

Verkehrsträger Straße

Vorschlag Priorisierungskonzept Planungsreihenfolge



Priorisierungskonzept - Planungsreihenfolge

BVWP 2030 - Entwurf März 2016 - Anlage 1 – Projektliste Straße

Einleitung

Sachstand

Für den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) erarbeitete das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ein nationales Prioritätenkonzept. Aus dem nationalen Prioritätenkonzept ergeben sich die Prioritäten der Projekte für den BVWP 2030. Es wird unterschieden in die Dringlichkeitskategorien:

- Fest disponierte Vorhaben – Engpassbeseitigung (FD-E)
- Fest disponierte Vorhaben (FD)
- Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)
- Vordringlicher Bedarf (VB)
- Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*) und
- Weiterer Bedarf (WB)

Die Projekte des FD-E, FD, VB-E und VB sollen bis 2030 finanziert und bis dahin realisiert oder zumindest begonnen werden.

Vgl. erster Referentenentwurf für den BVWP 2030 Seite 9 ff.

Problem

Die Projekte des FD-E und FD befinden sich in der Regel in späten Planungsphasen bzw. die Planung ist abgeschlossen. Für die Projekte des VB-E und VB sind jedoch in der Regel noch erhebliche Planungsleistungen zu erbringen.

Gesamtprojekte des VB-E und VB nach Anzahl und Bundesland:

Baden-Württemberg	(BW)	69	Gesamtprojekte
Nordrhein-Westfalen	(NW)	63	Gesamtprojekte
Bayern	(BY)	61	Gesamtprojekte
Niedersachsen	(NI)	45	Gesamtprojekte
Hessen	(HE)	23	Gesamtprojekte
Brandenburg	(BB)	19	Gesamtprojekte
Sachsen-Anhalt	(ST)	15	Gesamtprojekte
Sachsen	(SN)	14	Gesamtprojekte
Rheinland-Pfalz	(RP)	12	Gesamtprojekte
Schleswig-Holstein	(SH)	12	Gesamtprojekte
Mecklenburg-Vorpommern	(MV)	9	Gesamtprojekte
Thüringen	(TH)	7	Gesamtprojekte
Saarland	(SL)	5	Gesamtprojekte
Bremen	(HB)	3	Gesamtprojekte
Hamburg	(HH)	3	Gesamtprojekte
Berlin	(BE)	1	Gesamtprojekt

Hinzu kommen bundesweit 85 Gesamtprojekte im WB*, bei denen die Planung aufgenommen werden kann.

Es steht zu befürchten dass vor allem im Bundesland Baden-Württemberg nicht genügend Personal zur Planung aller vordringlichen Maßnahmen zur Verfügung steht. Es ist sogar damit zu rechnen, dass bis 2030 nicht mit der Planung aller vordringlichen Maßnahmen begonnen wird.

Lösung

Eine über das nationale Prioritätenkonzept hinausgehende Priorisierung mit dem Ziel einer Planungsreihenfolge der Maßnahmen ist deshalb erforderlich.

Das Fehlen einer eindeutigen Priorisierung wurde bereits vom baden-württembergischen Verkehrsminister Winfried Hermann (Bündnis 90/Die Grünen) am 16. März 2016 in Stuttgart kritisiert: <http://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/wichtige-achsen-baden-wuerttembergs-im-bundesverkehrswegeplan-2030-enthalten-1/>

Priorisierungskonzept - Planungsreihenfolge

BVWP 2030 - Entwurf März 2016 - Anlage 1 – Projektliste Straße

Erläuterung Priorisierungskonzept

Für die Priorisierung erforderliche Unterlagen und Daten

- Erster Referentenentwurf des BVWP 2030, Anlage 1 - Projekteslisten Straße
- Priorisierung Planungsstand,
- Priorisierung Spalte "Dringlichkeit",
- Gewichtung Nutzen-Kosten-Verhältnis,
- Gewichtung Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung,
- Gewichtung Raumordnerische Beurteilung,
- Gewichtung Städtebauliche Beurteilung,
- Gewichtung Engpassbeseitigung,
- Gewichtung Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf,
- Zusätzliche Bewertungskomponente "Mittlerer Auslastungsgrad der zu ersetzenden Bestandsstrecke",
- Gewichtung "Mittlerer Auslastungsgrad der zu ersetzenden Bestandsstrecke",
- Gesamtgewichtung NKV, Raumordnung, Städtebau, Auslastung, Engpass, Umwelt, Erhalt und Planungsstand.

Erläuterungen nachfolgend.

Grundsätzliche Schritte der Priorisierung

- a) Aufbauend auf nationalem Prioritätenkonzept lt. des ersten Referentenentwurfs zum BVWP 2030.
- b) Berücksichtigung Engpässe: FD-E vor FD; VB-E vor VB.
- c) Berücksichtigung Umwelt: FD-E und VB-E Projekte dürfen keine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen.
- d) Berücksichtigung Erhalt: Bei dringend anstehendem Ersatz-/Erhaltungsbedarf: FD wie FD-E, VB wie VB-E, WB* und WB mit +1-Aufwertung in der Spalte "Dringlichkeit".
- e) Berücksichtigung Planungsstand:
 - Frühe Planungsphase: Priorität 0,
 - mittlere Planungsphase: Priorität 0,
 - späte Planungsphase: Priorität 1

Frühe Planungsphase: OP, VE, VP, VU, ROVV, ROVB, ROV, UVS, LBV, LBA, VEA

Mittlere Planungsphase: LB, VEG

Späte Planungsphase: PA, PE, PF, PU, TVF
- f) Reihung:
 - 1) FD-E vor FD vor VB-E vor VB vor WB* vor WB,
 - 2) innerhalb der Dringlichkeitskategorien, nach Planungsstand s.o. und Punktwert absteigend.
- g) Die Auftragsverwaltung und Planung der Bundesfernstraßen liegt bei den Bundesländern. Deshalb erfolgt die Priorisierung nach Bundesland - nicht bundesweit. Zu Informationszwecken erscheint eine zusätzliche bundesweite Priorisierung dennoch sinnvoll.

Priorisierung Planungsstand

Der Zeitpunkt und die Reihenfolge der Projektumsetzungen hängen letztlich von der Dringlichkeit, dem Planungsstand und den verfügbaren Finanzmitteln ab (vgl. erster Referentenentwurf des BVWP 2030, Seite 6). Für Projekte in späten Planungsphasen wurden bereits erhebliche Planungsmittel aufgewendet. Ein Stillstand bei der Planung provoziert hierbei eine Überarbeitung bereits abgearbeiteter Sachverhalt u.a. bei Umweltbelangen, verursacht erhebliche politische "Turbulenzen" und wird in der Regel von Bürgerinnen und Bürger negativ bewertet. Aus diesen Gründen sind Projekte in späten Planungsphasen prioritär weiter zu beplanen. Für Projekte in frühen und mittleren Planungsstadien erscheint eine offene Priorisierung hingegen sachgerecht: Eine Vielzahl Projekte ohne Planung weist oft einen höheren Bedarf auf, als zahlreiche Projekte in mittleren Planungsstadien. Aus diesem Grund erscheint eine bevorzugte Behandlung von Projekten in mittleren Planungsstadien nicht zweckmäßig.

Gewichtung

Frühe Planungsphase:	Priorität 0	0 Punkte	nachrangig
Mittlere Planungsphase:	Priorität 0	0 Punkte	nachrangig
Späte Planungsphase:	Priorität 1	1 Punkt	vorrangig

Sofern innerhalb eines Gesamtprojektes mehrere Planungsstände bestehen, wird für das Gesamtprojekt der Mittelwert über die Teilprojekte angesetzt.

Die Planungsphasen sind definiert als

Frühe Planungsphase:	OP, VE, VP, VU, ROVV, ROVB, ROV, UVS, LBV, LBA, VEA
Mittlere Planungsphase:	LB, VEG
Späte Planungsphase:	PA, PE, PF, PU, TVF

Erläuterung der Abkürzungen auf Seite 155 im ersten Referentenentwurf des BVWP 2030.

Priorisierung Spalte "Dringlichkeit"

Zur Bildung einer Planungsreihenfolge sind Kenntnisse über die grundsätzliche Dringlichkeit eines Projektes erforderlich. Die grundsätzliche Dringlichkeit bezieht sich auf die Dringlichkeitskategorien des Bundesverkehrswegeplanes und ist abhängig eines dringend anstehenden Ersatz-/Erhaltungsbedarfs:

Dringlichkeits- kategorie	Ersatz- /Erhaltungs- bedarf	Priorität
FD-E	hoch	1
FD-E	-	1
FD	hoch	1
FD	-	2
VB-E	hoch	3
VB-E	-	3
VB	hoch	3
VB	-	4
WB*	hoch	5
WB*	-	6
WB	hoch	7
WB	-	8

Gewichtung Nutzen-Kosten-Verhältnis

Zur Bildung einer Planungsreihenfolge sind Kenntnisse über den Gesamtwirtschaftlichen Nutzen eines Projektes erforderlich. Dieser wird in Form eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses dargestellt und anschließend in einen Punktwert umgerechnet.

Zunächst wird für das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ein maximal erreichbarer Punktwert gebildet (Erläuterung nachfolgend). Der Maximalwert des NKV wird auf 10 begrenzt und dem maximal erreichbaren Punktwert zugeordnet. Einem NKV von 0 wird der Punktwert 0 zugeordnet. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

Mit Nutzen-Kosten-Verhältnissen wird wie folgt verfahren

- | | |
|-----------------------|---|
| a) Kein NKV vorhanden | keine Angabe möglich und keine Berücksichtigung |
| b) NKV > 10 | NKV wird mit 10 angesetzt |

Gewichtung Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung

Umweltbelange werden insbesondere insoweit berücksichtigt, dass FD-E und VB-E Projekte keine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen dürfen. Umweltbelange sind bereits teilweise über das NKV abgebildet und werden in nachfolgenden Planungsphasen ausführlich bearbeitet. Die Bundesverkehrswegeplanung kann nachfolgenden Planungsphasen nicht vorgehen. Die Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung liefert insoweit jedoch wertvolle Hinweise für die späteren Planungsphasen. Weiter wird auf die Ausführungen ab Seite 23 ff. im ersten Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 verwiesen.

Aus fachlicher Sicht müsste bei Projekten mit hoher Umweltbetroffenheit frühzeitig mit der Planung begonnen werden: Insbesondere die Abarbeitung von Umweltbelangen erfordert einen hohen Zeitaufwand. Projekte mit hoher Umweltbetroffenheit müssten daher mit einem Zusatzpunkt gewürdigt werden. Dies wiederum steht in Widerspruch mit der Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplanes, sowie dem ersten Referentenentwurf, wie auch der Position der Umweltverbände und Umweltparteien. Ein Punktabzug hingegen erscheint vor o.g. Hintergrund ebenfalls als nicht sinnvoll. Eine über die o.g. Berücksichtigung hinausgehende Berücksichtigung und Gewichtung von Umweltbelangen im Rahmen der Erstellung einer Planungsreihenfolge erfolgt deshalb nicht.

Gewichtung Raumordnerische Beurteilung

Zur Bildung einer Planungsreihenfolge sind Kenntnisse über die Raumordnerische Beurteilung eines Projektes erforderlich. Das Ergebnis der Raumordnerischen Beurteilung ist in einen Punktwert zu überführen.

Zunächst wird für die Raumordnerische Beurteilung ein maximal erreichbarer Punktwert gebildet (Erläuterung nachfolgend). Der Stufe „hoch“, aus der Raumordnerischen Beurteilung, wird der maximal erreichbare Punktwert zugeordnet. Besteht keine Raumordnerischen Bedeutung, wird der Punktwert 0 zugeordnet. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

Gewichtung Städtebauliche Beurteilung

Zur Bildung einer Planungsreihenfolge sind Kenntnisse über die Städtebauliche Beurteilung eines Projektes erforderlich. Das Ergebnis der Städtebaulichen Beurteilung ist in einen Punktwert zu überführen.

Zunächst wird für die Städtebauliche Beurteilung ein maximal erreichbarer Punktwert gebildet (Erläuterung nachfolgend). Der Stufe „hoch“, aus der Städtebaulichen Beurteilung, wird der maximal erreichbare Punktwert zugeordnet. Besteht keine Städtebauliche Bedeutung, wird der Punktwert 0 zugeordnet. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

Gewichtung Engpassbeseitigung

Projekte zur Engpassbeseitigung (FD-E und VB-E) werden wie unter **Punkt „Priorisierung Spalte 'Dringlichkeit'“** beschrieben berücksichtigt. Eine darüber hinausgehende Berücksichtigung und Gewichtung erfolgt nicht. Ferner wird auf den nachfolgenden **Punkt „Zusätzliche Bewertungskomponente 'Mittlerer Auslastungsgrad der zu ersetzenden Bestandsstrecke'“** verwiesen.

Gewichtung Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf

Projekte mit dringend anstehendem Ersatz- und Erhaltungsbedarf werden wie unter **Punkt „Priorisierung Spalte 'Dringlichkeit'“** beschrieben berücksichtigt. Eine darüber hinausgehende Berücksichtigung und Gewichtung erfolgt nicht.

Die grundsätzliche Überlegung, geht davon aus, dass Projekte mit dringendem Ersatz-/Erhaltungsbedarf vordringlich zu planen sind, da u.a. im Sinne eines Aus-/Neubaus, Ersatz-/Erhaltungsmaßnahmen, integriert und Kosten eingespart werden können.

Zusätzliche Bewertungskomponente "Mittlerer Auslastungsgrad der zu ersetzenden Bestandsstrecke"

Modellrechnungen zeigen, dass die Bildung einer sachgerechten Planungsreihenfolge alleine auf Basis des Planungsstandes, der Dringlichkeit, des Nutzen-Kosten-Verhältnisses, der Umwelt- und Naturschutzfachlichen Beurteilung, Raumordnerischen Beurteilung, Städtebaulichen Beurteilung, Engpassbeseitigung und dringend anstehendem Ersatz-/Erhaltungsbedarf, nicht möglich ist.

Ein grundsätzliches Problem besteht darin, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis zwar eine Aussage über die Wirtschaftlichkeit eines Projektes liefert, jedoch nicht über verkehrliche Defizite. Wenngleich verkehrliche Defizite in das Nutzen-Kosten-Verhältnis einfließen, erfolgt u.a. eine Verrechnung mit den Projektkosten.

Über die FD-E und VB-E Projekte erfolgt nur eine grobe Einstufung, jedoch keine genaue Festlegung der Planungsreihenfolge. Das selbe gilt für die Dringlichkeitskategorien FD, VB, WB* und WB. Die übrigen Bewertungskomponenten liefern zu verkehrlichen Defiziten nur bedingt eine Aussage.

In Modellrechnungen kam es deshalb dazu, dass Projekte mit massiven verkehrlichen Problemen (hoher Auslastungsgrad) oft an das Ende der Priorisierungstabellen „rutschten“. Eine Überbewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses führte außerdem dazu, dass vor allem Projekte mit hohem Nutzen-Kosten-Verhältnis nach vorne rückten – unabhängig von verkehrlichen Defiziten.

Aus diesen Gründen ist mindestens die weitere neue Bewertungskomponente "Mittlerer Auslastungsgrad der zu ersetzenden Bestandsstrecke" erforderlich. Diese neue Bewertungskomponenten gibt den mittleren Auslastungsgrad, der durch ein Projekt zu ersetzende Bestandsstrecke, bzw. auszubauende Bestandsstrecke, im Bezugsfall 2030 wieder.

Bei der Bewertung von Gesamtprojekten wird der Mittelwert über den mittleren Auslastungsgrad der Teilprojekte angesetzt. Jedoch ist dies nicht bei allen Projekten zweckmäßig: So kann ein Gesamtprojekt sowohl Teilprojekte mit geringem, aber auch sehr hohem Auslastungsgrad enthalten. Dies führt einerseits dazu, dass die Teilprojekte mit geringem Auslastungsgrad besser,

andererseits die Teilprojekte mit hohem Auslastungsgrad schlechter bewertet werden. In diesen Fällen ist eine Einzelbewertung der Teilprojekte zu empfehlen. Der Ansatz des Minimal- bzw. Maximalwertes der Teilprojekte für das Gesamtprojekt ist jedenfalls keine vertretbare Alternative.

Gewichtung "Mittlerer Auslastungsgrad der zu ersetzenden Bestandsstrecke"

Zur Bildung einer Planungsreihenfolge sind Kenntnisse über den mittleren Auslastungsgrad der zu ersetzenden Bestandsstrecke im Bezugsfall 2030 erforderlich. Dieser wird in einen Punktwert umgerechnet.

Zunächst wird für den mittleren Auslastungsgrad der zu ersetzenden Bestandsstrecke, ein maximal erreichbarer Punktwert gebildet (Erläuterung nachfolgend). Einen mittleren Auslastungsgrad von 0 wird der Punktwert 0 zugeordnet. Das Projekt mit dem maximalen mittleren Auslastungsgrad, unter allen betrachteten Projekten (nach Bundesland oder bundesweit), erhält den maximalen Punktwert. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

Gewichtung der Priorisierungskriterien

Die o.g. Priorisierungskriterien Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV), Raumordnung, Städtebau, Verkehrsfluss/Auslastung, Umwelt, Erhalt-/Sanierung und Planungsstand, werden gewichtet und bepunktet.

Die Herleitung der Gesamtgewichtung, wie auch die Gewichtung der Priorisierungskriterien, orientiert sich an den übergeordneten Zielen der Bundesverkehrswegeplanung, sowie der abgeleiteten Ziele und Lösungsstrategien für den BVWP 2030. Die Herleitung der Gesamtgewichtung ist der **Anlage „Herleitung der Gesamtgewichtung“** zu entnehmen.

Demnach wird der Gesamtanteil festgelegt:

Kriterium	Gesamtanteil	Hinweise
Verkehrsfluss/Auslastung	50,0%	Vgl. auch Komponente "Mittlerer Auslastungsgrad der zu ersetzenden Bestandsstrecke"
Raumordnung	25,0%	Enthält die NKA-Komponenten NZ, NRZ und NTZ*
Nutzen-Kosten-Verhältnis	16,7%	Enthält nur die NKA-Komponenten NB, NW, NI und NS*
Städtebau	8,3%	Enthält die NKA-Komponente NT*
Erhalt/Sanierung	0,0%	Vgl. "Gewichtung Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf"
Planungsstand	0,0%	Vgl. "Priorisierung Planungsstand"
Umwelt	0,0%	Die NKA-Komponenten NL, NG und NA werden in einem nachfolgenden Schritt zugeschlagen*

*Bei der Gewichtung der Priorisierungskriterien wird Wert darauf gelegt, dass es zu keiner Doppelbewertung kommt. Aus diesem Grund sind in der Gewichtung des Kriteriums "Nutzen-Kosten-Verhältnis" nur die Komponenten der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) enthalten, die keinem anderen Kriterium zuordnet werden können bzw. Einfluss darauf haben. Dieser Sachverhalt ist in der Festlegung der Gesamtgewichtung und Gewichtungspunkte nachfolgend zu berücksichtigen.

Aufbauend auf der Gesamtgewichtung werden die Anteile der Priorisierungskriterien im Zusammenhang mit der Gewichtung der Bewertungskomponenten der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) ermittelt. Die Herleitung der Anteile der Priorisierungskriterien ist der **Anlage „Gewichtung der Priorisierungskriterien“** zu entnehmen.

Die Priorisierungskriterien setzen sich zusammen aus:

Kriterium	Zusammensetzung
Nutzen-Kosten-Verhältnis	Gesamtanteil + NB, NW, NI und NS der NKA
Umwelt	Gesamtanteil + NL, NG und NA der NKA
Raumordnung	Gesamtanteil + NZ, NRZ und NTZ der NKA
Städtebau	Gesamtanteil + NT der NKA
Verkehrsfluss/Auslastung	Gesamtanteil

Demnach werden die **Gewichtungsanteile und -punkte** festgelegt:

Kriterium	Anteil	max. Punktwert	Gesamtanteil
Nutzen-Kosten-Verhältnis	38,2%	3,8	14,5%
Umwelt	0,0%	0,0	2,2%
Raumordnung	3,5%	0,4	25,0%
Städtebau	8,3%	0,8	8,3%
Verkehrsfluss/Auslastung	50,0%	5,0	50,0%
Σ	100,0%	10	100,0%

Es gilt zu beachten - wie das Kriterium Umwelt zeigt - dass kein vergebener Punktwert nicht automatisch einer nicht Berücksichtigung gleich kommen. Das Kriterium Umwelt ist u.a. in der Nutzen-Kosten-Analyse

und damit im Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) abgebildet, sodass in der Gesamtschau dennoch eine Berücksichtigung im Gesamtpunktwert über das NKV erfolgt - mit einem Anteil von 2,2% am Gesamtanteil.

Bildung Gesamtpunktwert

Die Bewertungsmatrix sieht sowohl für Teil-, als auch Gesamtprojekte einen **maximal zu erreichenden Gesamtpunktwert von 10 Punkte** vor.

Die Gesamtpunktzahl ergibt sich aus der Summe der Punktwerte der Bewertungskomponenten:

- Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV),
- Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung,
- Raumordnerische Beurteilung,
- Städtebauliche Beurteilung,
- Engpassbeseitigung,
- Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf und
- Mittlerer Auslastungsgrad der zu ersetzenden Bestandsstrecke (Verkehrsfluss/Auslastung)

Wie oben ausgeführt, werden folgende Bewertungskomponenten anderweitig berücksichtigt und deshalb mit null Punkte gewichtet:

- Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung,
- Engpassbeseitigung und
- Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf

Bildung der Planungsreihenfolge

Die Planungsreihenfolge ergibt sich grundsätzlich aus der Priorität eines Projektes in der Spalte „Dringlichkeit“, der Priorität des Planungsstandes und dem ermittelten Gesamtpunktwert.

Zunächst wird die Spalte „Dringlichkeit“ aufsteigend sortiert. Dies führt grundsätzlich zu folgender Reihung: FD-E vor FD vor VB-E vor VB vor WB* vor WB. Zusätzlich werden Projekte mit dringendem Erhaltungs-/Ersatzbedarf berücksichtigt: FD wie FD-E, VB wie VB-E, WB* und WB mit +1-Aufwertung.

In einem zweiten Schritt werden die Projekte mit gleichem Punktwert in der Spalte „Dringlichkeit“ nach der Priorität des Planungsstandes aufsteigend (die dringlichsten Projekte stehen dann oben) und dem ermittelten Gesamtpunktwert absteigend (die dringlichsten Projekte stehen dann oben) sortiert. Dieser Schritt wird für alle Punktwerte in der Spalte „Dringlichkeit“ wiederholt.

Priorisierung bei fehlenden Daten

Aufgrund fehlender Daten werden fest disponierte Projekte (FD-E und FD) lediglich nach der Priorität in der Spalte „Dringlichkeit“ aufsteigend sortiert. Eine weitere Sortierung ist nicht möglich und in der Regel nicht erforderlich: Bei FD-E und FD Projekte ist die Projektplanung in der Regel entweder abgeschlossen oder in einem späten Planungsstadium, so dass eine Priorisierung der Planungsreihenfolge ohnehin nicht erforderlich ist.

Für alle Gesamt- und Teilprojekte in den Dringlichkeitskategorien VB-E, VB, WB* und WB müssen jedoch die Bewertungsergebnisse aus dem Projektdossiers bzw. zumindest aus dem ersten Referentenentwurf des BVWP 2030, sowie jeweils der mittlere Auslastungsgrad der zu ersetzenden Bestandsstrecken, vorliegen.

Priorisierung im Planungszusammenhang

Bei einigen Projekten besteht ein zwingender Planungszusammenhang. Diese Projekte sind deshalb möglichst gemeinsam zu planen.

Beispiel

Das Teilprojekt B36/B293-G10-RP-BW-T3-BW (B 36 Querspange 2. Rheinbrücke) steht im Planungszusammenhang mit Teilprojekt B36/B293-G10-RP-BW-T2-BW (B 293 Lgr. RP/BW – B 10 2. Rheinbrücke). Das erste Teilprojekt stellt eine Verbindung (Querspange) zum zweiten Teilprojekt (neue Rheinquerung) her. Die Teilprojekte bedingen sich in erheblichem Maße gegenseitig.

In solch einem Fall kann von der ermittelten Planungsreihenfolge insoweit abgewichen werden, dass so bald mit der Planung des ersten Teilprojektes begonnen wird, auch die Planung des zweiten Teilprojektes aufgenommen werden kann.

Ermessensspielraum

a) Abweichend von der ermittelten Planungsreihenfolge können Projekte, die seit mindestens 24 Monate vor dem Inkrafttreten der Ausbauänderungsgesetze, beplant werden, weiter beplant werden.

Diese Regelung ist einerseits notwendig, damit die Auftragsverwaltung der Bundesländer/die Landesregierungen, nach Kenntnisnahme, nicht versuchen, die Planungsreihenfolge zu unterwandern. Andererseits wird damit sichergestellt, dass in Planung befindliche Projekte, die Planung, bei einer nachrangigen Reihung, nicht eingestellt werden muss. Das heißt, es besteht Bestandsschutz.

b) Ferner wird innerhalb der Priorität nach der Spalte „Dringlichkeit“ ein Ermessensspielraum eingeräumt: Die Rangfolge von jedem Projekt kann, von der Auftragsverwaltung der Bundesländer, nach dem Gesamtpunktwert, um 0,3 Punkte nach oben oder unten verschoben werden. Dies entspricht einer Verschiebung um maximal 6 Prozent und deckt Schwankungen (Varianz und Standardabweichung) in der Bewertung ab.

Beispiel

Projekt A Gesamtpunktwert: 6,91

Projekt B Gesamtpunktwert: 6,82

Projekt C Gesamtpunktwert: 6,65

Projekt D Gesamtpunktwert: 6,60

Projekt E Gesamtpunktwert: 6,54

Projekt F Gesamtpunktwert: 6,09

Im Beispiel kann Projekt D (6,60 Gesamtpunkte) sowohl maximal zwei Ränge nach oben ($6,60 + 0,30 = 6,90$), als auch maximal einen Rang nach unten ($6,60 - 0,30 = 6,30$) verschoben werden. Maßgeblich sind in jedem Fall die ursprünglichen Gesamtpunktwerte.

Eine mehrfache Verschiebung unter Zuhilfenahme eines neuen Gesamtpunktwertes sowie eine mehrfach überkreuzende Verrechnung ist nicht zulässig. Maßgeblich sind in jedem Fall ausschließlich die ursprünglichen Gesamtpunktwerte.

c) Des weiteren kann in begründeten Einzelfällen von der Planungsrangfolge abgewichen werden, wenn sich bei einem Projekt eine erhebliche Änderungen in der mittleren Verkehrsbelastung oder in der Verkehrsstruktur oder eine Nachberechnung einen neuen nicht unerheblich abweichenden Gesamtpunktwert ergibt. Als erheblich gelten Änderungen um mindestens 10 Prozent, bei mittleren Verkehrsbelastungen (DTV) jedoch um mindestens 2.335 Kfz pro Tag (25% der durchschnittlichen Belastung von Bundesstraßen).

d) Sofern der verkehrliche Bedarf oder die Bauwürdigkeit eines Projektes dauerhaft wegfällt, oder sich unüberwindbare Hürden während der Planung ergeben, kann von der Planungsrangfolge insoweit abgewichen werden, dass die Planung zurückgestellt werden kann.

In jedem Fall sind Änderungen in der Planungsrangfolge plausibel und nachvollziehbar anhand fachlicher Sachargumente zu begründen. Die Begründungen sind im Sinne einer guten Bürgerbeteiligung vollständig und nachvollziehbar zu veröffentlichen und allgemeinverständlich zu formulieren.

Anwendungsbereich und Planung durch Dritte

Die Planungsrangfolge gilt für die Auftragsverwaltungen der Bundesländer verpflichtend.

Sofern Dritte die Planung eines Projektes in den Dringlichkeitskategorien FD-E, FD, VB-E, VB oder WB* voranbringen, steht dies in keinem Widerspruch. Sofern sich in diesem Zusammenhang die Möglichkeit ergibt Projekte der vorgenannten Dringlichkeitskategorien zu beplanen, ist eine Aufnahme der Planung unabhängig der Planungsrangfolge möglich. Dabei muss allerdings sichergestellt sein, dass die Planung zum Abschluss gebracht werden kann.

Beispiel

Kommune A wünscht sich eine Ortsumgehung, die nachrangig in der Planungsrangfolge ist. Die Auftragsverwaltung des zuständigen Bundeslandes ist anhand der Planungsrangfolge und wegen personeller oder finanzieller Probleme nicht in der Lage die Planung aufzunehmen. Kommune A schließt sich mit weiteren Partnern (z.B. Landkreis, Regionalverband, IHK, Fördervereine usw.) zusammen. Gemeinsam suchen die Partner nach Planungspersonal und finanzieren ggf. eine Planstelle in der Auftragsverwaltung des zuständigen Bundeslandes. Dadurch kann das Projekt trotz nachrangiger Planungsrangfolge beplant werden.

Offenlegung

Die Methodik zur Erstellung der Planungsrangfolge, sowie die Planungsranglisten sind im Sinne einer guten Bürgerbeteiligung von den Auftragsverwaltungen der Bundesländer zu veröffentlichen und zu erläutern. Sofern Änderungen an der ursprünglichen Planungsrangfolge vorgenommen werden, sind diese ebenfalls zu erläutern und die Gründe nachvollziehbar, plausibel und allgemeinverständlich offen zu legen, die zu einer Änderung geführt haben.

	A	B	C	D	E	F	G
1	Priorisierungskonzept - Planungsreihenfolge						
2	BVWP 2030 - Entwurf März 2016 - Anlage 1 – Projektliste Straße						
3	Herleitung der Gesamtgewichtung						
4							
5	Übergeordnete Ziele		Abgeleitete Ziele u. Lösungsstrategien für den BVWP 2030	Priorität	Gewichtung*		Kriterium
6	Mobilität im Personenverkehr ermöglichen		• Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz	1	0	0,0%	NKV
• Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement)			1	3	25,0%	Verkehrsfluss/Auslastung	
• Verbesserung von Erreichbarkeiten/Anbindungsqualität			1	3	25,0%	Raumordnung	
9							
10	Sicherstellung der Güterversorgung, Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen		• Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz	1	0	0,0%	NKV
• Transportkostensenkungen			1	0	0,0%	NKV	
• Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement)			1	3	25,0%	Verkehrsfluss/Auslastung	
• Erhöhung der Zuverlässigkeit von Transporten							
13			• Verbesserung der Anbindungen von intermodalen Drehkreuzen (z. B. Flughäfen, Seehäfen, KV-Terminals)				
15							
16	Erhöhung der Verkehrssicherheit		• Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz	2	2	16,7%	NKV
• Verlagerung auf Teilnetze und Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit			2				
18							
19	Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen		• Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement)	3	0	0,0%	NKV
20			• Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger	3			
21			• Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft	3			
22			• Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs	3			
23			• Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume	3			
24							
25	Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation in Regionen und Städten		• Lärmvermeidung und Lärmminderung	4	1	8,3%	Städtebau
26			• Entlastung von Orten und Menschen/Erschließung städtebaulicher Potenziale	4			
27	Übergeordnete und abgeleitete Ziele bzw. Lösungsstrategien für den BVWP 2030			Σ	12	100,0%	
28							
29	* Gewichtung:						
30	- 1. Priorität = 3 Punkte		Regel:				
31	- 2. Priorität = 2 Punkte		(Priorität + 1) = (Punkte - 1)				
32	- 3. Priorität = nicht belegt		Ausnahme "Priorität nicht belegt"				
33	- 4. Priorität = 1 Punkt						

Zelle: E6

Kommentar: Über "Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf" berücksichtigt

Zelle: E10

Kommentar: Über "Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf" berücksichtigt

Zelle: E11

Kommentar: Über "NKV" berücksichtigt

Zelle: E19

Kommentar: Berücksichtig: FD-E und VB-E Projekte dürfen keine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen. Teilweise über "NKV" berücksichtigt. Weitere Begründung: Umweltbelange werden in nachfolgenden Planungsphasen ausführlich bearbeitet. Weiter wird auf Seite 23 ff. im ersten Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 verwiesen.

Priorisierungskonzept - Planungsreihenfolge

BVWP 2030 - Entwurf März 2016 - Anlage 1 – Projektliste Straße

Gewichtung der Priorisierungskriterien

Hinweis: Nach einer Änderung der Werte muss die Priorisierungstabelle in jeder Dringlichkeitskategorie neu sortiert werden, nach:

- a) Priorität Dringlichkeit (Spalte 21) aufsteigend,
- b) Priorität Planungsstand (Spalte 19) aufsteigend und
- c) Punkte (Spalte 36) absteigend

Gesamtgewichtung										
	Anteil	max. Punktzahl	Gesamtanteil (vgl. "Herleitung der Gesamtgewichtung")							
NKV	38,2%	3,8	14,5% (NB + NW + NI + NS + Anteil)							
Umwelt	0,0%	0,0	2,2% (NL + NG + NA + Anteil)							
Raumordnung	3,5%	0,4	25,0% (NZ + NRZ + NTZ + Anteil)							
Städtebau	8,3%	0,8	8,3% (NT + Anteil)							
Verkehrsfluss/Auslastung	50,0%	5,0	50,0% (Anteil)							
	Σ	10	100,0%							
Analyse: Gewichtung der Bewertungskomponenten der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA)										
	Komponente	Gruppe	Anteil	Beschreibung						
NKA:	NB	Kosten	14,3%	Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr						
	NW	Kosten	0,9%	Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege						
	NI	Mobilität	5,0%	Veränderung der impliziten Nutzen						
	NZ	Mobilität	3,5%	Veränderung der Zuverlässigkeit						
	NS	Sicherheit	17,8%	Veränderung der Verkehrssicherheit						
	NL	Umwelt	0,6%	Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur						
	NG	Umwelt	0,3%	Veränderung der Geräuschbelastung						
	NA	Umwelt	4,9%	Veränderung der Abgasbelastungen						
	NRZ	Zeit	51,0%	Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr						
	NTZ	Zeit	1,8%	Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr						
	NT	Zeit	0,1%	Veränderung der innerörtlichen Trennwirkung						
	11 Komp.	5 Gruppen	100,0%							
Gewichtung Planungsphasen										
Frühe Planungsphase	0 Punkte	Planung hat noch nicht begonnen								
Mittlere Planungsphase	0 Punkte	Planung teilweise abgeschlossen, aber Planfeststellung noch nicht begonnen								
Späte Planungsphase	1 Punkte	Planung weit fortgeschritten oder abgeschlossen								

Priorisierungskonzept - Planungsreihenfolge

BWVP 2030 - Entwurf März 2016 - Anlage 1 – Projektliste Straße

Ergebnis: Planungs-Prioritätenliste

Ansatz NKV: 38,2%, Raumordnung: 3,5%, Städtebau: 8,3%, Auslastung: 50%, Engpass: 0%, Umwelt: 0%, Erhalt: 0%, Planungsstand: 0%

Berücksichtigung Engpass: FD-E vor FD; VB-E vor VB

Berücksichtigung Umwelt: FD-E und VB-E Projekte dürfen keine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen

Berücksichtigung Erhalt: Bei dringend anstehendem Ersatz-/Erhaltungsbedarf: FD wie FD-E, VB wie VB-E, WB* und W8 mit +1-Aufwertung in der Dringlichkeit (Spalte 21)

Berücksichtigung Planungsstand: Frühe Planungsphase: Priorität 0, mittlere Planungsphase: Priorität 0, späte Planungsphase: Priorität 1

Frühe Planungsphase: OP, VE, VP, VU, ROVV, ROVB, ROV, UVS, LBV, LBA, VEA

Mittlere Planungsphase: LB, VEG

Späte Planungsphase: PA, PE, PF, PU, TVF

Reihung: 1) FD-E vor FD vor VB-E vor VB vor WB* vor WB

2) innerhalb der Dringlichkeitskategorien, nach Planungsstand s.o. und Punktwert (Spalte 36) absteigend

Die Auftragsverwaltung und Planung liegt bei den Bundesländern. Deshalb erfolgt die Priorisierung nach Bundesland - nicht bundesweit. Zu Informationszwecken erscheint eine zusätzliche bundesweite Priorisierung dennoch sinnvoll.

		Projekt		von		bis		Bauziel		Länge km		In Planung Stand: 23.04.16		Gesamt		Davon Aus/Neubau		davon Erhaltung/ Ersatz		davon Kosten Dritte		Gesamt Ausgaben bis ...		Gesamt noch zu finanzieren		VFS		Planungsstand		Dringlichkeit		NKV		Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung		Raumordnerische Beurteilung		Städtebauliche Beurteilung		Engpassbeseitigung		Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf		Zusätzliche Kriterien		Punkte		Hinweise																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
		Rang	Lfd. Nr. (nicht priorisierte Liste)	Nr. Gesamtprojekt	Int. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str. Nr.	Ggf. 2. Str. Nr.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
		R	A	B	1	2	3	4	5	6		7		8		9		10		11		12		13		14		15		16		17		18		Priorität		Wert		Priorität		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert		Punkte		Wert	

Zusätzliche Kriterien																																					Punkte	Hinweise
Mittlerer Ausstattungsgrad der zu ersetzenden Bestandsstrecke (Daten für BW lt. Anmeldeunterlagen des Landes)																																					Punkte	
Dringender Ersatz-/Erhaltungsbedarf																																					Punkte	
Engpassbeseitigung																																					Punkte	
Städtebauliche Beurteilung																																					Punkte	
Raumordnerische Beurteilung																																					Punkte	
Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung																																					Punkte	
NKV																																					Punkte	
Dringlichkeit																																					Punkte	
Planungsstand																																					Punkte	
VFS																																					Punkte	
Gesamt noch zu finanzieren																																					Punkte	
Gesamt Ausgaben bis ...																																					Punkte	
davon Kosten Dritte																																					Punkte	
davon Erhaltung/ Ersatz																																					Punkte	
Davon Aus/Neubau																																					Punkte	
Gesamt																																					Punkte	
In Planung Stand: 23.04.16																																					Punkte	
Länge km																																					Punkte	
Bauziel																																					Punkte	
bis																																					Punkte	
von																																					Punkte	
Projekt																																					Punkte	
Ggf. 2. Str. Nr.																																					Punkte	
Str. Nr.																																					Punkte	
(Teil-) Projektnummer																																					Punkte	
Land																																					Punkte	
Int. Nr.																																					Punkte	
Nr. Gesamtprojekte																																					Punkte	
Lfd. Nr. (nicht priorisierte Liste)																																					Punkte	
Rang																																					Punkte	
R																																					Punkte	
A																																					Punkte	
B																																					Punkte	
1																																					Punkte	
2																																					Punkte	
3																																					Punkte	
4																																					Punkte	
5																																					Punkte	
6																																					Punkte	
7																																					Punkte	
8																																					Punkte	
9																																					Punkte	
10																																					Punkte	
11																																					Punkte	
12																																					Punkte	
13																																					Punkte	
14																																					Punkte	
15																																					Punkte	
16																																					Punkte	
17																																					Punkte	
18																																					Punkte	
19																																					Punkte	
20																																					Punkte	
21																																					Punkte	
22																																					Punkte	
23																																					Punkte	
24																																					Punkte	
25																																					Punkte	
26																																					Punkte	
27																																					Punkte	
28																																					Punkte	
29																																					Punkte	
30																																					Punkte	
31																																					Punkte	
32																																					Punkte	
33																																					Punkte	
34																																					Punkte	
35																																					Punkte	
36																																					Punkte	
37																																					Punkte	
Vordringlicher Bedarf (aufgrund fehlender Daten (Spalte 34) nicht voll priorisierbar)																																						
1	45	42	178	BW	B10-G50-BW	B 010		AS Stuttgart-Zuffenhausen (A 81)	AS Stuttgart-Neuwirtshaus	E 6	1,4		7,0	4,9	2,1	0,0				OP	0	VB-E	3	>10	3,8	-	-	0,0	0,0	ja	-	-	-	NA	-	3,82		
2	54	49	196	BW	B14-G10-BW	B 014		Backnang-West	Nelmersbach	N 4 + E 4	6,0	Ja	136,0	131,2	4,8	0,0				PU	1	VB	4	6,2	2,4	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	NA	-	3,20		
3	97		253	BW	B34-G10-BW-T1-BW	B 034		OU Grenzach		N 2	28,0	Ja	18,0	11,2	0,0	6,8				PU	1	VB	4	5,6	2,1	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	NA	-	2,97		
4	48	45	187	BW	B10-G20-BW	B 010		OU Berghausen		N 2	2,2	Ja	67,0	67,0	0,0	0,0				PE	1	VB	4	4,6	1,8	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	NA	-	2,59		
5	40		172a	BW	A98-G100-BW-T1-BW	A 098		Rheinfelden - Schwörstadt (Bergrasse / BAB)		N 4	7,1	Ja	130,4	130,4	0,0	0,0			1	PA	1	VB	4	2,6	1,0	hoch	-	0,0	0,0	-	-	-	NA	-	0,99		4 Fahrstreifen	
6	41		172b	BW	A99-G100-BW-T2-BW	A 098		Schwörstadt - Tiengen (1. Fahrbahn)		N 2	25,4	Ja	490,0	490,0	0,0	0,0			1	PA/VP	1	VB	4	2,6	1,0	hoch	-	0,0	0,0	-	-	-	NA	-	0,99			
7	109		265	BW	B36 / B293-G10-RP-BW-T2-BW	B 293		Lgr. RP / BW	B 10 (2. Rheinbrücke)	N 4	1,4	Ja	39,3	39,3	0,0	0,0				PE	1	VB	4	1,8	0,7	-	-	0,0	0,0	-	-	-	NA	-	0,69		Rheinquerung	
8	99	77	255	BW	B35-G10-BW	B 035		OU Bruchsal-Ost		N 2	4,8		51,0	51,0	0,0	0,0				OP	0	VB	4	10,0	3,8	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	NA	-	4,65		
9	130	98	295	BW	B466-G21-BW	B 466		OU Böhmekirch	(Variante)	N 2	3,8		8,9	8,9	0,0	0,0				OP	0	VB	4	5,4	2,1	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	NA	-	2,89		
11	44	41	183	BW	B10-G60-BW	B 010		Dreieck Stuttgart-Neckarpark	Plochingen Dreieck	E 6	17,0		107,4	70,9	32,5	4,0				OP	0	VB	4	7,1	2,7	-	-	0,0	0,0	-	-	-	NA	-	2,71			
10	105	80	261	BW	B292-G10-BW	B 292		OU Östringen		N 2	4,9		25,5	25,5	0,0	0,0				OP	0	VB	4	4,9	1,9	hoch	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	NA	-	2,70		
12	75	63	223	BW	B28-G70-BW	B 028		OU Unterjesingen		N 2	2,6		86,3	86,3	0,0	0,0				OP	0	VB	4	2,8	1,1	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	NA	-	1,90		
14	128	96	293	BW	B465-G40-BW	B 465		OU Warthausen		N 2	1,8		13,6	13,6	0,0	0,0				OP	0	VB	4	4,9	1,9	-	-	0,0	0,0	-	-	-	NA	-	1,87			
13	100		256	BW	B36 / B293-G10-RP-BW-T3-BW	B 036		Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe		N 4	3,5		70,7	70,7	0,0	0,0				OP	0	VB	4	1,7	0,6	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	NA	-	1,48		Im Zusammenhang mit B 293 Rheinquerung
Teilprojekte, aufgrund fehlender Daten nicht priorisierbar																																						
-	58		200	BW	B14-G40-T1-BW	B 014		OU Spaichingen		N 2										VEG	0					-	-					-	-	0,84				
-	59		201	BW	B14-G40-T2-BW	B 014		OU Riethelm-Weiheim		N 2										OP	0					-	-					-	-	0,78				
-	69		214	BW	B027-G40-BW-T1-BW	B 027		OU Neukirch		N 2										VP	0					-	-					-	-	0,50				
-	70		215	BW	B027-G40-BW-T2-BW	B 027		OU Schömburg		N 2										LB	0					-	-					-	-	0,83				
-	71		216	BW	B027-G40-BW-T3-BW	B 027		Dotternhausen	Balingen	N 2										LB	0					-	-		hoch			-	-	0,72				
-	79		228	BW	B29-G50-BW-T1-BW	B 029		Hussenhofen	Hussenhofen	E 4										VE	0					-	-			ja	-	-	-	0,74				
-	80		229	BW	B29-G50-BW-T2-BW	B 029		Hussenhofen	Böbingen	E 4										VE	0					-	-					-	-	0,74				
-	81		230	BW	B29-G50-BW-T3-BW	B 029		Böbingen	Mögglingen	E 4										VP	0					-	-					-	-	0,80				
-	83		232	BW	B030-G20-BW-T01	B 030		OU Gaisbeuren		N 4 + E 4										OP	0					-	-					-	-	1,06				
-	84		233	BW	B030-G20-BW-T02	B 030		OU Enzisreute		N 4 + E 4										OP	0					hoch	-					-	-	1,06				
-	102		258	BW	B39-G10-BW-T1-BW	B 039		OU Willsbach		N 2										VEA	0					-	-		hoch			-	-	0,68				
-	103		259	BW	B39-G10-BW-T2-BW	B 039		OU Ellhofen		N 2										UVS	0					-	-					-	-	0,82				
-	107		263	BW	B293-G30-BW-T1-BW	B 293		OU Berghausen		N 2										VE	0					-	-		hoch			-	-	1,19				
-	108		264	BW	B293-G30-BW-T2-BW	B 293		OU Jöhlingen		N 2/3										VE	0					-	-					-	-	0,62				
-	118		278	BW	B312-G20-BW-T01-BW	B 312		Verlegung bei Lichtenstein	(Albaufstieg)	N 2										VP	0					hoch	-					-	-	1,20				
-	119		279	BW	B312-G20-BW-T02-BW	B 312		OU Engstingen		N 2																												

						Projekt		von		bis		Investitionskosten in Mio. €																										Zusätzliche Kriterien							
	Rang	Lfd. Nr. (nicht priorisierte Liste)	Nr. Gesamtprojekte	Int. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str. Nr.	Ggf. 2. Str. Nr.				Bauziel	Länge km	In Planung Stand: 23.04.16	Gesamt	Davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte	Gesamt Ausgaben bis ...	Gesamt noch zu finanzieren	VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV		Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung		Raumordnerische Beurteilung		Städtebauliche Beurteilung		Engpassbeseitigung		Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf		Mittlerer Auslastungsgrad der zu ersetzenden Bestandsstrecke (Daten für BW lt. Anmeldeunterlagen des Landes)		Punkte		Hinweise					
	R	A	B	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37					
-	222			71	BY	B002-G080-BY-T03-BY	B 002		OU Kissing		N 4										OP	0																							
-	223			72	BY	B002-G080-BY-T04-BY	B 002		Kissing	Oberottmarshausen (B 17)	N 4										OP	0					hoch	-																	
-	224	167	73	BY	B002-G010-BY	B 002			OU Garmisch-Partenkirchen		N 2	4,9		158,9	158,9	0,0	0,0				1	VE	0	VB	4	3,8	1,5			0,0										1,45					
-	225	168	76	BY	B002-G095-BY	B 002			Augsburg - Donauwörth	Nürnberg	N 3 / 4	86,0		36,2	36,2	0,0	0,0				1		2	VB	4	3,1	1,2	hoch	hoch	0,0										1,18					
-	226			344	BY	B002-G095-BY-T01-BY	B 002		OU Dietfurt		N 3											OP	0																						
-	227			77	BY	B002-G095-BY-T03-BY	B 002		OU Wernsbach		N 4											PA	1																						
-	228	169	74	BY	B002-G030-BY	B 002			N-OU Murnau		N 2	1,7		29,4	29,4	0,0	0,0					OP	0	VB	4	2,5	1,0				0,0									0,95					
-	229	170	75	BY	B002-G040-BY	B 002			OU Weillheim		N 2/3	5,0		35,3	35,3	0,0	0,0					OP	0	VB	4	2,3	0,9			0,0	hoch	0,8								1,71					
-	230	171	82	BY	B008-G010-BY	B 008			Würzburg	Neustadt a.d. Alsch	N 2	8,6		19,0	19,0	0,0	0,0					OP	0	VB	4	9,0	3,4	hoch	-	0,0	hoch	0,8								4,27					
-	231			83	BY	B008-G010-BY-T01-BY	B 008		OU Markt Bibart		N 2											OP	0																						
-	232			84	BY	B008-G010-BY-T02-BY	B 008		OU Neustadt-Diebach		N 2											OP	0				hoch	-																	
-	233	172	80	BY	B008-G020-BY	B 008			OU Postbauer-Heng		N 2	2,2		9,2	9,2	0,0	0,0					VU	0	VB	4	2,4	0,9			0,0	hoch	0,8								1,75					
-	234	173	87	BY	B010-G020-BY	B 010			Neu-Ulm	AS Nersingen (A 7)	E 4	5,5		29,3	26,1	3,2	0,0				1	VEG	0	VB	4	5,8	2,2			0,0										2,22					
-	235			91	BY	B011-G030-BY-T02-BY	B 011		OU Ruhmannsfelden		N 2/3	3,2		18,1	18,1	0,0	0,0				1	VEG	1	VB	4	3,7	1,4			0,0	hoch	0,8								2,24					
-	236	174	92	BY	B011-G040-BY	B 011			Verlegung v. Geretsried		N 2 + E 4	2,5		17,7	17,5	0,2	0,0					VP	0	VB	4	3,3	1,3			0,0										1,26					
-	237	175	88	BY	B011-G020-BY	B 011			Verlegung bei Schweinhütt		N 2/3	2,6		10,0	10,0	0,0	0,0				1	VEG	0	VB	4	2,1	0,8			0,0										0,80					
-	238			95	BY	B012-G010-BY-T02-BY	B 012		Kaufbeuren	AS Jengen / Kaufbeuren (A 96)	E 4	15,8		75,4	58,6	16,8	0,0				1	OP	0	VB	4	3,3	1,3			0,0										1,26					
-	239			98	BY	B013-G090-BY-T02-BY	B 013		OU Holzkirchen		N 2	3,0		11,0	11,0	0,0	0,0					UVS	0	VB	4	3,8	1,5			0,0										1,45					
-	240	176	101	BY	B013-G070-BY	B 013			St 2214 (Gabel)	Friedrichshofen	N 2 + E 4	2,4		24,7	18,2	0,6	5,9					OP	0	VB	4	4,2	1,6													1,60					
-	241	177	105	BY	B013-G050-BY	B 013			AS Ansbach (A 6)	Gunzenhausen (B 466)	N 2	8,4		22,1	20,9	0,0	1,2					OP	0	VB	4	5,6	2,1			0,0											2,14				
-	242			106	BY	B013-G050-BY-T01-BY	B 013		OU Merkendorf		N 2											VU	0																						
-	243			107	BY	B013-G050-BY-T02-BY	B 013		OU Stadeln		N 2											OP	0																						
-	244			108	BY	B013-G050-BY-T03-BY	B 013		OU Schlungenhof		N 2											OP	0																						
-	245	114		BY	B013-G080-BY-T01-BY	B 013			OU Unsernherrn		N 2	2,4		35,7	35,4	0,0	0,3					OP	0	VB	4	7,9	3,0			0,0										3,02					
-	246	116		BY	B013-G080-BY-T03-BY	B 013			OU Pfaffenhofen		N 2	12,4		82,3	82,3	0,0	0,0					OP	0	VB	4	4,2	1,6			0,0										1,60					
-	247	118		BY	B013-G080-BY-T05-BY	B 013			OU Hohenkammer		N 2	2,9		8,4	8,4	0,0	0,0					ROV	0	VB	4	4,1	1,6			0,0										1,57					
-	248	119		BY	B013-G080-BY-T06-BY	B 013			OU Fahrzenhausen		N 2	4,4		20,4	20,4	0																													

Rang	Lfd. Nr. (nicht priorisierte Liste)	Nr. Gesamtprojekte	Int. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Projekt		von	bis	Bauziel	Länge km	In Planung Stand: 23.04.16	Investitionskosten in Mio. €				Gesamt Ausgaben bis ...	Gesamt noch zu finanzieren	VFS	Planungsstand		Dringlichkeit		NKV		Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung		Raumordnerische Beurteilung		Städtebauliche Beurteilung		Engpassbeseitigung		Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf	Zusätzliche Kriterien		Punkte	Hinweise							
						Str. Nr.	Ggf. 2. Str. Nr.						Davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung-/Ersatz	davon Kosten Dritte	Wert				Priorität	Wert	Priorität	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert		Punkte	Wert			Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Mittlerer Auslastungsgrad der Bestandsstrecke (Daten für BW lt. Anmeldeunterlagen des Landes)	Punkte
-	349	90	BY	B011	G030-BY-T01-BY	B 011		Deggendorf	Grafing	N 2/3	3,0		14,8	13,2	0,0	1,6			1	VE	0	WB*	6	1,9	0,7	hoch	-	0,0	0,0			-	-	-	-	-	-	-	0,73						
-	350	94	BY	B012	G010-BY-T01-BY	B 012		Kempton (A 7)	Kaufbeuren	E 4	35,6		190,1	128,1	62,0	0,0			1	OP	0	WB*	6	2,0	0,8	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1,59						
-	351	110	BY	B013	G060-BY-T01-BY	B 013		OU Rothenstein		N 2	2,2		4,4	4,4	0,0	0,0				OP	0	WB*	6	2,4	0,9	-	-	0,0	0,0			-	-	-	-	-	-	-	0,92						
-	352	112	BY	B013	G060-BY-T03-BY	B 013		OU Eichstätt		N 2	5,3		32,6	32,6	0,0	0,0				OP	0	WB*	6	5,8	2,2	hoch	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	3,04						
-	353	223	102	BY	B013-G020-BY	B 013		OU Oberkelsheim		N 2	2,3		5,7	5,7	0,0	0,0				OP	0	WB*	6	3,0	1,1	hoch	-	0,0	0,0			-	-	-	-	-	-	-	1,15						
-	354	224	103	BY	B013-G030-BY	B 013		OU Gollhofen / Uffenheim	und OU Rudolzhofen	N 2	11,9		27,0	27,0	0,0	0,0				OP	0	WB*	6	2,4	0,9	hoch	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1,75						
-	355	111	BY	B013	G060-BY-T02-BY	B 013		OU Rupertsbuch		N 2	2,6		9,3	9,3	0,0	0,0				OP	0	WB*	6	1,6	0,6	-	-	0,0	0,0			-	-	-	-	-	-	-	0,61						
-	356	99	BY	B013	G090-BY-T03-BY	B 013		OU Großhartpenning		N 2	2,7		10,1	10,1	0,0	0,0				OP	0	WB*	6	3,8	1,5	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	2,28						
-	357	100	BY	B013	G090-BY-T04-BY	B 013		OU Kurzenberg		N 2	1,4		3,7	3,7	0,0	0,0				OP	0	WB*	6	3,8	1,5	-	-	0,0	0,0			-	-	-	-	-	-	-	1,45						
-	358	125	BY	B014	G010-BY-T03-BY	B 014		OU Buchschwabach		N 3	3,1		22,5	22,5	0,0	0,0				OP	0	WB*	6	1,9	0,7	-	-	0,0	0,0			-	-	-	-	-	-	-	0,73						
-	359	225	128	BY	B014-G030-BY	B 014		OU Sulzbach-Rosenberg		N 2	2,9		20,8	20,8	0,0	0,0				VEA	0	WB*	6	3,8	1,5	-	-	0,0	0,0			-	-	-	-	-	-	-	1,45						
-	360	226	133	BY	B015-G099-BY	B 015n		s Landshut	Rosenheim	N 2/3	55,0		250,0	250,0	0,0	0,0				OP	0	WB*	6	(5,2)	2,0	-	-	0,0	0,0			-	-	-	-	-	-	-	1,99	Variantenentscheidung nach weiteren Planungen					
-	361	156	BY	B016-G050-BY-T02-BY	B 016		OU Neuburg Süd	Oberhausen (Sehensand)	N 3	7,1		42,9	42,9	0,0	0,0				OP	0	WB*	6	2,0	0,8	hoch	-	0,0	0,0			-	-	-	-	-	-	-	-	0,76						
-	362	153	BY	B016-G010-BY-T03-BY	B 016		OU Steinbach		N 2	2,1		7,6	7,6	0,0	0,0				VP	0	WB*	6	1,5	0,6	-	-	0,0	0,0			-	-	-	-	-	-	-	-	0,57						
-	363	227	164	BY	B019-G040-BY	B 019		Sonthofen	Oberstdorf	N 2	3,3		66,9	66,9	0,0	2,0				VP	0	WB*	6	1,0	0,4	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1,21						
-	364	165	BY	B019-G040-BY-T01-BY	B 019		Fischen (Entlastungstunnel)		N 2											VU	0					-	-	0,0	hoch		-	-	-	-	-	-	-	-							
-	365	166	BY	B019-G040-BY-T02-BY	B 019		OU Langenwang		N 2											OP	0					-	-	0,0	hoch		-	-	-	-	-	-	-	-							
-	366	228	163	BY	B019-G010-BY	B 019		OU Giebelstadt - Euerhausen		N 2	8,0		21,2	21,2	0,0	0,0				VE	0	WB*	6	2,8	1,1	hoch	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,90					
-	367	229	175	BY	B020-G050-BY	B 020		Straubing (A 3)	Landau (A 92)	E 4	29,5		187,3	155,4	31,9	0,0			1	OP	0	WB*	6	1,9	0,7	-	-	0,0	0,0			-	-	-	-	-	-	-	0,73						
-	368	193	BY	B025-G020-BY-T02-BY	B 025		OU Feuchtwangen		N 2	3,9		9,0	9,0	0,0	0,0				OP	0	WB*	6	4,3	1,6	-	-	0,0	0,0			-	-	-	-	-	-	-	-	1,64						
-	369	230	200	BY	B026-G030-BY	B 026		OU Gemünden		N 2	4,5		19,5	19,5	0,0	0,0				VU	0	WB*	6	3,3	1,3	hoch	-	0,0	0,0			-	-	-	-	-	-	-	-	1,26					
-	370	471	BY	B026-G044-BY-T02-BY	B 026n		Karlstadt	A 3	N 2/3	26,2		108,5	108,5	0,0	0,0				1	OP	0	WB*	6	5,6	2,1	hoch	-	0,0	0,0			-	-	-	-	-	-	-	-	2,14					
-	371	231	204	BY	B031-G010-BY	B 031		St 2375	A 96	E 4	7,6		97,0	59,8	37,2	0,0				1	OP	0	WB*	6	4,8	1,8	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	2,65					
-	372	232	347	BY	B085-G080-BY	B 085		Altenkreith	Wetterfeld	N 2/4	9,0		49,8	44,2	5,5	0,1				1	PA	1	WB*	6	1,1	0,4	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1,25					
-	373	233	212	BY	B085-G030-BY	B 085		OU Heinersreuth / Altenplos		N 2/3	7,6		24,9	24,9	0,0	0,0				VP	0	WB*	6	5,6	2,1	-	-	0,0	0,0			-	-	-	-	-	-	-	-	2,14					
-	374	234	347a	BY	B085-G051-BY	B 085		AS Amberg-O (A 6)	Schwandorf (A 93)	E 4	10,4		59,6	39,7	19,9	0,0				PU	1	WB*																							

Zusätzliche Kriterien																																					Punkte	Hinweise		
Mittlerer Auslastungsgrad der zu ersetzenden Bestandsstrecke (Daten für BW lt. Anmeldeunterlagen des Landes)																																					Punkte			
Dringender Ersatz-/Erhaltungsbedarf																																					Punkte			
Engpassbeseitigung																																					Punkte			
Städtebauliche Beurteilung																																					Punkte			
Raumordnerische Beurteilung																																					Punkte			
Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung																																					Punkte			
NKV																																					Punkte			
Dringlichkeit																																					Punkte			
Planungsstand																																					Punkte			
VFS																																					Punkte			
Gesamt noch zu finanzieren																																					Punkte			
Gesamt Ausgaben bis ...																																					Punkte			
davon Kosten Dritte																																					Punkte			
davon Erhaltung/ Ersatz																																					Punkte			
Davon Aus/Neubau																																					Punkte			
Gesamt																																					Punkte			
In Planung Stand: 23.04.16																																					Punkte			
Länge km																																					Punkte			
Bauziel																																					Punkte			
bis																																					Punkte			
von																																					Punkte			
Ggf. 2. Str. Nr.																																					Punkte			
Str. Nr.																																					Punkte			
Projekt																																					Punkte			
(Teil-) Projektnummer																																					Punkte			
Land																																					Punkte			
Int. Nr.																																					Punkte			
Nr. Gesamtprojekt																																					Punkte			
Lfd. Nr. (nicht priorisierte Liste)																																					Punkte			
Rang																																					Punkte			
R																																					Punkte			
-	477		332	BY	B471-G015-BY-T01-BY	B 471		Buchenau	Fürstenfeldbruck-Ost	E 4	6,2		28,1	21,7	6,4	0,0				OP	0	WB	8	2,8	1,1	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1,07		
-	478		338	BY	B472-G020-BY-T03-BY	B 472		OU Bad Heilbrunn		N 2	3,0		15,0	15,0	0,0	0,0				VP	0	WB	8	3,1	1,2	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1,18		
-	479	268	339	BY	B472-G010-BY	B 472		OU Huglfing		N 2	3,9		14,1	11,2	0,0	2,9				OP	0	WB	8	1,3	0,5	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	0,50		
-	480		341	BY	B533-G010-BY-T02-BY	B 533		Grafenau	Hohenau	N 2	4,3		27,2	27,2	0,0	0,0				VP	0	WB	8	1,6	0,6	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	0,61		
-	481	269	342	BY	B588-G010-BY	B 588		OU Reischach		N 2	2,5		25,5	25,5	0,0	0,0				VP	0	WB	8	1,5	0,6	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1,40		
-	482	270	2	BE	B2-G20-BE	A 100		AD Neukölln	Storkower Str.	N 4 / 6	7,3		848,3	823,1	0,0	25,2			1	VP	0	FD	2	-	-	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau	
-	483	271	12	BE	B2-G20-BE	B 002n		OU Malchow		N 2	4,0		20,6	20,6	0,0	0,0				VP	0	WB	4	>10	3,8	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,82	
-	484	272	11	BE	A 115-G40-BE	A 115		AK Zehlendorf	AS Hüttenweg	E 6	7,1		126,5	31,3	95,2	0,0			1	OP	0	WB*	6	>10	3,8	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,82	Weitere Planungen erforderlich
-	485	273	1	BB		A 010		AD Pankow	AD Havelland	E 6	29,6		791,9	316,8	475,1	0,0			0	-	FD	2	-	-	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	Vergabeverfahren in Vorbereitung	
-	486	274	2	BB		A 010		AD Barnim	Lgr. BB / BE	E 6	1,8		16,6	7,3	6,0	0,0			0	-	FD	2	-	-	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau	
-	487	275	3	BB		A 010		AD Potsdam	AD Nuthetal	E 8	9,0		142,2	71,0	71,2	0,0			0	-	FD	2	-	-	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	Fertigstellung des Gesamtprojekts	
-	488	276	4	BB		A 014		AS Groß-Warnow	AS Karstädt (B 5)	N 4	11,5		23,1	23,1	0,0	0,0			0	-	FD	2	-	-	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau	
-	489	277	5	BB		B 001		OU Herzfelde		N 2	4,5		4,0	4,0	0,0	0,0			1	-	FD	2	-	-	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau	
-	490	278	6	BB		B 097	B 168	OU Cottbus	(A 15 - B 168 (N))	N 2	7,0		30,6	30,6	0,0	0,0				-	FD	2	-	-	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	Fertigstellung des Gesamtprojekts	
-	491	279	7	BB		B 101		Trebbin	s Kerzendorf (OU Thyrow)	N 4	5,1		24,8	24,8	0,0	0,0				-	FD	2	-	-	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	Bauvorbereitung / in Bau	
-	492	280	8	BB		B 102		OU Schmerzke		N 2	3,0		13,0	13,0	0,0	0,0				-	FD	2	-	-	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	Veränderte Netzkonzeption	
-	493	281	9	BB		B 112		OU Brieskow-Finkenheerd	und Wiesenau	N 2	9,9		4,1	4,1	0,0	0,0			1	-	FD	2	-	-	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau	
-	494	282	10	BB		B 183		OU Bad Liebenwerda		N 2	5,2		25,8	25,8	0,0	0,0			1	-	FD	2	-	-	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau	
-	495		18	BB	A14-G20-ST-BB-T2-BB	A 014		Lgr. ST / BB	AS Karstädt	N 4	19,5		174,8	174,8	0,0	0,0			0	PE	1	VB	4	3,0	1,1	hoch	-	hoch	0,4	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1,50	
-	496	283	22	BB	B1-G10-BB	B 001		OU Tasdorf		N 2	2,1		9,7	9,7	0,0	0,0			1	OP	0	VB	4	>10	3,8	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,82	
-	497		31	BB	B87-G80-BB-T7-BB	B 087		OU Markendorf		N 3	4,0		9,6	9,6	0,0	0,0			1	LB	0	VB	4	7,4	2,8	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,83	
-	498	284	27	BB	B87-G70-BB	B 087		OU Duben		N 2	4,2		10,7	10,7	0,0	0,0			1	OP	0	VB	4	2,8	1,1	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,07	
-	499	285	33	BB	B96-G10-BB	B 096		Kreuz Oranienburg (A 10)	Lgr. BB / MV	N 2/4	36,1		152,7	152,3	0,0	0,4			1	OP	0	VB	4	4,6	1,8	hoch	-	hoch	0,4	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	2,94	
-	500		34	BB	B96-G10-BB-T1-BB	B 096		OU Teschendorf	und OU Löwenberg	N 2/4										PA	1					hoch	-	hoch												
-	501		35	BB	B96-G10-BB-T2-BB	B 096		OU Gransee	und OU Altlandsdorf	N 2										LB	0					hoch	-	hoch												
-	502		36	BB	B96-G10-BB-T3-BB	B 096		OU Fürstenberg		N 2										LB	0					hoch	-	hoch												
-	503	286	37	BB	B96-G20-BB	B 096		OU Groß Machnow		N 2	4,5																													

Rang	Lfd. Nr. (nicht priorisierte Liste)	Nr. Gesamtprojekte	Int. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Projekt		von	bis	Bauziel	Länge km	In Planung Stand: 23.04.16	Investitionskosten in Mio. €				Gesamt Ausgaben bis ...	Gesamt noch zu finanzieren	VFS	Planungsstand		Dringlichkeit	NKV		Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung		Raumordnerische Beurteilung		Städtebauliche Beurteilung		Engpassbeseitigung		Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf	Zusätzliche Kriterien		Punkte	Hinweise			
						Str. Nr.	Ggf. 2. Str. Nr.						Gesamt	Davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte				Wert	Priorität		Wert	Priorität	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte		Wert	Punkte			Wert	Punkte	
						R	A						B	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23		24	25	26
-	603		50	HE	A66-G10-HE-T1-HE	A 066		AK Wiesbaden-Schierstein	Wiesbadener Kreuz	E 6/8	12,5		126,4	50,3	76,1	0,0			1	OP	0	VB-E	3	5,2	2,0	-	-	0,0	0,0	ja	-	-	-	-	-	-	-	1,99		
-	604	343	53	HE	A67-G10-HE	A 067		AD Mönchhof	AS Lorsch	E 6	42,7		579,1	322,3	256,8	0,0			0	VEG	0	VB-E	3	9,4	3,6	-	-	0,0	0,0	ja	-	-	-	-	-	-	-	3,59		
-	605		62	HE	A661-G30-HE-T1-HE	A 661		AK Bad Homburger Kreuz	AS Bad Homburg	E 6	1,6		18,5	9,8	8,7	0,0				OP	0	VB-E	3	9,9	3,8	-	-	0,0	0,0	ja	-	-	hoch	-	-	-	-	-	3,78	
-	606		63	HE	A661-G30-HE-T2-HE	A 661		AK Bad Homburger Kreuz	AS Offenbach-Kaiserlei	E 6	13,9		473,5	272,4	201,1	0,0			1	OP	0	VB-E	3	9,5	3,6	-	-	0,0	0,0	ja	-	-	hoch	-	-	-	-	-	3,63	
-	607		67	HE	B3-G10-HE-T2-HE	B 003		OU Karben / Kloppenheim		N 2	1,7		7,6	7,6	0,0	0,0				LB	0	VB	4	>10	3,8	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	4,65	
-	608		68	HE	B3-G10-HE-T3-HE	B 003		OU Karben / Oskarben		N 2	3,4		13,6	13,6	0,0	0,0				LB	0	VB	4	>10	3,8	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	3,82	
-	609		69	HE	B3-G10-HE-T4-HE	B 003		OU Butzbach	(A 5 - Windhof)	N 2	4,3		23,2	23,2	0,0	0,0				OP	0	VB	4	9,4	3,6	-	-	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	3,59	
-	610	344	71	HE	B8-G50-HE	B 008		OU Waldems / Esch		N 2	0,9		7,8	7,8	0,0	0,0				VU	0	VB	4	4,0	1,5	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	2,36	
-	611	345	73	HE	B8-G20-HE	B 008		Limburg / Lindenhofhausen	Bad Camberg	N 2	11,5		74,2	74,2	0,0	0,0					0	VB	4	7,1	2,7	-	-	0,0	0,0	hoch	0,0	-	-	-	-	-	-	-	2,71	
-	612		74	HE	B8-G20-HE-T01-HE	B 008		Limburg	Lindenhofhausen	N 2										LBV	0					-	-			hoch		-	-	-	-	-	-			
-	613		75	HE	B8-G20-HE-T02-HE	B 008		Brechen	Niederbrechen	N 2										OP	0					-	-				-	-	-	-	-	-	-			
-	614		76	HE	B8-G20-HE-T03-HE	B 008		Bad Camberg	Erbach	N 2										PA	1					-	-				-	-	-	-	-	-	-			
-	615	346	77	HE	B8-G40-HE	B 008		OU Glashütten		N 2	2,5		24,3	24,3	0,0	0,0				OP	0	VB	4	5,4	2,1	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	2,89	
-	616	347	81	HE	B27_B452-G10-HE	B 027	B 452	Eschwege (A 44)	Reichensachsen-Etmannsh. (B 27)	N 2 + E 4	7,7		48,2	48,2	0,0	0,0				OP	1	VB	4	2,9	1,1	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1,94	
-	617		82	HE	B27_B452-G10-HE-T01-HE	B 027		OU Reichensachsen		N 2										PA	1					-	-				-	-	-	-	-	-	-	-		
-	618		83	HE	B27_B452-G10-HE-T02-HE	B 027		OU Etmannshausen	und OU Niddawitzhausen	N 2										OP	0					-	-		hoch		-	-	-	-	-	-	-	-		
-	619		80	HE	B27-G20-HE-T1-HE	B 027		OU Ludwigswau / Friedlos		N 3	3,6		31,8	31,8	0,0	0,0				UVS	0	VB	4	1,5	0,6	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1,40	
-	620	348	85	HE	B38-G20-HE	B 038		OU Groß-Bieberau		N 2	2,1		12,9	12,9	0,0	0,0				OP	0	VB	4	5,6	2,1	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,14	
-	621		87	HE	B38-G10-HE-T1-HE	B 038		OU Mörlenbach		N 2	3,9		69,2	69,2	0,0	0,0				PF	1	VB	4	4,0	1,5	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	2,36	
-	622		88	HE	B38-G10-HE-T2-HE	B 038		OU Rimbach	und Fürth / Lörzenbach	N 2	4,0		34,6	34,6	0,0	0,0				OP	0	VB	4	8,6	3,3	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	4,11	
-	623	349	90	HE	B42-G10-HE	B 042		TOU Rudesheim	(Auf der Lach)	N 2	1,1		5,5	5,5	0,0	0,0				OP	0	VB	4	3,6	1,4	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	2,20	
-	624	350	96	HE	B45-G10-HE	B 045		Dieburg	Groß-Umstadt	E 4	5,9		43,4	28,6	14,8	0,0				OP	0	VB-E	3	5,0	1,9	-	-	0,0	hoch	0,8	ja	-	-	-	-	-	-	-	2,74	
-	625		98	HE	B47-G10-HE-T1-HE	B 047		OU Bürstadt	Lorsch	E 4	3,0		20,6	14,9	5,7	0,0				VEA	0	VB-E	3	3,8	1,5	-	-	0,0	0,0			ja	-	-	-	-	-	-	1,45	
-	626		100	HE	B47-G10-HE-T3-HE	B 047		OU Rosengarten		N 4	3,6		25,8	25,8	0,0	0,0				VEA	0	VB	4	5,8	2,2	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	3,04	
-	627		99	HE	B47-G10-HE-T2-HE	B 047		OU Bürstadt		E 4	5,7		28,2	14,0	14,2	0,0				PF	1	VB	4	5,4	2,1	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,06	
-	628	351	101	HE	B49-G10-HE	B 049		Reiskirchen	Grünberg	N 2	7,7		31,1	31,1	0,0	0,0				PF	1	VB	4	4,4	1,7	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	2,51	
-	629		102	HE	B49-G10-HE-T1-HE	B 049																																		

																																					Zusätzliche Kriterien		Punkte	Hinweise
Rang	Lfd. Nr. (nicht priorisierte Liste)	Nr. Gesamtprojekt	Int. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Projekt		von	bis	Bauziel	Länge km	In Planung Stand: 23.04.16	Investitionskosten in Mio. €				Gesamt Ausgeben bis ...	Gesamt noch zu finanzieren	VFS	Planungsstand		Dringlichkeit		NKV		Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung		Raumordnerische Beurteilung		Städtebauliche Beurteilung		Engpassbeseitigung		Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf		Mittlerer Auslastungsgrad der zu ersetzenden Bestandstrecke (Daten für BW lt. Anmeldeunterlagen des Landes)				
						Str. Nr.	Ggf. 2. Str. Nr.						Gesamt	Davon Aus/Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte				Wert	Priorität	Wert	Priorität	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert
-	731	391	163	HE	B451-G10-HE	B 451		OU Wiltzenhausen		N 2	4,4		32,1	32,1	0,0	0,0				OP	0	WB	8	2,1	0,8	hoch	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	1,63	
-	732	392	165	HE	B454-G20-HE	B 454		OU Neukirchen / Asterode		N 2	2,3		11,5	11,5	0,0	0,0				OP	0	WB	8	1,6	0,6	hoch	-	-	0,0	hoch	0,0	-	-	-	-	-	-	-	0,61	
-	733	393	167	HE	B455-G30-HE	B 455		OU Nidda / Borsdorf		N 2	1,2		5,9	5,9	0,0	0,0				OP	0	WB	8	1,8	0,7	-	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	1,52	
-	734	394	169	HE	B455-G40-HE	B 455		OU Wiesbaden-Fichten	B54	E 4	3,2		37,1	27,4	9,7	0,0				OP	0	WB	8	1,3	0,5	-	-	-	0,0	hoch	0,0	-	-	-	-	-	-	-	0,50	
-	735	395	177	HE	B489-G10-HE	B 489		Hungen	AS Wolfersheim	N 2	3,5		17,4	17,4	0,0	0,0				OP	0	WB	8	1,9	0,7	hoch	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	1,55	
-	736	178	HE	B489-G10-HE-T1-HE	B 489		OU Inheiden			N 2										OP	0							-	0,0	hoch		-	-	-	-	-	-	-		
-	737	179	HE	B489-G10-HE-T2-HE	B 489		OU Ulphe			N 2										OP	0							-	0,0	hoch		-	-	-	-	-	-	-		
-	738	396	185	HE	B521-G10-HE	B 521		Schöneck	Büdesheim	N 2	3,4		15,2	15,2	0,0	0,0				OP	0	WB	8	3,2	1,2			-	0,0		0,0	-	-	-	-	-	-	-	1,22	
-	739	397	186	HE	B521-G20-HE	B 521		OU Altenstadt		N 2	3,1		26,0	26,0	0,0	0,0				UVS	0	WB	8	2,2	0,8	hoch	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	1,67	
-	740	398	1	MV		A 014		A 24	Grabow	N 4	16,2		11,7	11,7	0,0	0,0			0	-	-	FD	2	-	-	-	-	0,0		0,0	-	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau	
-	741	399	2	MV		B 096		OU Neubrandenburg		N 2	3,5		40,6	40,6	0,0	0,0			1	-	-	FD	2	-	-	-	-	0,0		0,0	-	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau	
-	742	400	3	MV		B 096n		AS Altfähr	Bergen	N 2	20,5		62,3	62,3	0,0	0,0			1	-	-	FD	2	-	-	-	-	0,0		0,0	-	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau	
-	743	401	5	MV		B 198		OU Mirow		N 2	6,0		26,0	26,0	0,0	0,0				-	-	FD	2	-	-	-	-	0,0		0,0	-	-	-	-	-	-	-	0,00	Zugesagter Neubeginn	
-	744	402	4	MV	B 321	B 321		BAB-Zubringer Schwerin		E 4	2,0		19,0	19,0	0,0	0,0			1	VP	0	VB	4	3,9	1,5		-	-	0,0		0,0	-	-	-	-	-	-	-	0,00	Fertigstellung des Gesamtprojekts
-	745	8	MV	B96- B104- B197-G10-MV-T1-MV	B 096		OU Weidm		N 2	2,9		14,0	14,0	0,0	0,0				1	VP	0	VB	4	7,3	2,8	hoch	-	hoch	0,4		0,0	-	-	-	-	-	-	-	1,84	
-	746	11	MV	B104-G10-MV-T1-MV	B 104		OU Lützow		N 2	4,8		9,5	9,5	0,0	0,0			1	OP	0	VB	4	7,3	2,8		-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	3,62	
-	747	403	13	MV	B104-G20-MV	B 104		OU Sternberg		N 2	3,8		9,6	9,6	0,0	0,0				OP	0	VB	4	6,3	2,4	hoch	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	3,24	
-	748	404	15	MV	B105-G10-MV	B 105		OU Mönchhagen		N 3	9,6		35,0	35,0	0,0	0,0				OP	0	VB	4	6,4	2,4	-	-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	3,27	
-	749	405	17	MV	B110-G10-MV	B 110		OU Dargun		N 2	3,2		6,7	6,7	0,0	0,0				LB	0	VB	4	7,2	2,8	-	-	-	0,0		0,0	-	-	-	-	-	-	-	2,75	
-	750	406	18	MV	B111-G10-MV	B 111		Lühmannsdorf	Wolgast	N 2	10,2		99,9	97,3	0,0	2,6					0	VB	4	3,2	1,2	hoch	-	-	0,0		0,0	-	-	-	-	-	-	-	1,22	
-	751	19	MV	B111-G10-MV-T1-MV	B 111		OU Lühmannsdorf			N 2										OP	0							-								-	-	1,57		
-	752	20	MV	B111-G10-MV-T2-MV	B 111		OU Wolgast			N 2										VEG	0							-								-	-	2,29		
-	753	407	21	MV	B189n-G30-MV-BB	B 189n		Mirow	AS Wittstock / Dosse (A 19)	N 2	11,0		14,0	14,0	0,0	0,0				VEG	0	VB	4	1,8	0,7	hoch	-	-	0,0		0,0	-	-	-	-	-	-	-	0,69	Teil ist zugesagter Neubeginn
-	754	408	22	MV	B191-G20-MV	B 191		OU Plau		N 2	2,7		10,3	10,3	0,0	0,0				PA	1	VB	4	1,4	0,5		-	-	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	1,36	
-	755	409	23	MV	B191- B321-G10-MV	B 191	B 321	OU Parchim		N 2	12,0		32,7	32,7	0,0	0,0					0	VB	4	4,1	1,6	hoch	-	-	0,0		0,0	-	-	-	-	-	-	-	1,57	
-	756	24	MV	B191- B321-G10-MV-T1-MV	B 191	B 321		N-OU Parchim		N 2										VP	0							-								-	-	-	-	
-	757	25	MV	B191- B321-G10-MV-T2-MV	B 191	B 321		SW-OU Parchim		N 2										VP	0							-								-	-	-	-	
-	758	410	29	MV	B196-G10-MV	B 196		OU Bergen		N 2	5,2		16,1	15,5	0,0	0,6				LB	0	VB	4	4,1	1,6>															

[illegible]

		R	A	B	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Planungsstand		Dringlichkeit		NKV		Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung		Raumordnerische Beurteilung		Städtebauliche Beurteilung		Engpassbeseitigung		Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf		Zusätzliche Kriterien		Punkte	Hinweise		
																						Wert	Priorität	Wert	Priorität	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte			Wert	Punkte
																						18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35			36	37
-	984	554	251	NW				B 066		OU Bartrup		N 2	6,0		30,0	30,0	0,0	0,0				-	FD	2		-		-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	Zugesagter Neubeginn		
-	985	555	253	NW				B 066		Hillegossen	Asemissen	N 4	2,1		18,1	18,1	0,0	0,0				-	FD	2		-		-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	Zugesagter Neubeginn		
-	986	556	21	NW				B 221		OU Wassenberg		N 2	5,7		28,2	28,2	0,0	0,0				-	FD	2		-		-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau		
-	987	557	22	NW				B 236		Dortmund / Schwerte	AS Schwerte (A 1)	E 4	2,0		16,0	16,0	0,0	0,0		1		-	FD	2		-		-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	Fertigstellung des Gesamtprojekts		
-	988	558	23	NW				B 265		OU Hürth / Hermülheim	Köln-Millrath	N 4	5,5		39,8	39,8	0,0	0,0				-	FD	2		-		-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau		
-	989	559	24	NW				B 480		OU Bad Wünnenberg		N 2	7,0		50,1	50,1	0,0	0,0		1		-	FD	2		-		-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau		
-	990	560	25	NW				B 525		OU Nottuln		N 2	5,0		9,8	9,8	0,0	0,0				-	FD	2		-		-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau		
-	991	561	26	NW				B 611		Vlotho / Exter	Löhne / Wittel (A 2 - L 860)	N 2	5,2		22,0	22,0	0,0	0,0				-	FD	2		-		-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau		
-	992	33	NW				A001-G10-NW-RP-T02-NW-RP	A 001		AS Adenau (L10)	AS Lommersd/NorWf (L1152) (Anteil)	N 4	5,0		126,9	126,9	0,0	0,0		0	PA	1	VB	4	5,4	2,1	hoch	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,06			
-	993	34	NW				A001-G10-NW-RP-T03-NW	A 001		AS Lommersdorf (L 1152)	AS Blankenheim (B 51)	N 4	6,0		49,6	49,6	0,0	0,0		0	PA	1	VB	4	5,4	2,1	hoch	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,06			
-	994	562	36	NW			A1-G30-NW	A 001		AD Erfttal (A 61)	AK Köln West (A 4)	E 6	13,0		55,4	18,3	37,1	0,0		0	OP	0	VB-E	3	>10	3,8		-	0,0	0,0	ja	-	-	-	-	-	-	-	-	3,82			
-	995	563	26	NW			A1-G50-NW	A 001	A 043	AK Wuppertal-N		KN	0,1		40,2	27,0	13,2	0,0		0	VE	0	VB-E	3	4,4	1,7		-	0,0	0,0	ja	-	-	-	-	-	-	-	-	1,68			
-	996	28	NW				A1-G60-NW-T1-NW	A 001	A 045	AK Westhofen		KN	0,1		17,1	15,9	1,2	0,0		0	VE	0	VB-E	3	8,5	3,2		-	0,0	0,0	ja	-	-	-	-	-	-	-	-	3,25			
-	997	32	NW				A1-G100-NW-T1-NW	A 001	A 044	AK Dortmund / Unna	n AS Unna-Zentrum	KN	3,0		135,2	115,0	20,2	0,0		0	VEA	0	VB-E	3	8,1	3,1		-	0,0	0,0	ja	-	-	-	-	-	-	-	-	1,53			
-	998	41	NW				A1-G120-NW-T1-NW	A 001		AK Kamen	n AS Hamm-Bockum / Werne	E 6	10,4		162,0	64,0	95,0	0,0		0	VEG	0	VB-E	3	2,7	1,0		-	0,0	0,0	ja	-	-	-	-	-	-	-	-	1,03			
-	999	42	NW				A1-G120-NW-T2-NW	A 001		AS Hamm-Bockum/Werne	AS Ascheberg	E 6	11,4		74,3	26,1	48,2	0,0		0	VEG	0	VB-E	3	5,4	2,1		-	0,0	0,0	ja	-	-	-	-	-	-	-	-	2,06			
-	1000	43	NW				A1-G120-NW-T3-NW	A 001		AS Ascheberg	DEK-Brücke	E 6	9,5		58,5	21,6	36,9	0,0		0	VEG	0	VB-E	3	7,2	2,8		-	0,0	0,0	ja	-	-	-	-	-	-	-	-	2,75			
-	1001	564	45	NW			A2-G10-NW	A 002		AD Bottrop		KN	0,1		5,7	3,8	1,9	0,0		0	VP	0	VB-E	3	>10	3,8		-	0,0	0,0	ja	-	-	-	-	-	-	-	-	3,82			
-	1002	565	59	NW			A3-G80-NW	A 003		AK Oberhausen (A 2 / A 516)	AS Dinslaken-N	E 6	6,1		79,3	46,3	33,0	0,0		0	OP	0	VB-E	3	2,4	0,9		-	0,0	0,0	ja	-	-	hoch	-	-	-	-	-	0,92			
-	1003	566	53	NW			A3-G50-NW	A 003		AK Breitscheid (A 52)	AK Kaiserberg (A 40)	E 8	12,5		188,7	113,7	75,0	0,0		0	OP	0	VB-E	3	2,5	1,0		-	0,0	0,0	ja	-	-	-	-	-	-	-	-	0,95			
-	1004	567	56	NW			A3-G60-NW	A 003		AK Kaiserberg	AK Oberhausen-W	E 8	4,0		164,4	88,1	76,3	0,0		0		0	VB-E	3	>10	3,8		-	0,0	0,0	ja	-	-	-	-	-	-	-	-	3,82			
-	1005	57	NW				A3-G60-NW-T1-NW	A 003		AK Kaiserberg (A 40)		KN								0	OP	0					-																
-	1006	58	NW				A3-G60-NW-T2-NW	A 003		AK Kaiserberg (A 40)	AK Oberhausen / West (A 42)	E 8								0	OP	0				-																	
-	1007	568	62	NW			A3-G70-NW	A 003		AK Oberhausen-West (A 42)	AK Oberhausen (A 2 / A 516)	E 8	6,0		77,9	52,9	25,0	0,0		0	OP	0	VB-E	3	>10	3,8		-	0,0	0,0	ja	-	-	-	-	-	-	-	-	3,82			
-	1008	63	NW				A3-G70-NW-T1-NW	A 003		AK Oberhausen-West (A 42)	AS Oberhausen-Holten	E 8								0	OP	0				-																	
-	1009	64	NW				A3-G70-NW-T2-NW	A 003		AS Oberhausen-Holten	AK Oberhausen (A 2 / A 516)	E 8								0	OP	0				-																	
-	1010	65	NW				A3-G70-NW-T3-NW	A 003		AK Oberhausen		KN								0	VP	0				-																	
-	1011	569	48	NW		</																																					

Rang	Lfd. Nr. (nicht-priorisierte Liste)	Nr. Gesamtprojekte	Int. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Projekt		von	bis	Bauziel	Länge km	In Planung Stand: 23.04.16	Investitionskosten in Mio. €				Gesamt Ausgeben bis ...	Gesamt noch zu finanzieren	VFS	Planungsstand		Dringlichkeit		NKV		Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung		Raumordnerische Beurteilung		Städtebauliche Beurteilung		Engpassbeseitigung		Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf		Zusätzliche Kriterien		Punkte	Hinweise						
						Str. Nr.	Ggf. 2. Str. Nr.						Gesamt Davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte	Wert				Priorität	Wert	Priorität	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert			Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert
R	A	B	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Wert	Priorität	Wert	Priorität	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	36	37						
-	1112		244	NW	B64 / B51-G10-NW-T4-NW	B 064		OU Beelen		N 3										VE	0					-								-											
-	1113		245	NW	B64 / B51-G10-NW-T5-NW	B 064		OU Herzebrock / Clarholz		N 3										VE	0					-								-											
-	1114	607	246	NW	B65-G10-NW-NI	B 065		Stirpe-Olingen (B 51)	Bad Nenndorf (A 2)	N 2/3	27,8		84,0	84,0	0,0	0,0					0	VB	4	3,8	1,5	hoch	-		0,0					-		-	1,45								
-	1115		247	NW	B65-G10-NW-NI-T2-NW	B 065		Pr.Oldendorf (Lgr.NI / NW)	Lübbecke (B 239)	N 2										VE	0					-								-											
-	1116		248	NW	B65-G10-NW-NI-T3-NW	B 065		Lübbecke (B 239)	Hille / Eickhorst (L 803)	N 2										VE	0					-								-											
-	1117		249	NW	B65-G10-NW-NI-T4-NW	B 065		OU Minden	(Stadtgrenze-Erbeweg)	N 3										VE	0					-								-											
-	1118		250	NW	B1 / B66-G20-NW-T3-NW	B 066		Blomberg / Großenmarpe (L 712)	Bartrup (B 66)	N 2										VE	0	VB	4	5,7	2,2			0,0						-		3,01	Kosten im Gesamtprojekt								
-	1119	608	255	NW	B66-G40-NW	B 066		Bielefeld		N 4	6,2		101,7	64,8	0,0	36,9				OP	0	VB	4	7,6	2,9	-		0,0						-											
-	1120		257	NW	B67_ B474-G20-NW-T1-NW	B 067	B 474	Reken	Dülmen	N 3	12,4		33,6	33,6	0,0	0,0			1	PF	1	VB	4	3,7	1,4			0,0						-		2,90									
-	1121	609	258	NW	B67-G30-NW	B 067		OU Uedem	(A 57 - L 174)	N 2	9,4		35,9	35,9	0,0	0,0			1		0	VB	4	>10	3,8			0,0						-		2,24									
-	1122		259	NW	B67-G30-NW-T1-NW	B 067		OU Uedem	(Südabschnitt A 57-L 77)	N 2	2,5									VE	0					-								-		3,82									
-	1123		260	NW	B67-G30-NW-T2-NW	B 067		OU Uedem	(Nordabschnitt L 77- L 174)	N 2	6,9									VE	0					-								-											
-	1124		261	NW	B58-G10-NW-T3-NW	B 070		OU Brünen		N 2	3,0		13,9	13,9	0,0	0,0				OP	0	VB	4	6,0	2,3	-		0,0						-		3,12									
-	1125		262	NW	B83-G10-NW-HE-NI-T2-NW-HE	B 083		Bad Karlshafen	Beverungen / Herstelle	N 2	1,2		5,9	5,9	0,0	0,0				PU	1	VB	4	3,0	1,1			0,0						-		1,15									
-	1126	610	266	NW	B220-G10-NW	B 220		OU Kiewe-Kellen		N 2	2,9		8,5	8,5	0,0	0,0				VE	0	VB	4	>10	3,8			0,0						-		4,65									
-	1127	611	267	NW	B221-G10-NW	B 221		Gellenkirchen	AS Heinsberg (A 46)	E 4	3,1		18,9	11,6	7,3	0,0				OP	0	VB	4	7,5	2,9	-		0,0						-		2,86									
-	1128		269	NW	B221-G20-NW-T1-NW	B 221		OU Unterbruch		N 2	4,6		33,2	33,2	0,0	0,0				PA	1	VB	4	3,6	1,4			0,0						-		1,38									
-	1129	612	270	NW	B221-G30-NW	B 221		OU Scherpenseel		N 2	4,9		10,4	10,4	0,0	0,0				UVS	0	VB	4	5,4	2,1	-		0,0						-		2,89									
-	1130	613	271	NW	B225-G10-NW	B 225		OU Alt-Marl		N 2	1,4		2,7	2,7	0,0	0,0				OP	0	VB	4	6,3	2,4	-		0,0						-		2,41									
-	1131		274	NW	B229-G10-NW-T2-NW	B 229		OU Balve		N 2	4,9		19,2	19,2	0,0	0,0				OP	0	VB	4	4,3	1,6	-		0,0						-		2,47									
-	1132		273	NW	B229-G10-NW-T1-NW	B 229		OU Neuenrade		N 2	3,0		21,1	21,1	0,0	0,0				VEG	0	VB	4	4,6	1,8	-		0,0						-		1,76									
-	1133		278	NW	B237_ B51-G10-NW-T1-NW	B 237		OU Hückeswagen		N 2	3,6		18,4	17,3	0,0	1,1				PA	1	VB	4	6,7	2,6	-		0,0						-		2,56									
-	1134	614	280	NW	B238-G10-NW-NI	B 238		Lemgo	Bad Eilsen (B 66 – A 2)	N 2/4	10,6		26,3	26,3	0,0	0,0					0	VB	4	4,5	1,7	hoch		0,0						-		2,55									
-	1135		281	NW	B238-G10-NW-NI-T1-NW TEIL	B 238		OU Lemgo	(L 712 - B 238 alt)	N 2										VEG	0					-								-											
-	1136		282	NW	B238-G10-NW-NI-T2-NW	B 238		OU Kalletal / Hohenhausen		N 2										VEG	0					-								-											
-	1137	615	283	NW	B239-G20-NW	B 239		Lage	Herford / Bad Salzuflen (A 2)	N 3	17,4		96,7	96,7	0,0	0,0					0	VB	4	>10	3,8	-		0,0						-		4,65									
-	1138		284	NW	B239-G20-NW-T1-NW	B 239		OU Lage	(B239 S - B239 N)	N 3										VE	0					-								-											
-	1139		285	NW	B239-G20-NW-T2-NW	B 239		Lage (B 239 N)	Bad Salzuflen / Schötmar (L712)	N 3										VE	0					-								-											
-	1140		286	NW	B239-G20-NW-T3-NW	B 239		Bad Salzuflen	(L 712 - K 4)	N 3										VE	0					-								-											
-	1141		287	NW	B239-G20-NW-T4-NW	B 239		Bad Salzuflen (K 4)	Herford (A 2)	N 3																																			

		Nr. Gesamtprojekt		Int. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str. Nr.	Ggf. 2. Str. Nr.	von	bis	Bauziel	Länge km	In Planung Stand: 23.04.16	Gesamt	Davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung-/Ersatz	davon Kosten Dritte	Gesamt Ausgaben bis ...	Gesamt noch zu finanzieren	VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV		Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung		Raumordnerische Beurteilung		Städtebauliche Beurteilung		Engpassbeseitigung		Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf	Mittlerer Auslastungsgrad der zu ersetzenden Bestandsstrecke (Daten für BW lt. Anmeldeunterlagen des Landes)		Punkte	Hinweise			
	R	A	B	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Wert	Priorität	Wert	Priorität	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	36	37
-	1240	652	324	NW	B484-G10-NW		B 484		OU Overath		N 2/3	4,6		69,1	68,6	0,0	0,5			1	UVS	0	WB	8	2,8	1,1	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	1,07		
-	1241	653	328	NW	B508-G20-HE		B 508n		Schameder		N 3	12,8		164,1	164,1	0,0	0,0				UVS	0	WB	8	1,3	0,5	hoch	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	0,50		
-	1242	654	1	RP			A 006		AS Kaiserslautern / W		E 6	6,2		50,0	0,0	50,0	0,0			0	-	-	FD	2	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau	
-	1243	655	2	RP			A 061		Lgr. RP / BW		E 6	30,8		434,7	173,9	260,8	0,0			0	-	-	FD-E	1	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	ja	-	-	-	-	-	0,00	Vergabeverfahren in Vorbereitung	
-	1244	656	3	RP			A 061		AS Rheinböllen		E 6	7,6		150,7	49,8	100,9	0,0			0	-	-	FD	2	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	0,00	Notwendiger Brücken-Ersatzneubau	
-	1245	657	4	RP			A 064		Biewersbrücke		E 4	3,0		18,0	0,0	0,0	0,0			0	-	-	FD	2	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	0,00	Fertigstellung des Gesamtprojekts	
-	1246	658	5	RP			A 043		AK Wiesbaden / Schierstein		N 6 + E 4	4,0		190,1	100,2	87,9	0,0			1	-	-	FD	2	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau	
-	1247	659	6	RP			B 010		Wallmersbach		E 4	2,0		13,8	13,8	0,0	0,0			1	-	-	FD	2	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau	
-	1248	660	7	RP			B 038		OU Implingen		N 2	2,9		17,0	17,0	0,0	0,0				-	-	FD	2	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bauvorbereitung	
-	1249	661	8	RP			B 041		OU Hochstetten- Dhaun		N 2	1,6		19,5	19,5	0,0	0,0			1	-	-	FD	2	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau	
-	1250	662	9	RP			B 047		Südumgelung Worms		N 4 + E 4	4,3		34,0	34,0	0,0	0,0				-	-	FD	2	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bauvorbereitung	
-	1251	663	10	RP			B 050		A 1 / A 60		N 4	40,5		282,5	275,1	2,4	5,0			1	-	-	FD	2	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau	
-	1252	664	11	RP			B 051		OU Konz-Köhen		N 2	4,0		10,5	10,5	0,0	0,0				-	-	FD	2	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau	
-	1253	665	12	RP			B 255		OU Niederahr		N 2	6,0		4,7	4,7	0,0	0,0			1	-	-	FD	2	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau	
-	1254	666	13	RP			B 266		Bad Neuenahr		N 4	1,8		12,6	12,6	0,0	0,0				-	-	FD	2	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau	
-	1255	667	14	RP			B 271		OU Kirchheim a.d.W.		N 2	4,0		18,0	18,0	0,0	0,0				-	-	FD	2	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bau	
-	1256	668	15	RP			B 327		OU Gödenroth		N 2	3,1		12,5	12,5	0,0	0,0				-	-	FD	2	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bauvorbereitung	
-	1257	669	16	RP			B 427		OU Bad Bergzabern		N 2	2,6		61,7	61,7	0,0	0,0				-	-	FD	2	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	0,00	In Bauvorbereitung	
-	1258		18	RP	A001-G10-NW-RP-T01-RP		A 001		AS Kelberg (B 410)		N 4	10,5		204,9	204,9	0,0	0,0			0	PA	1	VB	4	5,4	2,1	hoch	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	2,06	
-	1259		19	RP	A001-G10-NW-RP-T02-NW-RP		A 001		AS Adenau (L10)		N 4	3,7		99,7	99,7	0,0	0,0			0	PA	1	VB	4	5,4	2,1	hoch	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	2,06	
-	1260		23	RP	A61-G10-RP-T2-RP		A 061		AD Sinzig		E 6	18,8		267,2	46,4	220,8	0,0			0	VP	0	VB-E	3	7,7	2,9	-	0,0	0,0	0,0	0,0	ja	-	-	-	-	-	-	2,94	
-	1261	670	30	RP	A61-G40-RP		A 061		AD Nahetal		E 6	57,2		549,2	159,3	389,9	0,0			0	VP	0	VB	4	4,6	1,8	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	1,76		
-	1262	671	36	RP	B8n-G10-RP		B 008n		Lgr. NW / RP		N 3	9,1		68,9	68,9	0,0	0,0			1	-	-	VP	0	VB	4	8,1	3,1	-	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	3,09	
-	1263		37	RP	B8n-G10-RP-T1-RP		B 008n		OU Kirchelb		N 3	2,6									VP	0					-	-			hoch									
-	1264		38	RP	B8n-G10-RP-T2-RP		B 008n		OU Hasselbach		N 3	1,0									VP	0					-	-												
-	1265		39	RP	B8n-G10-RP-T3-RP		B 008n		OU Weyerbusch		N 3	3,0									VP	0					-	-												
-	1266		40	RP	B8n-G10-RP-T4-RP		B 008n		OU Helmenzen		N 3	2,5									VP	0					-	-												
-	1267		42	RP	B9n-G10-RP-T1-RP		B 009n		OU Nierstein (B 9)		N 2	2,1		64,2	64,2	0,0	0,0				ROV																			

Zusätzliche Kriterien																																					Punkte		Hinweise	
Mittlerer Auslastungsgrad der zu ersetzenden Bestandsstrecke (Daten für BW lt. Anmeldeunterlagen des Landes)																																					36			
Dringender Ersatz-/Erhaltungsbedarf																																					32			
Engpassbeseitigung																																					31			
Städtebauliche Beurteilung																																					29			
Raumordnerische Beurteilung																																					27			
Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung																																					25			
NKV																																					23			
Dringlichkeit																																					21			
Planungsstand																																					19			
VFS																																					17			
Gesamt noch zu finanzieren																																					16			
Gesamt Ausgaben bis ...																																					15			
davon Kosten Dritte																																					14			
davon Erhaltung/ Ersatz																																					13			
Davon Aus-/Neubau																																					12			
Gesamt																																					11			
In Planung Stand: 23.04.16																																					10			
Länge km																																					9			
Bauziel																																					8			
bis																																					7			
von																																					6			
Ggf. 2. Str. Nr.																																					5			
Str. Nr.																																					4			
Projekt																																					3			
(Teil-) Projektnummer																																					2			
Land																																					1			
Int. Nr.																																								
Gesamtproj. Nr.																																								
Lfd. Nr. (nicht priorisierte Liste)																																								
R																																								
-	1368	728	65	SN	B180-G20-SN	B 180		OU Oberlungwitz		N 2	0,3		3,3	2,8	0,5	0,0				OP	0	VB	4	4,1	1,6	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1,57		
-	1369	729	66	SN	B181-G10-SN	B 181		w Leipzig	AS Leipzig-W (A 9)	N 4 + E 4	3,9		15,5	13,5	2,0	0,0				PE	1	VB	4	6,5	2,5	-	-	0,0	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	3,31	
-	1370	730	68	SN	B183-G10-SN	B 183		OU Bad Dübén		N 2	2,9		13,6	13,6	0,0	0,0				OP	0	VB	4	3,1	1,2	-	-	0,0	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	2,01	
-	1371	731	69	SN	B186-G10-SN	B 186		Verlegung westl. Markranstädt		N 2	4,0		20,3	17,3	0,0	3,0				VP	0	VB	4	5,4	2,1	-	-	0,0	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	2,89	
-	1372	732	70	SN	B87-G21-SN-BB	B 087n		Leipzig (A 14)	Löhsen (Lgr. SN / BB)	N 2/4	59,1		301,4	264,0	37,4	0,0			1		0	WB*	6	2,2	0,8	hoch	-	0,0	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	1,67	Weitere Planungen erforderlich
-	1373	733	71	SN	B87-G21-SN-BB-T1-SN	B 087n		Leipzig (A 14)	Ellenburg (Variante Nord)	N 4									1	ROVV	0						hoch	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	1374	734	72	SN	B87-G21-SN-BB-T2-SN	B 087n		Ellenburg		N 2	1,8		5,9	5,9	0,0	0,0				1	ROVV	0					hoch	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	1375	735	73	SN	B87-G21-SN-BB-T3-SN	B 087n		OU Torgau		N 3									1	ROVV	0						hoch	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	1376	736	74	SN	B87-G21-SN-BB-T4-SN	B 087n		ö Torgau		N 2										ROVV	0							-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	1377	737	42	SN	B101-G60-SN-T4-SN	B 101		Grossvoigtsberg	AS Siebenlehn	N 2	5,3		33,9	33,9	0,0	0,0				VE	0	WB*	6	2,0	0,8	-	-	0,0	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1,59
-	1378	738	49	SN	B156-G10-SN	B 156		OU Malschwitz / Niedergurig	(B 156 (Spree)) - Abzw. Briesing	N 2	2,2		6,2	6,2	0,0	0,0				VE	0	WB*	6	2,9	1,1	hoch	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,11
-	1379	739	11	SN	B2-G20-SN-T2-SN	B 002		OU Krenschitz		N 2	3,0		8,9	5,7	0,0	3,2				OP	0	WB	8	1,5	0,6	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,57
-	1380	740	16	SN	B2-G10-SN-T2-SN	B 002		Verlegung bei Zwenkau		N 2	4,4		11,5	11,5	0,0	0,0				OP	0	WB	8	1,6	0,6	-	-	0,0	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1,44
-	1381	741	17	SN	B6-G10-SN	B 006		OU Kühren		N 2	3,6		9,1	9,1	0,0	0,0				OP	0	WB	8	2,4	0,9	-	-	0,0	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	0,75
-	1382	742	79	SN	B92-G10-SN	B 092		AS Plauen-S	Plauen	E 4	4,4		10,8	10,5	0,3	0,0				OP	0	WB	8	2,0	0,8	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,15
-	1383	743	19	SN	B94-G20-SN	B 094		Verlegung in Reichenbach		N 2	4,7		20,9	20,9	0,0	0,0				OP	0	WB	8	3,0	1,1	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,38
-	1384	744	80	SN	B94-G10-SN	B 094		Reichenbach	A 72	E 4	2,2		15,7	9,9	5,8	0,0				VE	0	WB	8	1,0	0,4	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,53
-	1385	745	31	SN	B101-G20-SN	B 101		Scheibenberg	Annaberg-Buchholz	N 2	9,1		59,5	59,5	0,0	0,0					0	WB	8	1,4	0,5	hoch	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	1386	746	32	SN	B101-G20-SN-T1-SN	B 101		OU Scheibenberg		N 2										OP	0							-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	1387	747	33	SN	B101-G20-SN-T2-SN	B 101		OU Schlettau	und OU Annaberg-Buchholz	N 2										OP	0							-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	1388	748	35	SN	B101-G30-SN-TP1-SN	B 101		Verlegung s Wolkenstein		N 2/3	2,0		25,9	25,9	0,0	0,0				OP	0	WB	8	2,0	0,8	-	-	0,0	0,0	hoch	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1,59
-	1389	749	36	SN	B101-G50-SN	B 101		Verlegung in Priestewitz		N 2	2,7		12,4	4,2	0,0	8,2				VP	0	WB	8	1,8	0,7	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,69
-	1390	750	37	SN	B101-G10-SN	B 101		Verlegung in Aue (S 255)		N 2	1,8		52,7	52,7	0,0	0,0				VP	0	WB	8	1,8	0,7	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,69
-	1391	751	39	SN	B101-G60-SN-T1-SN	B 101		OU Brand-Erbisdorf		N 2	5,5		20,1	20,1	0,0	0,0				VP	0	WB	8	2,9	1,1	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,11
-	1392	752	40	SN	B101-G60-SN-T2-SN	B 101		Brand-Erbisdorf - Freiberg		E 4	0,8		4,5	3,6	0,9	0,0				OP	0	WB	8	2,5	1,0	-	-	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,95
-	1393																																							

		Rang	Nr. Lfd. Nr. (nicht-priorisierte Liste)	Nr. Gesamtprojektkategorie	Int. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Projekt		von	bis	Bauziel	Länge km	In Planung Stand: 23.04.16	Investitionskosten in Mio. €				Gesamt Ausgaben bis ...	Gesamt noch zu finanzieren	VFS	Planungsstand	Dringlichkeit		NKV		Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung		Raumordnerische Beurteilung		Städtebauliche Beurteilung		Engpassbeseitigung		Dringend anstehender Ersatz- /Erhaltungsbedarf	Zusätzliche Kriterien		Punkte	Hinweise			
								Str. Nr.	Ggf. 2. Str. Nr.						davon Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte	Wert					Priorität	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert		Punkte	Wert			Punkte	Wert	Punkte
		R	A	B	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	
	-	1495		21	SH	B209	G10-SH-T2-SH	B 209		OU Schwarzenbek	3. BA (K 17 bis B 209)	N 2										OP	0																			
	-	1496	801	22	SH	B431	G10-SH	B 431		OU Glückstadt		N 2	5,5		19,4	19,4	0,0	0,0				UVS	0	VB	4	7,7	2,9				0,0		0,0							2,94		
	-	1497	802	23	SH	B431	G20-SH	B 431		Verlegung in Wedel		N 2 + E 2	3,5		27,4	15,9	0,0	11,5				LB	0	VB	4	>10	3,8				0,0	hoch	0,8							4,65		
	-	1498		9	SH	A21	G20-SH-NI-T2-SH	A 021		AK Schwarzenbek (A 24)	AD Geesthacht (A 25)	N 4	15,0		86,8	73,1	13,7	0,0			1	OP	0	WB*	6	3,8	1,5	hoch			0,0		0,0							1,45		
	-	1499		7	SH	A21	G20-SH-NI-T3-SH-NI	A 021		AD Geesthacht (A 25)	AS Rönne	N 4 + E 4	2,0		50,7	48,3	2,4	0,0			1	OP	0	WB*	6	3,8	1,5	hoch			0,0		0,0							1,45		
	-	1500	803	24	SH	B502	G10-SH	B 502		Ostferrentlastungsstraße Kiel		N 4	2,6		127,9	127,9	0,0	0,0				VP	0	WB	8	2,1	0,8				0,0		0,0							0,80		
	-	1501	804	1	TH	A 004		A 004		Hertshausen	Gotha	E 4			472,5	189,0	283,5	0,0			0	PA	-	FD	2					0,0		0,0								0,00	Refinanzierung ÖPP-Projekt	
	-	1502	805	2	TH			A 004	A 009	Ausbau Hermsdorfer Kreuz		E 6	2,9		80,0	80,0	0,0	0,0			0	PA	-	FD	2					0,0		0,0								0,00	Fertigstellung des Gesamtprojekts	
	-	1503	806	3	TH			A 009		AS Lederhose	Lgr. TH / BY	E 6	-		273,0	109,2	163,8	0,0			0	PA	-	FD	2					0,0		0,0								0,00	Refinanzierung ÖPP-Projekt	
	-	1504	807	4	TH			B 062		OU Bad Salungen	(4.+5. BA incl. B 19 OU Witzelroda)	N 2	9,4		69,2	69,2	0,0	0,0				-	FD	2						0,0		0,0								0,00	Fertigstellung des Gesamtprojekts / 4. BA Bauvorbereitung / in Bau	
	-	1505	808	5	TH			B 088		OU Rothenstein		N 2	2,6		27,3	27,0	0,0	0,3				-	FD	2						0,0		0,0								0,00	Fertigstellung des Gesamtprojekts	
	-	1506	809	6	TH			B 088		OU Zeutsch		N 2	1,4		8,9	6,7	0,0	2,2				-	FD	2						0,0		0,0								0,00	Zugesagter Neubeginn	
	-	1507	810	7	TH	B 090n		B 090n		Traßdorf (A 71)	Nahwinden	N 2	18,3		36,8	36,8	0,0	0,0			1	-	FD	2						0,0		0,0								0,00	In Bau	
	-	1508	811	8	TH			B 243		OU Mackenrode		N 3	1,7		8,7	8,7	0,0	0,0			1	-	FD	2						0,0		0,0								0,00	Zugesagter Neubeginn	
	-	1509		79	TH	B4	G10-TH-T3-TH	B 004		OU Nordhausen		N 2	5,4		24,5	24,5	0,0	0,0				LB	0	VB	4	4,1	1,6				0,0		0,0								1,57	
	-	1510		11	TH	B4	G30-TH-T3-TH	B 004		OU Greußen		N 2	5,5		17,1	17,1	0,0	0,0				VE	0	VB	4	4,5	1,7				0,0	hoch	0,8							2,55		
	-	1511		13	TH	B4	G30-TH-T5-TH	B 004		OU Gebesee		N 2	3,1		9,3	9,3	0,0	0,0				LB	0	VB	4	8,1	3,1				0,0		0,0							3,09		
	-	1512		91	TH	B7	G10-TH-T1-TH	B 007		OU Weimar-Ost		N 2	5,0		26,0	26,0	0,0	0,0				LB	0	VB	4	6,9	2,6				0,0		0,0							2,64		
	-	1513		92	TH	B7	G10-TH-T2-TH	B 007		Nohra	Weimar	E 4	4,3		34,8	26,8	8,0	0,0				VEA	0	VB	4	>10	3,8				0,0		0,0							3,82		
	-	1514		93	TH	B7	G10-TH-T3-TH	B 007		Münchenholzhausen	Nohra	E 4	6,3		32,0	23,0	9,0	0,0				OP	0	VB	4	3,2	1,2				0,0		0,0								1,22	Netzschluss B 7
	-	1515	814	85	TH	B7 / B180	G10-TH-T3-ST-SN	B 007	B 180	Fröhlburg (A 72)	Zeitz (A 9)	N 2	36,3		91,8	91,8	0,0	0,0			1	OP	0	VB	4	1,7	0,6	hoch			0,0		0,0							0,65	Notwendiger Anschluss an neue BAB A 72	
	-	1516		86	SN	B7 / B180	G10-TH-ST-SN-T1-SN	B 007		Verlegung n. Frohburg		N 2										VE	0																	2,01	Notwendiger Anschluss an neue BAB A 72	
	-	1517		87	TH	B7 / B180	G10-TH-ST-SN-T2-TH	B 007		Altenburg	Lgr. TH / SN	N 2										VE	0																	2,01	Notwendiger Anschluss an neue BAB A 72	
	-	1518		88	TH	B7 / B180	G10-TH-ST-SN-T3-TH	B 007	B 180	Altenburg	Rositz	N 2										UVS	0																	2,01	Notwendiger Anschluss an neue BAB A 72	
	-	1519		89	TH	B7 / B180	G10-TH-ST-SN-T6-TH-ST	B 007		OU Meuselwitz		N 2										OP	0																	2,01	Notwendiger Anschluss an neue BAB A 72	
	-	1520		15	TH	B7 / B247	G10-TH-T1-TH	B 007		OU Tuttleben		N 2	3,2		8,9	8,9	0,0	0,0				VEG	0	VB	4	3,7	1,4				0,0		0,0							1,41		

		Rang		Lfd. Nr. (nicht priorisierte Liste)	Nr. Gesamtprojekte	Int. Nr.	Land	(Teil-) Projektnummer	Str. Nr.	Projekt Ggf. 2. Str. Nr.	von	bis	Bauziel	Länge km	In Planung Stand: 23.04.16	Gesamt	Davon Aus/ Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte	Gesamt Ausgaben bis ...	Gesamt noch zu finanzieren	VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV		Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung		Städtebauliche Beurteilung		Engpassbeseitigung		Dringend anstehender Ersatz- /Erhaltungsbedarf		Zusätzliche Kriterien		Punkte	Hinweise							
	R	A	B	1	2		3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Wert 18	Priorität 19	Wert 20	Priorität 21	Wert 22	Punkte 23	Wert 24	Punkte 25	Wert 26	Punkte 27	Wert 28	Punkte 29	Wert 30	Punkte 31	Wert 32	Punkte 33	Wert 34	Punkte 35	36	37				
		1622	874	-	BY		8015-G070-BY																																							
		1623	875	-	BY		8016-G010-BY																																							
		1624	876	-	BY		8016-G031-BY																																							
		1625	877	-	BY		8016-G050-BY																																							
		1626	878	-	BY		8023-G010-BY																																							
		1627	879	-	BY		8025-G010-BY																																							
		1628	880	-	BY		8025-G020-BY																																							
		1629	881	-	BY		8026-B020-BY																																							
		1630	882	-	BY		8026-G044-BY																																							
		1631	883	-	HE		8062-G10-HE																																							
		1632	884	-	BY		8085-G010-BY																																							
		1633	885	-	MV		8104-G10-MV																																							
		1634	886	-	ST		8107-G20-ST																																							
		1635	887	-	RP		810-G11-RP																																							
		1636	888	-	BW		810-G80-BW																																							
		1637	889	-	BB		8167 / 8112-G40-BB																																							
		1638	890	-	BB		8167 / 85-G10-BB																																							
		1639	891	-	BB		8167-G30-BB																																							
		1640	892	-	SN		8169-G30-SN-BB																																							
		1641	893	-	TH		8176 / 8 247-G11-TH																																							
		1642	894	-	ST		8183-G20-ST																																							
		1643	895	-	ST		8184-G10-ST																																							
		1644	896	-	ST		8185-G10-ST																																							
		1645	897	-	ST		8187-G10-ST																																							
		1646	898	-	ST		8188-G10-ST																																							
		1647	899	-	ST		8190n-G10-ST-NI																																							
		1648	900	-	TH		819-G30-TH																																							
		1649	901	-	ST		81-G10-ST																																							
		1650	902	-	NI		8214-G50-NI																																							
		1651	903	-	NW		8221-G20-NW																																							
		1652	904	-	NW		8236-B480-G10-NW																																							
		1653	905	-	NW		8237 / 851-G10-NW																																							
		1654	906	-	NW		8239-G30-NW																																							
		1655	907	-	NI		8247-G10-NI-TH																																							
		1656	908	-	NI		8248 / 8216-G10-NI																																							
		1657	909	-	HE		8249-G10-HE																																							
		1658	910	-	HE		8251-G20-HE																																							
		1659	911	-	HE		8252-G10-HE																																							
		1660	912	-	HE		8252-G20-HE																																							
		1661	913	-	HE		8253-G10-HE																																							
		1662	914	-	HE		8253-G20-HE																																							
		1663	915	-	NW		8265-G266-G10-NW																																							
		1664	916	-	BW		827 / 8314-G10-BW																																							
		1665	917	-	HE		827-G20-HE																																							
		1666	918	-	SN		8282-G10-SN																																							
		1667	919	-	BY		8285-G010-BY																																							
		1668	920	-	BY		8289-G021-BY																																							
		1669	921	-	BY		8289-G030-BY																																							
		1670	922	-	BY		828n 832-G60-BW																																							
		1671	923	-	BY		8299-G030-BY																																							
		1672	924	-	BY		8299-G130-BY																																							
		1673	925	-	SN		82-G10-SN																																							
		1674	926	-	SN		82-G10-ST																																							
		1675	927	-	SN		82-G20-SN																																							
		1676	928	-	NI		83 / 8240 / 864-G10-NI																																							
		1677	929	-	BY		8300-G020-BY																																							
		1678	930	-	BY		8300-G045-BY																																							