



HESSISCHER LANDTAG

04. 01. 2018

Kleine Anfrage

des Abg. Lenders (FDP) vom 23.10.2017

betreffend Nachholende Sanierung Landesstraßen und Bundesstraßen

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Der im letzten Jahr vorgestellte Abschlussbericht der Kommission "Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes" (Bodewig II-Kommission), die von der Verkehrsministerkonferenz einstimmig eingesetzt wurde, beziffert für die Nachholende Sanierung der Bundesfernstraßen einen Finanzierungsbedarf von insgesamt 12 Mrd. €. Für die Sanierung der Landesstraßen seien 4,5 Mrd. € notwendig. Der Finanzierungsbedarf für die kommunalen Straßen wird mit 17,5 Mrd. € veranschlagt. Auch der laufende Unterhalt der Straßen sei strukturell unterfinanziert. Die Kommission stellt ferner heraus, dass der öffentlichen Hand aus dem Verkehrssektor jährlich knapp 50 Mrd. € an Einnahmen durch Energiesteuer (früher Mineralölsteuer), LKW-Maut und Kfz-Steuer zufließen, aber nur ein Teil dieser Einnahmen in Verkehrsinfrastruktur investiert werde. Den Sanierungsbedarf in Hessen unterstreicht auch der im März dieses Jahres von Verkehrsminister AI-Wazir vorgestellte Bericht über den Zustand der Landesstraßen. Danach seien 45,6 % der hessischen Landesstraßen in "schlechtem" oder "sehr schlechtem" Zustand.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:

Hessen hat ein dichtes Straßennetz, das überdurchschnittlich stark belastet ist und auf weiten Strecken einen unbefriedigenden Zustand aufweist. Es gilt, sich darauf zu konzentrieren, den in den vergangenen Jahrzehnten aufgelaufenen Sanierungsstau aufzulösen. Der Grundsatz lautet dabei: Sanierung vor Neubau.

Diese Aufgabe wird systematisch angegangen: Mit der auf sieben Jahre angelegten Sanierungsoffensive 2016 bis 2022 werden 385 Mio. € für 540 Einzelmaßnahmen aufgewendet und der Landesstraßenbauetat insgesamt sowie der Sanierungsanteil gesteigert. Die Landesstraßenbau- und Planungsmittel steigen im Haushaltsentwurf 2018/2019 2018 auf 177 Mio. und 2019 auf 188 Mio. €. Das ist ein Höchststand. Auch der Bund investiert erheblich mehr Geld in die hessischen Bundesstraßen und Autobahnen - mittlerweile annähernd eine Verdoppelung der Investitionen gegenüber dem Jahr 2008. Dabei bleibt das Niveau in den nächsten Jahren mit rund jährlich ca. 650 Mio. € reinen Bauinvestitionen konstant hoch. Über die Hälfte dieser Mittel wurde bzw. wird in Erhaltungsmaßnahmen investiert, mit dem Schwerpunkt in die Erneuerung zahlreicher Bauwerke.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wie hoch ist der Finanzierungsbedarf für die Sanierung der hessischen Autobahnen und Bundesstraßen?

Mit der Erhaltungsbedarfsprognose ermittelt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur den Bedarf für die Erhaltung von Fahrbahnen und Bauwerken im Bundesfernstraßennetz. Auf der Grundlage vorläufiger Eckwerte für die Haushaltsplanung stellen dann die Länder ein mittelfristiges Erhaltungsprogramm auf.

Insgesamt ist der Erhaltungsbedarf in den letzten Jahren deutlich angestiegen und hat sich mittlerweile, wie aus der nachfolgenden Tabelle des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für die hessischen Eckwerte bis 2021 in der Erhaltung ersichtlich, auf hohem Niveau konsolidiert:

2018	2019	2020	2021
323 Mio.€	328 Mio.€	323 Mio.€	320 Mio.€

Frage 2. Für welche Abschnitte (Top 15) ist der Sanierungsbedarf am höchsten (Finanzierungsbedarf in Euro)?

Die Projekte mit den höchsten Investitionssummen in der Erhaltung im Bundesfernstraßennetz sind:

BAB Nr.	Projektbezeichnung	Baukosten (Euro)
A 3	Grundhafte Erneuerung zwischen A 3 Landesgrenze - Seligenstadt FR Frankfurt und AD Seligenstadt - AS Hanau, FR Frankfurt	44.700.000
A 3	Austausch Hauptkreuzungsbauwerk A 3/ A 66 Wiesbadener Kreuz	47.772.000
A 4	Erneuerung der Fahrbahndecken zwischen Dreieck Kirchheim und AS Wildeck/Obersuhl; Abschnitt Hersfeld/ Ost	54.781.000
A 4 / A 7	Umbau Kirchheimer Dreieck	43.594.000
BAB Nr.	Projektbezeichnung	Baukosten (Euro)
A 45	Ersatzneubau TB Bornbach mit 6-streifigem Ausbau	17.787.670
A 45	Ersatzneubau TB Kalteiche	43.735.000
A 45	Ersatzneubau TB Langgöns	64.977.000
A 45	Ersatzneubau TB Lemptal	51.949.370
A 45	Ersatzneubau TB Lützelbach	39.426.000
A 45	Ersatzneubau TB Marbach	59.593.000
A 45	Ersatzneubau TB Münchholzhausen	52.987.000
A 45	Ersatzneubau TB Sechshelden	108.750.410
A 45	Ersatzneubau TB Volkersbach mit 6-streifigem Ausbau	53.137.210
A 66	Bauwerkserneuerung Salzachtalbrücke inkl. UF Aartalbahn	107.916.000
A 643	Neubau Rheinbrücke Schierstein einschl. Kostenteile Rheinland-Pfalz	215.711.000

* Ausführungen zu den Abkürzungen siehe Anlage 1

Frage 3. Wie hoch müssten die durchschnittlichen jährlichen Aufwendungen (in Euro) für die Planung sein, um die Sanierung aller hessischen Autobahnen und Bundesstraßen bis zum Jahr 2030 abzuschließen?

Für die Bauherrenaufgaben Planung, Baurechtschaffung, Bauvorbereitung, Ausschreibung, Vergabe der Bauleistungen, vertragliche Bauabwicklung und Bauabrechnung, die sich zeitlich über eine in der Regel mehrjährige Projektabwicklung erstrecken, sind Personalressourcen und Mittel für Ingenieurfreibleistungen erforderlich. Für die zuvor beschriebenen Leistungen ist im Verhältnis zu den Baukosten ein Ansatz von 12,5 bis 15,0 % zu kalkulieren. Demzufolge ergeben sich bei einem durchschnittlichen Verfügungsrahmen von rund 325 Mio. € für die Erhaltung in den nächsten Jahren Aufwendungen von bis zu 50 Mio. € jährlich, die entweder durch die Verwaltung selbst oder durch Externe erbracht werden müssen.

Frage 4. Wann werden welche Autobahnabschnitte in den nächsten vier Jahren saniert, wie lange sollen die Sanierungsarbeiten jeweils laufen mit welchen Baukosten wird gerechnet?

Die laufenden und geplanten Sanierungsprojekte im Autobahnbereich mit Baukosten größer 5 Mio. € sind der Anlage 2 zu entnehmen.

Frage 5. Wie hoch ist der Finanzierungsbedarf, um die hessischen Landesstraßen zu sanieren und für welche Landesstraßenabschnitte (Top 15) ist der Sanierungsbedarf (in Euro) am höchsten?

Frage 6. Wann sollen diese Abschnitte (Frage 5) saniert werden?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Das rund 7.000 Kilometer lange Landesstraßennetz befindet sich in einem schlechten, teilweise sogar in einem sehr schlechten Zustand. Der Sanierungsstau hat sich über Jahrzehnte aufgebaut. Da nicht alle Strecken gleichzeitig saniert werden können, wurden alle Streckenabschnitte, bei denen aus fachlicher Sicht ein Handlungsbedarf festgestellt wurde, in einem Verfahren bewertet, um die dringlichsten Vorhaben nach objektiven, fachlichen Kriterien für eine Dringlichkeitsreihung zu ermitteln. Dazu wurde das gesamte Landesstraßennetz hinsichtlich der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbedeutung der Strecken, der Verkehrsqualität und Umfeldsituation sowie des Straßenzustandes bewertet. Insgesamt sind zur Erhaltung und Verbesserung des Landesstraßennetzes fast 1800 Projekte, bei denen ein Handlungsbedarf festgestellt wurde, in das Bewertungsverfahren mit einem Kostenvolumen von rund 1,3 Mrd. € eingeflossen.

Mit der Sanierungsoffensive 2016 bis 2022 ist es gelungen, den Erhaltungsanteil im Landesstraßenbau auf über 80 % anzuheben. Der Trend soll fortgeschrieben werden, wenn der Haushaltsgesetzgeber die zusätzlichen Mittel für den Landesstraßenbau bereitstellt, die im Haushaltsentwurf 2018/2019 vorgesehen sind.

Die Top 15 der Projekte der Sanierungsoffensive sind:

L-Str.Nr.	Projektbezeichnung	voraussichtlicher Realisierungszeitraum	Baukosten (Euro)
L 763	Bauwerkserneuerung UF Weser bei Gieselwerder	2022 bis 2024	6.700.000
L 3003	Bauwerkserneuerung UF DB bei Berkersheim	2019 bis 2023	4.475.000
L 3005	Ausbau Knotenpunkt L 3014 Schwalbach (Kronberger Hang)	2021 bis 2023	8.440.000
L 3009	Ausbau zwischen Schöneck/Kilianstädten und Nidderau/Windecken	2021	4.624.000
L 3025	Deckenerneuerung Niederreifenberg - Brombach (mehrere Bauabschnitte)	2018 bis 2020	3.600.000
L 3027	Bauwerksinstandsetzung UF DB in Niedernhausen	2024 bis 2026	5.043.000
L 3091	Ausbau zwischen Wetter/ Treisbach und Wetter/Amönau	2022	4.025.000
L 3172	Bauwerkserneuerung UF Werra bei Heimboldshausen	2021 bis 2022	5.030.000
L 3193	Ausbau zwischen Ausbauende L 3193 und Ronneburg/Hüttengesäß	2019	4.810.000
L 3206	Ausbau zwischen Neuhof und Neuhof/Giesel	2020 bis 2021	3.777.000
L 3220	Bauwerksinstandsetzung der UF DB und Eder in Gensungen	2022 bis 2023	10.000.000
L 3253	Ausbau zwischen Baumbach und Hergershausen (Abzweig B 83)	2021 bis 2022	4.418.000
L 3362	Ausbau zwischen Dillenburg und Dillenburg/Nanzenbach	2017 bis 2018	6.930.000
L 3452	Bauwerkserneuerung Brücke Gräveneck	2020 bis 2022	6.070.000
L 3458	Ausbau zwischen Ebersburg/Ried und Eichenzell/Lütter	2018 bis 2019	4.535.000

Frage 7. Wie hoch müssten die durchschnittlichen jährlichen Investitionen in Landesstraßen sein, um den Zustand der Landesstraßen in den nächsten acht Jahren (zum Straßenzustandsbericht 2024) so zu verbessern, dass von den rund 7.000 Kilometern Landesstraßen kein Straßenabschnitt mehr als "schlecht" oder "sehr schlecht" eingestuft werden müsste?

Ein wesentlicher Baustein für die Bewertung der Projekte im Rahmen der Dringlichkeitsreihung ist die Zustandserfassung, die alle vier Jahre aktualisiert wird. Demzufolge kann eine Zustandsentwicklung für den zurückliegenden Zeitraum abgeleitet werden. In der Dringlichkeitsreihung sind fast alle schlechten bzw. sehr schlechten Straßenabschnitte über ein Projekt bewertet worden. Der aktuelle, nur für die Erhaltung ermittelte Bedarf beträgt rund 1,3 Mrd. € für ca. 1800 Projekte (auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen).

Um die durchschnittlichen jährlichen Investitionen zu prognostizieren, müssen verschiedene Unwägbarkeiten und ihre Auswirkungen auf die Kosten abgeschätzt werden.

Dies sind vor allem:

- Anhalten der Preisentwicklung am Markt infolge der derzeitigen Wettbewerbssituation,
- Baupreisindex,
- Berücksichtigung von Fahrbahnabschnitten, bei denen innerhalb des Betrachtungszeitraums ein schlechter oder sehr schlechter Zustand eintritt (einschl. Sofortmaßnahmen).

Es ist oftmals auch aus verkehrlichen Gründen nicht möglich, innerhalb einer Region alle Straßen im schlechten oder sehr schlechten Zustand in zeitlicher Nähe zu sanieren, da die Erreichbarkeit der Orte über Umleitungsstraßen sichergestellt werden muss. Auch die Verfügbarkeit von Ressourcen der Baufirmen einerseits und die Preisentwicklung bei den Angeboten sind im Auge zu behalten. Eine Sanierung aller schlechten bzw. sehr schlechten Abschnitte innerhalb eines Zeitraums von acht Jahren ist deshalb faktisch nicht realisierbar, allerdings ist Ziel der Landesregierung, den Zustand der Landesstraßen Schritt für Schritt zu verbessern.

Für die Sanierung aller schlechten bzw. sehr schlechten Strecken im Landesstraßennetz innerhalb von acht Jahren wäre theoretisch unter Berücksichtigung der Unwägbarkeiten, ein Finanzvolumen von ca. 180 bis 190 Mio. € jährlich notwendig. Allerdings ist zu bedenken, dass dann die Zahl der Baustellen und Fahrbahnsperren wegen Baustellen nochmals erheblich ansteigen würde. Aufgrund der ebenfalls laufenden Investitionen für die Bundesfernstraßen in Rekordhöhe ist das zum jetzigen Zeitpunkt auch aus diesem Grund aus verkehrlichen Gründen kontraproduktiv.

Frage 8. Wie hoch ist der Finanzierungsbedarf, um die kommunalen Straßen in Hessen zu sanieren?

Frage 9. Wie hoch müssten die jährlichen durchschnittlichen Investitionen in die kommunalen Straßen in den nächsten acht Jahren sein, um alle kommunalen Straßen in einen guten oder sehr guten Zustand zu versetzen?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Sanierung der Gemeindestraßen ist Aufgabe der kommunalen Straßenbausträger. Zu der o.g. Fragestellung liegen dem Land keine weiteren Informationen vor.

Frage 10. In welchem Umfang sollen nach dem Willen der Landesregierung die hessischen Städte und Gemeinden unmittelbar (zweckgebunden) bei der Sanierung ihres Straßennetzes in den nächsten acht Jahren unterstützt werden?

Das Land setzt mit dem geplanten Hessischen Mobilitätsfördergesetz einen Schwerpunkt auf die Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse. Eine Förderung von kommunalen Straßenbauvorhaben kommt in Betracht, wenn diese zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse führen und nicht ausschließlich dem Zwecke der Sanierung dienen. Bisher wird die Förderung kommunaler Verkehrsinfrastruktur aus Mitteln bezahlt, die der Bund den Ländern zur Verfügung stellt. Das Land erhält dabei jährlich 96,5 Mio. €. Diese Regelung läuft jedoch Ende 2019 aus.

An ihre Stelle soll von 2020 an das Hessische Mobilitätsfördergesetz treten. Das Land ersetzt damit die Mittel des Bundes und richtet die Förderung kommunaler Verkehrsvorhaben auf nachhaltige Mobilität aus. Schon von 2019 an wird das Land die Fördermittel auf mindestens 100 Mio. € aufstocken. Den Kommunen sollen damit verlässliche Rahmenbedingungen gegeben werden, die mit der gesetzlichen Bindung der Mittel jetzt angestoßen werden. Vorgesehen ist, 50% der Mittel für die Förderung kommunaler Straßenbauvorhaben einzusetzen.

Wiesbaden, 29. Dezember 2017

Tarek Al-Wazir

Anlagen

Abkürzungsverzeichnis:

AD: Autobahndreieck

AK: Autobahnkreuz

AS: Anschlussstelle

BW: Bauwerk

FR: Fahrtrichtung

TB: Talbrücke

UF: Unterführung

ÜF: Überführung

WW: Wirtschaftsweg

1. Sanierung von Fahrbahnen sowie Um- und Ausbaumaßnahmen:

BAB Nr.	Projektbezeichnung	voraussichtlicher Realisierungszeitraum	Baukosten (Euro)
A 3	Grundhafte Erneuerung zwischen Landesgrenze Hessen/ Bayern - Seligenstadt und AD Seligenstadt - AS Hanau, FR Frankfurt	2016 - 2019	44.700.000
A 3	Grundhafte Erneuerung zwischen Wiesbadener Kreuz – AS Niedernhausen, FR Köln inkl. der Bauwerke ÜF L 3039 und UF Gemeindestraße	2019 - 2020	26.836.000
A 3	Grundhafte Erneuerung zwischen AS Idstein - AS Limburg Süd	2019 - 2020	8.043.972
A 3	Grundhafte Erneuerung zwischen Landesgrenze Rheinland-Pfalz / Hessen - AS Limburg Süd, FR Frankfurt u. AS Limburg Süd - Landesgrenze Rheinland-Pfalz / Hessen, FR Köln	2016 - 2018	19.705.000
A 3	Grundhafte Erneuerung zwischen Mönchhofdreieck - Wiesbadener Kreuz	2020 -2021	13.693.000
A 4 / A 7	Umbau Kirchheimer Dreieck	2015 - 2025	43.594.000
A 4	Erneuerung der Fahrbahndecken zwischen Dreieck Kirchheim - AS Wildeck/Obersuhl; Abschnitt Hersfeld/ Ost	2018 - 2022	54.781.000
A 5	Grundhafte Erneuerung zwischen AS Alsfeld/Ost - AD Hattenbach; FR Kassel	2017	5.948.000
A 5	Grundhafte Erneuerung zwischen AS Homberg/Ohm - AS Alsfeld/West	2019	6.095.302
A 5	Grundhafte Erneuerung zwischen AS Butzbach - AS Fernwald; FR Kassel	2018 - 2019	15.707.000
A 5	Grundhafte Erneuerung 2.+3. Fahrstreifen zwischen AS Friedberg - AS Ober-Mörlen inkl. Bauwerksinstandsetzungen, FR Kassel und FR Frankfurt	2018 - 2019	35.123.000
A 5	Grundhafte Erneuerung zwischen Rimberg - AS Alsfeld/Ost	2020	5.500.000
A 5	Grundhafte Erneuerung im Bereich des Darmstädter Kreuzes zwischen AS Weiterstadt - AS Pfungstadt; FR Süden	2016 - 2017	15.968.970

BAB Nr.	Projektbezeichnung	voraussichtlicher Realisierungszeitraum	Baukosten (Euro)
A 7	Ausbau zwischen AD Fulda - Landesgrenze Hessen/ Bayern, FR Würzburg	2019 - 2020	6.318.000
A 7	Grundhafte Erneuerung zwischen AS Guxhagen - AD Kassel-Süd mit BW UF Fulda	2020	5.012.563
A 7	Grundhafte Erneuerung zwischen AS Guxhagen - Kasseler Kreuz	2019	5.061.470
A 7	Grundhafte Erneuerung zwischen AS Homberg - AS Bad Hersfeld/West	2019	5.700.000
A 7	Grundhafte Erneuerung zwischen AS Homberg/Efze - AS Hersfeld/West mit BW "Völkershain"	2016 - 2018	7.536.000
A 7	Grundhafte Erneuerung zwischen AS Kirchheim - AS Bad Hersfeld/West	2017 - 2018	7.602.000
A 7	Grundhafte Erneuerung zwischen AS Melsungen - AS Guxhagen	2017	7.273.000
A 7	Ausbau zwischen AS Niederaula - AS Hünfeld bis BW Großenmoor	2017 - 2019	17.401.000
A 44	Grundhafte Erneuerung zwischen AS Breuna - AS Zierenberg mit BW UF DB; FR Kassel	2020	6.618.765
A 44	Grundhafte Erneuerung zwischen AS Warburg - AS Zierenberg	2018	6.603.939
A 44	Grundhafte Erneuerung zwischen AS Warburg – Landesgrenze Hessen/ Nordrhein/ Westfalen	2017	6.117.000
A 45	Grundhafte Erneuerung zwischen Hanauer Kreuz - Langenselbolder Dreieck, 1.+2. Fahrstreifen und Standstreifen; FR Gießen und FR Hanau	2020	5.523.000
A 49	Grundhafte Erneuerung zwischen AS Gudensberg - AS Fritzlar	2017	5.071.680
A 66	Grundhafte Erneuerung zwischen AS Bad Soden-Salmünster - AS Bad Orb/ Wächtersbach, FR Hanau	2017	5.067.000
A 66	Grundhafte Erneuerung zwischen AD Eschborn - AS Kelkheim inkl. A66 UF L 3006	2016 - 2018	14.830.000

2. Instandsetzung bzw. Erneuerung von Bauwerken:

BAB Nr.	Projektbezeichnung	voraussichtlicher Realisierungszeitraum	Baukosten (Euro)
A 3	Austausch Hauptkreuzungsbauwerk A 3/ A 66 Wiesbadener Kreuz	2017 - 2020	47.772.000
A 3	Abriss u. Neubau UF DB und 2 WW bei Weilbach	2017 - 2019	8.087.000
A 3	Ersatzneubau ÜF Ast A 3 im Bereich AS Offenbach zwischen AK Offenbach - AS Hanau	2018 - 2020	9.853.000
A 5	Bauwerkserneuerung ÜF A 5 bei Griesheim, Zentralbauwerk	2015 - 2017	20.496.000
A 5	Instandsetzung Kreuzungsbauwerk im Nordwestkreuz Frankfurt	2018 - 2021	6.419.000
A 5	Bauwerkserneuerung ÜF Ast A 67 bei Griesheim - Nordrampe-	2020 - 2022	15.000.000
A 5	Bauwerkserneuerung ÜF B 460 bei Heppenheim	2019 - 2021	7.684.000
A 5	Bauwerkserneuerung UF A 67 bei Griesheim	2020 - 2022	13.000.000
A 5/ A 648	Bauwerksinstandsetzung ÜF Ast A 5 und Notunterstützung UF Nidda im Westkreuz Frankfurt bei Frankfurt-Rödelheim	2018 - 2019	22.800.000
A 7	Bauwerkserneuerung Talbrücke Langenschwarz - UF Tal und K 142	2018 - 2022	26.573.000
A 7	Bauwerkserneuerung Talbrücke Götzenhof	2020 - 2023	10.000.000
A 44	Bergshäuser Brücke, Verstärkungsmaßnahme	2017 - 2018	9.484.000
A 44	Bauwerkserneuerung UF Kasseler Verkehrs-Gesellschaft zwischen AK Kassel/ West – AS Kassel/Wilhelmshöhe	2017 - 2024	23.775.460
A 44	Bauwerkserneuerung UF Kleinbahn zwischen AK Kassel/ West – AS Kassel/ Wilhelmshöhe	2015 - 2018	6.370.000
A 45	Ersatzneubau TB Blasbach mit 6-streifigem Ausbau	2020 - 2024	44.321.250
A 45	Ersatzneubau TB Bornbach mit 6-streifigem Ausbau	2019 - 2023	17.787.670
A 45	Ersatzneubau TB Engelsbach	2020 - 2024	30.745.000
A 45	Ersatzneubau TB Heubach	2019 - 2022	21.072.560
A 45	Ersatzneubau TB Kalteiche	2017 - 2021	43.735.000
A 45	Ersatzneubau TB Kreuzbachtal	2020- 2024	23.400.000
A 45	Ersatzneubau TB Lahn Dorlar zwischen AK Wetzlar - AS Wetzlar/ Ost FR Dortmund	2016 - 2018	34.653.000
A 45	Ersatzneubau TB Langgöns	2020 - 2024	64.977.000

BAB Nr.	Projektbezeichnung	voraussichtlicher Realisierungszeitraum	Baukosten (Euro)
A 45	Ersatzneubau Hangbrücke Haiger mit 6-streifigem Ausbau	2020 - 2022	6.856.340
A 45	Ersatzneubau TB Bechlingen mit 6-streifigem Ausbau	2019 - 2023	16.747.000
A 45	Ersatzneubau TB Lemptal	2020 - 2024	51.949.370
A 45	Ersatzneubau TB Lützelbach	2013 - 2018	39.426.000
A 45	Ersatzneubau TB Marbach	2014 - 2020	59.593.000
A 45	Ersatzneubau TB Münchholzhausen zwischen AK Wetzlar/ Süd und AS Lützellinden	2014 - 2018	52.987.000
A 45	Ersatzneubau TB Onsbach mit 6-streifigem Ausbau	2019 - 2022	28.529.620
A 45	Ersatzneubau TB Sechshelden	2020 - 2026	108.750.410
A 45	Ersatzneubau TB Volkersbach mit 6-streifigem Ausbau	2019 - 2023	53.137.210
A 45	Bauwerkserneuerung ÜF B54 bei Haiger	2017 - 2019	16.398.000
A 49	Bauwerkserneuerung UF Gemeindeweg u. UF L 3311 zwischen AK Kassel/ West - AS Baunatal/Nord	2015 - 2018	7.566.000
A 66	Bauwerkserneuerung Salzachtalbrücke inkl. UF Aartalbahn	2017 - 2024	107.916.000
A 66	Ersatzneubau UF DB und WW bei Kriftel	2015 - 2019	11.601.000
A 67	Bauwerkserneuerung ÜF A 672 bei Griesheim und Kurvenverbesserung (Hähnchenkurve)	2019 - 2022	10.363.000
A 485	Bauwerkserneuerung UF DB bei Linden/Klein-Linden	2018 - 2019	7.582.680
A 485	Bauwerkserneuerung UF L 3475 – AS Linden	2018 - 2019	7.133.820
A 643	Neubau Rheinbrücke Schierstein einschl. Kostenanteile Rheinland-Pfalz	2013 - 2021	215.711.000
A 659	Bauwerkserneuerung UF OEG bei Viernheim	2016 - 2018	9.746.000
A 671	Notunterstützung Vorlandbrücke Hochheim	2019	10.000.000

*Ausführungen zu den Abkürzungen siehe Anlage 1