



MINISTERIUM FÜR UMWELT UND VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG

DER MINISTER

Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg, Pf. 10 34 39, 70029 Stuttgart

Herrn Bundesminister
Dr. Manfred Stolpe
Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Dienstgebäude Invalidenstraße 44

10115 Berlin

Stuttgart 27.05.2003
Durchwahl (0711) 126- 2750
Aktenzeichen: 3-3803.1/40
(Bitte bei Antwort angeben!)

Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2003

Anlage

Liste der vom Land für den Bundesverkehrswegeplan 2003 angemeldeten Straßenbauvorhaben (Anlage 1)

Liste fehlerhaft dargestellter Projekte im Entwurf des BVWP 2003 (Anlage 2)

Sehr geehrter Herr Kollege,

von Ihrem Hause wurde den Ländern mit Schreiben vom 20. März 2003 der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2003 zur Stellungnahme übersandt. Zu diesem Entwurf übersende ich Ihnen namens der Landesregierung Baden-Württemberg die folgende Stellungnahme.

Teil Straße:

Die detaillierte Projektliste des Landes mit den Straßenbauprojekten für den Vordringlichen Bedarf, verbunden mit einem soliden Finanzierungsvorschlag, hatte ich Ihnen bereits mit Schreiben vom 12. Februar 2003 übersandt. Auf dieses Schreiben sowie die Nachmeldung für die Planungsreserve vom 18.03.2003 nehmen wir für den Teil Straße des Bundesverkehrswegeplans 2003 im Rahmen der Stellungnahme des Landes Baden-Württemberg voll umfänglich Bezug. Für die dort genannten Projekte fordern wir

weiterhin die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf. Nur so kann den Mobilitätsbedürfnissen im Land Rechnung getragen und eine Beeinträchtigung der Entwicklungschancen des Landes vermieden werden.

Ich darf dabei an unseren Vorschlag erinnern, den Finanzrahmen für die Vordringlichen Projekte durch die Verlängerung der Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans von 12 auf 20 Jahre Dauer zu erweitern. Dies ist verbunden mit der Annahme, dass in diesem Fall die betreffenden Jahre der Verlängerungsphase mit entsprechenden Finanzmitteln unterlegt wären. Die Projektliste mit einem Finanzvolumen von insgesamt 6,6 Mrd. Euro (ohne Refinanzierung der privat vorfinanzierten Projekte) wäre damit finanziert.

Der an die Länder übersandte Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2003 enthält für Baden-Württemberg Bundesfernstraßenprojekte mit einem Volumen von insgesamt 10,85 Mrd. Euro, davon Projekte im Vordringlichen Bedarf für insgesamt 5,8 Mrd. Euro. Auf die Laufzeit des BVWP (bis 2015) gerechnet würde dies für Baden-Württemberg eine Jahresrate von 386 Mio. Euro bedeuten. Das Finanzvolumen für den Vordringlichen Bedarf muss allerdings um die nicht finanzierte Planungsreserve von rund 25% reduziert werden, so dass etwa 4,4 Mrd. Euro über die Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans verbleiben. Von diesen Mitteln müssen nochmals die in den Jahren 2001 bis 2003 bereits verbauten oder noch zu verbauenden Mittel in Höhe von 450 Mio. Euro und die Refinanzierungsraten (0,5 Mrd. Euro) für bereits realisierte Straßenbaumaßnahmen abgezogen werden, so dass für Baden-Württemberg für Neu- und Ausbaumaßnahmen rund 3,5 Mrd. Euro (2004 bis 2015) verbleiben. Voraussetzung für die Realisierung von Straßenprojekten in diesem Umfang ist jedoch, dass diese Mittel auch tatsächlich in den Bundeshaushalten abgesichert werden. Dies ist bisher für uns nicht absehbar. Stattdessen bestehen erhebliche Zweifel, ob diese genannten Jahresraten von 330 Mio. Euro (einschließlich Refinanzierung) tatsächlich fließen werden, da Baden-Württemberg in den letzten Jahren nur Jahresraten von durchschnittlich 200 Mio. Euro erhalten hat.

In den Weiteren Bedarf wurden Projekte in Baden-Württemberg mit einem Finanzvolumen von 5,06 Mrd. Euro eingestuft. Diese Projekte haben keine Aussicht auf Realisie-

rung innerhalb der Laufzeit dieses Bundesverkehrswegeplans. Für Baden-Württemberg bedeutet dies, dass verkehrlich dringend erforderliche Projekte nicht realisiert werden können (vergleiche die beigegefügte Liste, welche die Unterschiede zwischen dem von uns festgestellten Bedarf und dem Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen deutlich macht). Angesichts der aktuellen und der prognostizierten Verkehrssituation in Baden-Württemberg ist dies der Wirtschaft und den Bürgern kaum mehr zu vermitteln. Hinzu kommt, dass viele der bisher als vordringlich eingestuftten Projekte im neuen Bundesverkehrswegeplan nur noch in den Weiteren Bedarf kommen würden. Auch diese Projekte hätten damit keine Aussicht auf Realisierung bis zum Ende der Laufzeit des neuen Bundesverkehrswegeplans.

Mit einem Volumen von gut 800 Mio. Euro - die wir mit Schreiben vom 18. März 2003 anmeldeten (Projekte in einem Umfang von 12,5 % von 6,6 Mrd. Euro an vorgeschlagenen Projekten), ist unsere Planungsreserve für die Straßenbauprojekte im Land im Übrigen nur halb so groß wie die von Ihrem Hause angesetzte Planungsreserve von 25 %.

Bei der Verkehrsministerkonferenz am 5./6. März 2003 wurde von den Ländern im Zusammenhang mit der Finanzierung der Bundesverkehrswege kritisiert, dass in der Finanzplanung 2003 bis 2006 nur eine Verstetigung der Verkehrswegefinanzierung vorgesehen ist. Trotz der Einnahmen aus der Lkw-Maut erfolgt keine Erhöhung der Mittel. Die Lkw-Maut kommt damit nicht zusätzlich dem Verkehrswegebau zugute.

Hier hat sich nun eine wesentliche Änderung der Rechtslage ergeben. Der von uns gemeinsam im zähen Ringen ausgehandelte neue § 11 Autobahnmautgesetz ist so klar, wie ein Gesetz nur sein kann. Wenn bei alter Rechtslage die bisherige Haushaltspolitik betrieben wurde, so muss bei neuer Rechtslage eine andere Haushaltspolitik betrieben werden: Weniger Abzüge von der Maut, volle Zweckbindung, zusätzlich und überwiegend für den Straßenbau. Sehr geehrter Herr Kollege, wir haben für Sie die Kohlen aus dem Feuer geholt, jetzt müssen sie uns alle auch wärmen. Der Bund hat das Geld – er muss es jetzt einsetzen.

Abschließend darf ich darum bitten - wie bereits im Gespräch Bund-Land am 21.05. vorgetragen - die festgestellten Unrichtigkeiten bei in den Entwurf des BVWP 2003 aufgenommenen Maßnahmen zu berichtigen (Anlage 2).

Teil Schiene:

Im Entwurf des Bundesverkehrswegeplan 2003 sind für Schienenprojekte insgesamt Gesamtinvestitionen in Höhe von 79,7 Mrd. Euro (einschließlich Planungsreserve) vorgesehen. Davon sind allein für die Erhaltung des Schienennetzes 38,4 Mrd. Euro sowie für laufende und fest disponierte (z. B. Anti-Stau-Programm) Schienenprojekte 16,8 Mrd. Euro eingeplant. Für neue Projekte (einschließlich Planungsreserve) verbleiben lediglich 15,2 Mrd. Euro (Projekte weiterer Bedarf: 9,3 Mrd. Euro). Damit ist auch der Teilplan Schiene insgesamt unterfinanziert, um die gewünschte Stärkung der Schiene im Personen- und Güterverkehr zu erzielen. Auch wenn mit rund 6 Mrd. Euro Investitionsmaßnahmen des Vordringlichen Bedarfs sicherlich ein Investitionsschwerpunkt in Baden-Württemberg liegt, bleibt kritisch anzumerken, dass

- einige Projekte mit zu niedrigen Investitionsansätzen (z.B. NBS Stuttgart-Ulm/Stuttgart 21) oder teilweise gar nicht (z.B. Rastätter Tunnel) berücksichtigt wurden,
- bei den internationalen Projekten ein Bedarf von insgesamt rund 4,3 Mrd. Euro ausgewiesen wird, im Vordringlichen Bedarf jedoch nur 400 Mio. Euro eingeplant sind,
- für die Infrastrukturmaßnahmen im Schienenpersonennahverkehr zwar eine gesonderte Position in Höhe von 725 Mio. Euro (rund 5 % der für neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs vorgesehenen Mittel) ausgewiesen ist, die Länder aber gemäß einstimmigen Beschluss der Verkehrsministerkonferenz zumindest eine Verdoppelung dieser Mittel fordern,
- der Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans keine gesonderten Mittel für den Umweltschutz, wie die Lärmsanierung an bestehenden Strecken (bei den derzeitigen Etatsansätzen würde man 40 Jahre benötigen) oder die Umrüstung der lauten Güterwagen mit den leiseren K-Sohlen vorsieht.

Aus Sicht des Landes Baden-Württemberg sind die Aufnahme der Neubaustrecke Stuttgart - Ulm, des viergleisigen Ausbaus zwischen Karlsruhe und Basel und der Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar als fest disponierte bzw. neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs grundsätzlich positiv zu bewerten. Gleichwohl sind folgende Nachbesserungen erforderlich:

Der Bund gibt für die Neubaustrecke Stuttgart - Ulm, einschließlich seines Anteils an dem Projekt Stuttgart 21 als Investitionssumme 1,266 Mrd. € an. Dieser Betrag entspricht größenordnungsmäßig den Tilgungsraten, die der Bund nach dem gegenwärtigen Verhandlungsstand während der Laufzeit dieses Bundesverkehrswegeplans von 2011 bis 2015 aufzubringen hätte. Die angegebenen Summen beruhen auf Kostenschätzungen aus dem Jahre 1998. Die Steigerungen des Baupreisindex und vertiefte Untersuchungen des Trassenverlaufs im Rahmen der Planfeststellungsverfahren lassen jedoch erkennen – entsprechende Erkenntnisse liegen der DB bereits vor -, dass der tatsächliche Finanzierungsbedarf deutlich über dem Ansatz im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans liegen wird. Dieser bereits heute erkennbaren Entwicklung sollte mit einer entsprechenden Erhöhung des Mittelansatzes Rechnung getragen werden.

Der Textteil zur NBS Stuttgart – Ulm nennt die „Einbindung der Neubaustrecke in den Knoten Stuttgart“. Nach unserer Auffassung sollten hier die verkehrlichen Bestandteile des Projekts Stuttgart 21, die zur Einbindung der Neubaustrecke erfolgen, deutlicher herausgestellt werden. Dazu gehören der Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs, alle Zulaufstrecken, der Fildertunnel, der neue Wartungsbahnhof und der Anschluss der Neubaustrecke an den Stuttgarter Flughafen. Im Hinblick auf die anstehenden Planfeststellungsverfahren ist diese Klarstellung von Bedeutung, da mit der Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan und in das Bundesschienenwegeausbaugesetz die Planrechtfertigung ohne weitere Begründungspflichten gegeben ist.

Bei der Aus-/Neubaustrecke zwischen Karlsruhe und Basel wurde die Realisierung des Rastätter Tunnels im Bezugsfall unterstellt, der Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans spart ihn aber aus, da der Maßnahmenumfang dort auf „Rastatt Süd – Offenburg“ beschränkt wird. Damit würde entgegen dem Abkommen von Lugano auf dieser

Transitachse auf Jahrzehnte ein zweigleisiger Engpass verbleiben. Überlegungen seitens der DB AG, andere Ausbauvarianten zu prüfen, werden dem aus unserer Sicht und der betroffenen Region nicht gerecht. Wir fordern auch, die bereits planfestgestellten Abschnitte 1.1 (Nördlich Durmersheim – Bietigheim) und 1.2 (Bietigheim – Rastatt Süd) zwischen Karlsruhe und Rastatt zu realisieren und in den vordringlichen Bedarf aufzunehmen.

Die Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar wurde als zweigleisige Neubaustrecke Frankfurt Sportfeld - Mannheim mit Einbindung in die vorhandene Neubaustrecke Mannheim - Stuttgart mit Projektkosten in Höhe von 1,771 Mrd. Euro aufgenommen. Mit diesem Investitionsansatz werden auch die im Vergleich zur A-Variante wesentlich höheren Kosten der von der Deutschen Bahn favorisierten Bypass-Variante abgedeckt. Wie Sie aus Schreiben von mir wissen, lehnt das Land die Umfahrungspläne der Deutschen Bahn ab; das Land findet mit seiner ablehnenden Haltung eine breite Unterstützung durch die betroffene Region unter Einschluss der Abgeordneten des Deutschen Bundestages und des Landtags von Baden-Württemberg. Hier wäre eine ganz konkrete Möglichkeit, 435 Mio. Euro (Angabe aus den Raumordnungsunterlagen der DB AG) zugunsten anderer wichtiger Projekte einzusparen! Ihr Haus äußerte sich bisher dahin, eine Festlegung auf eine Variante unter Verweis auf das laufende Raumordnungsverfahren zu vermeiden; auch gehe die Bundesverkehrswegeplanung von groben Projektdaten aus und sei nicht an eine endgültige Trassierung gebunden. Andererseits hat sich Ihr Haus im Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans bei anderen Projekten (z.B. Ausbau der Donau und der Saale) sehr wohl auf bestimmte Ausbauvarianten festgelegt. Vor allem: Damit hat sich der Bund – entgegen allen seinen Aussagen und entgegen allen Wünschen von Land, Region und Stadt und allen politischen Kräften eben doch festgelegt und zwar für die falsche und die teurere Variante. Wir fordern daher, die Beschreibung des Maßnahmenumfanges der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar im neuen Bundesverkehrswegeplan dahingehend zu Gunsten der A-Variante zu präzisieren, dass die Formulierung „Einbindung in die vorhandene NBS Mannheim-Stuttgart“ um die Worte „über den Hauptbahnhof Mannheim“ ergänzt wird und die freiwerdenden Mittel für andere Projekte im Land eingesetzt werden.

In die Liste der Internationalen Projekte wurden – mit Ausnahme des Ausbaus der Hochrheinstrecke – alle vom Land Baden-Württemberg angemeldeten Projekte aufgenommen. Da der Bundesverkehrswegeplan bei diesen Projekten keine Unterscheidung zwischen internationalen Projekten des Vordringlichen oder des Weiteren Bedarfs vornimmt, wird nochmals auf die eingangs dargestellte gravierende Unterfinanzierung gerade im Bereich der internationalen Projekte hingewiesen und eine ausreichende Finanzierung für eine zeitnahe Realisierung dieser Projekte gefordert. Dies gilt für den Ausbau und die Elektrifizierung der Südbahn (ABS Ulm-Friedrichshafen-Lindau-Grenze D/A) ebenso wie für den Ausbau der Gäubahn (ABS Stuttgart-Singen-Grenze D/CH), bei der mit punktuellen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsanhebung und dem 2-gleisigen Ausbau der Abschnitte Horb – Neckarhausen und Rottweil – Spaichingen vom Bund eine ohnehin schon gegenüber dem durchgehenden 2-gleisigen Ausbau deutlich reduzierte Maßnahme eingestellt wurde. Im Übrigen wird sich der Bund im Interesse der Klarheit und Planungssicherheit erklären müssen, welche Maßnahme für ihn wirklich prioritär ist. Eine Überzeichnung von 10 : 1 in einem Plan, der Finanzierungsplan sein will, ist nicht akzeptabel. Bei der Priorisierung ist nach unserer Auffassung das Nutzen-Kosten-Verhältnis ein wichtiger Aspekt.

Die Ausbaustrecke Kehl - Appenweier ist im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans als fest disponiertes Vorhaben zwar genannt – seltsamerweise unter dem Vorhaben ABS Ludwigshafen-Saarbrücken -, wir fordern jedoch die Ausweisung der hierfür erforderlichen Mittel in Höhe von 150 Mio. Euro für diesen deutschen Teil des POS-Südastes. Eine unzweideutige und rechtlich zutreffende Festlegung im Bundesverkehrswegeplan ist - gerade auch wegen der Willensbildung in Frankreich – unerlässlich.

Der vom Land angemeldete durchgehende 2-gleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Friedrichshafen-Singen-Schaffhausen-Basel wurde nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. In Anbetracht der Tatsache, dass diese Maßnahme bei der Grobbewertung mit dem dort ermittelten spezifischen Gesamtnutzen nur knapp unterhalb des für eine Weiterführung als internationales Projekt erforderlichen Grenzwertes liegt und die Maßnahme von allen Mitgliedern der Internationalen Bodenseekonfe-

renz in einer Resolution vom Dezember 2001 gefordert wurde, sollte aus Sicht des Landes eine Aufnahme des Projekts in die Liste der Internationalen Projekte erfolgen.

Diesen Schritt ist Ihr Haus dagegen bei der ABS Müllheim – Neuenburg (-Mühlhausen) gegangen. Die Planungen des Landes zielen hier nur auf eine Reaktivierung des Schienenpersonenverkehrs auf dieser Strecke. Wir gehen von einem geringen Ausbaubedarf des nur 4,5 km langen Streckenabschnitts auf deutschem Gebiet und Investitionskosten von max. 3 bis 4 Mio. Euro aus. Ihr Haus hat dagegen 40 Mio. Euro für einen 2-gleisigen Ausbau einschließlich Elektrifizierung eingestellt und dies inoffiziell mit dem Wunsch Frankreichs begründet, die TGV-Verbindung Rhein-Rhone über Mühlhausen nach Deutschland zu verlängern. Meines Wissens gibt es für dieses Projekt bislang weder eine Vereinbarung mit Frankreich noch eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, sei es in Form einer Grobbewertung. Ich möchte Sie daher bitten, uns die Grundlagen für Ihre Planungen näher darzulegen. Ich bitte Sie um Verständnis, dass wir die Ausbauplanungen in der Region mit besonderer Skepsis begleiten, seit die Überlegungen der Bahnen bekannt wurden, Güterverkehre im erheblichen Umfang von Frankreich im Bereich des Oberrheins auf deutsches Gebiet umzuleiten und über einen neu zu bauenden Bypass Hochrhein in die Schweiz zu führen. Auf mein Schreiben vom 28. März 2003 in dieser Sache darf ich nochmals hinweisen. Gegebenenfalls können hier weitere ca. 35 Mio. € und beim Bypass Mannheim 435 Mio. € gespart werden, so dass wesentliche Wünsche des Landes damit finanzierbar werden.

Keine Berücksichtigung fanden der vom Land angemeldete Neitech-Ausbau der Strecken Karlsruhe - Stuttgart – Crailsheim und Heilbronn – Würzburg. Von Ihrem Hause wurde zur ABS Karlsruhe - Stuttgart - Crailsheim die Aussage gemacht, dass im Abschnitt Stuttgart - Nürnberg kein Neitech-Fernverkehr mehr vorgesehen sei, weil sich dies im Liniennetz nicht mehr als sinnvoll erwiesen habe. Diese Planungsannahmen sind zwischenzeitlich überholt, denn seit wenigen Wochen liegen mir Informationen vor, dass die DB AG ganz konkrete Überlegungen anstellt, ab 2007 Neitech-Fernverkehr über die Rems- oder Murrbahn durchzuführen, wobei sie hiesiger Einschätzung nach die Führung über die Murrbahn favorisiert. Diese Planungen sind im neuen Bundesverkehrswegeplan aufzugreifen. Es kann hier sogar auf eine Nutzen-Kosten-Untersuchung

(Stand Mai 2002) zurückgegriffen werden, da dort der Neitech-Ausbau zusammen mit dem Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale gemeinsam mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,4 bewertet wurde. Für die Ausbaustrecke Heilbronn - Würzburg hat sich entsprechend der gutachterlichen Grobbewertung ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von deutlich unter 1 ergeben. Dieses schlechte Abschneiden bedauern wir sehr und sehen die Ursache hierfür in der zu beklagenden Angebotspolitik der Deutschen Bahn, die sich seit Jahren immer mehr mit Fernverkehrsprodukten auf den Nebenfernverkehrsstrecken zurückzieht.

Teil Bundeswasserstrassen:

Als einziges Wasserstraßenprojekt hat das Land die Verlängerung der Neckarschleusen auf eine Länge von 135 m angemeldet. Das Projekt ist unter Hinweis auf das ungünstige Nutzen-Kosten-Verhältnis von nur 0.4 nicht in den Entwurf des BVWP 2003 aufgenommen worden. Die in diese Bewertung eingestellten Zahlen sind hinsichtlich der Prognosen für die Verkehrsentwicklung nach unserer Auffassung zu niedrig angesetzt. Denn aufgrund der allgemeinen Entwicklung am Energiemarkt und der Auswirkungen des Atomkonsens ist mit einer verstärkten Beförderung von Kohle zu rechnen. Die Fachleute gehen auch davon aus, dass der Neckar ohne Ausbau von der Entwicklung zu größeren Schiffen auf dem Rhein abgehängt werden wird. Inzwischen liegt meinem Haus ein alternatives Finanzierungskonzept vor. Die Landesregierung fordert daher, den Ausbau der Neckarschleusen zumindest planerisch als Bedarf in den BVWP 2003 aufzunehmen. Zur Finanzierung wird das Land dem Bund mit gesonderten Schreiben einen Vorschlag unterbreiten.

Methodische Fragen:

Zur Methodik des Bundesverkehrswegeplans wurde von den Ländern wiederholt gefordert (VMK 05./06. März 2003), dass die Umweltrisikoeinschätzung nicht zu einem Ausschluss von Projekten bereits auf der Generalplanungsebene der Bundesverkehrswegeplanung führen darf. Genau diese Ausschlussmöglichkeit ist jedoch, entgegen der

Position der Länder, in dem jetzt vorgelegten Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan (Abs. 3.4.6.2) enthalten. Hier besteht meines Erachtens ebenfalls noch weiterer Änderungsbedarf.

Sehr geehrter Herr Bundesminister Dr. Stolpe, zusammenfassend darf ich festhalten, dass die Aufnahme der verkehrlich notwendigen Projekte Baden-Württembergs in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 angesichts der permanenten Überlastungen vieler Autobahnen und Bundesstraßen sowie zur Stärkung der Schiene und der Wasserstraße für das Land dringend erforderlich ist. Ich darf dabei insbesondere darauf verweisen, dass beim Land Baden-Württemberg bereits infolge der sicherlich notwendigen Verkehrsprojekte Deutsche Einheit ein gravierender Rückstau bei der Modernisierung und Komplettierung der Verkehrsinfrastruktur entstanden ist. Zudem erlaube ich mir den Hinweis, dass die anstehende Osterweiterung der EU nicht nur in den angrenzenden Gebieten, sondern auch in Baden-Württemberg Mehrverkehre induzieren wird.

Baden-Württemberg wird weiter konstruktiv bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2003 mitwirken. Allerdings ist hierzu auch ein ausreichender Finanzrahmen des Bundes für Baden-Württemberg unerlässlich und ebenso ein klares Bekenntnis aller Beteiligten zu ihren jeweiligen Verantwortlichkeiten. Die Spielregel, dass das Land für alle nicht priorisierten Maßnahmen verantwortlich ist, der Bund für alle priorisierten, ist dafür allerdings keine Basis.

Mit freundlichen Grüßen

Ulrich Müller MdL

**Liste der vom Land für den Bundesverkehrswegeplan 2003
angemeldeten Strassenbauvorhaben**
(die nicht entsprechend dem Vorschlag des Landes berücksichtigten
Vorhaben sind grau unterlegt)

Anmerkung zum Gebrauch beiliegender Liste:

Die Liste entspricht der Vorschlagsliste des Landes für den Vordringlichen Bedarf (VB) und Weiteren Bedarf (WB) vom 12. Februar 2003 einschließlich der Planungsreserve vom 18. März 2003.

Die grau hinterlegten Maßnahmen sind die, die der Bund nicht zur Aufnahme in den VB bzw. WB vorsieht.

Die auf Seite 8 genannten Maßnahmen sieht der Bund für den VB vor, das Land hat sie bislang im Weiteren Bedarf (WB) eingestuft.

Für die mit WB* gekennzeichneten Maßnahmen soll die Planung zugelassen werden.

Bundesautobahnen, indisponibel

März 2003

Straße	Bezeichnung der Verkehrseinheiten	Länge km	Baulast- träger- kosten Mio. €
indisponible Maßnahmen - in Bau			
A 6	Neckarbrücke Mannheim	0,4	24,6
A 6	Neckartalübergang Neckarsulm	1,5	16,8
A 6	AS Heilbronn/ U'eisesheim - AK Weinsberg	10,6	74,2
A 8	AS Heimsheim - Leonberg/W mit B 295 Renningen	9,3	95,7
A 8	Umbau AS Stuttgart/ Degerl. (mit B 27 Möhringen-Echterd.)	4,4	26,1
A 96	S Gebrazhofen (B 18) - Leutkirch (B 18) (Restabwicklung)	4,4	3,6
A 98	AS Lörrach/Inzl. - Rheinfelden/Karsau (tw. 1. FB.)	8,0	54,7
A 98	Murg - Hauenstein (1. FB) 1.1 BA (Luttingen)	9,5	7,3
A 98	Murg - Hauenstein (1. FB) 1.2 BA (Laufenburg)	3,5	32,0
A 98	Murg - Hauenstein (1. FB) 2 BA (Murg)	4,0	32,1
A 861	AD Rheinfelden (A 98) - B-GR D/CH (m Zollanlage)	4,6	55,9

indisponible Maßnahmen - in Finanzierungsprogramme eingestellt und noch nicht im Bau			
A 3	L-GR BY/BW - L-GR BW/BY	6,8	37,8
A 5	AS Baden-Baden - AS Bühl	9,4	28,4
A 5	AS Bühl - AS Achern	8,6	29,0
A 5	AS Achern - AS Appenweier	15,5	36,3
A 5	AS Appenweier - AS Offenburg	7,0	19,1
A 6	Viernheim (L-GR HE/BW) - AK Mannheim	6,1	45,9
A 6	AK Walldorf - AS Wiesloch/ Rauenberg	5,8	27,1
A 6	W AS Sinsheim - O AS Sinsheim/ Steinsfurt (B 39)	9,8	41,1
A 6	O AS Sinsheim/ Steinsfurt - AS Bad Rappenau	8,7	26,5
A 6	Kirchardt (K 2142) - AS Heilbronn/U'eisesheim	12,3	55,6
A 8	Gruibingen - AS Mühlhausen	3,4	40,6
A 61	L-GR RP/BW - AD Hockenheim (A 6)	7,1	11,9

indisponible Maßnahmen - planfestgestellt bis 31.12.1999 und Lückenschlüsse			
A 6	AS Wiesloch/ Rauenberg - W AS Sinsheim	10,7	32,0
A 8	AS Karlsbad - W AS Pforzheim/West	9,2	87,9
A 8	Leonberg/W (B 295) - W AD Leonberg	1,3	5,1
A 96	Dürren (B 18) - S Gebrazhofen (B 18)	7,0	43,4

Bundesstraßen, indisponibel

Straße	Bezeichnung der Verkehrseinheiten	Länge km	Baulast- träger- kosten Mio. €
Indisponible Maßnahmen - in Bau			
B 3	OU Karlsruhe/ Wolfartsweier	2,9	6,5
B 3	OU Wasser	3,8	4,7
B 10	Göppingen/O - Süßen/O, 1.BA (OU Eislingen)	3,1	30,6
B 10	Göppingen/O - Süßen/O OU Salach + Süßen	3,9	41,6
B 10	Süßen/O - Gingen/O (1. FB)	3,1	15,7
B 14	Verl. in Stgt (Südheimer Platz - Schattenring)	2,2	5,4
B 14	Winnenden/Mitte (L1127) - Winnenden/Süd	1,5	24,3
B 14	Nellmersbach - Winnenden/Mitte	3,8	60,9
B 19	Verl. in Herbrechtingen	2,3	1,8
B 27	Nordumgehung Rottweil (Restabwicklung)	2,9	1,1
B 27	Tübingen (Bläsibad) - Nehren (L 394) (2. FB)	7,0	60,7
B 28	OU Oberkirch und Lautenbach	6,0	36,3
B 28	OU Metzingen	5,8	50,3
B 29	Westumgehung Aalen (Restabwicklung)	12,6	2,1
B 29	OU Schwäbisch Gmünd (1. FB); 1. BA	2,6	21,8
B 29	OU Schwäbisch Gmünd (1. FB)	1,3	84,7
B 30	N Baidt (Egelsee) - Ravensburg/ Eschach (BA IV) (Restabwicklung)	7,7	1,9
B 31	OU Freiburg-Ost	6,0	0,0
B 31	Kirchzarten - Buchenbach (1. FB) (Restabwicklung)	4,6	2,0
B 31	OU Döggingen	3,5	9,4
B 31	OU Eriskirch	2,8	5,4
B 33	OU Hornberg	2,5	33,3
B 33	Konstanz-Rheinbrücke B-GR D/CH	1,3	23,9
B 34	B-GR CH/D - AS Gottmadingen/ Bietingen	2,0	10,3
B 35	OU Karlsdorf/Bruchsal (Restabwicklung)	7,0	1,6
B 36	OU Graben-Neudorf	6,2	30,6
B 36	OU Durmersheim u. Bietigheim	9,7	23,2
B 293	OU Bretten/ Gölshausen	4,0	5,2
B 298	OU Mutlangen	2,6	9,9
B 311	Verl. in Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)	2,1	26,4
B 312	OU Pfullingen	4,6	12,4
B 317	Lörrach - Weil am Rhein (Zollfreie Straße)	4,1	20,2
B 462	Rastatt (A 5) - Rotenfels (2. FB) (Restabwicklung)	6,7	0,4
B 463	Verl. bei Hirsau	1,0	2,2
B 464	Böblingen - N Holzgerlingen	4,3	8,3
B 465	OU Bremelau	3,4	4,3
B 465	OU Ehingen/Berg	2,6	3,2
B 466	Süßen (B 10n) - W Donzdorf	2,8	13,3
B 492	OU Hermaringen	2,8	10,2
B 518	OU Wehr	4,0	7,1
B 535	OU Schwetzingen / Plankstadt	6,1	61,7

Bundesstraßen, indisponibel

Straße	Bezeichnung der Verkehrseinheiten	Länge km	Baulast- träger- kosten Mio. €
Indisponible Maßnahmen - in Finanzierungsprogramme eingestellt und noch nicht in Bau			
- Fehlanzeige -			

Indisponible Maßnahmen - planfestgestellt bis 31.12.1999			
B 3	OU Sandweier	4,5	15,2
B 3	OU Bühl und Ottersweier	9,2	6,7
B 3	OU Bad Krozingen	3,1	8,7
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil, Th.-Heuss-Str. - A5) 1. FB	3,2	64,8
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil, Th.-Heuss-Str. - A5) 2. FB	3,2	23,8
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil, A 5 - B 10)	1,3	22,3
B 10	Ausb. bei Pforzheim / Eutingen (2. FB)	1,7	16,4
B 14	Verl. in Schw. Hall (Gottwollsh. Steige - B 19;2. FB)	1,2	31,2
B 28	Schopfloch - Grünmettstetten (L 370)	2,6	8,0
B 28	Rottenburg - Tübingen (L 370 alt)	8,0	21,5
B 28a	OU Ergenzingen	5,0	16,0
B 29	OU Mögglingen	5,2	48,5
B 31	Breisach - AS Freiburg/Mitte (A 5) - [B 31-West]	18,0	71,0
B 32	/B 311 OU Herbertingen	6,8	27,0
B 32	OU Amtzell BA 2 (Tunnel)	0,5	7,8
B 33	Konstanz (Landeplatz - Rheinbrücke; 2. FB)	3,0	40,5
B 39	OU Mühlhausen	4,1	16,6
B 292	Adelsheim - Osterburken	8,3	41,2
B 312	OU Stgt./Hedelfingen und Stgt./Riedenberg	4,8	155,7
B 312	OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)	3,1	70,9
B 313	AS Wendlingen (A 8) - Nürtingen (K 1220); 2. FB	2,6	7,9
B 463	Westtangente Pforzheim (1. BA: B 10 - B 294)	3,8	61,5
B 464	Renningen - Sindelfingen	7,5	24,5

BAB, disponibel
- Vorschlag Land für VB

Straße	Bezeichnung der Verkehrseinheiten	Länge km	Baulast- träger- kosten Mio. €
Disponibile Maßnahmen BAB - VB neu			
A 5	AS Offenburg - AS Teningen	39,7	250,5
A 5	AS Teningen - AS Freiburg/Mitte	11,3	108,8
A 6	AK Mannheim - AD Hockenheim	14,3	92,0
A 6	AK Weinsberg - AS Kupferzell	30,9	116,2
A 6	AS Kupferzell - L-Gr. BW/BY (Crailsheim)	32,4	105,0
A 8	AD Leonberg - AK Stuttgart	7,7	46,5
A 8	AK Stuttgart - AS Stuttgart/ Degerloch	8,0	36,6
A 8	AS Stuttgart/ Degerloch - AS Esslingen	11,1	42,4
A 8	AS Mühlhausen - Hohenstadt (Albauf- und -abstieg)	8,0	0,0
A 8	Hohenstadt - AS Ulm/W	22,2	72,0
A 8	AS Ulm/W - AS Ulm/O (L-GR BW/BY)	5,0	11,0
A 98	Hauenstein - Tiengen/W (B 34) 1. FB	14,7	180,0

Disponibile Maßnahmen BAB - VB Überhang			
A 5	AK Heidelberg - AS Walldorf	13,1	97,9
A 5	AS Walldorf - AK Walldorf	2,3	25,0
A 8	O AS Pforzheim/N - AS Heimsheim	15,9	135,6
A 8	AK Ulm/Elchingen (L-GR BY/BW) - L-GR BW/BY	3,5	19,9
A 81	AK Stuttgart - AS Böblingen-Hulb	9,0	83,1
A 81	AS Böblingen-Hulb - AS Gärtringen	6,9	20,5
A 98	Rheinfelden/Karsau - Bad Säckingen (B 518) (1. FB)	10,5	88,9
A 98	Bad Säckingen (B 518) - Murg (1. FB)	6,0	87,5
A 98	Lauchringen/O (B 314) - Geißlingen (B 34) (1. FB)	4,9	29,3

Bundesstraßen, disponibel
- Vorschlag Land für VB

Straße	Bezeichnung der Verkehrseinheiten	Länge km	Baulast- träger- kosten Mio. €
Disponibile Maßnahmen Bundesstraßen - VB neu			
B 3	OU Norsingen	2,8	13,2
B 10	2. Rheinbrücke incl. Westteil Nordtang.	12,3	58,4
B 10	Schieberdingen (L 1141) - Stgt./Zuff. (A 81); 2. FB	3,0	14,3
B 10	B 312 neu - Esslingen (L 1192) (6-str. Ausbau)	4,5	30,7
B 10	Süßen/O - Gingen/O (2. FB)	3,0	8,6
B 10	Gingen/O - Geislingen/ Mitte (B 466) (1.FB)	5,0	43,8
B 10	Gingen/O - Geislingen/ Mitte (B 466)(2. FB)	5,0	34,8
B 10	Geislingen/M (B 466) - Geislingen/O (1.FB)	3,0	46,4
B 10	OU Amstetten	4,2	11,5
B 19	OU Gaildorf 1. BA	2,0	9,2
B 27	OU Neckarburken	1,5	9,7
B 27	Bad Friedrichshall - A 6 (2. FB)	7,0	25,6
B 27	OD Jagstfeld (Tunnel)	1,0	34,0
B 27	AS Aich (B 312) - AS Leinfelden-Echterdingen (L1192)	8,2	26,7
B 27	Balingen/S - Dotternhausen (K 7132)	6,0	21,7
B 27	OU Schömburg	3,8	19,0
B 27	OU Behla	1,9	3,6
B 27	OU Zollhaus	1,0	9,5
B 27	OU Randen	1,5	2,3
B 27	OU Jestetten	3,9	5,0
B 28	Schlossbergtunnel Herrenberg	1,1	39,5
B 29	Stgt./Zuff. - Waiblingen (Nordostring Stgt)	9,8	102,3
B 29a	Aalen/Unterkochen - W Ebnat (Südzubringer Aalen)	5,0	19,2
B 30	Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)	14,2	47,0
B 31	Stadttunnel Freiburg 1. Röhre 2. Röhre WB*	2,2	238,8
B 31	Überlingen/Ost - Oberuhldingen	5,0	33,8
B 31	Oberuhldingen - Meersburg/West	4,7	40,5
B 31	Meersburg/West - Stetten/B33	3,8	21,8
B 31	Stetten/'B 33 - Immenstaad	6,4	38,2
B 31	Waggershausen - Friedrichshafen/B 30alt (2.FB)	2,5	26,4
B 32	OU Horb	0,8	15,7
B 32	OU Jungingen	3,8	12,8
B 290	S Königshofen - Bad Mergentheim	4,7	16,5
B 290	OU Königshofen	2,6	8,2
B 290	OU Blaufelden	3,1	4,4
B 294	Südwesttangente Bretten	2,7	15,9
B 296	OU Entringen (B 28 alt)	4,0	13,0
B 296	Kernstadtentlastung Calw	1,0	15,9
B 296	Verl. bei Unterjesingen	3,5	22,4
B 311	OU Riedlingen	3,8	8,9
B 311	B 492 - Gamerschwang	4,9	25,6
B 312	OU Ochsenhausen	7,6	17,9
B 312	OU Edenbachen	2,0	7,2
B 313	OU Grafenberg	1,9	4,6
B 317	Lörrach-Schopfheim (L 139) 2.FB	6,8	18,0
B 462	Verl. in Baiersbronn-Schwarzenberg	0,3	5,9
B 463	OU Bad Liebenzell	3,2	52,6

Bundesstraßen, disponibel
- Vorschlag Land für VB

Straße	Bezeichnung der Verkehrseinheiten	Länge km	Baulast- träger- kosten Mio. €
Disponibile Maßnahmen Bundesstraßen - VB Überhang			
B 3	OU Weingarten	5,1	16,6
B 3	OU Rastatt 2. BA (Nord)	7,0	4,7
B 3	OU Rastatt 2. BA (Süd)	5,5	27,6
B 3	OU Sinzheim	6,5	28,5
B 10	OU Berghausen und Wössingen (B 293)	7,6	64,5
B 10	Verl. A 8 - Niefern	1,9	8,8
B 10	Verl. in Enzweihingen (1. FB, Tunnel) Baustufe 1	2,0	24,6
B 10	Stgt/Zuffenh. (Friedrichswahl) - Stgt/N (Prag)	1,7	38,9
B 10	B 14 - B 312 neu (6-str. Ausbau)	4,5	30,7
B 10	OU Luizhausen	2,6	4,7
B 12	OU Großholzleute	2,9	4,7
B 12	OU Isny (BW-Anteil)	4,0	17,8
B 14	OU Spaichingen	7,6	20,6
B 14	Nellmersbach - Backnang/W	7,6	98,6
B 14	OU Oppenweiler	2,6	23,1
B 19	OU Bad Mergentheim	2,7	6,9
B 19	OU Gaisbach	3,4	16,2
B 19	OU Untermünkheim	1,6	22,9
B 19	OU Schwäbisch Hall - Gelbingen	1,3	8,9
B 19	OU Untergröningen	0,8	3,8
B 27	OU Offenau	3,8	20,2
B 27	Donaueschingen (B 33) - Hüfingen (B 31) (2. FB)	4,1	14,2
B 27	Tübingen (B 28) - Bläsiabad (opt. Kelterhau-Trasse)	3,5	61,0
B 27	Nehren (L 394) - Bodelshausen (L 389)	6,9	42,1
B 28	Verl. in Freudenstadt m Anschluß B 462	4,2	78,8
B 28	Verl. bei Aach	2,5	34,9
B 28	OU Schopfloch	3,1	10,7
B 28	S Grünmettstetten (L370)- L 355a	5,3	18,2
B 28	OU Horb (L 355a - B 14/B 463)	3,9	8,8
B 28	OU Eutingen	4,7	13,3
B 28	OU Oberjettingen	3,5	8,3
B 29	OU Schwäbisch Gmünd (2. FB)	2,1	86,9
B 29	Schw. Gmünd (L 1075) - Hussenhofen (K 3267), 2.FB	2,3	18,9
B 29	Hussenhofen (K 3267) - W Böbingen (L 1157), 2.FB	4,1	17,0
B 29	W Böbingen (L 1157) - W Möggingen (2. FB)	4,0	18,8
B 29	Essingen - W Aalen (2. FB)	2,1	17,0
B 29	OU Trochtelfingen	2,9	10,2
B 29	OU Pflaumloch	2,3	5,0
B 29a	OU Ebnet (W Ebnet - A7)	2,0	3,8
B 30	OU Bad Waldsee (2. FB)	4,5	22,4
B 30	N Baidt (Egelsee) - Ravensburg/ Eschach (BA VI)	5,6	44,6
B 31	Hinterzarten (K 4962) - Titisee (B 317), 2. FB	4,3	18,7
B 31	Tierheim - Überlingen/O	3,3	22,1
B 31	Immenstaad - Friedrichsh./ Waggerhausen (K 7739)	7,1	63,1
B 32	OU Saulgau	9,0	26,6
B 32	OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)	3,0	66,0
B 33	Offenburg (A 5/AS OG-Süd) - OG/Elgersweier (B3/33)	3,5	23,1
B 33	OG/Elgersweier(Kn. B3/33) - Gengenbach/Nordspange (2.FB)	5,4	10,7
B 33	Gengenbach/Nordspange - Steinach (2.FB)	14,5	15,6
B 33	OU Haslach	3,1	25,6

Bundesstraßen, disponibel
- Vorschlag Land für VB

Straße	Bezeichnung der Verkehrseinheiten	Länge km	Baulast- träger- kosten Mio. €
B 33	Allensbach/W - Konstanz/ Landeplatz (2. FB)	10,3	135,0
B 34	OU Grenzach	7,3	20,4
B 34	OU Wyhlen		
B 35	OU Bruchsal - Ostteil WB*	5,2	35,4
B 35	Ausb. in Helmsheim	1,0	8,0
B 35	/B 293, Bretten/ Diedelsh.- OU Gölshausen (2. FB)	2,4	24,2
B 39	OU Willsbach	3,4	11,2
B 290	OU Jagstzell	0,8	5,6
B 294	OU Bauschlott	2,8	11,7
B 294	OU Elizach	1,5	7,1
B 294	OU Winden	4,9	27,1
B 297	OU Neckartailfingen BA2	2,1	4,6
B 297	OU Lorch	1,0	6,0
B 311	OU Neuhausen	6,4	15,7
B 311	OU Unlingen	4,5	8,0
B 311	OU Obermarchtal	2,0	3,9
B 311	OU Deppenhausen	1,8	4,7
B 311	Ehingen/Stetten - B 492 (2. FB)	4,0	19,3
B 311	Erbach - Dellmensingen Querspange zur B 30	7,6	22,8
B 311n	Sigmaringen(L 456) - Mengen	7,5	26,1
B 312	Metzingen (B 28) - Metzingen/W (2. FB)	2,2	14,1
B 312	OU Uttenweiler	3,1	9,6
B 313	OU Espasingen	1,7	7,7
B 314	OU Grimmelshofen	1,7	19,2
B 314	Singen (B 34) - Rielasingen (B-GR D/CH)	2,3	16,4
B 415	Verl. Lahr - O Lahr/ Reichenbach (Variante B)	4,2	20,5
B 462	Rotenfels - Gaggenau/M (2. FB)	3,0	47,1
B 462	Schönegründ - W Igelsberg (B 294)	4,5	8,4
B 462	Verl. in Baiersbronn	1,6	21,2
B 462	OU Schramberg WB*	3,2	50,1
B 462	OU Dunningen	6,3	18,1
B 463	Westtangente Pforzheim (2. BA: B 294 - B 463)	2,5	47,2
B 463	OU Lautlingen	4,4	23,4
B 464	N Holzgerlingen - S Holzgerlingen (2. FB)	1,6	6,6
B 465	Querspange Warthausen - B 30	4,1	15,3
B 492	OU Brenz, nur Teil BW	2,7	5,0
B 523	Neub. bei Villingen - Schwenningen (W Teil 2.BA)	6,0	16,1

BAB, disponibel
- Vorschlag für WB

Straße	Bezeichnung der Verkehrseinheiten	Länge km	Baulast- träger- kosten Mio. €
Disponibile Maßnahmen BAB			
A 5	Hemsbach (L-GR HE/BW) - AK Heidelberg	22,5	85,9
A 5	AK Walldorf - AS Karlsruhe/S	42,4	409,0
A 5	Freiburg Mitte- (B-GR D/CH)	58,0	300,6
A 6	MA-Sdh. (L-GR RP/BW) - AD Viernh. (L-GR BW/HE)	7,3	39,9
A 6	AD Hockenheim - AK Walldorf	7,3	102,3
A 8	AS Esslingen - AS Wendlingen	6,3	22,0
A 81	AS Gottmadingen (Bietingen) - B-GR D/CH	6,7	50,7
A 98	B-GR F/D (Märkt) - AD Weil a. Rh.	0,7	17,5
A 98	AD Rheinfeldern - Rheinfeldern/Karsau (2. FB)	2,7	19,0
A 98	Rheinfeldern/Karsau - Bad Säckingen (B 518) (2. FB)	10,5	51,1
A 98	Bad Säckingen (B 518) - Murg (2. FB)	6,0	37,2
A 98	Murg - Hauenstein (2. FB)	9,5	32,1
A 98	Hauenstein - Tiengen/W (B 34) 2. FB	14,7	79,2
A 98	Tiengen/W (B 34) - Lauchringen (B 34) (2. FB)	6,3	22,5
A 98	Lauchringen/O (B 314) - Geißlingen (B 34) (2. FB)	4,9	34,3
A 98	Geißlingen (B 34) - Lottstetten (B-GR D/CH)	19,9	117,9
A 656	AS Mannheim-W - AK Mannheim	3,9	35,3
A 656	AK Mannheim - AK Heidelberg	9,1	37,5
A 656	AK Heidelberg - AS Rittel	1,0	6,2
A 863	4 - spuriger Ausb. A5 - Landesgr. (B500)	6,3	79,6

Bundesstraßen, disponibel
- Vorschlag Land für WB

Straße	Bezeichnung der Verkehrseinheiten	Länge km	Baulast- träger- kosten Mio. €
Disponibile Maßnahmen Bundesstraßen			
B 3	Leimen - Wiesloch (2. FB)	9,0	22,5
B 3	OU Bruchsal/ Untergrombach	10,0	46,1
B 3	OU Karlsruhe/Durlach	2,0	53,6
B 3	Verl. bei Weil/Haltingen	2,5	13,4
B 10	Verl. W Mühlacker - B 35	4,0	33,2
B 10	Illingen (B 35) - W Enzweihingen (2. FB)	6,0	17,6
B 10	Verl. in Enzweihingen (2. FB)	2,0	23,0
B 10	O Enzweihingen - Schwieberdingen (L 1141); 2. FB	9,6	27,4
B 10	Stgt/Zuff(A 81)- Neuwirtsh. (6-str. Ausbau)	1,4	5,8
B 10	Esslingen/O (L 1192) - Plochinger Dreieck (6-str)	6,0	41,0
B 10	Geislingen/O - Amstetten (Geislinger Steige)	2,0	17,6
B 10	OU Urspring	2,3	24,3
B 14	OU Rietheim-Weilheim	4,5	6,7
B 14	Verl. bei Stockach	6,3	20,5
B 14	B 28/B 296 OU Herrenberg	7,0	25,6
B 14	OU Michelfeld	3,5	5,9
B 19	OU Gaildorf 2. BA	1,2	23,0
B 27	OU Hardheim	10,2	26,2
B 27	OU Neukirch	1,1	8,7
B 28	OU Bad Peterstal	3,4	66,5
B 28	OU Bad Griesbach	2,7	50,7
B 28	OU Feldstetten	2,0	2,9
B 28	OU Blaubeuren/ Gerhausen	2,0	20,9
B 28	OU Blaustein	3,2	48,4
B 29	OU Bopfingen - Aufhausen	2,5	16,4
B 30	Verlegung bei Oberessendorf	2,6	9,6
B 30	Biberach (Jordanbad) - Hochdorf (2. FB)	5,0	19,8
B 30	Hochdorf(L 284) - Oberessendorf (2. FB)	4,8	24,0
B 30	Oberessendorf - N Bad Waldsee	5,6	25,8
B 30	OU Gaisbeuren	5,4	29,0
B 30	OU Enzisreute	3,4	18,8
B 31	Kirchzarten - Buchenbach (2. FB)	3,0	6,4
B 31	Kirchzarten - Falkensteig	5,8	142,9
B 31	Kehre - Löffeltal	3,0	9,3
B 31	OU Hinterzarten	4,3	118,9
B 31	Titisee (B 317) - Friedenweiler (2. FB)	7,9	56,2
B 31	Friedenweiler - Unadingen (2. FB)	12,3	31,0
B 31	Döggingen (K 5739) - Hüfingen (B 27) (2. FB)	5,0	18,4
B 32	OU Burladingen	4,0	7,2
B 32	Verl. bei Neufra und Gammertingen	6,0	13,9
B 32	OU Staig	1,7	6,2
B 32	OU Boms	1,8	2,7
B 32	Verl. bei Blitzenreute	1,6	4,0
B 33	OU Gutach	2,2	12,5
B 33	OU Triberg/Nussbach	3,5	26,6
B 34	Ausb. zw. Waldshut und Tiengen (2. FB)	4,0	13,3
B 38a	Mannheim/Käfertal (B 38)- Mannheim/ Feudenheim (L538)	2,9	28,9
B 38a	Mannheim/Neckarau B 36 - L-GR BW/RP (Rheinquerung Altrip)	0,6	15,1
B 39	L-GR RP/BW bis L 722 (2. FB)	1,0	19,0
B 39	OU Eichtersheim	1,8	2,6
B 39	OU Ellhofen	1,3	19,4
B 47	Walldürn - Boxberg (A 81)	20,0	14,9
B 290	OU Wallhausen	4,2	7,2
B 290	OU Rot am See	4,2	9,3
B 294	OU Loßburg	5,0	17,9
B 294	BAB-Zubringer Freiburg/N (2. FB)	3,6	7,0

Bundesstraßen, disponibel
- Vorschlag Land für WB

Straße	Bezeichnung der Verkehrseinheiten	Länge km	Baulast- träger- kosten Mio. €
B 296	OU Unterjesingen - Tübingen (2. FB)	2,3	8,6
B 297	OU Albershausen	2,8	14,4
B 311	OU Immendingen	4,0	16,9
B 311	Gamerschwang - Oberdischingen	3,1	7,9
B 311n	OU Aulfingen	2,3	5,3
B 311n	OU Engelswies und Vilsingen (B 313)	7,4	11,5
B 312	Wolfentalquerspange Biberach (BW 8290)	1,9	17,9
B 312	Verl. bei Lichtenstein (Albaufstieg)	5,5	91,0
B 312	OU Engstingen	4,1	12,8
B 312	OU Pfronstetten	2,6	3,0
B 312	OU Tigerfeld	1,8	1,8
B 312	OU Huldstetten	1,7	1,7
B 312	OU Zwiefalten	1,8	10,2
B 312	Verlegung westl. Ringschnait	1,1	2,1
B 312	OU Ringschnait	2,6	4,8
B 313	S Heilbronn (B 27) - A 81	8,5	28,1
B 313	Mundelsheim (A 81) - W Backnang	15,4	69,0
B 313	OU Großengstingen	3,6	10,2
B 313	Engstingen/Haid - Trochtelfingen	4,7	17,3
B 313	OU Inneringen	3,7	8,5
B 313	Inneringen - Jungnau	7,5	18,7
B 313	OU Krumbach	2,5	6,1
B 315	Rötenbach (B 31) - Bonndorf	7,5	13,1
B 317	OU Schönau	3,5	7,7
B 317	OU Atzenbach	1,4	20,7
B 317	Zell - Hausen	3,5	8,3
B 317	Durchstich unter der DB bei Weil/Friedlingen	0,7	11,2
B 462	OU Forbach	2,5	23,7
B 463	OU Unterreichenbach	2,0	10,2
B 464	OU Reutlingen (Dietwegtrasse)	2,5	30,8
B 465	Schorndorf (B 29) - Göppingen (B 10)	18,0	48,2
B 465	OU Owen und Lenningen	9,0	26,5
B 465	OU Seeburg	1,0	2,6
B 465	OU Münsingen (2. BA: S L 230)	4,7	10,7
B 465	OU Altsteußlingen	1,3	2,1
B 465	OU Ehingen	3,2	10,4
B 465	OU Sontheim/Weisel	1,0	2,6
B 465	OU Ingerkingen	3,4	5,4
B 466	OU Ohmenheim	2,0	3,5
B 467	Querspange zw. Tettngang u. B 30neu b. Hirschlatt	5,1	24,1
B 500	OU Triberg	2,2	45,6
B 500	OU Schönwald	4,0	14,9
B 500	OU Furtwangen	1,4	20,5
B 500	Tieflage in Häusern	1,0	8,7

Bundesstraßen, disponibel
- Vorschlag Land für WB

Straße	Bezeichnung der Verkehrseinheiten	Länge km	Baulast- träger- kosten Mio. €
Disponibile Maßnahmen Bundesstraßen			
B 30	Biberach (Jordanbad) - Hochdorf (2. FB)	5,0	19,8
B 30	Hochdorf(L 284) - Oberessendorf (2. FB)	4,8	24,0
B 294	OU Loßburg	5,0	17,9
B 312	OU Pfronstetten	2,6	3,0
B 312	OU Tigerfeld	1,8	1,8
B 312	OU Huldstetten	1,7	1,7

Liste der fehlerhaft dargestellten Projekte im Entwurf des BVWP 2003

Straße	Bezeichnung der Verkehrseinheiten	Länge km	Baulast- träger- kosten Mio. €	Grund der Fehlermeldung
indisponible Maßnahmen - in Bau				
A 8	AS Heimsheim - Leonberg/W mit B 295 Renningen	9,3	95,7	falsche Maßnahmenbezeichnung beim Bund
B 10	Süßen/O - Gingen/O (1. FB)	3,1	15,7	fehlt im Referentenentwurf

Indisponible Maßnahmen - planfestgestellt bis 31.12.1999				
B 3	OU Bühl und Ottersweier	9,2	6,7	bereits in Bau; beim Bund jedoch KB
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil, A 5 - B 10) 1.FB	1,3	22,3	einbahniger Ausbau fehlt im Referentenentwurf
B 31	Breisach - AS Freiburg/Mitte (A 5) - [B 31-West]	18,0	71,0	2. BA fehlt im Referentenentwurf
B 312	OU Stgt./Hedelfingen und Stgt./Riedenberg	4,8	155,7	vom Bund bisher als indisponibel geführt; beim Bund jedoch KB

Disponible Maßnahmen Bundesstraßen - VB neu				
B 10	2. Rheinbrücke incl. Westteil Nordtang.	12,3	58,4	fehlende Zweibahnigkeit
B 19	OU Gaildorf 1.BA	2,0	9,2	falsche Variante im Referentenentwurf

Disponible Maßnahmen Bundesstraßen - VB Überhang				
B 10	OU Berghausen und Wössingen (B 293)	7,6	64,5	derzeit in Planfeststellung
B 10	OU Luizhausen	2,6	4,7	bestandskräftige Maßnahme
B 27	Tübingen (B 28) - Bläsibad (opt. Kelterhau-Trasse)	3,5	61,0	bisher vorgeschlagene Trasse fehlt im Referentenentwurf (altern. Variante mit 133 Mio. € enthalten)
B 34	OU Grenzach	7,3	20,4	derzeit in Planfeststellung
B 34	OU Wyhlen			BÜ bereits im Vorgriff gebaut
B 311	OU Neuhausen	6,4	15,7	Strassenzug unterbrochen
B 311	Erbach - Dellmensingen Querspange zur B 30	7,6	22,8	falsche Bewertung (ohne BY)
B 465	Querspange Warthausen - B 30	4,1	15,3	Teilabschnitt fehlt
B 492	OU Brenz, nur Teil BW	2,7	5,0	bayrischer Teil im VB

Disponible Maßnahmen - WB				
A 6	MA-Sdh. (L-GR RP/BW) - AD Viernh. (L-GR BW/HE)	7,3	39,9	Maßnahme im Referentenentwurf sowohl im WB als auch im KB
B 19	OU Gaildorf 2.BA	1,2	23,0	falsche Variante im Referentenentwurf
B 30	Oberessendorf - N Bad Waldsee	5,6	25,8	falsche Länge und Kosten