienengüterverkehr (SGV)

Im Programm Streckenelektrifizierung SGV sind Maßnahmen für die Elektrifizierung im Rahmen des Ausbauprogramms „Elektrische Güterbahn (EGB)“ berücksichtigt. Durch dieses Programm sollen Elektrifizierungslücken geschlossen sowie bisher nicht elektrifizierte Ausweichstrecken für den Schienengüterverkehr für den Fall von Störungen elektrifiziert werden. Zusätzlich soll die Elektrifizierung von bundeseigenen Abschnitten des Schienenweges zum Infrastrukturanschluss an Unternehmen bzw. Industriegebiete gefördert werden. Für folgende Maßnahmen wurden im Rahmen der EGB-Planungskostenfinanzierungsvereinbarungen („Plako-FinVe“) zwischen dem BMV und der Deutschen Bahn abgeschlossen:

- Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord
- Gerstungen – Heimboldshausen

Für die Maßnahme „Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord“ wurde im Rahmen der EGB eine Baufinanzierungsvereinbarung („Bau-FinVe“) zwischen dem BMV und der DB AG abgeschlossen. Für die Maßnahme „Gerstungen – Heimboldshausen“ ist der Abschluss der Bau-FinVe bis Ende 2025 vorgesehen.

Investitionen in den Lärmschutz an Bestandsstrecken

Seit 1999 wurden nach der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ (Förderrichtlinie Lärmsanierung) über 2,1 Mrd. € für Lärmsanierungsmaßnahmen bis Ende Dezember 2024 verausgabt. Damit wurden rund 2.300 km Streckenlänge komplett saniert.

Hierbei sind

- rund 880 km Schallschutzwände sowie
- bei 71.000 Wohnungen passive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Einbau von Schallschutzfenstern und schallgedämpften Lüftern)

finanziell gefördert worden.

Im Gesamtkonzept zur Lärmsanierung werden die einzelnen Streckenabschnitte mit einer Priorisierungskennziffer versehen. Dabei werden solche Abschnitte vorrangig lärmsaniert, bei denen die Schutzwirkung der aktiven Schallschutzmaßnahme besonders hoch ist. Nach dem Gesamtkonzept werden auf dem rd. 33.500 km langen Schienennetz der DB Netz AG Streckenabschnitte mit insgesamt ca. 6.500 km Länge als lärmsanierungsbedürftig eingestuft.

ETCS/Digitale Schiene Deutschland

Das Vorantreiben der Digitalisierungsziele für die Schiene ist von hohem nationalen als auch europäischen Interesse. Deutschland ist unionsrechtlich verpflichtet, das Europäische Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) auf den Strecken des Transeuropäischen Verkehrsnetzes auszurüsten (EU-VO 2024/1679). Konkrete Verpflichtungen der DB AG existieren im European Development Plan (EDP, Durchführungsverordnung (EU-VO 2017/6).

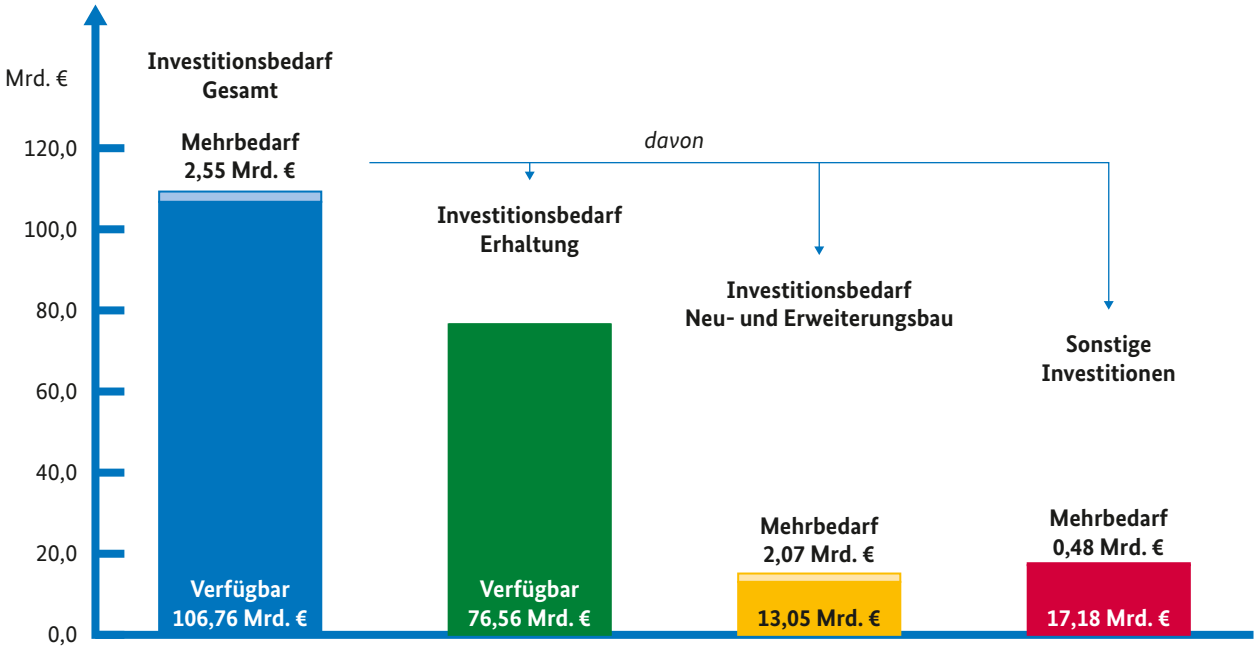
Der bisherige Titel im Einzelplan 12, Kapitel 1202 wurde vollständig abgesenkt und die notwendigen Finanzmittel im Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität veranschlagt. Hier sollen in den Jahren 2025–2029 rd. 10,4 Mrd. €, davon allein im Jahr 2026 rd. 2,5 Mrd. €, für die Ausrüstung der deutschen Infrastruktur und von rollendem Material mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ERTMS, bereitgestellt werden. Außerdem werden damit in Zusammenhang stehende Maßnahmen finanziert, wie digitales Kapazitätsmanagement, Stellwerkserneuerungen oder bahnbetriebliche Kommunikationsnetze. Damit ist der größte Teil der gutachterlich ermittelten Investitionsbedarfe für die Digitale Schiene grundsätzlich gedeckt. Im Zuge der neuen LV InfraGO werden die Vorteile einer möglichen Integration einzelner Programmbausteine der Digitalen Schiene geprüft. Die Bedarfe werden daher ggf. im Rahmen des neuen LV InfraGO Bedarfsermittlung neu eruiert.

In Umsetzung befinden sich insbesondere der Digitale Knoten Stuttgart, der transeuropäische Korridor North Sea – Rhine – Mediterranean (ehem. Rhein-Alpen), der transeuropäische Korridor Scandinavian – Mediterranean sowie zahlreiche Zusammenhangsmaßnahmen zur Beschleunigung, Funkertüchtigung, Stellwerkserneuerung oder dem digitalen Kapazitätsmanagement.

Gesamtüberblick Investitionsbedarf der Bundesschienenwege 2025–2029

Die folgende grafische Darstellung verdeutlicht die Priorität der Investitionen in Erhaltung und Ersatz und die Größenordnung der fachlich ermittelten Investitionsbedarfe, die voraussichtlich bis 2029 bestehen.

Investitionsbedarf 2025–2029 Bundesschienenwege



7. Investitionsbedarfe Bundeswasserstraßen

Ausgangspunkt: Bundeshaushalt 2025 und mittelfristige Finanzplanung des Bundes

Die Bundeswasserstraßen stehen im Eigentum des Bundes. Die Finanzierung der Bundeswasserstraßen erfolgt über den Einzelplan 12 des Bundeshaushalts. Die Bereitstellung von Haushaltsmitteln zur Finanzierung aller investiven Ausgaben (Ausbau und Erhaltung der Bundeswasserstraßen, Hochbau, Land- und Wasserfahrzeuge, Wasserwirtschaftlicher Ausbau) und nichtinvestiven Ausgaben (Betrieb und Unterhaltung der Bundeswasserstraßen) erfolgt in Kapitel 1203 (Bundeswasserstraßen). Die Mittelbereitstellung für Personalausgaben der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung sowie weiterer Oberbehörden des nassen Bereichs erfolgt in Kapitel 1218 (Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung des Bundes). Anders als bei den Verkehrsträgern Schiene und Straße erfolgt keine Bereitstellung von Mitteln abseits des Einzelplans 12, wie etwa aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaschutz.

Einzelne Bundesländer beteiligen sich aufgrund von Regierungsabkommen am Ausbau von Wasserstraßen (z. B. Niedersachsen am Ausbau der Stichkanäle Salzgitter und Hildesheim). Aufgrund einer seit Jahrzehnten bestehenden Unterfinanzierung im Wasserstraßenetat besteht ein erheblicher Investitionsstau bei der Wasserstraßeninfrastruktur.

Im Bundeshaushalt 2025 sind für Wasserstraßen 1,995 Mrd. € veranschlagt und es konnten rd. 200 Mio. € zusätzlich für die Verkehrsinvestitionen bereitgestellt werden.

Im Bundeshaushalt 2026 liegt die Finanzlinie bei 1,823 Mrd. € für Bau und Betrieb der Bundeswasserstraßen und sinkt somit um 8,6 %. In der mittelfristigen Finanzplanung bis 2029 bleibt die Finanzlinie weiter auf sinkendem Niveau.

Investitionen in Erhaltung und Ersatz

Der Infrastrukturzustand der Bundeswasserstraßen ist geprägt durch eine ungünstige Altersstruktur. Etwa die Hälfte der Wehranlagen und rd. 60 % der Schleusenanlagen wurde vor 1950 errichtet, etwa 10 % der Wehre und 20 % der Schleusen sogar vor 1900. Die technische Nutzungsdauer der genannten Anlagetypen von rund 80 Jahren ist an vielen Anlagen bereits erreicht bzw. überschritten.

Das hohe Alter, die starke Beanspruchung und der daraus resultierende Zustand der Anlagen an den Bundeswasserstraßen erfordern es somit, den Schwerpunkt der Investitionen auf die Substanzerhaltung und die Erneuerung der vorhandenen Infrastruktur zu legen. Das auf etwa 63 Mrd. € (Preisstand 2020) geschätzte Bruttoanlagevermögen der Bundeswasserstraßen begründet einen zum Ausgleich der jährlichen Substanzverluste erforderlichen hohen jährlichen Ersatzinvestitionsbedarf.

Aufgrund seiner Weitmaschigkeit bietet das Wasserstraßennetz bei Ausfällen von Anlagen nur in sehr begrenztem Umfang Umfahrungsmöglichkeiten. Zur Vermeidung von Netzausfällen sind für die Wasserstraße daher die für Substanzerhaltung des Bestandsnetzes notwendigen Ersatzinvestitionen besonders wichtig. Bedeutsame Ersatzinvestitionen werden deshalb im IRP analog zu den Ausbaumaßnahmen maßnahmenbezogen dargestellt. Insbesondere zählen dazu dringend erforderliche Maßnahmen an den sogenannten systemkritischen Bauwerken (SKB). Diese umfassen beispielsweise nicht sperrbare Bauwerke (z. B. Wehre), deren Bauwerkszustand einen dringenden Handlungsbedarf begründen (Zustandsnote von 3,7–4,0). Diese Maßnahmen haben unabhängig von der Netzkategorisierung der Bundeswasserstraßen die höchste Priorität gemäß dem Grundsatz „Erhalt und Ersatz vor Aus- und Neubau“.

Investitionen in Aus- und Neubau

Das Netz der Bundeswasserstraßen ist in seiner räumlichen Ausdehnung abgeschlossen, so dass reine Neubaumaßnahmen für die Bundeswasserstraßen ausscheiden. Gleichwohl ist unter klimaschutzpolitischen Gesichtspunkten die stärkere Beteiligung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Binnenschifffahrt an der Bewältigung des steigenden Güterverkehrsaufkommens ein erklärtes Ziel der Bundesregierung. Hierfür ist die Bereitstellung einer an den Bedarf moderner Fahrzeuge angepassten, leistungsfähigen Infrastruktur Voraussetzung, um die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers zu steigern. Die hierzu erforderlichen Ausbaumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen sind im BVWP 2030 identifiziert worden und im Bedarfsplan Wasserstraße als Anlage zum Wasserstraßenausbaugesetz aufgenommen.

Die zahlreichen Ausbauprojekte, die gemäß Bedarfsplan zum Wasserstraßenausbaugesetz im Zeitraum bis 2030 zu realisieren oder zumindest zu beginnen sind, unterscheiden sich hinsichtlich des bereits erreichten Planungsstands. Im Bau befindliche Maßnahmen werden mit hoher Priorität im Rahmen der verfügbaren Mittel fortgesetzt, um den volkswirtschaftlichen Nutzen dieser Ausbaumaßnahmen möglichst schnell zu realisieren. Unter den Laufenden und fest disponierten Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs befinden sich zahlreiche Teilmaßnahmen im Bau (vgl. Tabelle A). Noch nicht begonnenen Vorhaben mit bereits weit fortgeschrittenem Planungsstand, sollen entsprechend der Priorisierung im Zeitraum bis 2029 vorangetrieben werden (vgl. Tabelle B). In Tabelle C sind Maßnahmen dargestellt, die noch nicht begonnen wurden und einer Nachbewertung unterzogen werden. Diese Projekte werden im Hinblick des Ergebnisses der Nachbewertung (NKV < oder > 1) nicht weitergeführt oder der Baubeginn wird erst nach 2029 erfolgen.

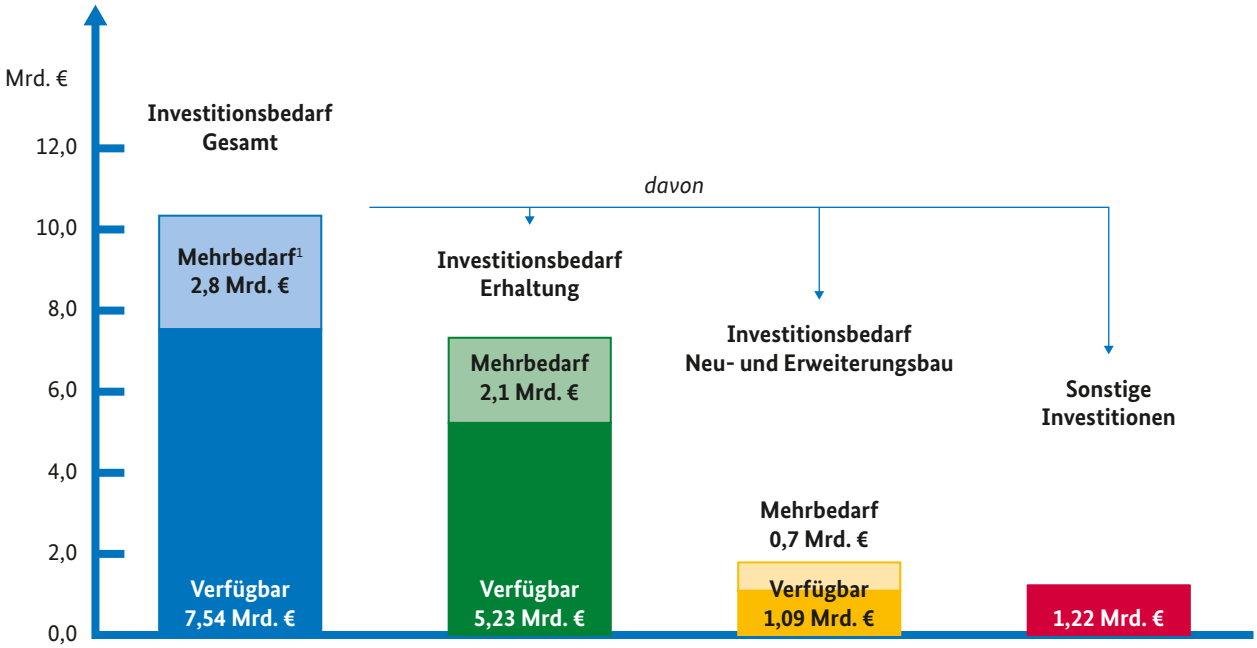
Sonstige Investitionen

Unter den Sonstigen Investitionen werden bei den Bundeswasserstraßen Investitionen gefasst, die nicht unmittelbar dem Erhalt sowie dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dienen, die aber für die Aufrechterhaltung des Betriebs und der Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur erforderlich sind. Hierzu zählen unter anderem Land- und Wasserfahrzeuge und Geräte sowie Betriebs- und Dienstgebäude.

Gesamtüberblick Investitionsbedarf der Bundeswasserstraßen 2025–2029

Die folgende grafische Darstellung verdeutlicht die Priorität der Investitionen in Erhaltung und Ersatz und die Größenordnung der fachlich ermittelten Investitionsbedarfe, die voraussichtlich bis 2029 bestehen.

Investitionsbedarf 2025–2029 Bundeswasserstraßen



[1] Mehrbedarf ohne Berücksichtigung etwaiger Umschichtung zu Nichtinvestitionen

8. Fünfjahresplanung Bundesfernstraßen

8.1 Erläuterungen zu den Tabellen

Im IRP 2025–2029 sind Projektlisten von Bedarfsplanvorhaben im Zuge von Bundesstraßen in Auftragsverwaltung wie folgt dargestellt.

- „laufende Bauvorhaben“ (Tabelle A)
- „Planungsprojekte, für die bis 2029 bestandskräftiges Baurecht erwartet wird“ (Tabelle B)
- „weitere wichtige Planungsprojekte“ (Tabelle C).

Projektlisten von Bundesstraßen in Bundesverwaltung sind dem FRP 2025–2029 der Autobahn GmbH des Bundes zu entnehmen.

Die in Verkehrseinheiten mit eigenem Verkehrswert unterteilten Bundesstraßenprojekte sind mit ihrem Gesamtinvestitionsbedarf ab 2025 eingestellt. Bis 2029 nicht abgeschlossene Vorhaben sind in den Folgejahren auszufinanzieren. Das Vorhaben Fehmarnsundquerung ist vollständig beim Verkehrsträger Schiene berücksichtigt.

Der für die laufenden Vorhaben der Tabelle A ermittelte Investitionsbedarf basiert auf den aktuellen Realisierungsständen. Alle potenziellen Vorhaben der Tabelle B wurden gemäß dem Maßgabebeschluss 20/6037 des für Haushalt zuständigen Ausschusses des Deutschen Bundestages hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung eines aktuellen Verkehrsmengengerüstes und aktualisierter Kosten- und Wertansätze gemäß BVWP-Methodik überprüft. Zur Durchführung des aufwendigen Nachbewertungsprozesses wurden bei diesen Vorhaben die Kosten auf einen einheitlichen Kostenstand (31.12.2023) fortgeschrieben. Bei den durchgeführten Nachbewertungen blieben etwaige Risikokosten unberücksichtigt. In der Tabelle B des IRP 2025–2029 sind ausschließlich Vorhaben enthalten, bei denen die Wirtschaftlichkeit bestätigt werden konnte. Beim Vorhaben B 462/A 5 – Ausbau bei Rastatt (mit Umbau Anschlussstelle (AS) A 5/B 462 konnte im Rahmen der Untersuchung mit den bisher verfolgten Planungsparametern und Projektdefinitionen keine Wirtschaftlichkeit bestätigt werden. Bei diesem kleinräumigen Knotenpunkt Vorhaben liegt ein maßgeblicher Teil des Projektsinns in der weiteren Verknüpfung der Anschlussstelle (AS) mit dem nachgeordneten, hochbelasteten Netz, der in der bundesweiten Zielnetzprognose 2040 als Bewertungsgrundlage nur eingeschränkt berücksichtigt werden kann. In diesem besonderen Einzelfall ist daher zu erwarten, dass bei Verwendung einer projektspezifischen Prognose mit regionaler Betrachtung und Bewertung aufgrund der lokalen Besonderheiten ein wirtschaftliches Ergebnis erzielt werden kann. Aufgabe der planerisch zuständigen Auftragsverwaltung wird sein, diesen Nachweis im weiteren Planungsprozess zu führen.

In Einzelfällen können in Abstimmung zwischen dem Bund und den Ländern auch andere als in der Projektliste B aufgeführte Maßnahmen in die Straßenbaupläne aufgenommen und mit deren Bau begonnen werden, etwa aus folgenden Gründen:

- unvorhersehbarem Bedarf,
- Unwägbarkeiten im Planungsprozess anderer Projekte sowie bei Änderungen des Investitionsbudgets im Rahmen der jährlichen Haushaltsaufstellungsverfahren.

Den Vorhaben sind die Projektkosten zum Stand 01.01.2024 zugrunde gelegt. Projekte, die durch Dritte (EU, Länder und Kommunen) kofinanziert werden, sind mit deren Bundesanteil an den geplanten Baukosten eingestellt.

Investitionsstruktur Bundesstraßen in Auftragsverwaltung nach Bundesländern

Länder	Investitionen ab 2025 laufende Vorhaben (Tabelle A) [Mio. €]	Investitionen ab 2025 Vorhaben mit erwartetem Baurecht bis 2029 (Tabelle B) [Mio. €]
Baden-Württemberg	800,3	1.453,9
Bayern	838,5	1.767,9
Brandenburg	33,4	936,1
Hessen	365,9	1.066,1
Mecklenburg-Vorpommern	291,7	344,7
Niedersachsen	235,0	719,5
Nordrhein-Westfalen	252,2	1.116,6
Rheinland-Pfalz	85,5	452,7
Saarland	0,0	53,9
Sachsen	198,3	444,8
Sachsen-Anhalt	124,7	167,8
Schleswig-Holstein	211,0	211,9
Thüringen	516,4	284,6
Gesamt	**3.952,9**	**9.020,5**

Zusammenfassung

Der IRP 2025–2029 belegt, dass die vom Deutschen Bundestag mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 beschlossenen Bundesfernstraßenmaßnahmen konsequent angegangen und zielstrebig umgesetzt werden. Der IRP 2025–2029 umfasst 62 laufende Vorhaben und 129 Vorhaben, für die bis zum Jahr 2029 bestandskräftiges Baurecht erwartet wird. Das Investitionsvolumen dieser Projekte beträgt rd. 12.973 Mio. € (davon 12.466 Mio. € Bedarfsplaninvestitionen und 508 Mio. € Erhaltungsinvestitionen). Die in der Tabelle C geführten weiteren wichtigen Projekte werden im Betrachtungszeitraum IRP 2025–2029 planerisch vorangetrieben, damit die Realisierung dieser Vorhaben nach 2029 erfolgen kann.

Hinweis – *„Welche Vorhaben finden sich in der Projektliste?“*

Die Aufstellung des IRP erfolgt gemäß der Ausbaugesetze zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem jeweiligen Bedarfsplan. Daher führt die folgende Projektliste ausschließlich Vorhaben in Umsetzung der jeweiligen Ausbaugesetze auf. Im IRP 2025–2029 sind ausschließlich die Projektlisten zu den Bundesstraßenvorhaben in Auftragsverwaltung enthalten. Projektlisten zu Bundesfernstraßenvorhaben in Bundesverwaltung sind dem FRP 2025–2029 der Autobahn GmbH des Bundes zu entnehmen, der auf der Internetpräsenz der Autobahn GmbH des Bundes veröffentlicht wird.

Wegen der Vielzahl und der Kleinteiligkeit der im Bereich der Bundesfernstraßen erforderlichen **Erhaltungsmaßnahmen** – wie etwa auch die abschnittsweise Erneuerung von Fahrbahndeckschichten oder Erneuerung von Bauwerksteilen – werden Erhaltungsleistungen an Bundesfernstraßen nicht als Einzelmaßnahmen im IRP 2025–2029 gesondert abgebildet. Die Erhaltungsleistungen sind in der Anlage zum Einzelplan 12 Verkehrsinvestitionen des Bundes, Teil A Straßenbauplan erfasst, wobei finanzbedeutsame Erhaltungsmaßnahmen – insbesondere auch Maßnahmen zur Bauwerksertüchtigung – mit einem Investitionsvolumen über 5 Mio. € als Einzelprojekte ausgewiesen sind.

8.2 Projektliste Bundesstraßen in Auftragsverwaltung

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Länge [km]	Projektstand	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025		Bemerkung
									BPl-Investitionen [Mio. €]	Erhaltungsinvestitionen [Mio. €]	
		A. Laufende Vorhaben (Bundesstraßen)									
		Vorhaben, die zum 01.01.2025 bereits in Bau waren bzw. für die eine Baufreigabe erteilt wurde. Für den Verkehr freigegebene Abschnitte sind gekennzeichnet.									
		Baden-Württemberg									
1	52	BW	**B 014**	**Backnang/West — Nellmersbach, BA 1** 4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	2,1	teilweise unter Verkehr	42,6	12,9	29,7	0,0	
2	47	BW	**B 014**	**Backnang/West — Nellmersbach, BA 2.1 bis 2.3** 4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	3,1	in Bau	212,0	0,9	211,1	0,0	
3	47	BW	**B 014**	**Backnang/West — Nellmersbach, BA 2.6 und 2.7** 4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	2,2	in Bau	90,9	34,3	56,6	0,0	
4	53	BW	**B 014**	**Schwäbisch Hall (Gottwollshäuser Steige) — B 19, Weilertunnel** 4-streifiger Neubau	1,1	in Bau	43,0	17,3	25,6	0,0	
5	76	BW	**B 029**	**Essingen — w Aalen** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	3,6	unter Verkehr	58,8	51,8	7,0	0,0	Verkehrsfreigabe Mai 2025
6	90	BW	**B 032**	**OU Horb (Neckartalquerung)** 2-streifiger Neubau	2,0	teilweise unter Verkehr	162,8	95,2	67,6	0,0	
7	98	BW	**B 033**	**Konstanz (Landeplatz) — Allensbach/W** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	10,8	teilweise unter Verkehr	612,9	225,7	387,2	0,0	
8	101	BW	**B 034**	**OU Wyhlen** 2-streifiger Neubau	4,4	in Bau	31,2	15,7	15,5	0,0	
Finanzbedarf für laufende Vorhaben auf Bundesstraßen in Baden-Württemberg											**800,3**
		Bayern									
1	191	BY	**B 002**	**Starnberg – (Entlastungstunnel)** 2-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	3,1	in Bau	317,1	36,5	280,6	0,0	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Länge [km]	Projektstand	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025		Bemerkung
									BPl-Investitionen [Mio. €]	Erhaltungsinvestitionen [Mio. €]	
A. Laufende Vorhaben (Bundesstraßen)											
2	188	BY	**B 002**	**Eschenlohe — Oberau-Nord** 4-streifiger Neubau	3,8	in Bau	238,9	25,5	213,1	0,3	
3	244	BY	**B 015**	**Westtangente Rosenheim, BA 2 — 4** 2-streifiger Neubau	7,8	in Bau	239,7	229,8	5,6	4,4	
4	256	BY	**B 016**	**OU Hausen** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	1,9	in Bau	16,4	7,6	8,9	0,0	
5	285	BY	**B 023**	**W-OU Garmisch-Partenkirchen (mit Kramertunnel)** 2-streifiger Neubau	5,6	in Bau	365,3	318,3	47,0	0,0	
6	324	BY	**B 173**	**Lichtenfels (A 73) — Zettlitz (B 289), BA 3** 4-streifiger Neubau	8,0	in Bau	190,2	112,5	77,6	0,0	
7	342	BY	**B 289**	**OU Kauerndorf** 2-streifiger Neubau	2,0	in Bau	90,1	25,0	65,1	0,0	
8	394	BY	**B 388**	**OU Taufkirchen (Vils)** 2-streifiger Neubau	5,4	in Bau	55,9	19,6	36,4	0,0	
9	421	BY	**B 472**	**Nordumgehung Bad Tölz** 2-streifiger Neubau	2,7	in Bau	59,9	7,9	52,0	0,0	
10	424	BY	**B 533**	**OU Auerbach** 2-streifiger Neubau	1,4	in Bau	50,7	3,2	47,5	0,0	
Finanzbedarf für laufende Vorhaben auf Bundesstraßen in Bayern											**838,5**
Brandenburg											
1	457	BB	**B 97/ B 168**	**OU Cottbus, BA 2 (A 15 — B 168)** 3-streifiger Neubau	7,0	in Bau	72,8	39,4	33,4	0,0	InvKG – Anl. 5/ Nr. 2
Finanzbedarf für laufende Vorhaben auf Bundesstraßen in Brandenburg											**33,4**
Hessen											
1	566	HE	**B 007**	**OU Calden** 2-streifiger Neubau	7,3	in Bau	52,2	46,3	5,9	0,0	
2	568	HE	**B 008**	**Bad Camberg — Erbach** 2-streifiger Neubau	6,7	in Bau	111,3	24,6	86,7	0,0	
3	577	HE	**B 038**	**OU Mörlenbach** 2-streifiger Neubau	3,9	in Bau	215,8	20,3	195,5	0,0	
4	588	HE	**B 047**	**OU Bürstadt** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	5,1	teilweise unter Verkehr	45,7	11,2	34,5	0,0	westlicher Abschnitt unter Verkehr

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Länge [km]	Projektstand	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025		Bemerkung
									BPl-Investitionen [Mio. €]	Erhaltungsinvestitionen [Mio. €]	
A. Laufende Vorhaben (Bundesstraßen)											
5	591	HE	**B 049**	**Solms — Kloster Altenberg, BA 11** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	3,2	unter Verkehr	45,6	42,5	3,1	0,0	Verkehrsfreigabe 2025
6	594	HE	**B 062**	**OU Eckelshausen** 2-streifiger Neubau	2,7	in Bau	33,8	7,3	26,5	0,0	
7	608	HE	**B 252**	**OU Münchhausen, Wetter, Lahntal** 2-streifiger Neubau	17,6	unter Verkehr	189,1	175,4	13,7	0,0	Verkehrsfreigabe 2025
Finanzbedarf für laufende Vorhaben auf Bundesstraßen in Hessen											**365,9**
Mecklenburg-Vorpommern											
1	663	MV	**B 111**	**OU Wolgast** 2-streifiger Neubau	6,8	in Bau	282,2	44,7	235,8	1,7	
2	671	MV	**B 198**	**OU Mirow** 2-streifiger Neubau	8,3	in Bau	58,6	4,3	54,2	0,0	
Finanzbedarf für laufende Vorhaben auf Bundesstraßen in Mecklenburg-Vorpommern											**291,7**
Niedersachsen											
1	706	NI	**B 001**	**OU Coppenbrügge — Marienau** 2-streifiger Neubau	6,2	in Bau	42,3	32,0	10,3	0,0	
2	710	NI	**B 003**	**OU Celle (Mittelteil) (B 214 — B 191)** 3- bzw. 4-streifiger Neubau	5,2	in Bau	94,5	35,7	58,8	0,0	
3	770	NI	**B 210**	**Verlegung südlich Emden** 2-streifiger Neubau	1,9	in Bau	56,3	35,3	21,0	0,0	
4	804	NI	**B 240/ B 003**	**n Marienhagen — Weenzen (L 462)** 2-streifiger Neubau	3,7	in Bau	114,5	14,5	100,0	0,0	
5	806	NI	**B 240**	**OU Eschershausen, BA 1 (Nordostumgehung)** 2-streifiger Neubau	5,9	in Bau	21,0	10,7	10,3	0,0	
6	811	NI	**B 241**	**Bollensen — Volpriehausen** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	4,7	unter Verkehr	83,3	75,8	7,5	0,0	Verkehrsfreigabe Juni 2025
7	837	NI	**B 441**	**OU Wunstorf** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	6,5	in Bau	62,7	35,7	27,1	0,0	
Finanzbedarf für laufende Vorhaben auf Bundesstraßen in Niedersachsen											**235,0**

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Länge [km]	Projektstand	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025		Bemerkung
									BPl-Investitionen [Mio. €]	Erhaltungsinvestitionen [Mio. €]	
A. Laufende Vorhaben (Bundesstraßen)											
Nordrhein-Westfalen											
1	965	NW	**B 051/ B 481**	**OU Münster** 2-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	6,2	in Bau	225,5	162,6	62,9	0,0	
2	966	NW	**B 051**	**OU Köln/Meschenich** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	3,4	in Bau	31,2	25,8	5,4	0,0	
3	992	NW	**B 058**	**OU Wesel** 4-streifiger Neubau	4,0	in Bau	220,0	140,4	79,6	0,0	
4	994	NW	**B 058**	**OU Beckum** 2-streifiger Neubau	3,8	unter Verkehr	88,9	86,2	2,7	0,0	Verkehrsfreigabe August 2025
5	1006	NW	**B 066**	**Bielefeld/Hillegossen — Leopoldshöhe/Asemissen** 4-streifiger Neubau	2,1	in Bau	49,4	36,8	12,6	0,0	
6	1008/ 1035	NW	**B 067/ B 474**	**Reken — Dülmen (A 43)** 3-streifiger Neubau	15,6	in Bau	140,2	76,8	63,4	0,0	
7	1020	NW	**B 229**	**OU Balve, BA 1 (Helle — Sanssouci)** 2-streifiger Neubau	1,5	in Bau	20,1	9,8	10,3	0,0	
8	1031	NW	**B 265**	**OU Hürth/Hermülheim — Köln/Millitärring** 4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	5,4	in Bau	69,5	65,7	3,8	0,0	
9	1034	NW	**B 474**	**OU Datteln (L 609 — B 235)** 2-streifiger Neubau	4,1	in Bau	50,5	39,0	11,5	0,0	
Finanzbedarf für laufende Vorhaben auf Bundesstraßen in Nordrhein-Westfalen											**252,2**
Rheinland-Pfalz											
1	1084	RP	**B 010**	**Godramstein — Landau (A 65)** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	4,1	in Bau	75,5	56,3	10,1	9,2	
2	1093	RP	**B 047**	**Südumgehung Worms** 4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	4,3	in Bau	63,8	37,7	26,1	0,0	
3	1095	RP	**B 048**	**OU Imsweiler** 2-streifiger Neubau	1,8	unter Verkehr	73,0	65,1	7,9	0,0	Verkehrsfreigabe August 2025
4	1127	RP	**B 427**	**OU Bad Bergzabern** 2-streifiger Neubau	2,6	in Bau	164,5	132,3	32,2	0,0	
Finanzbedarf für laufende Vorhaben auf Bundesstraßen in Rheinland-Pfalz											**85,5**

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Länge [km]	Projektstand	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025		Bemerkung
									BPl-Investitionen [Mio. €]	Erhaltungsinvestitionen [Mio. €]	
		A. Laufende Vorhaben (Bundesstraßen)									
		Saarland									
Finanzbedarf für laufende Vorhaben auf Bundesstraßen im Saarland											**0,0**
		Sachsen									
1	1145	SN	**B 002**	**OU Wellaune** 2-streifiger Neubau	3,0	Baufreigabe erteilt	14,0	0,3	13,7	0,0	
2	1180	SN	**B 172**	**OU Pirna** 2- bzw. 4-streifiger Neubau 2-streifiger Neubau	3,8	in Bau	288,4	205,7	82,8	0,0	
3	1179	SN	**B 169**	**OU Göltzschtal** 2-streifiger Neubau	10,5	teilweise unter Verkehr	73,7	58,1	15,7	0,0	
4	1187	SN	**B 175**	**Ausbau westlich Glauchau** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	4,5	in Bau	79,6	0,9	49,4	29,3	
5	1188	SN	**B 178**	**Zittau — Niederoderwitz, BA 3.3** 3-streifiger Neubau	6,9	unter Verkehr	57,4	50,1	7,4	0,0	Verkehrsfreigabe Mai 2025 InvKG, Anl. 5/ Nr. 18
Finanzbedarf für laufende Vorhaben auf Bundesstraßen in Sachsen											**198,3**
		Sachsen-Anhalt									
1	1208	ST	**B 006n**	**Köthen — A 9, BA 17** 2- bzw. 4-streifiger Neubau	15,3	in Bau	89,3	56,8	32,5	0,0	
2	1226	ST	**B 087**	**OU Bad Kösen** 2-streifiger Neubau	13,3	in Bau	198,8	141,8	57,0	0,0	InvKG, Anl.5/ Nr. 58
3	1235	ST	**B 180**	**OU Aschersleben/Süd — Quenstedt** 2-streifiger Neubau	8,4	in Bau	56,5	21,3	35,2	0,0	InvKG, Anl.5/ Nr. 62
Finanzbedarf für laufende Vorhaben auf Bundesstraßen in Sachsen-Anhalt											**124,7**

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Länge [km]	Projektstand	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025		Bemerkung
									BPl-Investitionen [Mio. €]	Erhaltungsinvestitionen [Mio. €]	
A. Laufende Vorhaben (Bundesstraßen)											
Schleswig-Holstein											
1	1276	SH	**B 207**	**Heiligenhafen Ost — Puttgarden (ohne Fehmarnsundquerung)** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	16,3	in Bau	224,1	19,1	147,0	58,1	
2	1278	SH	**B 209**	**OU Schwarzenbek, BA 2 (B 404 — K 17)** 2-streifiger Neubau	2,9	in Bau	18,3	12,4	5,9	0,0	
Finanzbedarf für laufende Vorhaben auf Bundesstraßen in Schleswig-Holstein											**211,0**
Thüringen											
1	1344	TH	**B 243**	**OU Holbach** 3-streifiger Neubau	3,8	in Bau	35,4	17,0	18,4	0,0	
2	1345	TH	**B 243**	**OU Günzerode** 3-streifiger Neubau	6,0	in Bau	61,8	9,6	52,2	0,0	
3	1348 1349 1350	TH	**B 247**	**Mühlhausen — westlich Bad Langensalza** 3- bzw. 4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	24,4	in Bau	32,0	23,3	8,7	0,0	Kosten außerhalb ÖPP
	1348 1349 1350	TH	**B 247**	**Mühlhausen — Bad Langensalza** 3- bzw. 4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	24,4	in Bau	582,0	145,0	437,1	0,0	ÖPP
Finanzbedarf für laufende Vorhaben auf Bundesstraßen in Thüringen											**516,4**
Finanzbedarf für laufende Vorhaben auf Bundesstraßen gesamt											**3.952,9**

8.3 Projektliste Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung

Die Projektliste der Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung ist dem Finanzierungs- und Realisierungsplan der Autobahn GmbH des Bundes (FRP), Tabelle B zu entnehmen.

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Länge [km]	Projektstand	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025		Bemerkung
									BPl-Investitionen [Mio. €]	Erhaltungsinvestitionen [Mio. €]	
B. Vorhaben für die bereits Baurecht vorliegt bzw. bis 2029 Baurecht erwartet wird (Bundesstraßen)											
Baden-Württemberg											
1	35	BW	**B 010**	**Pforzheim/Eutingen — Niefern** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	1,5	in der Planfeststellung	41,1	14,4	21,0	5,7	Ersatzneubau Enzbrücke bereits fertiggestellt
2	37	BW	**B 010**	**Verlegung in Enzweihingen (Umfahrungsvariante)** 2-streifiger Neubau	2,6	planfestgestellt	56,0	–	56,0	0,0	
3	41	BW	**B 010**	**Gingen-O — Geislingen-M** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	5,2	Vorentwurf genehmigt	136,2	–	136,2	0,0	
4	49	BW	**B 014**	**OU Oppenweiler** 2-streifiger Neubau	2,8	Vorentwurf in Bearbeitung	74,9	–	74,9	0,0	
5	55	BW	**B 027**	**Tübingen (Bläsibad) — B 28 (Schindhaubasistunnel)** 4-streifiger Neubau	3,5	in der Planfeststellung	338,3	–	338,3	0,0	
6	59	BW	**B 027**	**Bodelshausen (L 389) — Nehren (L 394)** 4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	6,9	planfestgestellt	107,1	–	106,2	0,9	
7	60	BW	**B 027**	**AS Leinfelden-Echterdingen-Nord — AS Leinfelden-Echterdingen-Süd** 6-streifiger Ausbau	3,8	Vorentwurf in Bearbeitung	194,4	–	134,1	60,3	
8	71	BW	**B 028**	**s Grünmettstetten (L 370) — L 355a, BA 1 (Beseitigung Bahnübergang Seehaus)** 2-streifiger Neubau	2,0	Vorentwurf in Bearbeitung	25,7	–	25,7	0,0	
9	99	BW	**B 034**	**OU Grenzach** 2-streifiger Neubau	2,8	planfestgestellt	29,9	2,7	27,2	0,0	
10	108	BW	**B 293**	**OU Berghausen** 2-streifiger Neubau	1,8	planfestgestellt	40,2	–	40,2	0,0	
11	108	BW	**B 293**	**OU Jöhlingen** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	3,0	planfestgestellt	55,4	–	55,4	0,0	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Länge [km]	Projektstand	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025		Bemerkung
									BPl-Investitionen [Mio. €]	Erhaltungsinvestitionen [Mio. €]	
B. Vorhaben für die bereits Baurecht vorliegt bzw. bis 2029 Baurecht erwartet wird (Bundesstraßen)											
12	109	BW	**B 293**	**LGr. RP/BW — B 10 (2. Rheinbrücke)** 4-streifiger Neubau	1,4	planfestgestellt	72,2	2,9	69,3	0,0	
13	118	BW	**B 311**	**Immendingen, Abschnitt Ost, BA 1** 2-streifiger Neubau	0,8	Vorentwurf genehmigt	46,7	–	46,7	0,0	
14	129	BW	**B 462**	**Freudenstadt (Tunnel Baiersbronn)** 2-streifiger Neubau	2,2	in der Planfeststellung	171,6	1,5	170,1	0,0	
15	135	BW	**B 463**	**OU Lautlingen** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	4,4	in der Planfeststellung	85,7	–	85,7	0,0	
Finanzbedarf für Vorhaben, für die bis 2029 Baurecht erwartet wird auf Bundesstraßen in Baden-Württemberg											**1.453,9**
		Bayern									
1	187	BY	**B 002**	**OU Garmisch-Partenkirchen** 2-streifiger Neubau	4,9	in der Planfeststellung	357,5	0,2	357,3	0,0	
2	210	BY	**B 011**	**Verlegung bei Schweinhütt** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	2,6	planfestgestellt	28,8	2,9	25,9	0,0	
3	212	BY	**B 011**	**OU Ruhmannsfelden** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	3,2	in der Planfeststellung	44,1	4,5	39,6	0,0	
4	215	BY	**B 012**	**Hirschzell — Untergermaringen** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	9,4	Vorentwurf genehmigt	354,0	1,3	250,4	100,3	
5	215	BY	**B 012**	**Untergermaringen — Buchloe** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	10,2	planfestgestellt		2,0			
6	219	BY	**B 013**	**OU Merkendorf** 2-streifiger Neubau	2,6	in der Planfeststellung	15,6	–	15,6	0,0	
7	271	BY	**B 020**	**OU Laufen** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	4,8	planfestgestellt	61,3	2,1	59,2	0,0	
8	276	BY	**B 020**	**Cham-S — Cham-M** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	2,5	Vorentwurf genehmigt	41,5	0,3	25,1	16,1	
9	289	BY	**B 025**	**OU Dinkelsbühl** 2-streifiger Neubau	3,5	planfestgestellt	33,3	0,2	33,1	0,0	
10	298	BY	**B 026n**	**Karlstadt — AD Werneck (A 7)** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	14,3	in der Planfeststellung	463,9	–	463,9	0,0	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Länge [km]	Projektstand	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025		Bemerkung
									BPl-Investitionen [Mio. €]	Erhaltungsinvestitionen [Mio. €]	
B. Vorhaben für die bereits Baurecht vorliegt bzw. bis 2029 Baurecht erwartet wird (Bundesstraßen)											
11	327	BY	**B 173**	**Johannisthal — Kronach** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	2,8	planfestgestellt	51,1	1,4	27,7	22,0	
12	341	BY	**B 289**	**OU Mainroth/ Rothwind und OU Fassoldshof** 2-streifiger Neubau	4,7	in der Planfeststellung	50,7	0,1	50,6	0,0	
13	348	BY	**B 299**	**OU Waldsassen/ Kondrau** 2-streifiger Neubau	4,9	planfestgestellt	88,6	1,8	86,8	0,0	
14	354	BY	**B 299**	**OU Weihmichl** 2-streifiger Neubau	4,8	in der Planfeststellung	44,3	4,0	40,3	0,0	
15	381	BY	**B 303**	**Verl. Sonnefeld — Johannisthal, BA 3** 2-streifiger Neubau	2,8	planfestgestellt	35,3	0,3	35,0	0,0	
16	382	BY	**B 304**	**OU Altenmarkt, BA 2** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	7,8	in der Planfeststellung	100,7	0,6	100,1	0,0	
17	408	BY	**B 470**	**OU Lenkersheim** 2-streifiger Neubau	2,7	in der Planfeststellung	18,9	–	18,9	0,0	
Finanzbedarf für Vorhaben, für die bis 2029 Baurecht erwartet wird auf Bundesstraßen in Bayern											**1.767,9**
		Brandenburg									
1	453	BB	**B 096**	**OU Teschendorf — und OU Löwenberg** 2- bzw. 4-streifiger Neubau	17,6	planfestgestellt	167,4	4,0	163,4	0,0	
2	462	BB	**B 102**	**OU Premnitz** 2-streifiger Neubau	9,9	in der Planfeststellung	65,8	–	65,8	0,0	
3	465	BB	**B 112**	**OU Neuzelle — und OU Eisenhüttenstadt** 3-streifiger Neubau	14,3	Vorentwurf in Bearbeitung	182,0	–	182,0	0,0	
4	467	BB	**B 112**	**OU Frankfurt (Oder), BA 3** 3-streifiger Neubau	8,4	planfestgestellt	35,9	0,5	35,4	0,0	
5	469	BB	**B 158**	**OU Ahrensfelde** 4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	4,6	in der Planfeststellung	76,7	–	76,7	0,0	
6	477	BB	**B 167**	**OU Finowfurt und OU Eberswalde (L 220 — L 200)** 2-streifiger Neubau	13,0	in der Planfeststellung	244,8	3,5	241,3	0,0	
7	477	BB	**B 167**	**OU Finowfurt und OU Eberswalde (L 200 — B 167)** 2-streifiger Neubau	8,0	Vorentwurf in Bearbeitung		–		0,0	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Länge [km]	Projektstand	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025		Bemerkung
									BPl-Investitionen [Mio. €]	Erhaltungsinvestitionen [Mio. €]	
B. Vorhaben für die bereits Baurecht vorliegt bzw. bis 2029 Baurecht erwartet wird (Bundesstraßen)											
8	478	BB	**B 167**	**OU Bad Freienwalde (West)** 2-streifiger Neubau	6,0	Vorentwurf in Bearbeitung	104,0	–	104,0	0,0	
9	488	BB	**B 169**	**OU Allmosen** 3-streifiger Neubau	3,4	Vorentwurf in Bearbeitung	9,6	–	9,6	0,0	
10	488	BB	**B 169**	**OU Lindchen** 3-streifiger Neubau	2,1	Vorentwurf in Bearbeitung	8,5	–	8,5	0,0	
11	488	BB	**B 169**	**OU Neupetershain Nord** 3-streifiger Neubau	2,8	Vorentwurf in Bearbeitung	27,7	–	27,7	0,0	
12	491	BB	**B 189**	**OU Heiligengrabe** 2-streifiger Neubau	4,8	Vorentwurf in Bearbeitung	21,7	–	21,7	0,0	
Finanzbedarf für Vorhaben für die bis 2029 Baurecht erwartet wird auf Bundesstraßen in Brandenburg											**936,1**
		Hessen									
1	572	HE	**B 027**	**Eschwege (A 44) — OU Reichensachsen** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	1,5	in der Planfeststellung	64,1	–	46,8	17,3	
2	583	HE	**B 044**	**Groß Gerau/Dornheim** 2-streifiger Neubau	5,1	planfestgestellt	30,3	1,0	29,3	0,0	
3	587	HE	**B 047**	**OU Bürstadt — Lorsch** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	3,0	in der Planfeststellung	55,9	–	40,4	15,5	
4	589	HE	**B 047**	**OU Rosengarten** 4-streifiger Neubau	3,6	planfestgestellt	42,3	–	42,3	0,0	
5	590	HE	**B 049**	**OU Reiskirchen — und OU Lindenstruth** 2-streifiger Neubau	4,2	planfestgestellt	32,5	1,2	31,3	0,0	
6	591	HE	**B 049**	**AS Löhnberg — AS Biskirchen, BA 7** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	3,2	in der Planfeststellung	47,1	–	28,3	18,8	
7	591	HE	**B 049**	**AS Biskirchen — AS Tiefenbach, BA 8** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	3,3	planfestgestellt	90,3	0,2	53,9	36,2	
8	591	HE	**B 049**	**AS Leun — AS Solms, BA 10** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	4,5	in der Planfeststellung	95,2	–	57,1	38,1	
9	601	HE	**B 249**	**OU Eschwege** 2-streifiger Neubau	2,9	in der Planfeststellung	41,9	–	41,9	0,0	
10	605	HE	**B 252**	**OU Twiste** 2-streifiger Neubau	4,6	in der Planfeststellung	56,7	–	56,7	0,0	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Länge [km]	Projektstand	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025		Bemerkung
									BPl-Investitionen [Mio. €]	Erhaltungsinvestitionen [Mio. €]	
B. Vorhaben für die bereits Baurecht vorliegt bzw. bis 2029 Baurecht erwartet wird (Bundesstraßen)											
11	610	HE	**B 253**	**OU Breidenbach** 2-streifiger Neubau	1,6	in der Planfeststellung	15,5	–	15,5	0,0	
12	617	HE	**B 254**	**OU Lauterbach/Maar und Lauterbach** 2-streifiger Neubau	4,7	in der Planfeststellung	43,5	–	43,5	0,0	
13	618	HE	**B 254**	**OU Wartenberg/ Angersbach** 2-streifiger Neubau	3,1	in der Planfeststellung	38,6	–	38,6	0,0	
14	619	HE	**B 254**	**OU Wartenberg/ Landenhausen** 2-streifiger Neubau	4,4	in der Planfeststellung	36,6	–	36,6	0,0	
15	623	HE	**B 260**	**OU Schlangenbad — Wambach** 2-streifiger Neubau	1,6	in der Planfeststellung	73,0	0,5	72,5	0,0	
16	625	HE	**B 275**	**OU Idstein/Eschenhahn** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	3,3	planfestgestellt	94,3	0,6	93,7	0,0	
17	630	HE	**B 276**	**OU Bieber** 2-streifiger Neubau	0,6	in der Planfeststellung	1,8	–	1,8	0,0	
18	572	HE	**B 452**	**OU Reichensachsen** 2-streifiger Neubau	1,8	in der Planfeststellung	29,4	0,1	29,3	0,0	
19	635	HE	**B 455**	**AS Friedberg** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	1,3	Vorentwurf in Bearbeitung	27,3	–	15,9	11,4	
20	638	HE	**B 456**	**OU Usingen (Nordost-Umfahrung zwischen B 275 und B 456)** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	5,8	in der Planfeststellung	71,6	–	71,6	0,0	
21	644	HE	**B 486**	**Mörfelden-Walldorf (A 5) — OU Langen** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	2,2	in der Planfeststellung	51,3	–	38,6	12,7	
22	647	HE	**B 519**	**OU Weilbach** 2-streifiger Neubau	3,7	in der Planfeststellung	30,5	–	30,5	0,0	
Finanzbedarf für Vorhaben für die bis 2029 Baurecht erwartet wird auf Bundesstraßen in Hessen											**1.066,1**
Mecklenburg-Vorpommern											
1	653	MV	**B 096**	**OU Weisdin** 2-streifiger Neubau	2,9	Vorplanung	25,0	–	25,0	0,0	
2	653	MV	**B 096**	**OU Usadel** 2-streifiger Neubau	3,8	Vorplanung	30,6	–	30,6	0,0	
3	657	MV	**B 104**	**OU Schwerin** 2-streifiger Neubau	3,9	Vorplanung	91,8	–	80,6	11,2	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Länge [km]	Projektstand	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025		Bemerkung
									BPl-Investitionen [Mio. €]	Erhaltungsinvestitionen [Mio. €]	
B. Vorhaben für die bereits Baurecht vorliegt bzw. bis 2029 Baurecht erwartet wird (Bundesstraßen)											
4	660	MV	**B 105**	**OU Mönchhagen/ Rövershagen** 3-streifiger Neubau	8,5	Vorplanung	103,3	–	103,3	0,0	
5	662	MV	**B 110**	**OU Dargun** 2-streifiger Neubau	3,2	planfestgestellt	14,7	–	14,7	0,0	
6	–	MV	**B 110**	**OU Zirchow** 2-streifiger Neubau	2,6	Vorplanung	15,9	–	15,9	0,0	
7	668	MV	**B 192**	**OU Klink** 2-streifiger Neubau	3,8	Vorplanung	18,7	–	18,7	0,0	
8	670	MV	**B 196**	**OU Bergen** 2-streifiger Neubau	5,2	Vorentwurf genehmigt	44,7	–	44,7	0,0	
Finanzbedarf für Vorhaben für die bis 2029 Baurecht erwartet wird auf Bundesstraßen in Mecklenburg-Vorpommern											**344,7**
Niedersachsen											
1	708	NI	**B 003**	**OU Elstorf** 2-streifiger Neubau	4,1	in der Planfeststellung	64,7	0,6	64,1	0,0	
2	710	NI	**B 003**	**OU Celle (Nordteil)** 3-streifiger Neubau	2,4	in der Planfeststellung	23,4	1,2	22,2	0,0	
3	713	NI	**B 004**	**n Rötgesbüttel — s Meine** 4-streifiger Neubau	11,0	in der Planfeststellung	157,7	4,6	153,1	0,0	
4	776	NI	**B 072 (E 233)**	**Cloppenburg (B 68) — AS Cloppenburg (A 1)** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	12,0	in der Planfeststellung	226,2	8,7	217,5	0,0	
5	776	NI	**B 213 (E 233)**	**AS Meppen (A 31) — Meppen (B 70)** 4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	11,1	planfestgestellt	205,7	12,6	193,1	0,0	
6	816	NI	**B 247**	**S-OU Duderstadt** 2-streifiger Neubau	3,3	in der Planfeststellung	70,8	1,3	69,5	0,0	
Finanzbedarf für Vorhaben für die bis 2029 Baurecht erwartet wird auf Bundesstraßen in Niedersachsen											**719,5**
Nordrhein-Westfalen											
1	955	NW	**B 001**	**OU Erwitte** 2-streifiger Neubau	5,7	Vorentwurf in Bearbeitung	175,9	–	175,9	0,0	
2	955	NW	**B 001**	**OU Salzkotten** 2-streifiger Neubau	6,2	in der Planfeststellung	61,7	0,2	61,5	0,0	
3	955	NW	**B 055**	**OU Erwitte — Anschluss B 55** 4-streifiger Neubau	7,4	Vorentwurf in Bearbeitung	174,4	–	174,4	0,0	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Länge [km]	Projektstand	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025		Bemerkung
									BPl-Investitionen [Mio. €]	Erhaltungsinvestitionen [Mio. €]	
B. Vorhaben für die bereits Baurecht vorliegt bzw. bis 2029 Baurecht erwartet wird (Bundesstraßen)											
4	878	NW	**B 061**	**Zubringer Bielefeld/ Ummeln** 3- bzw. 4-streifiger Neubau	4,4	in der Planfeststellung	41,6	1,3	40,3	0,0	
5	1001	NW	**B 064**	**OU Warendorf** 3-streifiger Neubau	9,2	in der Planfeststellung	116,0	–	116,0	0,0	
6	1001	NW	**B 064**	**OU Beelen** 3-streifiger Neubau	4,4	Vorentwurf in Bearbeitung	41,0	–	41,0	0,0	
7	1001	NW	**B 064**	**OU Herzebrock/ Clarholz** 3-streifiger Neubau	9,5	in der Planfeststellung	79,9	–	79,9	0,0	
8	1002	NW	**B 064**	**Höxter/Ottbergen — Höxter-Godelheim (B 83)** 3-streifiger Neubau	2,4	planfestgestellt	17,3	–	17,3	0,0	
9	1002	NW	**B 064**	**Höxter/Godelheim — Höxter einschließlich Anschluss B 83** 3-streifiger Neubau	5,2	planfestgestellt	60,1	4,9	55,2	0,0	
10	1002	NW	**B 083**	**Beverungen/Wehrden — Höxter/Godelheim** 2-streifiger Neubau	2,5	planfestgestellt	23,1	0,7	22,4	0,0	
11	1013	NW	**B 220**	**OU Kleve-Kellen** 2-streifiger Neubau	2,9	in der Planfeststellung	16,0	0,8	15,2	0,0	
12	1019	NW	**B 229**	**OU Neuenrade** 2-streifiger Neubau	3,0	Vorentwurf genehmigt	37,2	–	37,2	0,0	
13	1022	NW	**B 237**	**OU Hückeswagen** 2-streifiger Neubau	3,6	in der Planfeststellung	37,7	–	37,7	0,0	
14	1025	NW	**B 239**	**Bad Salzuflen (K 4) — Herford (A 2)** 3-streifiger Neubau	3,0	in der Planfeststellung	35,3	0,7	34,6	0,0	
15	1034	NW	**B 474**	**OU Waltrop (AK Dortmund-NW (A 2) — L 609)** 2- bzw. 4-streifiger Neubau	8,5	in der Planfeststellung	144,0	2,5	141,5	0,0	
16	1051	NW	**B 508n**	**T-OU Kreuztal - (Querspange)** 3-streifiger Neubau	2,5	planfestgestellt	69,0	2,5	66,5	0,0	
Finanzbedarf für Vorhaben für die bis 2029 Baurecht erwartet wird auf Bundesstraßen in Nordrhein-Westfalen											**1.116,6**

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Länge [km]	Projektstand	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025		Bemerkung
									BPl-Investitionen [Mio. €]	Erhaltungsinvestitionen [Mio. €]	
B. Vorhaben für die bereits Baurecht vorliegt bzw. bis 2029 Baurecht erwartet wird (Bundesstraßen)											
Rheinland-Pfalz											
1	1098	RP	**B 050**	**Longkamp (B 50 alt) — „Zolleiche“** 4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	4,9	Vorentwurf genehmigt	96,6	–	89,1	7,5	
2	1098	RP	**B 050**	**„Zolleiche“ — KGr. Bernkastel-Wittlich/ Rhein-Hunsrück-Kreis** 4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	4,6	planfestgestellt	62,5	0,9	51,8	9,8	
3	1098	RP	**B 050**	**KGr. Bernkastel-Wittlich/Rhein-Hunsrück-Kreis — Flughafen Hahn** 4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	5,8	Vorentwurf genehmigt	69,1	–	59,2	9,9	
4	1105	RP	**B 054n**	**OU Rennerod** 3-streifiger Neubau	2,5	in der Planfeststellung	15,3	–	15,3	0,0	
5	1111	RP	**B 256n**	**OU Straßenhaus** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	2,8	in der Planfeststellung	30,7	–	30,7	0,0	
6	1117	RP	**B 271n**	**OU Kallstadt-Ungstein** 2-streifiger Neubau	4,9	in der Planfeststellung	59,2	0,2	59,0	0,0	
7	1086	RP	**B 293**	**Wörth am Rhein (B 9) — LGr. RP/BW** 4-streifiger Neubau	3,7	planfestgestellt	126,5	6,1	120,4	0,0	
Finanzbedarf für Vorhaben für die bis 2029 Baurecht erwartet wird auf Bundesstraßen in Rheinland-Pfalz											**452,7**
Saarland											
1	1137	SL	**B 423**	**OU Schwarzenbach und OU Schwarzenacker** 2-streifiger Neubau	3,8	in der Planfeststellung	53,9	–	53,9	0,0	
Finanzbedarf für Vorhaben für die bis 2029 Baurecht erwartet wird auf Bundesstraßen im Saarland											**53,9**
Sachsen											
1	1294	SN	**B 007**	**Verlegung n Frohburg** 2-streifiger Neubau	6,0	in der Planfeststellung	46,0	–	46,0	0,0	
2	1157	SN	**B 098**	**OU Schönfeld** 2-streifiger Neubau	2,1	in der Planfeststellung	13,1	–	13,1	0,0	
3	1170	SN	**B 107**	**OU Grimma, BA 3** 2-streifiger Neubau	3,9	Vorentwurf genehmigt	26,3	–	26,3	0,0	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Länge [km]	Projektstand	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025		Bemerkung
									BPl-Investitionen [Mio. €]	Erhaltungsinvestitionen [Mio. €]	
B. Vorhaben für die bereits Baurecht vorliegt bzw. bis 2029 Baurecht erwartet wird (Bundesstraßen)											
4	1184	SN	**B 107**	**Südverbund Chemnitz — Ebersdorf** 3- bzw. 4-streifiger Neubau	6,1	in der Planfeststellung	111,0	–	111,0	0,0	
5	1172	SN	**B 156**	**OU Malschwitz/Niedergurig** 2-streifiger Neubau	2,7	in der Planfeststellung	10,3	–	10,3	0,0	
6	1177	SN	**B 169**	**Salbitz — B 6, BA 3** 3-streifiger Neubau	7,8	planfestgestellt	57,3	2,9	54,4	0,0	
7	1183	SN	**B 173**	**OU Flöha, BA 2** 2-streifiger Neubau	1,5	planfestgestellt	34,3	–	34,3	0,0	
8	1189	SN	**B 178**	**Nostitz (S 112) — A 4, BA 1.1** 3-streifiger Neubau	5,8	in der Planfeststellung	121,4	–	121,4	0,0	
9	1192	SN	**B 181**	**Neu-/Ausbau w Leipzig** 4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	3,9	planfestgestellt	28,0	–	23,7	4,3	
Finanzbedarf für Vorhaben für die bis 2029 Baurecht erwartet wird auf Bundesstraßen in Sachsen											**444,8**
Sachsen-Anhalt											
1	1204	ST	**B 002**	**OU Wittenberg/O** 2-streifiger Neubau	3,7	in der Planfeststellung	14,0	–	14,0	0,0	
2	1206	ST	**B 006**	**OU Bruckdorf** 2-streifiger Neubau	2,1	in der Planfeststellung	40,8	–	40,8	0,0	
3	1207	ST	**B 006n**	**AS B 6n (A 9) — B 184** 2- bzw. 4-streifiger Neubau	2,5	Vorentwurf in Bearbeitung	16,9	–	16,9	0,0	
4	1215	ST	**B 071**	**OU Vahldorf** 3- bzw. 4-streifiger Neubau	6,6	Vorentwurf genehmigt	65,3	–	65,3	0,0	
5	1251	ST	**B 188**	**OU Miesterhorst** 2-streifiger Neubau	5,8	planfestgestellt	32,0	1,2	30,8	0,0	
Finanzbedarf für Vorhaben für die bis 2029 Baurecht erwartet wird auf Bundesstraßen in Sachsen-Anhalt											**167,8**
Schleswig-Holstein											
1	1269	SH	**B 005**	**OU Geesthacht** 2- bzw. 4-streifiger Neubau	6,9	planfestgestellt	60,6	4,6	56,0	0,0	
2	1271	SH	**B 005**	**OU Hattstedt — Bredstedt (inkl. Breklum/Stuckum)** 2-streifiger Neubau	16,5	planfestgestellt	124,3	6,4	117,9	0,0	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Länge [km]	Projektstand	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025		Bemerkung
									BPl-Investitionen [Mio. €]	Erhaltungsinvestitionen [Mio. €]	
B. Vorhaben für die bereits Baurecht vorliegt bzw. bis 2029 Baurecht erwartet wird (Bundesstraßen)											
3	1272	SH	**B 199**	**OU Handewitt** 2- bzw. 4-streifiger Neubau	7,3	Vorentwurf genehmigt	19,7	–	19,7	0,0	
4	1278	SH	**B 209**	**OU Schwarzenbek, BA 3** 2-streifiger Neubau	2,1	Vorentwurf in Bearbeitung	18,3	–	18,3	0,0	
Finanzbedarf für Vorhaben für die bis 2029 Baurecht erwartet wird auf Bundesstraßen in Schleswig-Holstein											**211,9**
		Thüringen									
1	1290	TH	**B 004**	**Sundhäuser Berge** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	4,2	planfestgestellt	26,9	–	20,2	6,7	
2	1291	TH	**B 004**	**OU Greußen** 2-streifiger Neubau	5,5	in der Planfeststellung	39,0	–	39,0	0,0	
3	1294	TH	**B 007**	**Altenburg — LGr. TH/SN** 2-streifiger Neubau	0,7	in der Planfeststellung	2,7	–	2,7	0,0	
4	1310	TH	**B 062**	**OU Bad Salzungen, BA 5 (Werraquerung mit Anbindung B 19)** 2-streifiger Neubau	2,7	planfestgestellt	110,1	–	110,1	0,0	
5	1337	TH	**B 175**	**OU Frießnitz** 3-streifiger Neubau	1,5	in der Planfeststellung	15,1	–	15,1	0,0	
6	1340	TH	**B 176**	**OU Gräfentonna** 3-streifiger Neubau	5,8	Vorentwurf in Bearbeitung	43,0	–	43,0	0,0	
7	1351	TH	**B 247**	**Ferna — Teistungen** 2-streifiger Neubau	7,6	in der Planfeststellung	47,8	–	47,8	0,0	
Finanzbedarf für Vorhaben für die bis 2029 Baurecht erwartet wird auf Bundesstraßen in Thüringen											**284,6**
Finanzbedarf für Vorhaben für die bis 2029 Baurecht erwartet wird auf Bundesstraßen gesamt											**9.020,5**

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Bemerkung
C. Weitere wichtige Planungsprojekte (Bundesstraßen)					
				Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden. Mit diesen Projekten kann in der Regel erst nach 2029 begonnen werden.	
		Baden-Württemberg			
1	33	BW	**B 003**	**Lückenschluss bei Kuppenheim** 2-streifiger Neubau	
2	38	BW	**B 010**	**Schwieberdingen — AS Stuttgart-Zuffenhausen (A 81)** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Bemerkung
C. Weitere wichtige Planungsprojekte (Bundesstraßen)					
3	42	BW	**B 010**	**Geislingen-M — Geislingen-O** 2-streifiger Neubau	
4	50	BW	**B 014**	**OU Spaichingen** 2-streifiger Neubau	
5	50	BW	**B 014**	**OU Rietheim-Weilheim** 2-streifiger Neubau	
6	51	BW	**B 014**	**OU Stockach** 2-streifiger Neubau	
7	54	BW	**B 019**	**OU Gaildorf (sö Abschnitt)** 2-streifiger Neubau	
8	64	BW	**B 027**	**OU Jestetten** 2-streifiger Neubau	
9	126	BW	**B 027**	**OU Randen** 2-streifiger Neubau	
10	61	BW	**B 027**	**AS Neckarsulm — B 27/L 1095** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
11	56	BW	**B 027**	**OU Schömberg** 2-streifiger Neubau	
12	56	BW	**B 027**	**Dotternhausen — Balingen** 2-streifiger Neubau	
13	60	BW	**B 027**	**AS Leinfelden-Echterdingen-Süd — AS Aichtal** Erweiterung auf 6 Fahrstreifen	
14	71	BW	**B 028**	**Grünmettstetten (L 370) — L 355a; BA 2: Rauher Stich** 2-streifiger Neubau	
15	74	BW	**B 029**	**Schwäbisch Gmünd — Mögglingen** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
16	78	BW	**B 029a**	**Unterkochen — Ebnat** 2-streifiger Neubau	
17	79	BW	**B 029**	**Röttingen — Nördlingen** 3-streifiger Neubau	
18	80	BW	**B 030**	**Friedrichshafen (B 31) — Ravensburg/Eschach** 4-streifiger Neubau	
19	81	BW	**B 030**	**OU Enzisreute und OU Gaisbeuren** 4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
20	85	BW	**B 031**	**Überlingen-Ost — Immenstadt** 4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
21	84	BW	**B 031**	**Friedrichshafen/Waggershausen — Friedrichshafen (B 30 alt)** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
22	86	BW	**B 031**	**Breisach — Freiburg** 2-streifiger Neubau	
23	89	BW	**B 032**	**OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)** 2-streifiger Neubau	
24	95	BW	**B 033**	**OU Elgersweier** 3-streifiger Neubau	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Bemerkung
		C. Weitere wichtige Planungsprojekte (Bundesstraßen)			
25	96	BW	**B 033**	**OU Haslach** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	
26	102	BW	**B 035**	**OU Bruchsal-Ost** 2-streifiger Neubau	
27	103	BW	**B 036**	**Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe** 4-streifiger Neubau	
28	110	BW	**B 294**	**OU Bauschlott** 2-streifiger Neubau	
29	111	BW	**B 294**	**SW-OU Bretten** 2-streifiger Neubau	
30	114	BW	**B 296**	**Kernstadtentlastung Calw** 2-streifiger Neubau	
31	118	BW	**B 311**	**Immendingen, Abschnitt West (BA 2)** 2-streifiger Neubau	
32	121	BW	**B 311n**	**Vilsingen — Engelswies** 2-streifiger Neubau	
33	121	BW	**B 311n**	**Sigmaringen — Mengen** 3-streifiger Neubau	
34	122	BW	**B 312**	**Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)** 2-streifiger Neubau	
35	123	BW	**B 312**	**Ringschnait — Edenbachen** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	
36	128	BW	**B 415**	**OU Lahr** 2-streifiger Neubau	
37	130	BW	**B 462**	**Bad Rotenfels — Rotherma (Querspange)** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
38	131	BW	**B 462**	**OU Schramberg** 2-streifiger Neubau	
39	137	BW	**B 464**	**OU Reutlingen** 2-streifiger Neubau	
40	146	BW	**B 467**	**Querspange Tettnang** 2-streifiger Neubau	
41	148	BW	**B 523**	**OU Villingen-Schwenningen** 2-streifiger Neubau	
		Bayern			
1	198	BY	**B 002**	**OU Forth** 2-streifiger Neubau	
2	205	BY	**B 008**	**OU Postbauer-Heng** 2-streifiger Neubau	
3	206	BY	**B 008**	**OU Straßkirchen** 2-streifiger Neubau	
4	213	BY	**B 011**	**Verlegung w Geretsried** 2-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Bemerkung
		C. Weitere wichtige Planungsprojekte (Bundesstraßen)			
5	214	BY	**B 012**	**Kempten (A 7) — Wildpoldsried** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
6	242	BY	**B 015**	**O-OU Landshut (A 92 — B 299)** 4-streifiger Neubau	
7	252	BY	**B 016**	**OU Ichenhausen/Kötz (Ost)** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	
8	258	BY	**B 016**	**OU Höchstädt** 3-streifiger Neubau	
9	258	BY	**B 016**	**OU Schwenningen/Tapfheim** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	
10	261	BY	**B 016**	**B 13 — A 9** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
11	262	BY	**B 016**	**St 2043 — B 13** 4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
12	263	BY	**B 016**	**AS Gallingkofen — AS Haslbach** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
13	266	BY	**B 019**	**OU Giebelstadt — Euerhausen** 2-streifiger Neubau	
14	271	BY	**B 020**	**OU Burghausen** 2-streifiger Neubau	
15	272	BY	**B 020**	**OU Gumpersdorf** 2-streifiger Neubau	
16	273	BY	**B 020**	**Straubing (A 3) — s Aiterhofen (B 8)** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
17	275	BY	**B 020**	**LKGr. — Traitsching** 4-streifiger Neubau Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
18	276	BY	**B 020**	**Cham-M — Chameregg (B 85)** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
19	290	BY	**B 025**	**OU Lehengütingen** 2-streifiger Neubau	
20	308	BY	**B 085**	**Pittersberg — Schwandorf (St 2397)** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
21	309	BY	**B 085**	**Schwandorf (St 2397) — AS Schwandorf Nord (A 93)** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
22	311	BY	**B 085**	**OU Altenkreith — Anschluss B 16** 2-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
23	329	BY	**B 276**	**Zubringer Lohr — (Variante)** 2-streifiger Neubau	
24	338	BY	**B 286**	**Bad Kissingen — B 19** 2-streifiger Neubau	
25	351	BY	**B 299**	**OU Tanzfleck** 2-streifiger Neubau	
26	352	BY	**B 299**	**OU Ursensollen** 2-streifiger Neubau	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Bemerkung
		C. Weitere wichtige Planungsprojekte (Bundesstraßen)			
27	354	BY	**B 299**	**OU Neuhausen** 2-streifiger Neubau	
28	358	BY	**B 299**	**OU Tacherting/Trostberg** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	
29	365	BY	**B 300**	**OU Diedorf/Vogelsang** 3-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
30	383	BY	**B 304**	**OU Nunhausen/Matzing** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	
31	409	BY	**B 470**	**S-OU Gremsdorf** 2-streifiger Neubau	
32	413	BY	**B 471**	**Fürstenfeldbruck Ost — Esting** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
33	414	BY	**B 471**	**Esting — Geiselbullach** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
34	415	BY	**B 471**	**Dachau — A 92** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
		Brandenburg			
1	451	BB	**B 087**	**OU Markendorf** 3-streifiger Neubau	
2	453	BB	**B 096**	**OU Fürstenberg LGr. BB/MV** 2-streifiger Neubau	
3	455	BB	**B 097**	**OU Großnig** 2-streifiger Neubau	
4	456	BB	**B 097**	**OU Cottbus, BA 3** 2-streifiger Neubau	
5	458	BB	**B 101**	**OU Elsterwerda** 2-streifiger Neubau	mit BPL-Nr. 489
6	466	BB	**B 112**	**Güldendorf — A 12** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
7	486	BB	**B 169**	**OU Plessa** 2-streifiger Neubau	
8	487	BB	**B 169**	**OU Schwarzheide/Ost** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	
9	488	BB	**B 169**	**OU Klein Oßnig und OU Annahof/Klein Gaglow** 3-streifiger Neubau	
10	489	BB	**B 169**	**OU Elsterwerda** 2-streifiger Neubau	mit BPL-Nr. 458
		Hessen			
1	568	HE	**B 008**	**OU Brechen/Niederbrechen** 2-streifiger Neubau	
2	585	HE	**B 045**	**Dieburg — Groß-Umstadt** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Bemerkung
		C. Weitere wichtige Planungsprojekte (Bundesstraßen)			
3	600	HE	**B 083**	**OU Rotenburg/Lispenhausen** 2-streifiger Neubau	
4	607	HE	**B 252**	**OU Ernsthausen** 2-streifiger Neubau	
5	644	HE	**B 486**	**OU Mörfelden** 2-streifiger Neubau	
6	649	HE	**B 521**	**OU Altenstadt** 2-streifiger Neubau	
		Mecklenburg-Vorpommern			
1	663	MV	**B 111**	**OU Lühmannsdorf** 2-streifiger Neubau	
2	664	MV	**B 189n**	**Mirow — AS Wittstock/Dosse (A 19)** 2-streifiger Neubau	
3	665	MV	**B 191**	**OU Parchim** 2-streifiger Neubau	
4	653	MV	**B 197**	**OU Warlin** 2-streifiger Neubau	
5	672	MV	**B 321**	**OU Warsow** 2-streifiger Neubau	
6	672	MV	**B 321**	**OU Bandenitz** 2-streifiger Neubau	
		Niedersachsen			
1	703	NI	**B 001/ B 217**	**S-OU Hameln** 2-streifiger Neubau	
2	710	NI	**B 003**	**OU Groß Hehlen** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	
3	725	NI	**B 064**	**OU Eschershausen, BA 2: Westumgehung** 3-streifiger Neubau	
4	744	NI	**B 073**	**Otterndorf — Cadenberge** 2-streifiger Neubau	
5	745	NI	**B 073**	**OU Cadenberge** 2-streifiger Neubau	
6	746	NI	**B 073**	**Cadenberge — Drochtersen (A 20/A 26)** 3- bzw. 4-streifiger Neubau	
7	747	NI	**B 074**	**OU Ritterhude** 2-streifiger Neubau	
8	769	NI	**B 210**	**OU — Aurich** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	
9	776	NI	**B 402 (E233)**	**Meppen (B 70) — w Haselünne, PA 2** 4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
10	776	NI	**B 402/ B 213 (E233)**	**w Haselünne — Kgr. Emsland/Cloppenburg, PA 3** 4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Bemerkung
		C. Weitere wichtige Planungsprojekte (Bundesstraßen)			
11	776	NI	**B 213 (E233)**	**Kgr. Emsland/Cloppenburg — ö Löningen (OU Löningen), PA 4**	
				4-streifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
12	776	NI	**B 213 (E233)**	**ö Löningen — ö Lastrup (OU Lastrup), PA 5**	
				Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
13	776	NI	**B 213 (E233)**	**ö Lastrup — Cloppenburg (B 68), PA 6**	
				Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
14	789	NI	**B 215**	**Rohrsen-Nienburg**	
				2-streifiger Neubau	
		Nordrhein-Westfalen			
1	1001	NW	**B 051**	**Münster (B 481) — ö Münster/Handorf**	
				Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
2	1000	NW	**B 063**	**OU Hamm (A 2 — K35n)**	
				2-streifiger Neubau	
3	1002	NW	**B 064**	**Brakel/Hembsen — Höxter/Ottbergen**	
				3-streifiger Neubau	
4	1003	NW	**B 065**	**OU Minden (Stadtgrenze-Erbeweg)**	
				3-streifiger Neubau	
5	1009	NW	**B 067**	**OU Uedem — (Südabschnitt A 57 — L 77)**	
				2-streifiger Neubau	
6	1009	NW	**B 067**	**OU Uedem — (Nordabschnitt L 77 — L 174)**	
				2-streifiger Neubau	
7	1015	NW	**B 221**	**OU Unterbruch**	
				2-streifiger Neubau	
8	1020	NW	**B 229**	**OU Balve, BA 2. (Kallerheim — Luisenhütte)**	
				2-streifiger Neubau	
9	1024	NW	**B 238**	**OU Lemgo — (L 712 — B 238 alt)**	
				2-streifiger Neubau	
10	947	NW	**B 288**	**OD Krefeld — w Duisburg-Mündelheim (A 524)**	
				4-streifiger Neubau	
11	1033	NW	**B 399**	**N-OU Düren, BA 1 (Westabschnitt)**	
				2-streifiger Neubau	
12	1033	NW	**B 399**	**Mittelabschnitt (Stadt Düren)**	
				2-streifiger Neubau	
13	1033	NW	**B 399**	**N-OU Düren, BA 3 (Ostabschnitt)**	
				4-streifiger Neubau	
14	1041	NW	**B 477**	**OU Rommerskirchen/Butzheim und Frixheim**	
				2-streifiger Neubau	
15	1057	NW	**B 528**	**S-OU Kamp-Lintfort**	
				2-streifiger Neubau	
		Rheinland-Pfalz			
1	1078	RP	**B 008**	**OU Hasselbach**	
				3-streifiger Neubau	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Bemerkung
C. Weitere wichtige Planungsprojekte (Bundesstraßen)					
2	1078	RP	**B 008**	**OU Helmenzen** 3-streifiger Neubau	
3	1078	RP	**B 008**	**OU Kircheib** 3-streifiger Neubau	
4	1078	RP	**B 008**	**OU Weyerbusch** 3-streifiger Neubau	
5	1079	RP	**B 009n**	**OU Nierstein (B 9)** 2-streifiger Neubau	
6	1080	RP	**B 010**	**Hinterweidenthal — Hauenstein** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
7	1081	RP	**B 010**	**Hauenstein — Wellbachtal (B 48)** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
8	1082	RP	**B 010**	**Wellbachtal (B 48) — AS Annweiler/Ost** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
9	1083	RP	**B 010**	**AS Annweiler/Ost — Klemmentalbrücke — Godramstein** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
10	1088	RP	**B 041**	**Steinhardt (L 233) — Waldböckelheim (L 108)** Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	
11	1091	RP	**B 041**	**OU Martinstein** 2-streifiger Neubau	
12	1094	RP	**B 048**	**OU Klingenmünster** 2-streifiger Neubau	
13	1097	RP	**B 049**	**OU Trier-Zewen** 2-streifiger Neubau	
14	1100	RP	**B 051**	**Westumfahrung Trier** 2- bzw. 4-streifiger Neubau	
15	1101	RP	**B 051**	**OU Ayl** 2-streifiger Neubau	
16	1104	RP	**B 054**	**OU Flacht — Niederneisen** 2-streifiger Neubau	
17	1105	RP	**B 054n**	**OU Waldmühlen** 3-streifiger Neubau	
18	1109	RP	**B 256**	**OU Willroth** 2-streifiger Neubau	
19	1113	RP	**B 266**	**Ahrquerung** 4-streifiger Neubau	
20	1115	RP	**B 270n**	**OU Olsbrücken** 2-streifiger Neubau	
21	1117	RP	**B 271n**	**OU Herxheim** 2-streifiger Neubau	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Bemerkung
		C. Weitere wichtige Planungsprojekte (Bundesstraßen)			
		Saarland			
1	1133	SL	**B 268**	**OU Nunkirchen** 2-streifiger Neubau	
2	1134	SL	**B 269**	**OU Lebach** 2-streifiger Neubau	
3	1135	SL	**B 269**	**OU Saarlouis-Fraulautern** 2-streifiger Neubau	
		Sachsen			
1	1147	SN	**B 006**	**Verlegung in Dresden-Cossebaude** 2-streifiger Neubau	
2	1184	SN	**B 107**	**Ebersdorf — A 4 AS Chemnitz Ost** 3-streifiger Neubau	
		Sachsen-Anhalt			
1	1200	ST	**B 001**	**OU Burg** 3-streifiger Neubau	
2	1206	ST	**B 006**	**OU Großkugel** 2-streifiger Neubau	
3	1206	ST	**B 006**	**OU Gröbers** 2-streifiger Neubau	
4	1210	ST	**B 027**	**TOU Hüttenrode** 2-streifiger Neubau	
5	1211	ST	**B 071**	**OU Estedt** 2-streifiger Neubau	
6	1221	ST	**B 081**	**OU Halberstadt** 3-streifiger Neubau	
7	1223	ST	**B 086**	**OU Mansfeld** 2-streifiger Neubau	
8	1225	ST	**B 087**	**OU Weißenfels (Südtangente)** 2-streifiger Neubau	
9	1226	ST	**B 087**	**OU Naumburg (B 187 OU Wethau)** 2-streifiger Neubau	
10	1226	ST	**B 087**	**OU Eckartsberga** 2-streifiger Neubau	
11	1227	ST	**B 091**	**OU Naundorf** 2-streifiger Neubau	
12	1230	ST	**B 107**	**OU Oranienbaum** 2-streifiger Neubau	
13	1231	ST	**B 107**	**OU Jerichow** 2-streifiger Neubau	
14	1236	ST	**B 181**	**OU Zöschen-Wallendorf — Merseburg** 3-streifiger Neubau	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Bemerkung
		C. Weitere wichtige Planungsprojekte (Bundesstraßen)			
15	1240	ST	**B 184**	**OU Roßlau/Tornau** 2-streifiger Neubau	
16	1242	ST	**B 184**	**OU Wahlitz/OU Menz/OU Königsborn und OU Heyrothberge** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	
17	1247	ST	**B 187**	**OU Jessen — Mühlanger** 3-streifiger Neubau	
18	1248	ST	**B 187**	**OU Coswig-Griebo** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	
19	1248	ST	**B 187**	**NOU Wittenberg** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	
20	1250	ST	**B 188**	**OU Kloster Neuendorf/OU Jävenitz und OU Hottendorf** 2-streifiger Neubau	
21	1253	ST	**B 190n**	**LGr. ST/NI — A 14, PA 2.6 OU Leppin** 3-streifiger Neubau	
22	1253	ST	**B 190n**	**LGr. ST/NI — A 14, PA 2.7 OU Tannenkrug** 3-streifiger Neubau	
23	1254	ST	**B 244**	**OU Wernigerode** 2-streifiger Neubau	
24	1255	ST	**B 246/ B 246a**	**OU Wanzleben** 2- bzw. 3-streifiger Neubau	
		Schleswig-Holstein			
1	1270	SH	**B 005**	**OU Lauenburg Nord** 2-streifiger Neubau	
2	1279	SH	**B 209**	**OU Lauenburg-Ost (B 209/B 5)** 2-streifiger Neubau	
		Thüringen			
1	1291	TH	**B 004**	**OU Gebesee** 2-streifiger Neubau	
2	1291	TH	**B 004**	**OU Straußfurt** 2-streifiger Neubau	
3	1297	TH	**B 007**	**Gotha — Siebleben** 3-streifiger Neubau	
4	1336	TH	**B 175**	**OU Burkersdorf** 3-streifiger Neubau	
5	1338	TH	**B 175**	**OU Großebersdorf** 3-streifiger Neubau	

9. Fünfjahresplanung Bundesschienenwege

9.1 Erläuterungen zu den Tabellen

Der Fünfjahresplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes ist nachfolgend im Kapitel 9.2 enthalten. Teil A der Projektliste enthält die laufenden, Teil B die Vorhaben mit erwartetem Baurecht bis 2029 für den IRP-Zeitraum. Nicht enthalten sind Projekte, die nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) finanziert werden, Vorhaben des Strukturstärkungsgesetzes sowie Maßnahmen in der Umsetzung des Vertrags von Aachen.

Schwerpunkt des Aus- und Neubaus ist die Fortführung der laufenden Bedarfsplanvorhaben, unter denen sich Großvorhaben wie die ABS/NBS Karlsruhe – Basel, der Rhein-Ruhr-Express und die Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung als größte Vorhaben befinden. Neubeginne sollen vorrangig zur Beseitigung von Kapazitätsbeschränkungen auf wichtigen nationalen und internationalen Korridoren erfolgen.

Alle Vorhaben der Tabelle B wurden gemäß dem Maßgabebeschluss 20/6037 des für Haushalt zuständigen Ausschusses des Deutschen Bundestages hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung eines aktuellen Verkehrsmengengerüstes und aktualisierter Kosten- und Wertansätze gemäß BVWP-Methodik überprüft. Im Investitionsrahmenplan 2025–2029 sind in der Tabelle B ausschließlich Vorhaben enthalten, bei denen die Wirtschaftlichkeit bestätigt werden konnte.

9.2 Projektliste Bundesschienenwege

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Vorhaben/Teilvorhaben	Projekt-stand	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025 [Mio. €]	Bemerkungen
		A. Laufende Vorhaben					
		Vorhaben, die am 01.01.2025 bereits im Bau waren. In Betrieb genommene Vorhaben sind besonders gekennzeichnet.					
1	N 19	**ABS Angermünde — Grenze D/PL**	in Bau	642,3	168,2	474,1	
2	N 07	**ABS Appenweier — Kehl — Grenze D/F**	in Bau	150,0	2,7	147,3	
3	L 03	**ABS Berlin — Dresden, 1. Baustufe**	in Betrieb	528,8	459,3	69,5	Restmaßnahmen
4	L 07	**ABS Berlin — Frankfurt (Oder) — Grenze D/PL**	in Bau	653,8	509,5	144,3	Restmaßnahmen
5	N 08	**ABS Berlin — Hannover, 1. Bauabschnitt (Lehrter Stammbahn)**	in Bau	224,8	12,2	212,6	
6	L 14	**ABS Grenze D/NL — Emmerich — Oberhausen, dreigleisiger Ausbau + Knoten Oberhausen (Abschnitt 5)**	in Bau	2.686,4	623,5	2.062,9	
7	L 01	**ABS Hoyerswerda — Horka — Grenze D/PL**	in Betrieb	464,9	420,4	44,5	Inbetriebnahme 2018 erfolgt
8	L 06	**ABS Karlsruhe — Stuttgart — Nürnberg — Leipzig/Dresden**	in Bau	2.769,2	1.754,7	1.014,5	Restmaßnahmen
9	L 08	**ABS Köln — Aachen, Eschweiler/Rothe Erde**	in Bau	89,3	70,1	19,2	
10	N 18	**ABS Köln — Düsseldorf — Dortmund/Münster (Rhein-Ruhr-Express)**	in Bau	1.747,7	529,0	1.218,7	
11	L 09	**ABS Ludwigshafen — Saarbrücken**	in Betrieb	748,6	602,7	145,9	Inbetriebnahme 2018 erfolgt
12	N 29	**ABS Lübeck — Schwerin/Büchen — Lüneburg, Lübeck — Schwerin**	in Bau	199,4	0,0	199,4	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Vorhaben/Teilvorhaben	Projekt-stand	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025 [Mio. €]	Bemerkungen
		A. Laufende Vorhaben					
13	N 03	**ABS Magdeburg — Stendal — Uelzen, Stendal — Uelzen**	in Bau	997,2	74,2	923,1	
14	N 09	**ABS München — Landshut — Obertraubling — Regensburg — Marktredwitz — Hof, ESTW Regensburg**	in Bau	77,4	0,0	77,4	
15	L 15	**ABS München — Lindau — Grenze D/A**	in Betrieb	500,5	492,6	7,9	Inbetriebnahme 2020 erfolgt
16	L 13	**ABS Oldenburg — Wilhelmshaven, 3. Baustufe**	in Betrieb	1.078,0	1.032,4	45,7	
17	N 12	**ABS Ulm — Friedrichshafen — Lindau, Elektrifizierung**	in Betrieb	363,6	355,0	8,6	Inbetriebnahme 2021 erfolgt
18	L 01	**ABS Weimar — Gera — Gößnitz, 4. Teil Weimar — Stadtroda**	in Betrieb	82,6	73,0	9,6	Inbetriebnahme 2016 erfolgt
19	L 01	**ABS/NBS Berlin — Halle/Leipzig — Erfurt — Fulda, Erfurt — Leipzig/Halle**	in Betrieb	2.339,4	2.253,2	86,2	Inbetriebnahme 2015 erfolgt
20	L 01	**ABS/NBS Frankfurt am Main — Aschaffenburg — Würzburg — Nürnberg — Ingolstadt — München, Schwarzkopftunnel**	in Betrieb	256,0	253,2	2,8	Inbetriebnahme 2017 erfolgt
21	N 14	**ABS/NBS Hamburg — Lübeck — Puttgarden**	in Bau	5.200,5	220,2	4.980,3	
22	L 01/ N05	**ABS/NBS Hanau/Gießen — Fulda, Neuhof und Langenselbold — Gelnhausen**	in Bau	1.053,3	217,0	836,3	
23	L 01	**ABS/NBS Hannover — Hamburg, Stelle — Lüneburg (dreigleisiger Ausbau)**	in Betrieb	283,7	270,8	12,9	Inbetriebnahme 2014 erfolgt
24	N 07	**ABS/NBS Karlsruhe — Basel, StA 1, 8.0 bis 8.4 und 9.0 bis 9.3**	in Bau	6.460,3	2.449,5	4.010,7	
25	L 05	**ABS/NBS Leipzig — Dresden, 3. Baustufe**	in Bau	1.822,4	471,3	1.351,2	Restmaßnahmen
26	L 01	**ABS/NBS München — Augsburg — Ulm, Augsburg — Mering — Olching**	in Betrieb	638,1	614,1	24,0	Inbetriebnahme 2011 erfolgt
27	L 11	**ABS/NBS München — Mühldorf — Freilassing — Grenze D/A — Simbach — Grenze D/A, 3-gleisiger Ausbau Freilassing — Grenze D/A**	in Betrieb	36,4	35,6	0,7	Inbetriebnahme 2017 erfolgt
28	L 04	**ABS/NBS Nürnberg — Erfurt**	in Bau	7.024,0	4.704,5	2.319,5	Restmaßnahmen
29	N 20	**ABS/NBS Stuttgart — Singen — Grenze D/CH, Horb — Neckarhausen**	in Betrieb	51,1	33,8	17,4	Inbetriebnahme 2024 erfolgt
30	L 10	**ABS/NBS Stuttgart — Ulm — Augsburg, Wendlingen — Ulm**	in Betrieb	2.907,5	2.679,7	227,7	Inbetriebnahme 2022 erfolgt
31	N 39	**Bahnhof Fangschleuse**	in Bau	198,0	13,1	184,9	
32	L 12	**Knoten Berlin**	in Betrieb	1.527,5	1.277,7	249,8	Restmaßnahmen
33	N 22	**Knoten Frankfurt a.M.**	in Bau	641,8	291,6	350,2	
34	L 12	**Knoten Halle/Leipzig, 2. Baustufe (Knoten Halle)**	in Betrieb	603,7	560,7	43,0	
35	N 22	**Knoten Hamburg**	in Bau	1.203,1	255,2	947,9	
36	N 22	**Knoten Köln, Gummersbacher Straße**	in Bau	473,0	27,5	445,5	
37	L 12	**Knoten Magdeburg, 2. Baustufe**	in Bau	638,3	338,8	299,5	
38	N 22	**Knoten Mannheim**	in Betrieb/ in Planung	892,3	36,8	855,5	
39	L 16	**Rangierbahnhof Halle (Saale) Nord**	in Betrieb	144,2	141,5	2,7	Inbetriebnahme 2018 erfolgt
40	L 16/ N 41	**Maßnahmen des Kombinierten Verkehrs**	in Betrieb/ in Bau	599,8	286,1	313,8	
Finanzbedarf						**12.493,1**	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Vorhaben/Teilvorhaben	Projekt-stand	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025 [Mio. €]	Bemerkungen
		B. Neu zu beginnende Vorhaben					
		Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2029 erlangt werden kann.					
1	L 03	**ABS Berlin — Dresden, 2. Baustufe**	in Planung	900,0	0,0	900,0	
2	N 08	**ABS Berlin — Hannover, übrige Abschnitte (Lehrter Stammbahn)**	in Planung	548,0	0,0	548,0	
3	N 18	**ABS Köln — Düsseldorf — Dortmund/Münster, PFB 2.0/3.1-3.2a/6**	in Planung	1.180,0	0,0	1.180,0	
4	N 35	**ABS Leipzig — Chemnitz, Geithain — Chemnitz (Elektrifizierung)**	in Planung	192,0	0,0	192,0	
5	N 03	**ABS Magdeburg — Stendal — Uelzen, Glindenberg — Stendal**	in Planung	352,7	0,0	352,7	
6	N 09	**ABS München — Landshut — Obertraubling — Regensburg — Marktredwitz — Hof, Hof — Marktredwitz**	in Planung	969,7	0,0	969,7	
7	N 30	**ABS Weimar — Gera — Gößnitz, Elektrifizierung**	in Planung	544,0	0,0	544,0	
8	N 06	**ABS/NBS Frankfurt am Main — Mannheim, Wallauer Spange**	in Planung	183,0	0,0	183,0	
9	N 05	**ABS/NBS Hanau/Gießen — Fulda, Hanau — Langenselbold**	in Planung	750,0	0,0	750,0	
10	N 07	**ABS/NBS Karlsruhe — Basel, StA 7.1 bis 7.4**	in Planung	3.799,0	0,0	3.799,0	
11	L 11	**ABS/NBS München — Mühldorf — Freilassing — Grenze D/A**	in Planung	4.823,0	0,0	4.823,0	
12	N 20	**ABS/NBS Stuttgart — Singen — Grenze D/CH, Flughafen Stuttgart — Goldberg**	in Planung	1.960,0	0,0	1.960,0	
13	N 22	**Knoten Frankfurt a.M., Sportfeld (3. Baustufe)**	in Planung	321,0	0,0	321,0	
14	N 22	**Knoten München, Ausbau Bf Trudering und Daglfinger Kurve**	in Planung	1.398,5	0,0	1.398,5	
15	N 41	**Umschlagbahnhof Regensburg-Burgweinting**	in Planung	267,0	0,0	267,0	
Finanzbedarf							**18.187,9**
Finanzbedarf Kat. A und B							**30.681,0**

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Vorhaben/Teilvorhaben	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025 [Mio. €]	Bemerkungen
		C. Sonstige wichtige Vorhaben				
		Vorhaben, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden. Mit diesen Projekten kann in der Regel erst nach 2029 begonnen werden.				
1	N 25	**ABS Augsburg — Donauwörth**	488,0	0,0	488,0	
2	N 08	**ABS Berlin — Hannover, Lehrte — Fallersleben (SFS)**	201,2	0,0	201,2	
3	N 03	**ABS Bremerhaven — Bremen — Langwedel — Uelzen**	1.001,3	0,0	1.001,3	
4	N 33	**ABS Cuxhaven — Stade**	279,0	0,0	279,0	
5	N 03	**ABS Elze — Hameln**	88,8	0,0	88,8	
6	N 36	**ABS Itzehoe — Wilster — Brunsbüttel, Elektrifizierung**	45,5	0,0	45,5	
7	N 18	**ABS Köln — Düsseldorf — Dortmund/Münster, PFB 2 (Hp Benrath)**	136,2	0,0	136,2	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Vorhaben/Teilvorhaben	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025 [Mio. €]	Bemerkungen
		C. Sonstige wichtige Vorhaben				
8	N 06	ABS Köln/Hagen — Siegen — Hanau, Hagen — Siegen — Hanau	339,4	0,0	339,4	
9	N 28	ABS Landshut — Plattling	216,0	0,0	216,0	
10	N 03	ABS Lehrte — Braunschweig — Magdeburg — Roßlau — Falkenberg, dreigleisiger Ausbau BS-Buchhorst — Abzw. Weddel	137,4	0,0	137,4	
11	L 02	ABS Lübeck/Hagenow Land — Rostock — Stralsund, Bad Kleinen — Ventschow/Schwaan — Rostock	227,1	0,0	227,1	
12	N 03	ABS Minden — Nienburg	169,2	0,0	169,2	
13	N 09	ABS Mühldorf — Landshut, Landshut — Obertraubling (Blockverdichtung)	38,2	0,0	38,2	
14	N 09	ABS Mühldorf — Landshut, Mühldorf — Landshut (Elektrifizierung)	206,5	0,0	206,5	
15	N 09	ABS München — Landshut — Obertraubling — Regensburg — Marktredwitz — Hof, Marktredwitz — Regensburg	5.685,0	0,0	5.685,0	
16	N 09	ABS München — Landshut — Obertraubling — Regensburg — Marktredwitz — Hof, Regensburg — Obertraubling	838,7	0,0	838,7	
17	L 15	ABS München — Lindau — Grenze D/A, Bf Buxheim, Bf Kißlegg, Bf Tannheim	101,1	0,0	101,1	
18	N 34	ABS Münster — Lünen	251,1	0,0	251,1	
19	N 31	ABS Niebüll — Klanxbüll — Westerland, 2-gleisiger Ausbau	426,4	0,0	426,4	
20	N 17	ABS Nürnberg — Marktredwitz — Hof/Grenze D/CZ, Marktredwitz — Grenze D/CZ	62,3	0,0	62,3	
21	N 17	ABS Nürnberg — Marktredwitz — Hof/Grenze D/CZ, Nürnberg — Marktredwitz	581,7	0,0	581,7	
22	N 09	ABS Nürnberg — Schwandorf — Furth im Wald — Grenze D/CZ	975,1	0,0	975,1	
23	N 03	ABS Wunstorf — Verden — Rotenburg	1.457,2	0,0	1.457,2	
24	N 05	ABS/NBS Berlin — Halle/Leipzig — Erfurt — Fulda, Blankenheim — Kirchheim	4.982,2	0,0	4.982,2	
25	N 04	ABS/NBS Frankfurt am Main — Aschaffenburg — Würzburg — Nürnberg — Ingolstadt — München	2.772,4	0,0	2.772,4	
26	N 06	ABS/NBS Frankfurt am Main — Mannheim	7.299,5	0,0	7.299,5	
27	N 05	ABS/NBS Hanau/Gießen — Fulda, Gelnhausen — Mittelkalbach	3.544,7	0,0	3.544,7	
28	N 08	ABS/NBS Hannover — Bielefeld — Hamm, Hannover — Bielefeld	5.650,0	0,0	5.650,0	
29	N 02	ABS/NBS Hannover — Hamburg	9.015,9	0,0	9.015,9	
30	N 07	ABS/NBS Karlsruhe — Basel, StA 7 (ABS) und StA 8.8 bis 8.9	8.184,1	0,0	8.184,1	
31	N 06	ABS/NBS Mannheim — Karlsruhe	1.083,8	0,0	1.083,8	
32	N 06	ABS/NBS München — Augsburg — Ulm, Augsburg — Ulm	2.041,4	0,0	2.041,4	
33	N 13	ABS/NBS München — Rosenheim — Kiefersfelden — Grenze D/A	7.863,0	0,0	7.863,0	
34	L 04	ABS/NBS Nürnberg — Erfurt (Geschwindigkeitserhöhung)	122,5	0,0	122,5	
35	N 16	ABS/NBS Paderborn — Halle, Kurve Mönchehof — Ihringshausen	627,0	0,0	627,0	
36	N 20	ABS/NBS Stuttgart — Singen — Grenze D/CH, Goldberg — Singen — Grenze D/CH	880,8	0,0	880,8	
37	N 22	Knoten Frankfurt a.M., diverse Teilmaßnahmen	4.195,9	0,0	4.195,9	
38	N 22	Knoten Hamburg, diverse Teilmaßnahmen	587,0	0,0	587,0	
39	N 22	Knoten Hannover, diverse Teilmaßnahmen	1.328,0	0,0	1.328,0	
40	N 22	Knoten Köln, diverse Teilmaßnahmen	1.569,5	0,0	1.569,5	
41	N 22	Knoten Mannheim, diverse Teilmaßnahmen	463,0	0,0	463,0	
42	N 22	Knoten München, diverse Teilmaßnahmen	2.658,5	0,0	2.658,5	
43	N 32	NBS Dresden — Grenze D/CZ	5.617,2	0,0	5.617,2	
Finanzbedarf					**84.438,8**	

10. Fünfjahresplanung Bundeswasserstraßen

Die gemäß §5 Bundeswasserstraßenausbaugesetz durch das Bundesministeriums für Verkehr aufzustellende Fünfjahresplanung für den Ausbau der Bundeswasserstraßen ist in den nachfolgenden Projektlisten (Tab. A und B) in Kapitel 7 enthalten. Die Planung wird dabei für die Bundeswasserstraßen um eine Projektliste für die im Zeitraum 2025–2029 anstehenden Erhaltungsmaßnahmen ergänzt (Tab. D).

10.1 Erläuterungen zu den Tabellen

Teil A der Projektliste enthält die laufenden Vorhaben, die bereits einen weit fortgeschrittenen Umsetzungstand erreicht haben. Insgesamt beträgt der Finanzbedarf für die Fertigstellung dieser Projekte rd. 2,7 Mrd. € ab dem Jahr 2025. Die in der Projektliste enthaltenen Kosten entsprechen den aktuellem Haushaltsansatz gemäß Entwurf des Einzelplan 12 des Bundeshaushaltes 2026.

Im Teil B sind die Vorhaben bzw. Teilvorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand dargestellt, für die bis 2029 Baurecht erlangt werden kann. Die Investitionsansätze beziehen sich auf aktuelle Kostenschätzungen und belaufen sich auf rd. 0,5 Mrd. € ab dem Jahr 2025.

Im Teil C sind nachrichtlich weitere wichtige Vorhaben bzw. Teilvorhaben des Bedarfsplan Wasserstraße aufgeführt, die noch nicht begonnen wurden und einer Nachbewertung unterzogen werden. Diese Projekte werden im Hinblick des Ergebnisses der Nachbewertung (NKV < oder > 1) nicht weitergeführt oder der Baubeginn wird erst nach 2029 erfolgen.

Im Teil D sind die alle Ersatzinvestitionsmaßnahmen > 5 Mio. € sowie zusammenfassend die Ersatzinvestitionen < 5 Mio. € an Bundeswasserstraßen aufgelistet. Der Finanzbedarf mit rund 9,2 Mrd. € für die Fertigstellung dieser 154 Projekte ab dem Jahr 2025 zeigt die hohe Bedeutung der notwendigen Ersatzinvestitionen für den Erhalt des Bestandsnetzes.

Insbesondere zählen dazu die Ersatzinvestitionsmaßnahmen an nicht sperrbaren Wehren im gesamten Bundeswasserstraßennetz – auch systemkritische Bauwerke genannt-, für die die Vorplanungen bereits begonnen wurden, die aber noch nicht im Haushalt veranschlagt sind.

Hinweis – *„Welche Vorhaben finden sich in der Projektliste?“*

Die Aufstellung der Fünfjahrespläne erfolgt gemäß der Ausbaugesetze zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem jeweiligen Bedarfsplan. Daher führt die folgende Projektliste ausschließlich Vorhaben in Umsetzung der jeweiligen Ausbaugesetze auf, die sich zumindest in frühen Planungsstadien befinden.

Der hohe Ersatzinvestitionsbedarf an den Bundeswasserstraßen ist bekannt. Wesentliche Maßnahmen dieses Fünfjahreplans sind deshalb neben den Bedarfsplan-Projekten die für die Substanzerhaltung des Bestandsnetzes notwendigen Ersatzinvestitionen an Bundeswasserstraßen. Mit der Darstellung der maßnahmenbezogenen Ersatzinvestitionen > 5 Mio. € in Abschnitt D wird zusätzlich die Forderung nach einem Maßnahmenplan für die Erhaltung der Bundeswasserstraßen im Sinne des Grundsatzes „Erhalt vor Ersatz vor Ausbau“ umgesetzt.

10.2 Projektliste Bundeswasserstraßen

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Bundeswasserstraße	Vorhaben	Projektstand	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025 [Mio. €]	Bemerkungen
		A. Laufende Vorhaben							
		Vorhaben, die am 01.01.2025 bereits im Bau waren.							
1	1	BB/BE	**Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal, Untere Havel-Wasserstraße, Berliner Wasserstraßen, Havelkanal (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 17)**	VDE 17 (Ausbau der Flusshavel, Ausbau Berliner Nordtrasse, Vorhäfen Schleuse Brandenburg, Ausbau Havelkanal bis Wustermark)	im Bau	1.697,0	1507,5	189,5	
2	2	NW	**Dortmund-Ems-Kanal**	Ausbau der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals	in Bau	1.378,0	965,0	413,0	
3	3	NW	**Mittelweser**	Anpassung der Mittelweser (Restmaßnahmen)	in Bau	173,0	153,0	20,0	
4	5	NW	**Datteln-Hamm-Kanal**	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Weststrecke)	in Bau	205,0	120,0	85,0	
5	6	NW	**Rhein-Herne-Kanal**	Ausbau des Rhein-Herne-Kanal (östl. Gelsenkirchen)	in Bau	269,0	111,0	158,0	
6	8	BY	**Main**	Fahrrinnenvertiefung zwischen Wipfeld und Limbach	in Bau	75,0	25,0	50,0	
7	10	SH	**Nord-Ostsee-Kanal**	Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals	in Bau	500,0	203,0	297,0	
8	12	BY	**Donau**	Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing – Vilshoven (Variante A)	in Bau	262,0	240,0	22,0	
9	15	NW/NI	**Dortmund-Ems-Kanal**	Anpassung des Dortmund-Ems-Kanal (Nordstrecke)	in Bau	1.270,0	271,0	999,0	
10	16	BB	**Havel-Oder-Wasserstraße**	Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße	in Bau	190,0	111,0	79,0	
11	13	NW	**Rhein**	Abladeverbesserung und Sohlstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg	in Bau	200,0	31	169,0	
12	17	NI	**Stichkanal Salzgitter**	Ausbau des Stichkanals Salzgitter einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen	in Bau	210,0	28,0	182,0	
13	23	NI	**Stichkanal Hildesheim**	Ausbau des Stichkanals Hildesheim	in Bau	204,0	1,0	203,0	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Bundeswasser-straße	Vorhaben	Projekt-stand	Bundes-mittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbe-darf ab 2025 [Mio. €]	Bemer-kungen
		B. Neu zu beginnende Vorhaben							
		Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die bereits Baurecht vorliegt oder bis 2029 erlangt werden kann.							
1	1	RP	**Rhein**	Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein	in Planung	225,0	5,3	219,7	
2	3	NI	**Außenweser**	Fahrrinnenanpassung der Außenweser	in der Planfest-stellung	208,5	7,8	200,7	
3	5	NI	**Unterweser**	Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord)	in der Planfest-stellung	94,1	10,6	83,5	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Bundeswasser-straße	Vorhaben	Projektstand	Bemer-kungen
		C. Sonstige wichtige Vorhaben				
		Vorhaben, die noch nicht begonnen wurden und einer Nachbewertung unterzogen werden. Diese Projeke werden ggf. nicht weitergeführt oder Baubeginn erst nach 2029.				
1	2	HE, BY	**Main**	Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg	noch keine Planung	
2	4	SH	**Nord-Ostsee-Kanal**	Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals	noch keine Planung	
3	5	NI	**Unterweser**	Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Süd)	noch keine Planung	
4	7	NW	**Wesel-Datteln-Kanal**	Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals bis Marl und Ersatz der Großen Schleusen	in Planung	
5	8	NI	**Außenems**	Vertiefung der Außenems	in der Plan-feststellung	
6	9	NW	**Datteln-Hamm-Kanal**	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Oststrecke)	noch keine Planung	
7	10	SH	**Nord-Ostsee-Kanal**	Neutrassierung der Saatsee-Kurve am Nord-Ostsee-Kanal	noch keine Planung	
8	14	MV	**Ostsee**	Apassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar	noch keine Planung	
9	18	NI	**Küstenkanal**	Ausbau des Küstenkanals einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen	noch keine Planung	
10	19	NI	**Elbe-Seiten-Kanal**	Vorgez. Ersatzneubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck	in Planung	
11	20	BW	**Neckar**	Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen	keine weiteren Planungen	wird aktu-ell nicht weiterver-folgt
12	21	RLP	**Mosel**	Bau von sieben 2. Schleusenkammern an der Mosel	in Planung	
13	22	SH	**Elbe-Lübeck-Kanal**	Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals	keine weiteren Planungen	wird aktu-ell nicht weiterver-folgt

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Bundeswasser-straße	Vorhaben	Projekt-stand	Bundes-mittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbe-darf ab 2025 [Mio. €]	Bemer-kungen
		D. Reine Ersatzinvestitionen							
1		SH	**Nord-Ostsee-Kanal**	Ersatz der kleinen Schleuse Kiel-Holtenau	in Planung	650,0	33,7	616,3	
2		SH	**Nord-Ostsee-Kanal**	Neubau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel	in Bau	1.261,7	1.005,8	255,9	
3		SH	**Nord-Ostsee-Kanal**	Neubau der Bahn- und Straßenbrücke Levensau	in Bau	297,8	121,8	176,0	
4		SH	**Nord-Ostsee-Kanal**	Neubau eines Trockendocks zur Schleusentorinstandsetzung Brunsbüttel	in Bau	60,8	33,7	27,1	
5		SH	**Nord-Ostsee-Kanal**	Bau von Schleusentorliegeplätzen in Brunsbüttel	in Bau	42,4	23,5	18,9	
6		SH	**Nord-Ostsee-Kanal**	Korrosionsschutzmaßnahmen an der Eisenbahnhochbrücke Hochdonn	in Bau	104,5	1,3	103,2	
7		SH	**Nord-Ostsee-Kanal**	Instandsetzung der Bahn- und Straßenbrückenanlage Hochbrücke Grünental	noch keine Planung	5,6	0,0	5,6	noch nicht im HH veranschlagt
8		SH	**Nord-Ostsee-Kanal**	Ersatzbeschaffung Fähren für den Nord-Ostsee-Kanal	in Planung	168,1	0,0	168,1	
9		SH	**Nord-Ostsee-Kanal**	Umbau Fähranlage Brunsbüttel – Betrieb der neuen Fährgeneration 45t	in Planung	5,5	0,8	4,7	
10		SH	**Nord-Ostsee-Kanal**	Ersatz der Fähranlagen Brunsbüttel und Ostermoor	noch keine Planung	20,7	0,0	20,7	noch nicht im HH veranschlagt
11		SH	**Eider**	Erneuerung der bestehenden Technik am Eidersperrwerk	in Bau	45,8	12,8	32,9	
12		SH	**Eider**	Grundinstandsetzung der Anlagen am Eidersperrwerk	in Bau	33,5	21,6	11,9	
13		SH	**Trave**	Grundinstandsetzung der Hubbrücken in Lübeck	in Planung	34,1	1,5	32,5	
14		SH	**Elbe-Lübeck-Kanal**	Schleuse Witzeeze, einschließlich Straßenbrücke Witzeeze	in Planung	13,0	0,2	12,8	
15		SH	**Elbe-Lübeck-Kanal**	Ersatz Straßenbrücke Basedow-Lanze	in Planung	8,7	0,7	8,0	
16		SH	**Elbe**	Grundinstadsetzung Schleuse Geesthacht	in Planung	20,5	0,0	20,5	
17		SH	**Nordsee**	Instandsetzung der Ostmole im Bundeshafen Helgoland	in Planung	97,0	12,6	84,4	
18		SH	**Nordsee**	Instands. der Westmauer Hafen Helgoland	in Planung	48,3	1,3	47,0	
19		NI	**Nordsee**	Sicherung der BWaStr Jade durch Ersatz der Deckwerke im Westen von Wangerooge	in Bau	124,2	52,7	71,5	
20		NI	**Elbe**	Grundinstandsetzung Kugelbake Leitdamm	in Planung	36,0	0,0	36,0	noch nicht im HH veranschlagt
21		NI	**Oste**	Instandsetzung Ostesperrwerk	in Bau	17,0	0,3	16,7	
22		NI	**Weser**	Ersatz Startplatz Oberwasser Schleuse Hemelingen	in Planung	7,1	0,0	7,1	
23		NI	**Weser**	Ersatz der Spundwand Torfplatzkaje	in Planung	6,0	0,0	6,0	
24		NI	**Weser**	Ersatz Spundwand Bauhafen Farge	in Planung	15,6	0,0	15,6	
25		NI	**Hunte**	Ersatz Bahnbrückenanlage Elsfleth	in Planung	127,0	0,0	127,0	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Bundeswasserstraße	Vorhaben	Projektstand	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025 [Mio. €]	Bemerkungen
		D. Reine Ersatzinvestitionen							
26		NI	**Küstenkanal**	Rekonstruktion der Cäcilienbrücke in Oldenburg	in Planung	26,6	5,7	20,9	
27		NI	**Küstenkanal**	Ersatz Straßenbrücke Dörpen Nr. 30	in Planung	8,8	0,0	8,8	
28		NI	**Küstenkanal**	Umbau Schleuse Dörpen-Unterhaupt	in Bau	5,7	3,1	2,6	
29		NI	**Küstenkanal**	Ersatz Straßenbrücke Hilkenbrook Nr. 21	in Planung	6,2	0,0	6,2	noch nicht im HH veranschlagt
30		NI	**Küstenkanal**	Ersatz Straßenbrücke Kortemoor Nr. 25	in Planung	11,0	0,0	11,0	noch nicht im HH veranschlagt
31		NI	**Küstenkanal**	Ersatz Straßenbrücke Esterwegen Nr. 23	in Planung	11,0	0,0	11,0	noch nicht im HH veranschlagt
32		NI	**Küstenkanal**	Ersatz Straßenbrücke Leegmoor Nr. 24	in Planung	9,2	0,0	9,2	noch nicht im HH veranschlagt
33		NI	**Küstenkanal**	Uferinstandsetzungen am Küstenkanal	in Planung	50,0	2,0	48,0	
34		NI	**Mittelweser**	Grundinstandsetzung des Wehrs Drakenburg	in Planung	52,0	2,0	50,0	
35		NI	**Mittelweser**	Grundinstandsetzung des Wehrs Dörverden	in Planung	52,0	0,0	52,0	
36		NI	**Mittelweser**	Grundinstandsetzung des Wehrs Langwedel	in Planung	60,0	0,0	60,0	
37		NI	**Mittelweser**	Grundinstansetzung des Wehrs Landesbergen	in Planung	18,0	0,0	18,0	
38		NI	**Mittelweser**	Grundinstandsetzung Vorhäfen Schleuse Landesbergen	in Planung	10,9	0,0	10,9	
39		NI	**Mittelweser**	Ausbau Schleusenoberkanal Dörverden	in Planung	24,0	0,0	24,0	
40		NI	**Aller**	Instandsetzung der Staustufen an der Aller	in Planung	16,9	11,6	5,3	
41		NI	**Elbe**	Grundinstandsetzung des Wehrs Geesthacht	in Bau	350,0	22,7	327,3	
42		NI	**Elbe**	Anpassung Reststrecke Binnenelbe	in Planung	8,5	0,2	8,3	
43		NI	**Ilmenau**	Rückbau Wehranlagen Ilmenau	in Planung	20,0	0,0	20,0	noch nicht im HH veranschlagt
44		NI	**Mittellandkanal**	Ersatzneubau Straßenbrücke Nr. 419	in Planung	5,7	0,0	5,7	
45		NI	**Mittellandkanal**	Schleuse Anderten Westkammer	in Planung	90,0	0,0	90,0	
46		NI	**Mittellandkanal**	Sanierung der Pumpwerke am MLK, ESK und SK	in Planung	50,0	0,0	50,0	noch nicht im HH veranschlagt
47		NI	**Stichkanal Linden**	Grundinstandsetzung der Hafenschleuse Linden	in Planung	8,5	0,2	8,3	
48		NI	**Stichkanal Linden**	Brücken 256/243	in Planung	9,5	0,0	9,5	noch nicht im HH veranschlagt

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Bundeswasser-straße	Vorhaben	Projekt-stand	Bundes-mittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbe-darf ab 2025 [Mio. €]	Bemer-kungen
		D. Reine Ersatzinvestitionen							
49		NI	**Stichkanal Osnabrück**	Instandsetzung Schleusen Hollage und Haste einschließlich E-Technik und Maschinen	in Planung	15,0	0,0	15,0	
50		NI	**Elbe-Seiten-Kanal**	Grundinstandsetzung Schiffshebewerk Lüneburg	in Bau	130,7	97,6	33,1	
51		NI	**Elbe-Seiten-Kanal**	Instandsetzung Kanalbrücke 532 Bollensen	in Planung	8,7	0,0	8,7	
52		NI	**Elbe-Seiten-Kanal**	Instandsetzung Kanalbrücke 545 Süd und 547 Nord	in Planung	36,9	0,0	36,9	
53		NI	**Dortmund-Ems-Kanal**	Ersatz Kunkenmühler Br. 136	in Planung	5,2	0,0	5,2	
54		NI	**Dortmund-Ems-Kanal**	Ersatz Straßenbrücke Versener Ems Brücke	in Planung	8,0	0,1	7,9	
55		NI	**Dortmund-Ems-Kanal**	Ersatz Rheder Ems-Brücke Nr. 191	in Bau	12,7	4,6	8,1	
56		NI	**Dortmund-Ems-Kanal**	Ersatz der Eisenbahnüberführung Rodde	in Planung	71,0	18,2	52,8	
57		NI, NW	**Dortmund-Ems-Kanal**	Nachsorgemaßnahmen an Dämmen und Bauwerken	in Bau	29,0	8,9	20,1	
58		NW, NI	**Mittelweser**	Ersatz abgängiger Dalben in den Vorhäfen der Mittelweserschleusen	in Bau	24,8	9,4	15,4	
59		NW, NI	**Mittelweser**	Stahlwasserbauarbeiten an den Mittelweserschleusen	in Bau	47,9	7,9	38,1	
60		NW	**Mittelweser**	Grundinstandsetzung des Wehrs Petershagen	in Planung	60,0	1,9	60,0	
61		NW	**Mittelweser**	Grundinstandsetzung des Wehrs Schlüsselburg	in Planung	52,0	0,0	52,0	
62		NW	**Mittelweser**	Grundinstandsetzung Schleusenoberkanal und oberer Vorhafen Schleuse Schlüsselburg	in Planung	33,1	0,0	33,1	
63		NW	**Dortmund-Ems-Kanal**	Ersatz Oberwieser Brücke Nr. 15	in Planung	6,3	0,0	6,3	noch nicht im HH veranschlagt
64		NW	**Dortmund-Ems-Kanal**	Ersatz Schwieringhauser Brücke Nr. 7	in Planung	11,1	0,3	10,8	
65		NW	**Dortmund-Ems-Kanal**	Ersatz Groppenbrucher Brücke Nr. 10	in Planung	9,0	0,1	8,9	
66		NW	**Dortmund-Ems-Kanal**	Ersatztore Schleuen, Modluares System für das WDK/Beginn DEK	in Planung	10,0	0,0	10,0	noch nicht im HH veranschlagt
67		NW	**Dortmund-Ems-Kanal**	E-Technik der Anlagen instandsetzen (Sito, Schleusen-Westdeusches Kanäle)	in Planung	210,0	0,0	210,0	noch nicht im HH veranschlagt
68		NW	**Wesel-Datteln-Kanal**	Grundinstandsetzung der kleinen Schleusen am Wesel-Datteln-Kanal	in Bau	86,6	66,1	20,5	
69		NW	**Wesel-Datteln-Kanal**	Instandsetzung von Spundwandstrecken	in Planung	6,4	0,1	6,3	
70		NW	**Wesel-Datteln-Kanal**	Ersatz Rapphoffsmühlenbach-Düker	in Planung	16,4	0,8	15,6	
71		NW	**Wesel-Datteln-Kanal**	Ersatz Drewer Markenbach-Düker Nr. 16	in Planung	5,5	0,1	5,4	
72		NW	**Wesel-Datteln-Kanal**	Ersatz Weierbach-Düker Nr. 15	in Planung	5,3	0,1	5,2	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Bundeswasser-straße	Vorhaben	Projekt-stand	Bundes-mittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbe-darf ab 2025 [Mio. €]	Bemer-kungen
		D. Reine Ersatzinvestitionen							
73		NW	**Wesel-Datteln-Kanal**	Ersatz Schermbecker Brücke Nr. 415	in Planung	10,4	0,0	10,4	noch nicht im HH ver-anschlagt
74		NW	**Wesel-Datteln-Kanal**	Ersatz WDK Düker Nr. 26–31	in Planung	20,9	0,6	20,3	noch nicht im HH ver-anschlagt
75		NW	**Rhein-Herne-Kanal**	Ersatz der 2. Schleusenkammer Wanne-Eickel	in Planung	205,2	6,1	199,1	
76		NW	**Rhein-Herne-Kanal**	Instandsetzung von Spundwandstrecken	in Planung	15,4	0,2	15,2	
77		NW	**Rhein-Herne-Kanal**	Ersatz Ulmenstraßen-Brücke Nr. 314	in Planung	11,5	0,0	11,5	
78		NW	**Rhein-Herne-Kanal**	Ersatz der Straßenbrückenanlage Bahnhof-straßen-Brücke Nr. 360	in Planung	15,0	0,0	15,0	noch nicht im HH ver-anschlagt
79		NW	**Rhein-Herne-Kanal**	Ersatz der Straßenbrückenanlage Einbleck Straßen-Brücke Nr. 324	in Planung	12,0	0,0	12,0	noch nicht im HH ver-anschlagt
80		NW	**Ruhr**	Grundinstandsetzung Ruhrwehr Duisburg	in Bau	121,2	0,1	121,1	
81		NW	**Rhein**	Ersatzneubau der Liegestelle Köln Rheinau-hafen	in Bau	20,1	2,9	17,2	
82		NW	**Rhein**	Bau des Ruhehafens Ossenberg	in Planung	41,0	2,6	38,4	
83		NW	**Rhein**	Bau des Ruhehafens Niedermörmter	in Planung	42,00	0,7	41,3	
84		RP, BW	**Rhein**	Liegestellen am Ober- und Mittelrhein	in Bau	38,8	13,6	25,3	
85		RP	**Mosel**	Ersatz Untertore Moselschleusen	in Bau	13,4	0,1	13,3	
86		RP	**Mosel**	Ersatz Obertore Moselschleusen	in Planung	5,0	0,0	5,0	
87		RP	**Mosel**	Moselwehre Inst. Seitenschilde	in Planung	8,0	0,0	8,0	
88		RP	**Mosel**	Ersatz Wehrkörper Detzem	in Planung	12,0	0,0	12,0	
89		SL	**Saar**	Notinstandsetzung Wehr Lisdorf	in Planung	36,0	0,0	36,0	
90		RP	**Lahn**	Ersatz der Wehre Cramberg, Dausenau, Nassau, Diez, Hollerich, Scheidt	in Planung	20,5	4,8	15,7	noch nicht im HH ver-anschlagt
91		BW	**Neckar**	Ersatzneubau des Wehrs Neckarsulm	in Planung	39,6	3,3	36,3	
92		BW	**Neckar**	Ersatzneubau des Wehrs Wieblingen	in Planung	15,0	10,0	5,0	
93		BW	**Neckar**	Ersatzneubau des Wehrs Beihingen	in Planung	62,0	3,8	58,2	
94		BW	**Neckar**	Grundinstandsetzung des Wehrs Horkheim	in Bau	46,3	35,6	10,7	
95		BW	**Neckar**	Sicherung und Ausbau des Seitenkanals Kochendorf	Bauvor-berei-tung	50,0	3,0	47,0	
96		BW	**Neckar**	Instandsetzung der Schleuse Hessigheim, Baugrundverbesserung	in Bau	17,0	8,1	8,9	
97		BW	**Neckar**	Grundinstandsetzung rechte Schleusen-kammer Schwabenheim	in Planung	24,0	0,0	24,0	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Bundeswasser-straße	Vorhaben	Projekt-stand	Bundes-mittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbe-darf ab 2025 [Mio. €]	Bemer-kungen
		D. Reine Ersatzinvestitionen							
98		BW	**Neckar**	Bauteilversuche Schleusenanlage Ober-esslingen	Bauvor-berei-tung	50,0	4,5	45,5	
99		BY	**Main**	Grundinstandsetzung des Wehrs Erlabrunn	in Planung	115,2	1,3	113,9	
100		BY	**Main**	Grundinstandsetzung des Wehrs Harrbach	in Planung	115,2	1,5	113,7	
101		BY	**Main**	Grundinstandsetzung des Wehrs Freuden-berg	in Planung	115,2	1,6	113,6	
102		BY	**Main**	Grundinstandsetzung des Wehrs Rothenfels	in Planung	115,2	1,1	114,1	
103		BY	**Main**	Grundinstandsetzung des Wehrs Steinbach	in Planung	115,2	1,4	113,8	
104		BY	**Main**	Instandsetzung Oberer Vorhafen Freuden-berg	in Planung	23,0	0,0	23,0	
105		BY	**Main**	Instandsetzung der Kammersohle Stau-stufen Griesheim	in Bau	5,5	0,1	5,4	
106		BY	**Main**	Ersatzneubau der Staustufe Obernau	in Planung	450,0	12,3	437,7	
107		BY	**Main**	Ersatzneubau Straßenbrücke Wertheim-Kreuzwertheim	in Planung	6,7	0,0	6,7	
108		BY	**Main**	Sanierung Straßenbrücke Marktheidenfeld	in Planung	5,3	0,0	5,3	
109		BY	**Main**	Straßenbrücke Karlstadt, Ersatzneubau	in Planung	10,0	0,0	10,0	
110		BY	**Main**	Grundinstandsetzung Wehr Faulbach	in Planung	115,2	1,3	113,9	
111		HE	**Main**	Ersatztneubau Eisenbahnbrücke Niederrad	in Planung	65,0	0,0	65,0	
112		HE	**Main**	Ersatztneubau Eisenbahnbrücke Main-Neckar-Bahn	in Planung	65,0	0,0	65,0	
113		BY	**Main-Donau-Kanal**	Ersatzneubau der Schleuse Erlangen	in Planung	611,2	18,2	593,0	
114		BY	**Main-Donau-Kanal**	Ersatzneubau der Schleuse Kriegenbrunn	in Bau	600,0	56,0	544,0	
115		BY	**Main-Donau-Kanal**	Ersatz der Ober- und Untertore	in Bau	38,9	35,6	3,3	
116		BY	**Main-Donau-Kanal**	Instandsetzung masch.- und elekt. Einrich-tung Schleuse Berching.	in Bau	6,4	4,4	2,0	
117		BY	**Main-Donau-Kanal**	Frankenschnellweg, Ersatz Brücke am Main-Donau-Kanal	in Bau	60,4	0,0	60,4	
118		BY	**Main-Donau-Kanal**	Hafenstraße, Ersatz Brücke am Main-Donau-Kanal	in Planung	74,7	0,0	74,7	noch nicht im HH ver-anschlagt
119		BY	**Donau**	Grundinstandsetzung des Wehrs Kachlet	in Planung	230,0	13,9	216,1	
120		BY	**Donau**	Grundinstandsetzung der Schleuse Kachlet	in Planung	310,0	6,1	303,9	
121		BY	**Donau**	Ersatztore Nordkammer Schleuse Kachlet	in Planung	5,0	0,0	5,0	
122		BY	**Donau**	Ersatz Antriebs- und Steuerungstechnik an Wehranlagen der Donau	in Bau	25,0	0,0	25,0	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Bundeswasserstraße	Vorhaben	Projektstand	Bundesmittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbedarf ab 2025 [Mio. €]	Bemerkungen
		D. Reine Ersatzinvestitionen							
123		BB	**Oder**	Integrative Maßnahmenumsetzung an der Grenzoder	in Planung	18,1	0,3	17,8	
124		SA	**Elbe**	Sohlstabilisierung Klöden (Pilotmaßnahme Klöden)	in Planung	6,0	0,9	5,1	
125		SA	**Saale**	Grundinstandsetzung des Wehrs Pulverweiden	in Planung	11,0	0,0	11,0	noch nicht im HH veranschlagt
126		SA	**Saale**	Ersatz Schleuse Böllberg	in Planung	10,0	0,0	10,0	noch nicht im HH veranschlagt
127		SA	**Unter-Havel-Wasserstraße**	Grundinstandsetzung der Wehranlagen Quitzöbel (Altarmwehr)	in Bau	37,5	34,1	3,4	
128		SA	**Unter-Havel-Wasserstraße**	Grundinstandsetzung der Wehranlagen Quitzöbel (Durchstichwehr)	in Planung	96,2	0,0	96,2	
129		BB	**Unter-Havel-Wasserstraße**	Grundinstandsetzung/Ersatz der Wehre Rathenow (Hinterarche)	in Bau	33,7	18,7	15,0	
130		BB	**Unter-Havel-Wasserstraße**	Grundinstandsetzung/Ersatz der Wehre Rathenow (Vorderarche)	in Planung	23,1	0,0	23,1	
131		BB	**Unter-Havel-Wasserstraße**	Ersatzneubau Straßenbrücke Quenzbrücke in Brandenburg	in Bau	31,6	0,5	31,1	
132		BB	**Havel-Oder-Wasserstraße**	Ersatz von 4 Brücken an der Havel-Oder- und Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße	in Bau	30,0	10,2	19,8	
133		BB	**Havel-Oder-Wasserstraße**	Ersatzneubau Straßenbrücke Havelhausen	in Planung	9,5	0,0	9,5	
134		BB	**Havel-Oder-Wasserstraße**	Ersatzneubau Schleusenbrücke Lehnitz	in Planung	6,5	0,0	6,5	
135		BB	**Havel-Oder-Wasserstraße**	Ersatzneubau Straßenbrücke Schwedt	in Planung	19,1	0,0	19,1	
136		BB	**Havel-Oder-Wasserstraße**	Ersatzneubau Autobahnbrücke Hohenschöpping	in Planung	7,0	0,0	7,0	
137		BB	**Havel-Oder-Wasserstraße**	Ersatzneubau Eisenbahnbrücke Lehnitz	in Planung	30,0	0,0	30,0	
138		BB	**Havel-Oder-Wasserstraße**	Ersatzneubau großes Wehr Sachsenhausen mit Fischaufstiegsanlage und Straßenbrücke	in Planung	30,9	0,0	30,9	noch nicht im HH veranschlagt
139		BB	**Schwedter Querfahrt**	Ersatzneubau Schleuse Schwedt	in Planung	20,0	0,0	20,0	
140		BB	**Obere Havelwasserstraße**	Ersatzneubau der Wehre Zaaren, Regow, Schorfheide mit FAA	in Bau	51,1	10,3	40,8	
141		BB	**Havelkanal**	Ersatzneubau Schleuse Schönwalde	in Planung	40,0	0,0	40,0	noch nicht im HH veranschlagt
142		BE	**Spree-Oder-Wasserstraße**	Ersatzneubau des Wehres Mühlendamm mit Fischaufstiegsanlage	in Bau	47,0	3,6	43,4	
143		BE	**Charlottenburger Verbindugskanal**	Ersatz der Ufersicherungen am Charlottenburger Verbindungskanal	in Bau	13,4	8,6	4,8	
144		BE	**Landwehrkanal**	Instandsetzung der Ufer des Landwehrkanals	in Bau	66,0	7,7	58,3	
145		BB	**Finowkanal**	Ersatzneubau von Schleusen am Finowkanal	in Bau	120,0	25,3	94,7	

lfd. Nr.	BPl-Nr.	Land	Bundeswasser-straße	Vorhaben	Projekt-stand	Bundes-mittel insgesamt [Mio. €]	bis 2024 investiert [Mio. €]	Finanzbe-darf ab 2025 [Mio. €]	Bemer-kungen
		D. Reine Ersatzinvestitionen							
146		BE	**Teltowkanal/ Britzer Verbin-dungskanal**	Ersatzneubau von 2 Brücken am Teltowka-nal/Britzer Verbindungskanal (Marggraff-/ Bäkebrücke)	in Bau	26,5	9,4	17,1	
147		BE	**Teltowkanal**	Ersatzneubau der Straßenbrücke Stuben-rauchbrücke Teil B	noch keine Planung	5,0	0,0	5,0	
148		BE	**Teltowkanal**	Ersatzneubau Straßenbrücke Altglienicke	in Planung	7,1	0,0	7,1	
149		BE	**Teltowkanal**	Grundinstandsetzung Schleuse Kleinmach-now	in Bau	10,4	5,5	4,9	
150		BE	**Teltowkanal**	Ersatzneubau Techow-Straßenbrücke	in Planung	7,6	0,0	7,6	noch nicht im HH ver-anschlagt
151		MV	**Müritz-Havel-Wasserstraße**	Grundinstandsetzung Schleuse und Wehr Mirow	in Planung	20,0	0,0	20,0	
152		MV	**Müritz-Havel-Wasserstraße**	Ersatz Schleuse Strasen	in Planung	20,0	0,0	20,0	noch nicht im HH ver-anschlagt
153		MV	**Müritz-Elde-Wasserstraße**	Sanierung von 15 Wehren	in Bau	65,9	31,1	34,8	
154		MV	**Müritz-Elde-Wasserstraße**	Dammsanierung an MEW und Stör-Wasser-straße	in Bau	26,6	8,8	17,8	
155		Alle	**Alle**	Ersatzinvestitionen < 5 Mio. €				1.000,0	

Impressum

Herausgeber
Bundesministerium für Verkehr
Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin

Stand
Dezember 2025

Druck und Gestaltung
Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Rostock

Bildnachweise
Titelseite:
BMV: Dokumentation „Brücken und Tunnel der Bundesfernstraßen 2025“
GDWS: Schifffahrt auf dem Mittelrhein
Eigenes Werk Raphael Krammer: ICE L auf der Geislinger Steige

Diese Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Bundesregierung.
Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

www.bmv.de