

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 1995

Inhalt	Seite
Zusammenfassung	4
1. Grundlagen	7
1.1 Netz der Bundesfernstraßen	7
1.2 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen	8
1.3 Gesetzliche Grundlagen	10
1.3.1 Änderungen in der Straßenbaugesetzgebung	10
1.3.2 Harmonisierung der Vorschriften im Straßen- und Brückenbau im europäischen Wirtschaftsraum	11
1.3.3 Internationale Abkommen	11
1.4 Finanzierung	11
1.4.1 Fünfjahresplan 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000	11
1.4.2 Finanzierungsrahmen gemäß Bundeshaushalt 1995 und mittelfristiger Finanzplanung (Kabinettsbeschuß vom 5. Juli 1995)	12
2. Aktuelles	14
2.1 Gesamtkonzept zur Ausstattung der Bundesautobahnen mit Nebenbetrieben	14
2.2 Stand der Privatisierung der Autobahn Tank & Rast AG	14
2.3 Realisierungsstand der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße –	15
2.4 Änderungen bei den Querschnitten und Entwurfselementen	17

	Seite	
2.5	Verkehrsbeeinflussung, Verkehrsleitsysteme (Telematik)	17
2.6	Recycling im Straßen- und Brückenbau	18
2.7	Feuchtsalz im Straßenwinterdienst	20
2.8	Kombinierter Verkehr	21
3.	Straßenbauleistungen im Jahr 1994	22
3.1	Finanzierung Straßenbauhaushalt 1994 – Kap. 12 10	22
3.2	Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben	25
3.3	Hauptbautitel	25
3.3.1	Bundesautobahnen	25
3.3.1.1	Erneuerung, Um- und Ausbau, Erweiterung auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen	25
3.3.1.2	Neubau	26
3.3.2	Ausbau der Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegebau	27
3.3.3	Erfüllungsgrade des Fünfjahresplanes 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000	31
3.3.4	Ingenieurbauwerke	31
3.3.5	Umweltschutz	32
3.4	Unterhaltung und Betrieb	34
3.4.1	Ausgaben	34
3.4.2	Autobahn-Fernmeldenetz und Notrufanlagen	34
3.4.3	Verkehrsbeeinflussungsanlagen	34
3.4.4	Autobahnmeistereien, Betriebsdienst	35
3.4.5	Nebenbetriebe an Bundesautobahnen	35

Verzeichnis der Abbildungen im Text

1	Entwicklung des Bundesfernstraßennetzes	7
2	Mittlere Verkehrsstärken nach Straßenklassen in den alten Bundesländern	9
3	Aktuelle Finanzplanung für die Bundesfernstraßen in den Jahren 1991 bis 2000 und in den Folgejahren	13
4	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße –	16
5	Möglichkeiten der Wiederverwendung von Asphalt	19
6	Kombinierter Landungsverkehr – Verkehrsaufkommen in Mio. t –	21
7	Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfernstraßen 1959 bis 1994 (Stand: 5. Juli 1995)	23

Seite

Verzeichnis der Tabellen im Text

1	Längenvergleich der Bundesfernstraßen alte/neue Bundesländer – Stand: 1. Januar 1995 –	7
2	Entwicklung des Kraftfahrzeug-Bestandes	8
3	Entwicklung der Fahrleistungen 1980 bis 1994 auf Bundesfernstraßen – alte Bundesländer –	9
4	Finanzrahmen 1990 bis 1998 (gemäß Kabinettsbeschuß vom 5. Juli 1995)	12
5	Leistungsübersicht 1994 der Bundesfernstraßen	25
6	Erfüllungsgrade des Fünfjahresplanes 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000	31
7	Leistungsübersicht 1994 der Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen	33
8	Ausgaben für Naturschutz und Landschaftspflege im Jahr 1994	33
9	Verteilerschlüssel für die Ausgabenmittel des Haushaltsansatzes für die Unterhaltung der Bundesfernstraßen	34
10	Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe) (gesamtes Bundesgebiet) – Stand 31. Dezember 1994 –	37

Tabellen im Anhang

11	Gesamtkonzept zur Ausstattung der Bundesautobahnen mit Nebenbetrieben	40
12	Ist-Ausgaben 1994 – aufgeschlüsselt nach Titeln	48
13	Bundesautobahn – Neubaustrecken –	52
14	Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –	57
15	Bundesstraßen – Ortsumgehungen –	60
16	Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen	73
17	Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen	74
18	Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen	76
19	Neubau von Bundesautobahnen – Zusammenstellung der vollzogenen und voraussichtlichen Fertigstellung in 1995	78
20	Längenentwicklung der Bundesfernstraßen	79

Karten in der Umschlagtasche

- Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1994 (Stand: 31. Dezember 1994)
- Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen (Stand: 1. April 1995)

Straßenbaubericht 1995

Gemäß § 7 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG in der Fassung vom 15. November 1993, BGBl. I 1993, Seite 1878) berichtet das Bundesministerium für Verkehr dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

Erstmals wurde der Straßenbaubericht für das Jahr 1971 aufgestellt.

Der Berichtszeitraum des vorliegenden Berichtes erstreckt sich bis zum 30. Juni 1995 (Kapitel 1. und 2.) sowie 31. Dezember 1994 (Kapitel 3).

Dem Wunsch des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages (Sitzung vom 1. Dezember 1993) über das **Gesamtkonzept der Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen** unterrichtet zu werden, wird durch Kapitel 2.1 entsprochen.

Zusammenfassung

Im vorliegenden Bericht für das Jahr 1994 werden – neben der fortlaufenden Berichterstattung über die Straßenbauleistungen – die wichtigsten **Neuerungen bei den Rahmenbedingungen** für den Fernstraßenbau dargelegt. Es sind dies neben dem im Vorjahresbericht vorgestellten Gesetz, dem 3. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (3. FStrÄndG) vom 25. März 1994, (BGBl. I, 1994, S. 673), das am 8. April 1994 in Kraft getreten ist,

- das **Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG)** vom 30. August 1994 (BGBl. I, 1994, Seite 2243), das am 2. September 1994 in Kraft getreten ist, und
- das **Autobahnbenutzungsgebührengesetz (ABBG)** vom 31. August 1994 (BGBl. II, 1994, Seite 1765), das am 9. September 1994 in Kraft getreten ist.

Als Voraussetzung für den Bau von Grenzbrücken im Zuge grenzüberschreitender Fernstraßen waren mit den jeweiligen Nachbarstaaten **Grenzbrückenabkommen** zu schließen. Hervorzuheben sind hier die im Berichtsjahr in Kraft getretenen Abkommen mit Polen (Oderbrücken im Zuge der A 4 und A 12) sowie ein Abkommen mit Luxemburg (Moselbrücke im Zuge der A 8).

Weiterhin hat es im Berichtsjahr u.a. folgende, für den Straßenbau wesentliche Entwicklungen gegeben:

- Für alle **VDE-Projekte** der Straße wurden die Planungen und der Bau von der DEGES und den Auftragsverwaltungen der neuen und alten Bundesländer weit vorangetrieben. Teilmaßnahmen konnten in Verkehr genommen werden. Fertiggestellt sind beispielsweise:
 - die 6streifige Erweiterung des südlichen Berliner Ringes (A 10),
 - die grenzüberschreitende Neißbrücke bei Görlitz (A 4),
 - die A 4 zwischen Eichelborn und Weimar,
 - das Hermsdorfer Kreuz (A 4/A 9) und
 - die A 9 zwischen Großkugel und Droyßig und zwischen der Landesgrenze Thüringen/Bayern und Berg/Bad Steben.

Bis Ende 1994 wurden in die 7 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße – rd. 2,2 Mrd. DM investiert. Für 1995 sind rd. 1,5 Mrd. DM vorgesehen.

- Als Ergebnis der Überprüfung der Standards als Folge der Sparmaßnahmen im Bundeshaushalt wird der **6streifige Autobahnquerschnitt** von ehemals 37,5 auf nunmehr 35,5 m Gesamtbreite verringert. Auch die neue Aufteilung erlaubt sicheren Verkehr ohne Geschwindigkeitsbeschränkung. Die bisherigen Verkehrsführungen im Bereich von Baustellen sind ebenfalls mit diesem Querschnitt möglich.

Eine wesentliche Grundlage für die Straßenplanung ist die **Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen**. Sie wird maßgeblich beeinflusst durch den Kfz-Bestand. Ende 1994 betrug er im gesamten Bundesgebiet 46,6 Mio. Kfz (+2,2 %).

Die Aussagen zur Verkehrsentwicklung beziehen sich – aufgrund der noch im Aufbau befindlichen Erfassungseinrichtungen in den neuen Bundesländern - nur auf die alten Bundesländer. Die durchschnittliche tägliche **Verkehrsmenge** (DTV) nahm zu und zwar

- auf den Autobahnen um 1,1 % auf 45 900 Kfz/24 h und
- auf den Bundesstraßen um 0,2 % auf 9 390 Kfz/24 h.

Die **Gesamtfahrleistung** im Straßennetz betrug im Jahr 1994 rd. 496,9 Mrd. Kfz-km (Zunahme rd. 2,3 %). Davon entfielen auf die

- Autobahnen rd. 154,7 Mrd. Kfz-km (Anteil an der Gesamtfahrleistung rd. 31 %),
- Bundesstraßen rd. 106,7 Mrd. Kfz-km (Anteil an der Gesamtfahrleistung rd. 21 %).

Der Anteil von Kfz über 2,8 t (ab 1995: 3,5 t) zulässigem Gesamtgewicht (Schwerverkehrsanteil) betrug auf Autobahnen 13,1 %, auf Bundesstraßen 7,7 %.

Die Fahrleistungen haben im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr auf den Autobahnen stärker zugenommen als auf den Bundesstraßen. Die Zahlen zeigen, daß sich der Verkehr nach wie vor auf den Autobahnen konzentriert. Der Anteil der Bundesfernstraßen an den Verkehrsleistungen (in P-km und t-km) liegt wegen der überdurchschnittlichen Auslastung im Fernverkehr deutlich über den Kfz-Fahrleistungsanteilen. Die Gesamtfahrleistung in den neuen Bundesländern betrug nach Schätzungen des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung (DIW) im Jahr 1994 rd. 85,0 Mrd. Kfz-km, dies entspricht einer Zunahme von rd. 10,4 % gegenüber dem Vorjahr.

Gemäß der Finanzplanung des Bundes vom 13. Juli 1993 und den Beschlüssen zum Haushalt 1994 waren für Kapitel 12 10 (Bundesfernstraßen) 1993 und 1994 jeweils 10 757,3 Mio. DM und in den Folgejahren 10 600 Mio. DM vorgesehen. Nach dem vom Bundestag am 22. Juni 1995 verabschiedeten Bundeshaushalt sind für den Bereich der Bundesfernstraßen im Jahr 1995 nunmehr Ausgaben in Höhe von 10 655,6 Mio. DM und gemäß der geltenden Finanzplanung (Kabinettsbeschluß vom 5. Juli 1995) bis 1999 jährlich 9,9 Mrd. DM geplant.

Für Kapitel 12 10 des Bundeshaushaltes wurden **im Jahr 1994** insgesamt 10 700,3 Mio. DM eingesetzt. Die Ausgaben verteilen sich wie folgt auf **alte und neue Bundesländer**:

- alte Bundesländer:	7 007,1 Mio. DM
- Investitionen	5 628,7 Mio. DM
- Nichtinvestitionen	1 378,4 Mio. DM
- neue Bundesländer:	3 693,2 Mio. DM
- Investitionen	3 118,1 Mio. DM
- Nichtinvestitionen	575,1 Mio. DM.

Nach Abzug der Mittel für Eisenbahnkreuzungen fremder Baulastträger sind rd. 10,5 Mrd. DM für Bundesfernstraßen verwendet worden.

Für die **Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen**, die der Kapazitätserweiterung dienen (**Maßnahmen des Bedarfsplanes, Hauptbautitel**), sind insgesamt 4 255,3 Mio. DM aufgewendet worden. Es wurden im Jahr 1994 folgende Bauleistungen erbracht:

- **Bundesautobahnen** (Ausgaben rd. 2,6 Mrd. DM):
 - 94,0 km 4streifiger Neubau,
 - 84,0 km Ergänzung einer vorhandenen 1. Fahrbahn,
 - 53,0 km Ausbau von 4 auf 6 Fahrstreifen und
- **Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen** (Ausgaben rd. 1,7 Mrd. DM):
 - 54,0 km 4streifiger Neubau,
 - 113,7 km 2streifiger Neubau.

Wichtige Verkehrsfreigaben von Teilstrecken im Zuge von Bundesfernstraßen waren

- A 4 Bad Hersfeld–Chemnitz, südliche Brückenhälfte der Talbrücke Richelsdorf
- A 15 Lübbenau–Forst, AS Cottbus–Süd–AS Forst: 2. Fahrbahn
- A 31 Emden–Bottrop, AS Haren (Ems)–AS Twist
- A 66 Frankfurt/M.–Fulda, östlich Bad Soden–Saalmünster (AS Schlüchtern–Nord)
- A 72 Chemnitz–Hof, AS Treuen–AS Plauen–Ost: 2. Fahrbahn
- A 96 Lindau–München, Altmannshofen–Leutkirchen und AS Erkheim–Kirchdorf.

Der **Bau von Ortsumgehungen** im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein Schwerpunkt beim Ausbau des Bundesfernstraßennetzes. Er wird im Rahmen des Fünfjahresplanes 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 (428 Ortsumgehungen) fortgeführt. Im Berichtsjahr wurden bundesweit 49 Teilstrecken von Ortsumgehungen mit einer Länge von 147,9 km für den Verkehr freigegeben. Insgesamt wurden für den Bau von Ortsumgehungen im Berichtsjahr 1 076,6 Mio. DM ausgegeben.

Die **Beseitigung von Bahnübergängen** der Deutsche Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen dient vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung des Verkehrsablaufs. Hierfür sowie für andere technische Sicherungen wurden im Jahre 1994 aus dem Straßenbauplan 53,7 Mio. DM ausgegeben. Darüber hinaus wurden für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bahn AG und Straßen in der Baulast der Länder und Kommunen 192,7 Mio. DM aufgewendet.

Im Rahmen des **Radwegeprogramms** sind im Berichtsjahr rd. 500 km Radwege an Bundesstraßen fertiggestellt worden. Hierfür wurden 170 Mio. DM aufgewendet. Für den Zeitraum von 1991 bis zum Jahr 2000 sieht das Radwegeprogramm den Bau von insgesamt 4 500 km vor.

Für **Maßnahmen des Umweltschutzes** wurden im Berichtsjahr rd. 841 Mio. DM aufgewendet, davon im Zusammenhang mit Neu- und Ausbaumaßnahmen rd. 561 Mio. DM. Für den Lärmschutz (Lärmvorsorge und Lärmsanierung) wurden davon 402 Mio. DM investiert und damit rd. 48 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und 88 km Lärmschutzwände errichtet sowie 42 000 m² Lärmschutzfenster finanziert. Für Naturschutz und Landschaftspflege einschließlich Grünflächen- und Biotoppflege wurden rd. 439 Mio. DM aufgewendet.

1. Grundlagen

1.1 Netz der Bundesfernstraßen

Ende des Jahres 1994 verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von rd. 228 604 km Länge. Hiervon waren 52 913 km (rd. 23 %) Bundesfernstraßen, die im Verhältnis von rd. 1:4 aus Bundesautobahnen (11 143 km) und Bundesstraßen (41 770 km) bestehen (vgl. **Tabelle 1**). In **Abbildung 1** und Anhang, **Tabelle 20**, ist die Längsentwicklung des Bundesfernstraßennetzes dargestellt.

Das Fernstraßennetz der Bundesrepublik Deutschland besitzt im Bereich der alten Bundesländer be-

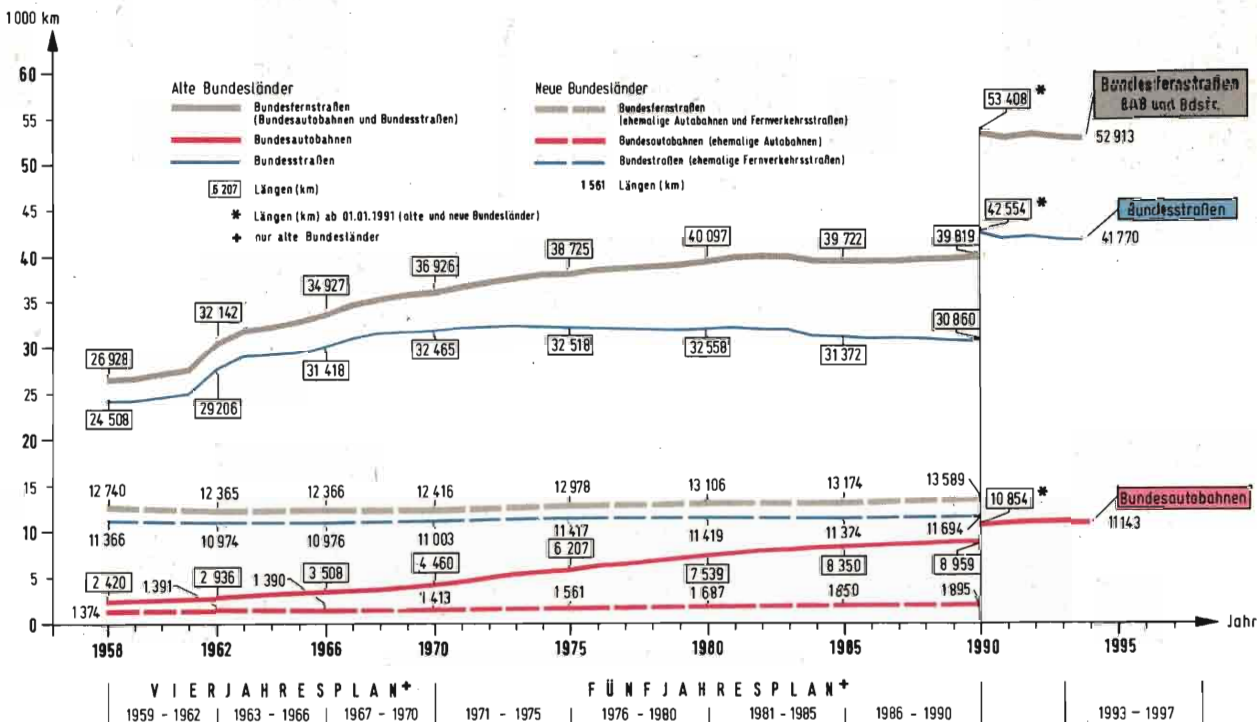
reits weitgehend einen hohen Sicherheitsstandard; durch Neu- und Ausbau muß es – in verstärktem Maße in den neuen Bundesländern – der in den nächsten 20 Jahren zu erwartenden Nachfrage im Personen- und Güterverkehr angepaßt werden.

Die in den **neuen Bundesländern** vorhandenen Sicherheitsdefizite in einigen Bereichen des Fernstraßennetzes sind durch Sofortmaßnahmen inzwischen beseitigt worden. Aufgrund geringer Festigkeit der hier vorhandenen Fahrbahndecken in weiten Bereichen des BAB-Netzes entsteht jedoch zunehmend vorzeitiger Erhaltungsbedarf vor allem auf den mit Schwerkraftverkehr stark belasteten BAB-Strecken, der zu verstärkten Erhaltungsaufwendungen geführt hat.

Tabelle 1: Längenvergleich der Bundesfernstraßen alte/neue Bundesländer
— Stand: 1. Januar 1995 —

Straßenklasse	alte Bundesländer	neue Bundesländer (und Berlin)	Insgesamt
a) Bundesautobahnen Länge km	9 251	1 892	11 143
b) Bundesstraßen Länge km	30 143	11 627	41 770
Bundesfernstraßen a) + b) km	39 394	13 519	52 913

Abbildung 1: Entwicklung des Bundesfernstraßennetzes
– gerundete Längen (km), Stand: 1. Januar 1995 –



1.2 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen

Orientierungsgröße für den Ausbau und die Unterhaltung der Bundesfernstraßen ist die zu erwartende Verkehrsnachfrage im Personen- und Güterverkehr. Sie wird maßgeblich beeinflusst durch den Kraftfahrzeug-Bestand.

– Kraftfahrzeuge

Bis Ende des Jahres 1994 wurde für das gesamte Bundesgebiet ein Bestand von 46,6 Mio. Kfz ermittelt

(Zunahme gegenüber dem Vorjahresbestand: 2,2 %). Davon waren rd. 39,9 Mio. PKW, von denen 24,1 Mio. (rd. 60,3 %) als schadstoffreduzierte Fahrzeuge anerkannt waren (Zunahme gegenüber dem Vorjahresbestand: 8,8 %). Der PKW-Bestand hat damit um rd. 1,8 %, der Bestand der LKW um rd. 4,8 % und der der übrigen Kfz um rd. 4,6 % zugenommen. **Tabelle 2** zeigt den Kraftfahrzeugbestand am 1. Januar 1995 sowie den entsprechenden Vorjahresstand – insgesamt sowie nach Fahrzeugarten. Der Motorisierungsgrad für Gesamtdeutschland liegt bei 491 Pkw/1000 EW (1993: 488 Pkw/1000 EW).

Tabelle 2: Entwicklung des Kraftfahrzeug-Bestandes
(Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistische Mitteilungen)

Kfz-Art	Bestand am		Veränderung	
	am 1. Januar 1994 in 1 000	1. Januar 1995 in 1 000	in 1 000	in %
Pkw gesamt	39 202	39 918	+ 716	+ 1,8
Pkw schadstoffreduziert ...	22 105	24 054	+ 1 949	+ 8,8
Lkw	2 069	2 168	+ 99	+ 4,8
übrige Kfz	4 301	4 497	+ 196	+ 4,6
Kfz insgesamt	45 572	46 583	+1 011	+ 2,2

– Verkehrsstärken

Die über das Jahr gemittelten Werte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) betragen in den **alten Bundesländern** auf den

Bundesautobahnen 1994: rd. 45 900 Kfz/24 h (Schwerverkehrsanteil – d. h. Anteil der Kfz über 2,8 t: 13,1 %) ¹⁾ (1993: 45 400 Kfz/24h) und auf den

Bundesstraßen – außerorts – 1994: rd. 9 390 Kfz/24 h (Schwerverkehrsanteil – d. h. Anteil der Kfz über 2,8 t: 7,7 %) ¹⁾ (1993: 9 370 Kfz/24 h).

Für die **neuen Bundesländer** können für 1994 noch keine netzrepräsentativen DTV-Werte angegeben werden. Im Ergebnis der Straßenverkehrszählung 1993 betragen hier die DTV-Werte auf den

Bundesautobahnen: rd. 30 100 Kfz/24 h und auf den **Bundesstraßen – außerorts:** rd. 6 670 Kfz/24 h.

Die Entwicklung der Verkehrsstärken in den alten Bundesländern seit 1952 zeigt **Abbildung 2**.

Zur kontinuierlichen Erfassung von Verkehrsbelastungen waren bis Ende 1994 im gesamten Bundesgebiet etwa 1 600 Zählstellen im Fernstraßennetz in Betrieb. In den **neuen Bundesländern** ist der Aufbau des Erfassungsnetzes weitgehend abgeschlossen, so daß im kommenden Berichtsjahr (Straßenbaubericht 1996) durchschnittliche Verkehrsbelastungen für das gesamte Bundesfernstraßennetz angegeben werden können.

– Fahrleistungen

Auf den Fernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) in den **alten Bundesländern** wurden 1994 rd. 264,0 Mrd. Kfz-km zurückgelegt (Bundesfernstraßen – nur außerorts –: rd. 237,6 Mrd. Kfz-km¹⁾; dies entspricht etwa 53,1 % der Kfz-Fahrleistungen im gesamten Straßennetz. Besonders hoch ist die Konzentration des Kraftfahrzeugverkehrs auf den Bundesautobahnen. Auf diesen werden bei einem Längenanteil von rd. 1,8 % am Gesamtstraßennetz (inklusive Gemeindestraßen) rd. 31 % aller Fahrleistungen auf der Straße erbracht (gesamtes Straßennetz 1994: insgesamt rd. 469,9 Mrd. Kfz-km¹⁾). Der Anteil der Verkehrsleistungen (in P-km und t-km) auf den Bundesfernstraßen dürfte wegen der überdurchschnittlichen Auslastung im Fernverkehr noch deutlich über den Kfz-Fahrleistungen liegen. Dieser hohe Anteil unterstreicht die Bedeutung der Autobahnen für die Verkehrsabwicklung.

Für den Bereich der **alten Bundesländer** zeigt **Tabelle 3** die Fahrleistungen auf den Bundesfernstraßen seit 1980 und ihre Veränderungsdaten. Die Einflüsse aufgrund der West/Ost-Verkehre sind darin enthalten.

Quelle: ¹⁾ Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Herbst 1994

Abbildung 2: Mittlere Verkehrsstärken nach Straßenklassen in den alten Bundesländern

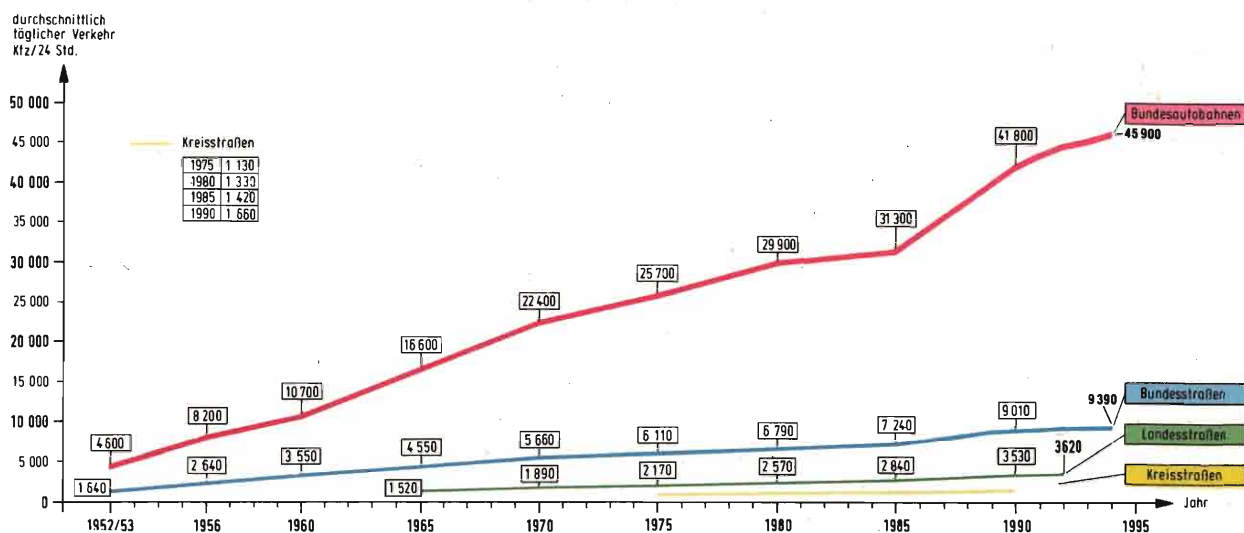


Tabelle 3: Entwicklung der Fahrleistungen 1980–1994 auf Bundesfernstraßen – alte Bundesländer –³⁾

Straßenklasse	Kennwert	Jahr			
		1980 ¹⁾	1985 ¹⁾	1990 ¹⁾	1994 ²⁾
Bundesautobahnen	Fahrleistung in Mrd. Kfz-km	80,7	94,5	135,6	154,7
	absolute Veränderung in Mrd. Kfz-km	13,8	41,1		19,1
	absolute jährliche Veränderung in Mrd. Kfz-km	2,8	8,2		4,8
	relative Veränderung in %	17,1	43,5		14,1
	relative jährliche Veränderung in %	3,4	8,7		3,5
Bundesstraßen	Fahrleistung in Mrd. Kfz-km	83,6	84,3	103,3	106,7
	absolute Veränderung in Mrd. Kfz-km	0,7	19,0		3,4
	absolute jährliche Veränderung in Mrd. Kfz-km	0,1	3,8		0,9
	relative Veränderung in %	0,8	22,5		3,3
	relative jährliche Veränderung in %	0,2	4,5		0,8

Quellen: ¹⁾ DIW: Verkehr in Zahlen 1994 ²⁾ Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Herbst 1994 ³⁾ Eine Darstellung für das gesamte Bundesgebiet wird voraussichtlich ab dem nächsten Jahresbericht – Straßenbaubericht 1996 – gegeben

Die Gesamtfahrleistung in den **neuen Bundesländern** betrug nach Schätzungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) im Jahr 1994 rd. 85,0 Mrd. Kfz-km, dies entspricht einer Zunahme von rd. 10,4 % gegenüber dem Vorjahr.

– Kapazitätseinschränkungen durch Baustellen auf Autobahnen:

Bauarbeiten an Betriebsstrecken sind zur Erhaltung der Substanz, zu deren Modernisierung und damit auch zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit unvermeidbar.

Im Berichtsjahr waren etwa 520 Baustellen (Vorjahr: 461) von längerer Dauer (mehr als 14 Tage) an Bundesautobahnen erforderlich. Bund und Länder versuchen, durch koordinierte Baubetriebsplanung die Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit in Baustellenbereichen zu verringern und die Häufung von Baustellen durch bessere zeitliche und räumliche Koordination zu vermindern. Im Reiserundschreiben des Bundesverkehrsministeriums wird gefordert, daß die Anzahl der Baustellen in Abschnitten mit starker Verkehrsbelastung in der Hauptreisezeit (29. Juni–26. August 1995) auf das notwendige Minimum beschränkt wird. Bedingt durch die hohe Priorität von Baumaßnahmen in den neuen Bundesländern wurde hier die Bautätigkeit in der Hauptreisezeit weniger stark eingeschränkt als im Vorjahr. Die Anfang Mai 1995 vom Bundesministerium für Verkehr u. a. an die Pressemedien herausgegebene Übersichtskarte „**Baustellen Bundesautobahnen in der Hauptreisezeit 1995**“ (Stand: 1. Mai 1995) soll dazu beitragen, daß sich der Verkehr stärker auf die aktuelle Baustellensituation einrichtet und auf Alternativrouten ausweicht.

Nach Möglichkeit wird versucht, die Sicherheit und den Verkehrsablauf an Baustellen durch die Einrichtung von Behelfsfahstreifen – in der Regel durch 2 Behelfsfahstreifen für jede Fahrtrichtung – zu verbessern. Dieses Ziel konnte im Berichtsjahr in den **alten Bundesländern**, von wenigen Ausnahmen abgesehen, an allen längerfristigen Baustellen – insbesondere an den stark belasteten Abschnitten – erreicht werden. In den **neuen Bundesländern** sind solche Maßnahmen wegen der zu meist schmaleren Fahrbahnquerschnitte und auf den Brückenbauwerken nicht in allen Fällen möglich.

1.3 Gesetzliche Grundlagen

1.3.1 Änderungen in der Straßenbaugesetzgebung

In der 12. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages waren folgende Gesetzgebungsmaßnahmen für den Bundesfernstraßenbau von besonderer Bedeutung, die dazu beitrugen, die 1990 vollzogene Einheit auch auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur zu fördern.

– Beschleunigung von Planungsverfahren

Hierzu trug das am 19. Dezember 1991 in Kraft getretene **Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz** erheblich bei. Insbesondere die neuen Bundesländer sowie das Land Berlin sind seither in der Lage, Planungen für Bundesfernstraßen spürbar schneller, als das nach der alten Gesetzeslage möglich gewesen wäre, zur Realisierung zu führen. Das **Investitionsmaßnahmengesetz** für den Abschnitt Wismar West – Wismar Ost, dem sorgfältige Planungs- und Abwägungsmaßnahmen vorausgingen, hat ermöglicht, daß mit Inkrafttreten des Gesetzes drei große Brückenbaumaßnahmen in Auftrag gegeben werden konnten. Da nach Vollendung der staatlichen Einheit Deutschlands die Herstellung leistungsfähiger Verkehrswege im gesamten Bundesgebiet so dringend wie kaum je zuvor ist, hat das **Planungsvereinfachungsgesetz** vom 12. Dezember 1993 durch Verkürzung von Verwaltungsfristen, durch Beseitigung einzelner Planungsphasen und Einführung der – weniger aufwendigen – Plangenehmigung einen Beitrag zur Rechts- und Verwaltungsvereinfachung des Bundes gebracht.

Die letztgenannten gesetzlichen Änderungen zur Rechts- und Verwaltungsvereinfachung haben zu einer **Neubekanntmachung des Bundesfernstraßengesetzes** vom 19. April 1994 (BGBl 1994 I, Seite 854) geführt, das einheitlich im gesamten Bundesgebiet gilt. Für eine Übergangszeit (d. h. bis zum 31. Dezember 1999 für Verkehrswege der Bundeseisenbahnen, im übrigen bis zum 31. Dezember 1995) gelten die Bestimmungen des Bundesverkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes in den neuen Bundesländern und für die nächsten Knotenpunkte des Hauptfernverkehrsnetzes des übrigen Bundesgebietes allerdings weiter.

– Förderung privater Initiativen anstelle von bisher staatlichem Handeln, nutzungsbezogene Abgaben

Aufgrund der Neuregelung durch das 3. Gesetz zur Änderung des **Bundesfernstraßengesetzes** (BGBl. I, 1994, S. 673), das am 8. April 1994 in Kraft getreten ist, bleibt es nicht mehr allein dem Bund vorbehalten, Autobahnnebenbetriebe zu bauen. Vielmehr können an seiner Stelle nunmehr Dritte, insbesondere die aus der bundeseigenen Gesellschaft für Nebenbetriebe hervorgegangene Tank & Rast AG, eigenständig bauen.

Das Bundesfernstraßengesetz sieht nunmehr vor, daß derjenige, der das Recht zum Bau und Betrieb einer Autobahn Tank- bzw. Rastanlage erhalten hat, an den Bund eine absatz- bzw. umsatzbezogene Konzessionsabgabe zahlen muß.

Das **Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz** vom 30. August 1994 (BGBl. I, 1994, Seite 2243) soll ebenfalls die Privatinitiative fördern. Danach können der Bau, die Erhaltung, der Betrieb und die Finanzierung von Bundesfernstraßen Privaten zur Ausführung übertragen werden. Private sollen danach auch das Recht zur Erhebung von Mautgebühren für neu errichtete Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Autobahnen und Bundesstraßen sowie bei mehr-

streifigen Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr mit Kfz erhalten.

Ebenso ist durch das **Autobahnbenutzungsgebührengesetz (ABBG)** vom 30. August 1994 (BGBl II, 1994, Seite 1765) die Möglichkeit eröffnet worden, für schwere Nutzfahrzeuge, bei der Nutzung der Bundesautobahnen Gebühren zu erheben, womit auch ausländische Nutzfahrzeuge zu einem Nutzungsentgelt herangezogen werden. Ein derartiges Nutzungsentgelt wird seit dem 1. Januar 1995 in der Bundesrepublik Deutschland sowie in den Nachbarstaaten Belgien, Niederlande, Luxemburg und Dänemark erhoben.

1.3.2 Harmonisierung der Vorschriften im Straßen- und Brückenbau im europäischen Wirtschaftsraum

Mit Wirkung vom 1. Januar 1994 ist der europäische Wirtschaftsraum entstanden. Hierzu gehören neben den Mitgliedstaaten der Europäischen Union noch die EFTA-Staaten Island und Norwegen. Die ehemaligen EFTA-Staaten Finnland, Österreich und Schweden sind, seit dem 1. Januar 1995 Mitglied der Europäischen Union. Diese Staaten haben den Rechtsbestand des EG-Binnenmarktes bis Stand 30. Juni 1991 übernommen.

Für den Straßenbaubereich sind dabei von besonderer Bedeutung die

- EG-Bauproduktenrichtlinie vom 21. Dezember 1988 (89/106/EWG),
- EG-Baukoordinierungsrichtlinie vom 26. Juli 1971 (71/305/EWG),
- EG-Lieferkoordinierungsrichtlinie vom 21. Dezember 1976 (77/62/EWG) und
- EG-Überwachungsrichtlinie vom 21. Dezember 1989 (89/440/EWG),

die im Vorjahresbericht (Straßenbaubericht 1993/1994) vorgestellt wurden.

1.3.3 Internationale Abkommen

Zur Regelung der Errichtung und Unterhaltung von Grenzbrücken im Zuge von grenzüberschreitenden Fernstraßen werden mit den jeweiligen Nachbarstaaten Abkommen (Grenzbrückenabkommen) geschlossen. Darin ist vorgesehen, daß bereits nach der Abkommensunterzeichnung mit dem Bau begonnen werden kann. Im Berichtsjahr wurden folgende Fortschritte erzielt:

- Das deutsch-polnische Abkommen vom 29. Juli 1992 über den Bau der **Grenzbrücke im Zuge der A 4** im Raum Görlitz und Zgorzelec (BGBl II, 1994, Seite 67) ist am 1. Juni 1994 in Kraft getreten. Die Brücke ist seit Mitte 1994 unter Verkehr.
- Am 18. April 1994 ist das deutsch-luxemburgische Abkommen über den Bau einer **Grenzbrücke im Zuge der A 8** im Raum Perl und Schengen unterzeichnet worden. Der Baubeginn ist für 1996 vorgesehen.

- Das deutsch-polnische Abkommen vom 23. April 1993 über den Umbau der **Grenzbrücke im Zuge der A 12** im Raum Frankfurt/Oder und Schwetig (BGBl II, 1994, Seite 3662) ist am 1. Juli 1995 in Kraft getreten. Die Bauarbeiten sind in vollem Gange.

- Am 20. März 1995 ist in Warschau das deutsch-polnische Abkommen über die Erhaltung der **Grenzbrücken im Zuge der deutschen und polnischen Fernstraßen** unterzeichnet worden. Ferner wurden am gleichen Tag der Bau einer **Grenzbrücke im Zuge der B 97n im Raum Guben/Gubinek** und der Ausbau einer **Grenzbrücke im Zuge der A 15 im Raum Forst und Erlenholz** vertraglich vereinbart. Mit den Bauarbeiten wird voraussichtlich noch in diesem Jahr begonnen werden.

- Am 12. Juli 1995 wurden in Prag die deutsch-tschechischen Abkommen über den Bau einer **Grenzbrücke im Zuge der A 6** im Raum Waidhaus und Roßhaupt (CR) sowie über den Bau einer **Grenzbrücke im Zuge der B 92** im Raum Schönberg und Voiteersreuth (CR) unterzeichnet. Der Beginn der Bauarbeiten lag in beiden Fällen noch nicht fest.

1.4 Finanzierung

1.4.1 Fünfjahresplan 1993–1997 mit Ergänzung bis 2000

– Gesamtansatz

Dem Fünfjahresplan liegen der Finanzplan des Bundes 1993–1997 vom 13. Juli 1993 und die Entscheidungen zu den Bundeshaushalten 1993 und 1994 zugrunde. Danach waren für Kapitel 1210 (Bundesfernstraßen) in den Jahren 1993 und 1994 Ausgaben in Höhe von 10 757,3 Mio. DM und für die Jahre 1995 bis 2000 ein Ansatz in Höhe von 10 600,0 Mio. DM eingeplant.

– West/Ost-Aufteilung

Nach dem Bundesverkehrswegeplan 1992 wird angestrebt, die Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern zügig an den Ausbaustandard der alten Bundesländer heranzuführen. Diesem Ziel wird durch eine überdurchschnittliche Mittelzuweisung für die neuen Bundesländer Rechnung getragen. Dabei soll vor allem die Finanzierung des hohen Nachholbedarfs und der VDE sichergestellt werden. Nach dem Jahr 2000 wird die West/Ost-Aufteilung kontinuierlich an die Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans angepaßt.

– Ausgabenstruktur

Der Mittelansatz für die Bundesfernstraßen berücksichtigt zunächst die im wesentlichen indisponiblen Ausgaben für Unterhaltung, Betrieb, Erhaltungsaufwendungen sowie Aufwendungen für weitere notwendige Investitionen, wie z. B. Um- und Ausbau, Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen, Lärmschutz sowie Zuwendungen an fremde Baulastträger. Diese indis-

poniblen Aufwendungen machen etwa 55 % der Gesamtausgaben für Bundesfernstraßen aus. Die verbleibenden 45 % bilden den Finanzrahmen für die Maßnahmen des Bedarfsplanes (Hauptbautitel).

Im Fünfjahresplanzeitraum 1993–1997 werden in den **neuen Bundesländern** die Ausgaben für die Investitionen außerhalb der Hauptbautitel durch die Finanzierung des hohen Nachholbedarfs bestimmt.

In den **alten Bundesländern** werden die Ausgaben für Investitionen außerhalb der Hauptbautitel durch den weiter zunehmenden Erhaltungsbedarf steigen und den finanziellen Spielraum für Erweiterungsinvestitionen des Bedarfsplanes weiter einschränken.

Die **Finanzierung der VDE** erfolgt entsprechend dem Planungs- und Baufortschritt innerhalb der Hauptbautitel-Ansätze-West bzw. -Ost. Sowohl in den neuen Bundesländern als auch für die entsprechenden Anschlußstrecken in den alten Bundesländern ist ein finanzieller Spitzenbedarf in der Mitte des Fünfjahresplanzeitraumes zu erwarten, der die Mittel für die übrigen Vorhaben des Fünfjahresplanes entsprechend schmälert. Letztlich wird also der Finanzierungsablauf der VDE den Finanzierungsspielraum für die übrigen Maßnahmen des Fünfjahresplanes in den jeweiligen Haushaltsjahren stark beeinflussen.

1.4.2 Finanzierungsrahmen gemäß Bundeshaushalt 1995 und mittelfristiger Finanzplanung (Kabinettsbeschuß vom 5. Juli 1995)

Der vom Bundestag am 22. Juni 1995 verabschiedete Bundeshaushalt 1995 sieht für Kapitel 1210 (Bundes-

fernstraßen) Ausgaben in Höhe von 10 655,6 Mio. DM vor. Die weitere mittelfristige Finanzplanung ist mit Kabinettsbeschuß vom 5. Juli 1995 neu festgelegt worden. Sie sieht die in **Abbildung 3** bzw. **Tabelle 4** dargestellten, gegenüber den Ansätzen des Fünfjahresplanes und dem Kabinettsbeschuß vom 2. Dezember 1994 (Finanzrahmen 1996–1998) gekürzten Ansätze vor.

Da bei den Rücknahmen der Finanzplanungsansätze der Jahre 1993 und 1994 bereits die Spielräume außerhalb der Hauptbautitel weitgehend ausgeschöpft worden waren, betreffen die Kürzungen ab Haushaltsjahr 1996 (500 Mio. DM gegenüber den vom Bundeskabinett am 2. Dezember 1994 für den Finanzplanzeitraum bis 1998 beschlossenen Ansätzen) im wesentlichen die Bedarfsplan-Maßnahmen (ohne VDE) in den alten Bundesländern in Höhe von 400 Mio. DM. Aber auch die Bedarfsplan-Maßnahmen in den neuen Bundesländern müssen in Höhe von 100 Mio. DM zur Einbringung der Einsparleistung beitragen. Vor diesem Hintergrund können im Westen und außerhalb der VDE derzeit nur bereits begonnene Projekte finanziert werden.

Von den Kürzungen wurden im Haushaltsjahr 1996 die **Verkehrsprojekte Deutsche Einheit** sowie aus Verkehrssicherheitsgründen einige weitere BAB-Projekte ausgenommen. Bei den jetzt zurückgenommenen Ansätzen der Finanzplanung muß jedoch auch mit einer Verschiebung der ursprünglich vorgesehenen Fertigstellung der VDE gerechnet werden.

Tabelle 4: Finanzrahmen 1990–1998

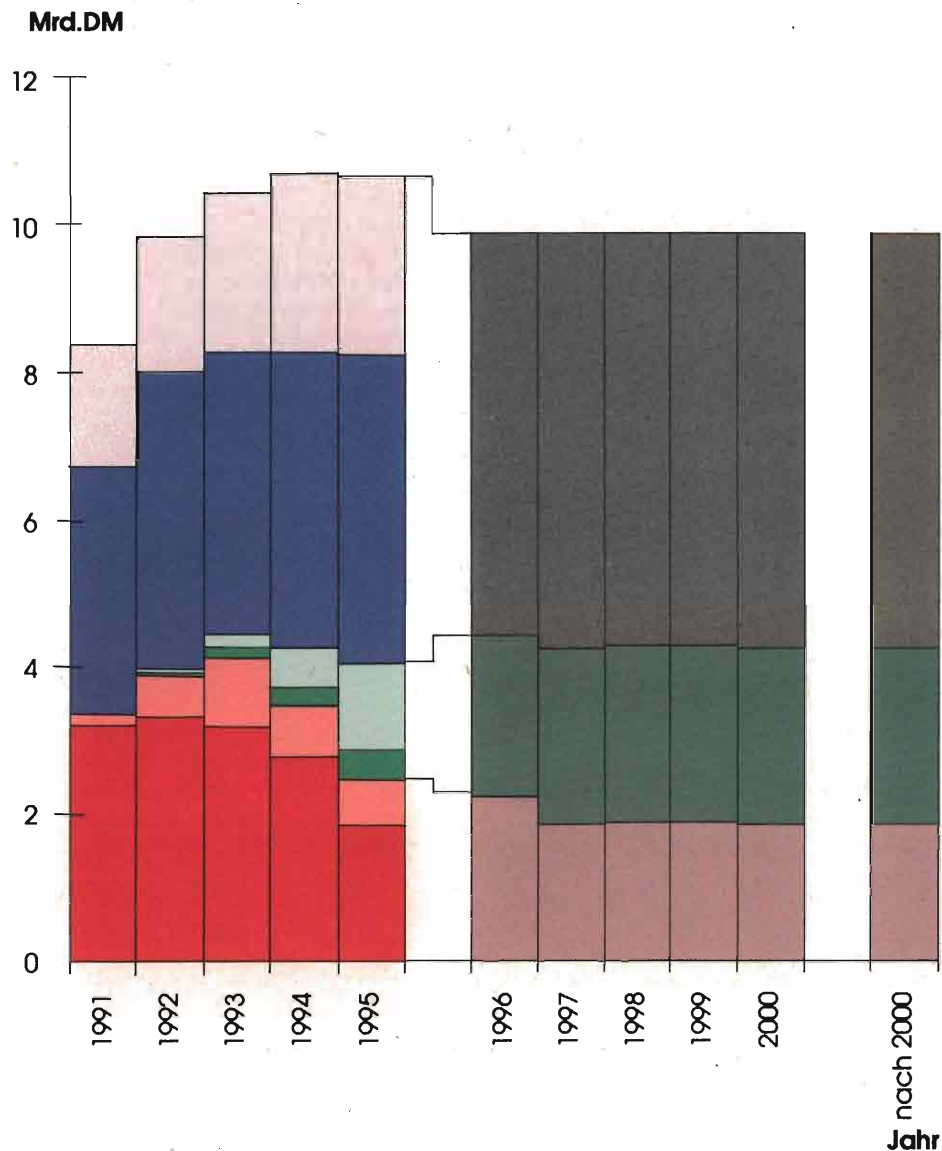
– in Mio. DM –

(gemäß Kabinettsbeschuß vom 5. Juli 1995)

	1991 Ist	1992 Ist	1993 Ist	1994 Soll	1995 Soll	Summe 1991 bis 1995 Soll	1996 Soll	1997 Soll	1998 Ist
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kap. 12 10	8 365,9 ¹⁾	9 858,7 ¹⁾	10 428,4	10 700,3	10 655,6	50 008,9	9 900,0	9 900,0	9 900,0
Nichtinvestitionen	1 665,5	1 881,9	1 946,3	1 953,5	2 013,4	9 460,6	2 091,9	2 059,8	2 073,3
Investitionen	6 700,4	7 976,8	8 482,1	8 746,8	8 642,2	40 548,3	7 808,1	7 840,2	7 826,7
– davon Hauptbautitel ..	3 340,5	3 905,3	4 435,5	4 255,3	4 031,7	19 968,3	4 422,4	4 240,0	4 280,0
– davon Investitionen außerhalb der Hauptbautitel ..	3 359,9	4 071,5	4 046,6	4 491,5	4 610,5	20 580,0	3 385,7	3 600,7	3 546,7

¹⁾ hinzu aus dem Aufbauprogramm „Aufschwung Ost“ 1991: 372 Mio. und 1992: 1 487 Mio. DM.

Abbildung 3: Aktuelle Finanzplanung für die Bundesfernstraßen in den Jahren 1991 bis 2000 und in den Folgejahren¹⁾



- 1991- 95 ■ Hauptbauteil(HBT)-West ohne Verkehrsprojekte Deutsche Einheit(VDE)
- HBT - Ost ohne VDE
- ab 1996 ■ Gesamt HBT ohne VDE ab 1996
- 1991- 95 ■ HBT - West VDE
- HBT - Ost VDE
- ab 1996 ■ Gesamt HBT VDE ab 1996
- 1991 - 95 ■ Nichthauptbauteil (NHBT) - West (einschließlich Nichtinvestitionen)
- NHBT - Ost (einschließlich Nichtinvestitionen)
- ab 1996 ■ Gesamt NHBT (einschließlich Nichtinvestitionen) ab 1996

¹⁾ (Gemäß Aufstellungserlaß des Bundesministerium der Finanzen zum Haushalt 1996 wird die getrennte Ausweisung der Haushaltsmittel in West/Ost aufgegeben)

2. Aktuelles

2.1 Gesamtkonzept zur Ausstattung der Bundesautobahnen mit Nebenbetrieben

Nach dem Bundesfernstraßengesetz (§ 15 FStrG) werden die unmittelbar von der Autobahn erreichbaren Serviceeinrichtungen für Verkehrsteilnehmer als Nebenbetriebe bezeichnet. Hierzu gehören insbesondere

- Tankstellen mit Waren- und Dienstleistungsangeboten (Shops) und Nebengebäuden sowie Mitarbeiterparkplätzen
- Raststätten mit Nebengebäuden, Freiflächen (Terrassen, Garten, Kinderspielplätze) und Mitarbeiterparkplätzen
- Motels und Hotels, jeweils mit Gäste- und Mitarbeiterparkplätzen.

Die Nebenbetriebe an Bundesautobahnen sollen dem schnellen und durchgehenden Verkehr Tanken und Rasten ohne Verlassen der Autobahn ermöglichen und damit das nachgeordnete Straßennetz entlasten. Für die Erfüllung dieser Aufgaben müssen folgende Waren und Dienstleistungen angeboten werden:

- Kraftstoffe, Öle und sonstiges Autozubehör
- Speisen, Getränke und sonstigen Reisebedarf
- Toiletten einschließlich behindertengerechter Toiletten sowie Waschgelegenheiten.

Darüber hinaus sollen für die Verkehrsteilnehmer der Autobahnen Einrichtungen wie

- Kinderspielplätze,
- Babywickelräume,
- Duschen,
- Einrichtungen für Kommunikation und Information vorgehalten werden.

Das Servicenetz an den Autobahnen wird seit dem Beginn des Autobahnbaus aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens und der Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer ständig ausgebaut und erweitert. Während der Schwerpunkt in den alten Bundesländern auf der weiteren Sanierung und Modernisierung der vorhandenen Nebenbetriebe sowie der Erweiterung der zugehörigen Verkehrsflächen liegt und die Errichtung neuer Nebenbetriebe nur in geringem Umfang erforderlich ist, muß das Servicenetz an den Autobahnen in den neuen Bundesländern grundlegend erneuert werden. Die vorhandenen Nebenbetriebsstandorte sind bis auf wenige Ausnahmen neu zu ordnen, d. h. zu erweitern und teilweise an anderer Stelle neu zu errichten. Daneben sind Servicelücken an vorhandenen Betriebsstrecken durch

die Errichtung neuer Betriebe zu schließen sowie an Neubaustrecken neue Nebenbetriebsstandorte festzulegen.

Grundlage für den weiteren Ausbau des Servicenetzes an Bundesautobahnen ist das **Gesamtkonzept zur Ausstattung der Bundesautobahnen mit Nebenbetrieben**, Stand: 1. April 1995 (siehe Anhang **Tabelle 11**), das vom Bundesverkehrsministerium in Abstimmung mit den Straßenbauverwaltungen der Bundesländer erarbeitet wurde. Es umfaßt neben den vorhandenen Tankstellen, Raststätten und Motels alle bis 2010 vorgesehenen Neubauten. Danach wird sich das Servicenetz nach der Anzahl der Einrichtungen wie folgt entwickeln:

von 353 auf 442 Tankstellen

von 372 auf 470 Raststätten

von 54 auf 67 Motels.

Die Baumaßnahmen und ihre Dringlichkeit sind dem Anhang, **Tabelle 11: Größere Baumaßnahmen im Bereich der Nebenbetriebe**, ihre Lage im Autobahnnetz der Karte: **Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen** zu entnehmen. Folgende Dringlichkeitsreihung ist vorgesehen:

- (1) – Baubeginn innerhalb der nächsten drei Jahre,
- (2) – Baubeginn in drei bis sechs Jahren,
- (3) – Baubeginn in mehr als sechs Jahren.

Die Dringlichkeitsreihung ergibt sich aus dem im Jahr 1994 vom Bundesverkehrsministerium aufgelegten **Ausbauprogramm zur Verbesserung des Parkflächenangebotes an Tank- und Rastanlagen der Bundesautobahnen** (Finanzrahmen: rd. 500 Mio. DM, Laufzeit 10 Jahre) und den Investitionsabsichten Dritter, insbesondere der Autobahn Tank & Rast AG.

Das Gesamtkonzept wird kontinuierlich überprüft und nach Bedarf fortgeschrieben.

2.2 Stand der Privatisierung der Autobahn Tank & Rast AG

Mit dem Ziel der Privatisierung der Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen ist das Bundesfernstraßengesetz mit Wirkung vom 18. April 1994 geändert sowie die bundeseigene Gesellschaft für Nebenbetriebe mbH (GfN) in eine Aktiengesellschaft, die Autobahn Tank & Rast AG, umgewandelt worden.

Nach § 15 Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) kann nunmehr auch der Bau von Nebenbetrieben auf Dritte übertragen werden. Bisher galt das nur für den Betrieb; der Bau war dem Bund vorbehalten. Für das Recht, einen Nebenbetrieb zu betreiben, ist eine Abgabe an den Bund zu entrichten.

Der rechtliche Rahmen für die Übertragung von Bau und Betrieb wird in Zusammenarbeit mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder festgelegt. Es ist vorgesehen, daß die Straßenbaubverwaltung das Recht zum Bau und Betrieb (Konzession) einem Dritten durch Abschluß eines öffentlich-rechtlichen Vertrages einräumt.

Der Bund ist z. Z. noch alleiniger Eigentümer der Tank & Rast AG. Es ist beabsichtigt, 49 % der Anteile über die Börse in private Hand zu geben. Zuvor sind der rechtliche Rahmen für die Konzessionserteilung fertigzustellen sowie die wirtschaftlichen Belastungen der Tank & Rast AG zu überwinden, die insbesondere durch den Erwerb der Betriebsgrundstücke für die Nebenbetriebe vom Bund und die Übernahme der Ostdeutschen Autobahntankgesellschaft mbH sowie der Mitropabetriebe in den neuen Bundesländern entstanden sind.

2.3 Realisierungsstand der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße –

Für alle VDE-Projekte (**Abbildung 4**) wurden die Planungen von der DEGES und den Auftragsverwaltungen der neuen und alten Bundesländer bereits weit vorangetrieben. Teilmaßnahmen konnten bereits in Verkehr genommen werden. Fertiggestellt sind:

- die 6streifige Erweiterung des südlichen Berliner Rings (A 10),
- die grenzüberschreitende Weißbrücke bei Görlitz (A 4),
- die A 4 zwischen Eichelborn und Weimar,
- das Hermsdorfer Kreuz (A 4/A 9),
- die A 9 zwischen Großkugel und Droyßig, zwischen der Landesgrenze Thüringen/Bayern und Berg/Bad Steben und zwischen Gefrees und Marktschoragast.

Insgesamt ist – gemessen an der Gesamtlänge der VDE-Straße von 1 968 km – der Stand wie folgt:

Bau- bzw. Bearbeitungsstand	Fertigstellung	
	bis Ende 1994 in %	voraussichtlich bis Ende 1995 in %
Linie bestimmt ¹⁾	37	95
RE-Entwürfe in Arbeit bzw. abgeschlossen	63	80
Planfeststellung eingeleitet	16	40
Planfeststellung abgeschlossen in Bau	15	25
unter Verkehr	9	25
	5	10

¹⁾ bezogen auf Neubauvorhaben mit einer Gesamtlänge von 920 km

Bis Ende 1994 wurden in die 7 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße – rd. 2,2 Mrd. DM investiert. Für 1995 sind rd. 1,5 Mrd. DM vorgesehen. Im einzelnen wurde bisher folgendes erreicht:

Projekt 10: A 20 Lübeck–Stettin:

Für den 4streifigen Neubau (324 km) sind die Umweltverträglichkeitsstudien abgeschlossen. Die Linie ist zum größten Teil bestimmt. Die Bauarbeiten für den Abschnitt Wismar/West-Wismar/Ost sind auf der Basis des verabschiedeten Investitionsmaßnahmengesetzes begonnen worden.

Projekt 11: A 2 Hannover–Berlin/A 10 Berliner Ring (Süd- und Ostring):

Für die Erweiterung auf 6 Fahrstreifen einschl. einer Grunderneuerung (Länge 322 km) sind die Umweltverträglichkeitsstudien vollständig durchgeführt. Die Entwurfsplanung ist für rd. 3/4 der Streckenlänge fertiggestellt und für die restlichen Bereiche in Arbeit. Vollständig fertiggestellt wurde der Teilabschnitt der A 10 zwischen dem Autobahndreieck Drewitz und dem Autobahnkreuz Schönefeld mit Ausnahme des Bereichs Ludwigsfelder Damm. In anderen Teilabschnitten haben erste Baumaßnahmen begonnen.

Projekt 12: A 9 Berlin–Nürnberg:

Für die Erweiterung auf 6 Fahrstreifen einschließlich einer Grunderneuerung (Länge 370 km) sind die Umweltverträglichkeitsstudien abgeschlossen. Für rund 3/4 der Strecke liegt die Entwurfsplanung vor, der Rest ist in Arbeit. In Bau befinden sich z. Z. rd. 40 %, ausgebaut und unter Verkehr sind bereits rd. 20 % der Streckenlänge.

Projekt 13: A 38 Göttingen–Halle (A 9)/A 143 Westumfahrung Halle

Für den 4streifigen Neubau (203 km) sind die Umweltverträglichkeitsstudien abgeschlossen. Die Linienbestimmung ist für rd. 90 % der Streckenlänge abgeschlossen. Die Realisierung hat mit dem Bau der rd. 860 m langen Saalebrücke bei Schkortleben im August 1995 begonnen.

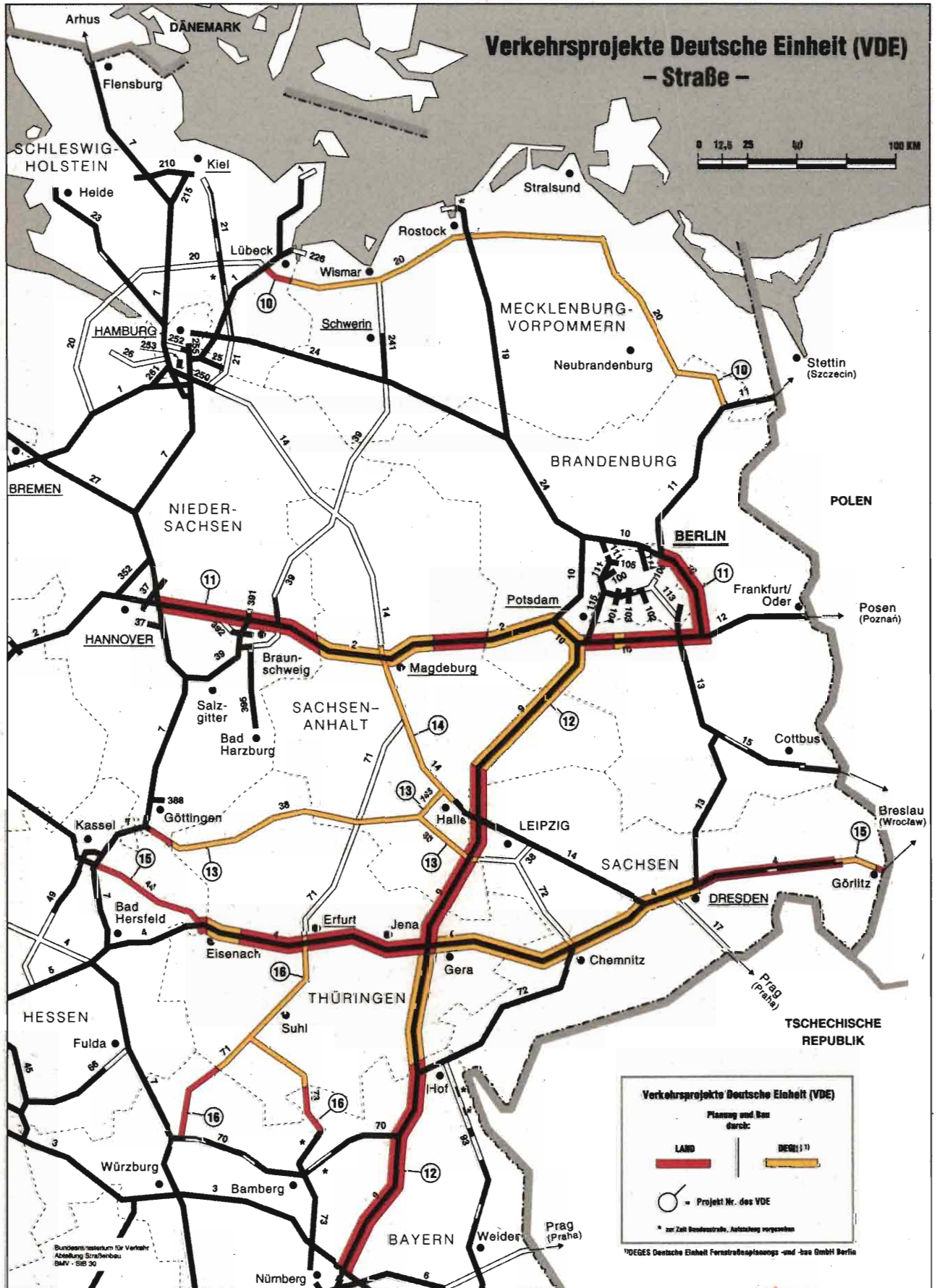
Projekt 14: A 14 Magdeburg–Halle

Die Linie für den 4streifigen Neubau (Länge 97 km) ist bestimmt. Rd. 3/4 der Entwurfsplanung ist fertiggestellt, der Rest ist in Arbeit. In Bau sind rd. 1/3 der Gesamtlänge.

Projekt 15: A 44 Kassel–Eisenach/ A 4 Eisenach–Görlitz

Das Projekt umfaßt den 4streifigen Neubau Kassel–Herleshausen (Eisenach), den Ausbau der vorhandenen Strecke Eisenach–Dresden auf 6 Fahrstreifen einschließlich Grunderneuerung, den Anbau von Standstreifen und Ergänzung der zweiten Fahrbahn auf Teilabschnitten zwischen Dresden und Weißen-

Abbildung 4: Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) - Straße -



berg und einen 4streifigen Autobahnneubau Weißenberg-Görlitz bis zur Bundesgrenze D/PL (Länge des Gesamtprojektes 438 km). Die Umweltverträglichkeitsstudien sind für über 90 % der Streckenlänge abgeschlossen. Die Entwurfsplanung ist für mehr als die Hälfte der Länge fertiggestellt und für die Hälfte der restlichen Abschnitte in Arbeit. Die Planfeststellungsverfahren sind für etwa die Hälfte der Gesamtlänge eingeleitet, für $\frac{1}{5}$ der Gesamtlänge abgeschlossen. Fast 6 % des Projekts (6streifige Teilabschnitte und Neubauabschnitte) sind fertiggestellt.

Projekt 16: A 71 Erfurt-Schweinfurt/ A 73 Suhl-Lichtenfels:

Die Umweltverträglichkeitsstudien und die Raumordnungsverfahren für den 4streifigen Neubau (Länge 214 km) sind vollständig abgeschlossen. Die Linie der A 71 ist für die gesamte Länge und die Linie der A 73 zwischen Suhl und der Landesgrenze zwischen Thüringen und Bayern bestimmt. Die Entwurfsplanung ist zu rd. $\frac{1}{3}$ der Gesamtlänge fertiggestellt und für knapp die Hälfte in Arbeit. Erste Bauarbeiten sind im Bündelungsbereich der A 71 mit der ICE-Neubau-strecke Nürnberg-Erfurt für 1995 geplant.

2.4 Änderungen bei den Querschnitten und Entwurfs-elementen

Im Zusammenhang mit Sparmaßnahmen im Bundeshaushalt hat das Bundesverkehrsministerium auch Überlegungen zu Einsparungen bei Querschnitten von Bundesautobahnen angestellt. Diese haben zu einer Reduzierung des 6streifigen Autobahnquerschnittes von ehemals 37,5 m auf nunmehr 35,5 m Gesamtbreite geführt. Von den befestigten Fahrbahnbreiten wurden je 75 cm eingespart, davon je 25 cm am mittleren und am linken Fahrstreifen. Mit der neuen Aufteilung wurde ein vertretbarer Kompromiß gefunden, der einen sicheren Verkehr ohne Geschwindigkeitsbeschränkung erlaubt. Auch die Baustellenbelange sind mit diesem Querschnitt abgedeckt; eine Behelfsverkehrsführung mit fünf Fahrstreifen einschließlich Richtungstrennung ist auf einer Richtungsfahrbahn möglich. Die Leistungsfähigkeit wird durch die geringeren Fahrstreifenbreiten nicht beeinträchtigt. Der relativ geringe Unterschied gegenüber dem bisher üblichen Querschnitt ist für die Kraftfahrer kaum bemerkbar, so daß auch die Einheitlichkeit der Streckencharakteristik im gesamten Autobahnnetz nicht beeinträchtigt wird.

Darüber hinaus werden z. Z. die für die Querschnittsgestaltung und für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Straßen überarbeitet. Bei dieser Überarbeitung werden neue Erkenntnisse bezüglich des Verkehrsverhaltens und der Verkehrssicherheit berücksichtigt. Mit der Herausgabe dieser Richtlinien ist noch im Jahr 1995 zu rechnen.

2.5 Verkehrsbeeinflussung, Verkehrsleitsysteme (Telematik)

Das in Deutschland vorhandene, im allgemeinen gut ausgebauten Netz der Bundesfernstraßen wird durch

ständig zunehmende Verkehrsbelastungen – nicht zuletzt aufgrund der Verkehrszunahme durch die Öffnung der Grenzen nach Osten und die Vergrößerung der europäischen Union am 1. Januar 1995 – örtlich und zeitlich immer häufiger überlastet, was insbesondere zu Beeinträchtigungen

- der Verkehrssicherheit,
- des Verkehrsablaufes und
- der Umwelt

und dadurch letztlich zu wirtschaftlichen Verlusten führt.

Moderne Systeme der Datenerfassung, der Kommunikations-, Leit- und Informationstechnik, die unter dem Begriff „Telematik“ zusammengefaßt werden, leisten einen zunehmenden Beitrag zur Verbesserung der Situation, indem sie helfen,

- die Verkehrsnachfrage gemäß dem Kapazitätsangebot im Netz zu verteilen,
- im Fall unvermeidbarer Stauungen dem Kraftfahrer Empfehlungen zum Fahrverhalten geben, die die Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufes und der Verkehrssicherheit reduzieren,
- den Verkehrsteilnehmer auf die Angebote anderer Verkehrsträger hinzuweisen und
- durch Wegeinformationen den Kraftfahrer auf der optimalen Route zu seinem Ziel zu leiten.

Verkehrsbeeinflussungsanlagen zur Netz-, Strecken- und Knotenbeeinflussung haben bereits einen hohen Entwicklungsstandard erreicht und werden seit mehreren Jahren nach und nach an allen neuralgischen Punkten des Autobahnnetzes eingerichtet (zum Stand der Ausrüstung des Netzes siehe Kapitel 3.4.3).

Die durch Verkehrsrechner der Verkehrsbeeinflussungsanlagen ausgewerteten Informationen über die Verkehrszustände können für Zwecke des **Verkehrsfunks** genutzt werden. Hierzu hat das Bundesverkehrsministerium einen Feldversuch „**Bessere Verkehrsinformation (BEVEI)**“ im Bereich zwischen Köln und Duisburg unterstützt, der Ende 1994 abgeschlossen wurde. Es konnte nachgewiesen werden, daß die automatische Erfassung von Störungen, ihre digitale Übertragung über die Rundfunksender in die Kraftfahrzeuge und die Möglichkeit für den Fahrer, nur die ihn interessierenden Informationen gezielt und wiederholbar abrufen zu können, technisch durchführbar ist und eine wesentliche Verbesserung des heutigen Verkehrsfunk erwarten läßt. In einem anschließenden Versuch – BEVEI II – wird der Versuchsraum um die Bereiche Stuttgart, München und Hannover erweitert. Ergebnisse sind bis Ende 1995 zu erwarten.

Weiterhin werden z. Z. Techniken zur **individuellen Verkehrsleitung** mit fahrzeuginternen Geräten erprobt. Diese Systeme wenden sich an den einzelnen Kraftfahrer. Der Benutzer gibt dem Gerät sein Fahrtziel oder den gewünschten Weg an und erhält optische oder akustische Hinweise zu Straßen- und Verkehrszuständen auf der gewählten Route und Empfehlungen dazu, wie mögliche Hindernisse (Staus, Baustellen, Sperrungen usw.) umfahren werden kön-

nen. Weitere Systeme, die eine straßenseitige Infrastruktur benötigen, mit der die Fahrzeuggeräte kommunizieren können, werden in Stuttgart und Berlin aufgebaut. Systeme die zur Kommunikation den Mobilfunk (GSM) benutzen, werden im Großraum Frankfurt getestet. Weitere Forschungen zum Einsatz von Telematik im Verkehr werden im 4. Rahmenprogramm für Forschung und Technologie der Europäischen Gemeinschaften in den Jahren 1995–1998 durchgeführt. Das Bundesverkehrsministerium wird dazu geeignete Testfelder auf den Bundesautobahnen zur Verfügung stellen.

Im Feldversuch Autobahntechnologien auf der Bundesautobahn A 555 zwischen Bonn und Wesseling wurden im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums 10 Systeme für eine automatische Gebührenerhebung bis Mitte 1995 auf ihre Tauglichkeit und Zuverlässigkeit geprüft. Ein wichtiges Ergebnis wird dabei der Nachweis der datenschutzrechtlich einwandfreien Funktion, d. h. vollständigen Anonymität des Straßennutzers sein. Die Auswertung der Versuchsergebnisse wird im Herbst 1995 erfolgen.

Zur Förderung weiterer Entwicklungen auf dem Gebiet der Telematik könnte das Testfeld Autobahntechnologien auf der A 555 künftig für praxisorientierte Forschung der Intelligenzen Straßennutzung der Industrie und Wirtschaft bzw. auch für europäische und internationale Forschungsvorhaben zur Verfügung stehen.

2.6 Recycling im Straßen- und Brückenbau

Allgemeines

Seit Jahrzehnten wird die **rationelle und umweltschonende Verwendung von natürlichen Ressourcen** im Bauwesen verbessert und erweitert. Besondere Möglichkeiten der Wiederverwendung von Baustoffen und der Verwendung von industriellen Nebenprodukten bieten sich dazu im Straßenbau, ohne daß bisher Umfang und Einsatzbereiche konsequent statistisch erfaßt wurden. Nach modellgestützten Schätzungen aus dem Jahr 1991¹⁾ können z. B. bei Verkehrsflächen Wiederverwendungsquoten von 98 % bei Asphalt und von 64 % bei sonstigen mineralischen Baustoffen erreicht werden. Mit der Wiederverwendung von Deckenbaustoffen vor Ort verringern sich u. a. die Transportkosten, was sich positiv auf Energieverbrauch und Bauzeit auswirkt und letztlich auch dazu beiträgt, daß besonders bei Erhaltungsmaßnahmen das Verkehrsgeschehen weniger beeinträchtigt wird.

Aufgrund der sich insbesondere für den Straßenbau bietenden Möglichkeiten wurden die Einsatzbedingungen für Baustoff-Recycling-Material in die Vergaberichtlinien des Bundesministeriums für Verkehr sowie in die Verdingungsordnung für Bauleistungen (VOB, 1992) aufgenommen. Für die damit verbundenen Verdienste wurde einem Mitarbeiter der Abteilung Straßenbau des Bundesverkehrsministeriums im Rahmen des 9. Symposiums Recycling-Baustoffe 1993 in Berlin die Baustoff-Recycling-Medaille verliehen.

¹⁾ Hiersche, E.-U.: Baustoff-Recycling 94/95, Stein-Verlag

Gleichzeitig sind auch die **technischen, umweltbezogenen und gesetzlichen Rahmenbedingungen** für den Einsatz dieser Baustoffe geschaffen bzw. verbessert worden. Das Verwertungsgebot nach § 5 Abs. 1 Nr. 3 Bundesimmissionsschutzgesetz und § 5 Abs. 2, 3 und 4 Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz regeln und erleichtern die Wiederverwendung von Baustoffen zum Straßenbau. Die Allgemeinen Technischen Vertragsbedingungen (ATV) DIN 18 299 (Dez. 1992) stellen wiederzuverwendende Baustoffe (RC-Baustoffe) ausdrücklich den neuen Baustoffen gleich, wenn sie für den jeweiligen Verwendungszweck geeignet sind.

Im Straßenbau werden neben den aus dem Straßenbau anfallenden **Abbruchstoffen** (z. B. Asphaltaufbruch, Asphaltfräsgut und Betondeckenaufbruch) eine Vielzahl von **Nebenprodukten aus industriellen Prozessen** verwendet. Die wichtigsten sind: Nebengestein der Steinkohle (Berge), Hochofenschlacke, Stahlwerksschlacke, Flugasche der Steinkohlekraftwerke und Abbruchmaterialien aus dem Hoch- und Ingenieurbau.

Nach **wasserwirtschaftlichen Grundsätzen** (§§ 26 und 34 **Wasserhaushaltsgesetz**) hat die Verwendung von Recycling-Baustoffen so zu erfolgen, daß eine schädliche Verunreinigung des Grund- und Oberflächenwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften vermieden wird. Die Verwendung von RC-Baustoffen und industriellen Nebenprodukten setzt demnach – neben der bautechnischen Eignung für den vorgesehenen Verwendungszweck – deren wasserwirtschaftliche Unbedenklichkeit (Umweltverträglichkeit) voraus. Um die Verwendung der RC-Baustoffe und Nebenprodukte zu fördern, wurden zahlreiche Merkblätter und Technische Lieferbedingungen erarbeitet.

Die **wasserwirtschaftlichen Anforderungen** werden von jedem einzelnen Bundesland festgelegt. Dies hat zunächst dazu geführt, daß es für den gleichen Baustoff bei gleichem Verwendungszweck länderspezifisch unterschiedliche Anforderungen gibt. Zu einer Vereinheitlichung sollen Empfehlungen beitragen, die z. Z. von einer durch die Umweltministerkonferenz im Rahmen der Ländesarbeitsgemeinschaft Abfall eingesetzten Arbeitsgruppe erarbeitet werden.

Je nach vorhandenem Deckenaufbau und Schadensform stehen für Erhaltungsmaßnahmen folgende Verfahren zur Verfügung:

Wiederverwendung von Asphalt

Für eine hochwertige Wiederverwendung vorhandener Asphaltbefestigungen sind unterschiedliche Schichten nach Möglichkeit getrennt auszubauen um sie einer möglichst hochwertigen Wiederverwendung zuführen zu können (**Abbildung 4**).

– Reshape (Rückformen ohne Mischgutzugabe)

Beim Reshape handelt es sich um das Rückformen der Deckschicht unter ausschließlicher Verwendung des Mischgutes der vorhandenen Decke zur Beseitigung von Fahrbahnunebenheiten und Spurrillen.

- **Repave (Rückformen mit Mischgutzugabe, ohne Mischen)**

Zusätzlich zu den Arbeitsgängen des Reshape wird eine dünne Schicht neuen Mischgutes aufgebracht. Die neue Schicht wird zusammen mit dem Mischgut der vorhandenen Schicht verdichtet. Dadurch können die Oberflächeneigenschaften der Befestigung gezielt verbessert werden.

- **Remix (Rückformen mit Mischgutzugabe, mit Mischen)**

Remix findet Anwendung, wenn das Rückformen alleine (d. h. gemäß **Reshape** oder **Repave**) aufgrund von Mängeln u. a. bei der Mischgutzusammensetzung der vorhandenen Decke keinen Erfolg verspricht. Das aufgenommene Mischgut muß daher durch die Zugabe neuen Mischgutes vor dem erneuten Einbau gezielt verbessert werden.

- **Remix Plus**

Beim Remix Plus-Verfahren wird auf die oberste, beim **Remix-Verfahren** entstandene Schicht eine weitere Schicht aufgebracht.

- **Wiederverwendung von Ausbausphalt**

Je nach Ausbaufahrer fällt der Ausbausphalt als Fräsgut oder Aufbruchgut an. Aufbruchgut wird

vor der Weiterverwendung in Brecheranlagen zerkleinert.

- **Wiederverwendung ohne Aufbereitung**

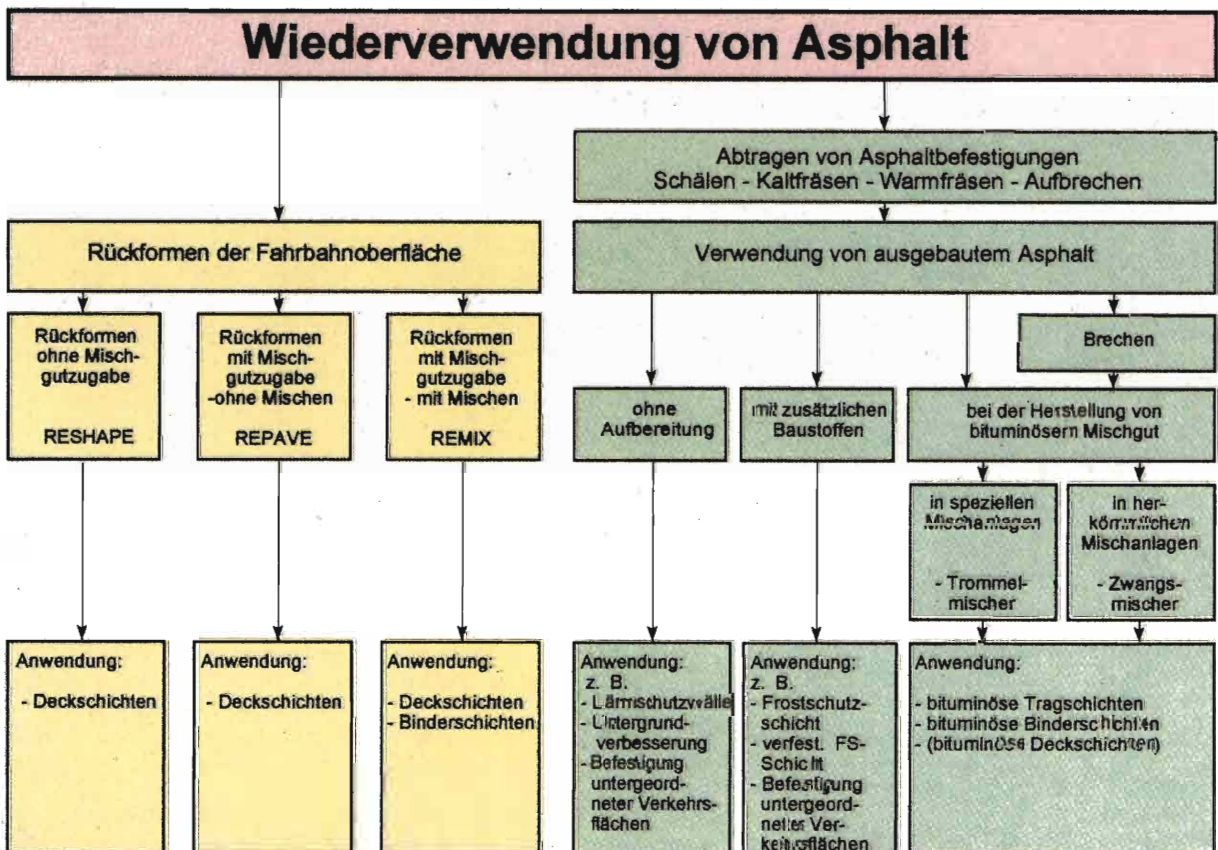
Ausbauasphalt ohne weitere Aufbereitung wird zur Herstellung von Lärmschutzwällen, zur Verbesserung des Untergrundes und des Unterbaues von Verkehrsflächen verwendet. Für weniger beanspruchte Verkehrsflächen eignet sich Ausbauasphalt auch im Oberbau. Unmittelbar befahrene Schichten werden dann zweckmäßigerweise aus noch nicht erkaltetem Warmfräsgut hergestellt

- **Wiederverwendung mit zusätzlichen Baustoffen**

Verfahren, bei denen gefräster- oder gebrochener Asphalt in kaltem Zustand nach Einmischen von anderen Baustoffen an Ort und Stelle (Kaltrecycling) oder in Mischanlagen verwendet wird, befinden sich noch in Erprobung. Durch die Zugabe von Mineralstoffen, Zement, Wasser oder Bitumenemulsion lassen sich die Eigenschaften des Mischgutes weiter verbessern.

Da sich die Verfahren teilweise noch in Erprobung befinden, ist die Einordnung auf diese Weise hergestellter Schichten in die einschlägigen Vorschriften noch nicht geklärt.

Abbildung 5: Möglichkeiten der Wiederverwendung von Asphalt



Quelle: Der Elsner 1994. Seite H 970

– Wiederverwendung bei der Herstellung von Asphalt

Die Wiederverwendung von Ausbausphal bei der Herstellung neuen Mischgutes entspricht dem Stand der Technik. Dabei konnte im Laufe der Zeit der Zugabeanteil aufgrund positiver Erfahrungen weiter erhöht werden. Die Straßenbauverwaltungen der Länder erlauben unterschiedliche Zugabemengen von Ausbausphal bei der Herstellung neuer Asphaltgemische. Die Regelungen der Länder basieren dabei auf unterschiedlichen Erfahrungen, Herkunft des Ausbausphaltes (Decke, Tragschicht) Verwendungszweck (Binder-, Tragschicht) und den technischen Möglichkeiten der Mischgutherstellung.

Wiederverwendung von Beton

Bei Fahrbahndecken aus Beton ist ein schichtenweiser Ausbau zum Zwecke der Erneuerung nicht möglich. Hier ist zu prüfen, ob die Betondecke verbleiben kann oder gänzlich auszubauen ist.

– Verbleiben der Betondecke

Die vorhandene Betondecke wird nicht entfernt, wenn eine Erneuerung im **Hocheinbau** vorgesehen ist. Üblicherweise wird die Betondecke dann in Schollengröße von rd. 50×50 cm entspannt und übernimmt die Funktion der Tragschicht. Auf die entspannte Betondecke wird die neue Befestigung aufgebaut. Diese Art der Wiederverwendung ist jedoch nicht immer zu empfehlen, da sie eine spätere höherwertigere Wiederverwendung (z.B. durch Aufbereitung als Zuschlagstoff) ausschließt.

– Wiederverwendung von Beton bei der Herstellung von neuem Beton

Abgängige Betondecken müssen für die Herstellung von neuem Beton in einer Recycling-Anlage aufbereitet werden. Der Altbeton wird durch Sortieren, Vorbrechen, Brechen und Sieben zu Betonrecyclingmaterial verschiedener Korngrößen aufbereitet. Das Recyclingmaterial wird anstelle von neuem Zuschlagstoff bei der Herstellung von Unterbeton für neue Betondecken verwendet. Aufgrund noch fehlender weitergehender Erfahrungen wird derzeit erst der Anteil ab 4 mm Korngröße verwendet. Recyclingmaterial 4 mm kann dagegen beispielsweise bei der Herstellung von Tragschichten mit hydraulischen Bindemitteln verwendet werden.

2.7 Feuchtsalz im Straßenwinterdienst

Ständig wachsendes Straßenverkehrsaufkommen hat die Verwendung von Streusalz im Straßenwinterdienst für die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der Bundesfernstraßen weitgehend unentbehrlich gemacht. Zunehmendes Umweltbewußtsein hat allerdings in den 80er Jahren zu deutlichen Einschränkungen beim Einsatz von Streusalz geführt. Da auf den Einsatz von Taustoffen in wichtigen Be-

reichen des Straßennetzes dennoch nicht verzichtet werden kann, wurde auf der Suche nach besseren Verfahren in den 70er Jahren die Feuchtsalztechnik entwickelt. Die bei ersten Einsätzen erzielten Erfolge führten letztlich dazu, daß heute die meisten neu in Dienstgestellten Winterdienstfahrzeuge mit der neuen Technik ausgestattet sind. Wegen seiner erfolgreichen Arbeiten zum Einsatz der Feuchtsalztechnologie im Straßenwinterdienst wurde ein Mitarbeiter der Abteilung Straßenbau des Bundesverkehrsministeriums im Februar 1995 geehrt.

Das Prinzip der Feuchtsalzstreuung beruht darauf, daß dem trockenen Taustoff (Natriumchlorid) rd. 30 Gew. % einer besonders hergestellten Salzlösung (Calcium-, Magnesium- oder Natriumchloridlösung) zugegeben wird. Die beiden auf dem Streufahrzeug in getrennten Behältern mitgeführten Komponenten werden i. a. auf dem Streuteller des Streufahrzeuges unmittelbar vor dem Ausbringen des Taustoffs gemischt. Das Flüssigkeits-Feststoff-Gemisch kann nun mit dem erforderlichen Mengen- und Mischungsverhältnis gezielt, sehr homogen und ohne Verwehungsverluste auf die Fahrbahn gebracht werden.

Zusätzliche Investitionen, die für die besondere technische Ausrüstung der Winterdienstfahrzeuge und für die zur Herstellung und Lagerung der Salzlösung erforderlichen Misch- und Lagertanks in den Straßen- und Autobahnmeistereien notwendig wurden, können durch die Salzeinsparungen, die durch Feuchtsalzeinsatz im Vergleich zur Verwendung von Trockensalz erzielt werden, in wenigen Jahren ausgeglichen werden. Neuere Untersuchungen ergaben, daß etwa 25–30 % an Taustoffen eingespart werden kann.

Darüber hinaus bietet das Feuchtsalzverfahren noch folgende Vorteile, ohne daß nennenswerte Nachteile in Kauf genommen werden müssen:

- Geringere Umweltbelastung: Die Gefahr des Abdriftens (Verwehens) der Taustoffe in den Straßenseitenraum besteht nicht. Dadurch kann der Taustoff gezielter – d. h. geringer – dosiert werden.
- Verbesserung der Tauwirkung: Die ausgestreuten Taustoffe bleiben über einen längeren Zeitraum wirksam und verhindern Fahrbahnglätte bis etwa -15°C gegenüber -8°C bei der Verwendung von trockenem Natriumchlorid (Streusalz).

Untersuchungen im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums (im Jahr 1989) an der Technischen Hochschule Darmstadt hatten ergeben, daß die Straßennutzerkosten – d. h. Unfallkosten, ökonomisch bewertete Fahrzeiten und Treibstoffkosten – allein auf den Bundesstraßen um rd. 10 Mio. DM pro Winterdiensteseinsatz gesenkt werden können, wenn die winterliche Fahrbahnglätte 1 Stunde früher beseitigt bzw. gänzlich verhindert werden kann. Zur Beseitigung des Winterdienstes tragen im wesentlichen folgende Voraussetzungen bei:

- Winterdienstfahrzeuge für schnell wirksame Einsätze müssen bereit stehen. Das heißt, die Fahrzeuge müssen für die Feuchtsalzanwendung geeignet und sofort einsatzbereit sein.

– Es muß ein differenziertes Straßenzustands- und Wetterinformationssystem (SWIS) zur Verfügung stehen, das frühzeitige Winterdienstesätze ermöglicht.

In Zusammenarbeit mit den Straßenbauverwaltungen der Länder wird das Bundesverkehrsministerium diese Entwicklung weiter vorantreiben. Bereits heute sind Straßen- und Autobahnmeistereien weitgehend mit der neuen Technik ausgerüstet.

2.8 Kombiniertes Verkehr

Durch den mit Wirkung vom 1. Januar 1994 entstandenen europäischen Binnenmarkt, die Deutsche Einheit sowie die Öffnung Mittel- und Osteuropas nach Westen hat der Gütertransitverkehr durch das Bundesgebiet erheblich zugenommen. Er hat sich im Zeitraum 1980–1995 verdreifacht und wird sich bis zum Jahre 2010 voraussichtlich nochmals verdoppeln.

Der Kombinierte Verkehr nimmt in der Verkehrspolitik der Bundesregierung wegen seines Verlagerungseffektes von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße einen wichtigen Stellenwert ein. Die Bundesregierung fördert den Kombinierten Verkehr durch ordnungspolitische Maßnahmen, so durch Befreiung von der Kfz-Steuer, Befreiung vom Sonntags- und Ferienfahrverbot und durch Ausnahme von Gewichtsbeschränkungen und Kontingentierungen. Sie wird diese Politik sowohl national wie auch in der EU, ECE¹⁾ und CEMT¹⁾ fortsetzen. Der Kombinierte Verkehr eröffnet zusätzliche Marktchancen auf den qualitativ an-

spruchsvollen Transportmärkten, die zugleich Wachstumsmärkte sind.

Darüber hinaus mißt die Bundesregierung der investitionspolitischen Förderung des Ausbaus der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern besondere Bedeutung bei.

Für den Neu- und Ausbau leistungsfähiger Umschlagterminals für den Kombinierten Verkehr Straße/Schiene bzw.

Binnenschiff/Schiene sind im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 1992 rd. 4,1 Mio. DM bis zum Jahre 2012 vorgesehen.

Die Finanzierung der Umschlaganlagen der Deutschen Bahn AG erfolgt im Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, wobei der Bund durch zinslose Darlehen oder Baukostenzuschüsse zur Finanzierung beiträgt.

Grundlage des im Bundesverkehrswegeplan 1992 vorgesehenen Investitionsbedarfs bildet die von Bahn und Verkaufsgesellschaften des Kombinierten Verkehrs gemeinsam erarbeitete „KV-Standortkonzeption 2010“, die den Aus- und Neubau von KV-Terminals in 44 Standorträumen der Bundesrepublik Deutschland vorsieht.

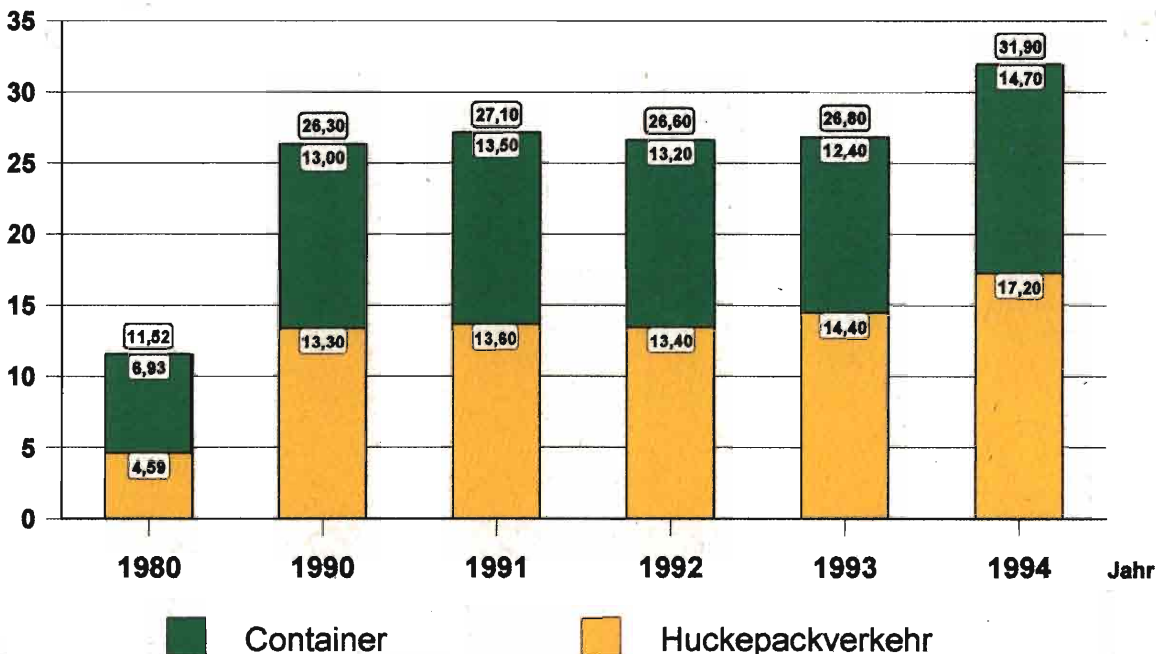
Für die Deutsche Bahn AG ist der Kombinierte Verkehr der Geschäftsbereich mit den stärksten Wachstumsraten.

Abbildung 6 zeigt, daß sich das Transportaufkommen 1994 gegenüber 1993 um 19 % gesteigert hat und damit insgesamt über 2 Mio Lkw-Fahrten über lange Strecken von der Straße auf die Schiene verlagert worden sind.

¹⁾ ECE – Wirtschaftskommission für Europa (der vereinten Nationen) CEMT – Europäische Konferenz der Verkehrsminister

Abbildung 6: Kombiniertes Ladungsverkehr – Verkehrsaufkommen in Mio. t –

Verkehrsaufkommen in Mio. t



3. Straßenbauleistungen im Jahr 1994

3.1 Finanzierung Straßenbauhaushalt 1994

– Kap. 12 10 –

- Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Vorankündigung des Haushaltsgesetzes 1994 vom 20. Dezember 1993 (BGBl. I. S. 2153) folgende Ausgabemittel zur Verfügung (**Haushaltssoll**).

Teilbeträge des Haushalts-Solls	Mio. DM
Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen)	10 690,7
hinzu: – verwendbare Einnahmen (Beiträge Dritter)	–
– freigegebene Reste aus dem Vorjahr	27,9
Zwischensumme	10 718,6
abzüglich:	
Haushaltsgesetzliche Sperre	–
Verstärkung Kap. 12 02 (globale Minderausgabe)	1,4
Summe Verfügungsbetrag (Soll)	10 717,2
Nachrichtlich:	
Nicht freigegebene Reste aus dem Vorjahr	3,0

- Die **Ausgaben** und **Ausgabereste** im Haushaltsjahr 1994 betragen demgegenüber:

Teilbeträge der Ausgaben und Ausgabereste	Bund	davon EbK (einschließlich BL) *)
	(Ist) – Mio. DM –	
Länderausgaben einschließlich DEGES (als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen)	10 661,1	3 681,8
Übrige Ausgaben	34,2	11,4
Summe Ausgaben (Ist)	10 700,3	3 693,2
(nachrichtlich)		
– Ausgabenreste Berichtsjahr	–	
– darin enthalten nicht freigegebene Reste aus dem Vorjahr . . .	–	

*) EbK = Anteilsberechnung der einigungsbedingten Kosten einschließlich Berlin

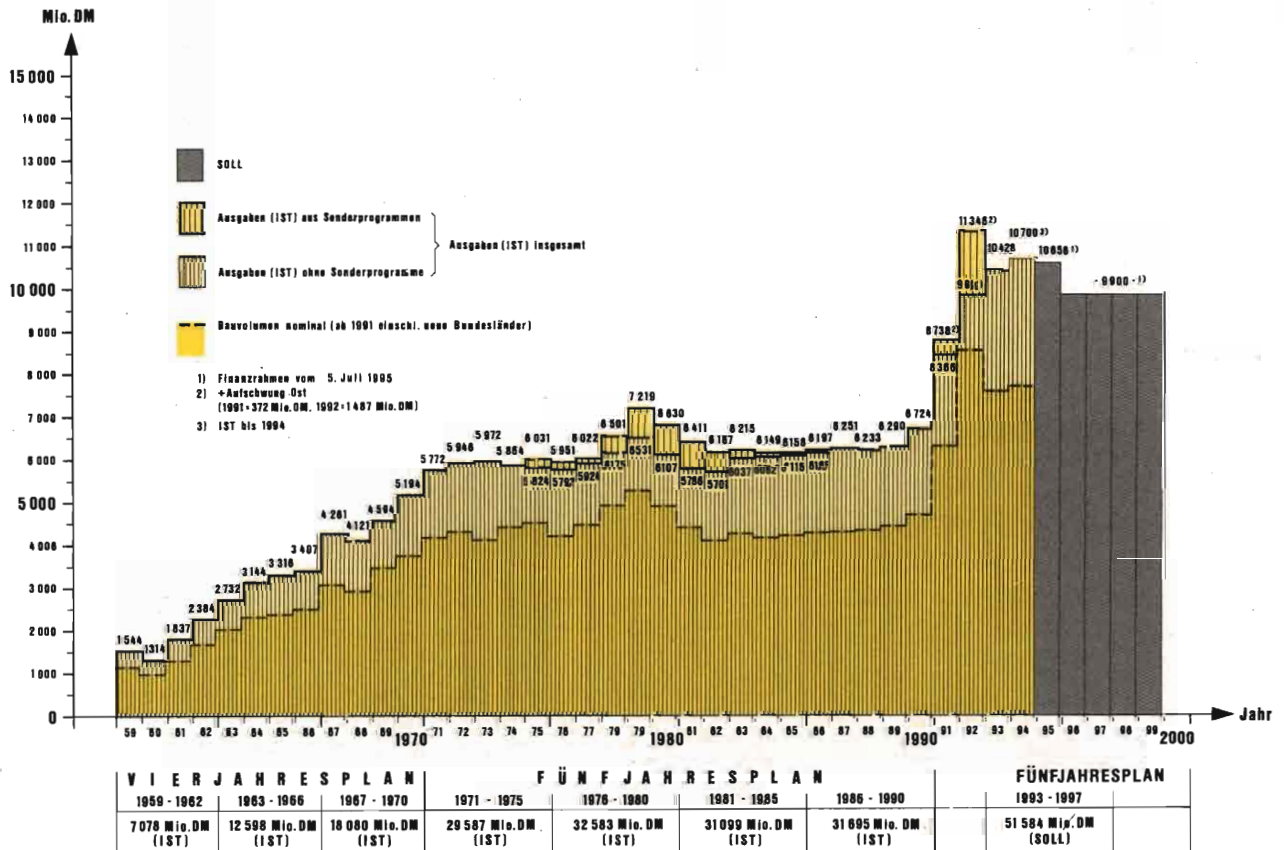
– Die Ist-Ausgaben 1994 verteilen sich wie folgt auf alte und neue Bundesländer:

Kap. 12 10 Ausgaben alte/neue Bundesländer (einschließlich Berlin)

	alte Bundesländer (ohne BL)	neue Bundesländer (mit BL)	Summe
	Mio. DM		
Kap. 12 10	7 007,1	3 693,2	10 700,3
– Investitionen	5 628,7	3 118,1	8 746,8
– Nichtinvestitionen	1 378,4	575,1	1 953,5

Die Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für die Bundesfernstraßen von 1959–1994 zeigt **Abbildung 7**.

Abbildung 7: Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfernstraßen 1959–1994
(Stand: 5. Juli 1995)



– Die Ist-Ausgaben gliedern sich nach **Aufgabenbereichen** wie folgt:

Aufgabenbereich	Titel des Straßenbauplans ¹⁾	Teilbetrag Mio. DM	Gesamt- betrag Mio. DM
Unterhaltung und Betrieb			1 753,1
○ Bundesautobahnen	521 11, 521 32, 521 52, 521 62 (44 %), 811 12, 812 12	826,8	
○ Bundesstraßen	521 21, 521 42, 521 62 (56 %), 811 22, 812 22	926,3	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesauto- bahnen (einschließlich Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb –			4 018,6
○ Erneuerung, Um- und Ausbau von BAB-Betriebs- strecken	741 13, 741 15, 741 19, 742 11	1 567,5	
○ Verbreiterung von BAB-Betriebsstrecken einschl. VDE	741 14, 741 16	1 179,8	
○ Neubau einschließlich VDE	741 17, 741 18	1 206,5	
○ Hochbauten	711 12, 712 12	64,8	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesstraßen (einschließlich Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb –			3 656,5
○ Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen	741 23, 741 25, 741 29, 742 21	2 162,9	
○ Neubau	741 27	1 449,0	
○ Hochbauten	711 22, 712 22	44,6	
Grunderwerb, Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatz- beschaffung			529,8
○ Bundesautobahnen	622 32, 821 11, 852 12, 863 12	213,5	
○ Bundesstraßen	622 42, 821 21, 852 22, 863 22	316,5	
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz ..	745 21, 882 72, 883 71, 883 82		263,4
Abgeltung von Zweckausgaben bei Entwurfsbearbei- tung und Bauaufsicht	642 12, 642 22		241,8
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger (§ 5 a Fernstraßengesetz)	883 81		37,8
Zentrale Aufgaben und Verschiedenes			199,3
○ Forschung, Veröffentlichungen, verkehrswirtschaft- liche Untersuchungen	531 62, 533 62, 534 62, 535 62	30,3	
○ Verschiedenes	532 62, 546 12, 682 22, 685 01, 685 12, 744 82, 861 61, 883 99	169,0	
Zusammen:			10 700,3

¹⁾ Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 12, detailliert dargestellt.

Ausgabemittel (Kassenmittel) werden stets nur für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung gestellt. Da die Abwicklung von Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen im Regelfall über mehrere Jahre läuft, sind alle Verpflichtungen der folgenden Jahre, die im Rahmen des Baufortschritts eingegangen werden, durch Verpflichtungsermächtigungen (VE) abzudecken.

Im Jahre 1994 standen insgesamt 9 388,5 Mio. DM neue VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

im Haushaltsjahr

1995: rd. 4 741,6 Mio. DM

1996: rd. 1 353,3 Mio. DM

1997: rd. 591,0 Mio. DM

Folgejahre rd. 2 702,6 Mio. DM

Am 31. Dezember 1993 bestanden folgende Verpflichtungen zu Lasten des Haushaltes:

1994: rd. 3 534,5 Mio. DM

1995: rd. 748,2 Mio. DM

1996: rd. 217,8 Mio. DM

Insgesamt rd. 4 500,5 Mio. DM

3.2 Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben

Im Jahr 1994 sind die in **Tabelle 5** zusammengefaßten Streckenlängen fertiggestellt worden. Die Tabelle weist außerdem die Ausgaben für den Neu- und Ausbau von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, darunter für Ortsumgehungen, aus.

Mit diesen Ausgaben wurde der Finanzrahmen des Jahres 1994 bei den Hauptbautiteln (Ausgabe-Ist: vgl. **Tabelle 4**) fast vollständig ausgeschöpft.

Die Einzelbaufortschritte im Jahre 1994 sind im Anhang in den **Tabellen 13–15** detailliert dargestellt.

3.3 Hauptbautitel

3.3.1 Bundesautobahnen

3.3.1.1 Erneuerung, Um- und Ausbau, Erweiterung auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen

Wegen der – auch weiterhin zu erwartenden – starken Verkehrszunahme auf den Bundesautobahnen ist zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecken und zur Verminderung der Unfallgefahren zunehmend eine Erweiterung der Betriebsstrecken auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen erforderlich. Gleichzeitig werden diese Strecken erneuert und dem derzeitigen technischen Standard angepaßt.

Der Fünfjahresplan 1993–1997 mit Ergänzungen bis 2000 sieht eine Erweiterung des 6- und mehrstreifigen

Tabelle 5: Leistungsübersicht 1994 der Bundesfernstraßen

– Bauleistungen nach Art und Ausgaben – (nur Hauptbautitel einschließlich VDE)

Straßenklasse	Art der Bauleistung	Fertiggestellte Streckenlänge km	Ausgaben einschl. Grunderwerb Mio. DM
Bundesautobahn	2bahnig Neubau	94,0	1 337,3
	1. Fahrbahn	–	
	2. Fahrbahn	84,0	
	Ausbau von 4 auf 6 Fahrstreifen	53,0	1 240,0
Bundesstraße	4streifiger Neubau	54,0	1 677,8
	2streifiger Neubau	113,7	
(davon: Ortsumgehung)	4streifiger Neubau	(36,1)	(1 076,6)
	2streifiger Neubau	(111,8)	
Summe:			4 255,1

Hauptbautitel einschließlich GE

1) 741 14 720,3 Mio. DM

2) 741 16 519,7 Mio. DM

3) 741 17 1 267,4 Mio. DM

4) 741 18 69,9 Mio. DM

5) 741 27 1 677,8 Mio. DM

4 255,1 Mio. DM

gen Netzanteils um rd. 940 km vor. Gemäß Bedarfsplan ist eine zusätzliche BAB-Erweiterung um rd. 1 680 km im „Vordringlichen Bedarf“ (VB) geplant. Damit wird ein Netzanteil von rd. 30 % erreicht.

Schwerpunkte der BAB-Erweiterung liegen außer auf den Ausbaustrecken der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) auf den stark belasteten Hauptdurchgangsstrecken A 1 bis A 9.

Die Gesamtlänge der 6- und mehrstreifigen Streckenabschnitte an Bundesautobahnen unter Einschluß der Bauleistungen des Jahre 1994 beträgt rd. 1 508 km. Davon wurden im Jahr 1994 rd. 53 km fertiggestellt.

Einen Überblick der geplanten Erweiterungen auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen sowie der bisher erreichten Fertigstellung gibt die Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1994**“. Die Ausgaben für Erneuerung, Umbau und Erweiterung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken sind wie folgt aufgliedert:

Ausgaben für Bundesautobahn-Betriebsstrecken (einschließlich VDE)

Ausgaben 1994 nach Teilbereichen	Titel im Straßenbauplan ¹⁾	Beträge in Mio. DM
– Erneuerung	741 13	1 276,8
– Um- und Ausbau über 3,0 Mio. DM (Baukosten)	741 15	176,1
– hierzu Grunderwerb einschl. Lärmschutz	741 19 821 15 821 19	49,0
– Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen (teilweise mit Erneuerung einschließlich VDE)	741 14	678,0
– Baumittel	821 14	42,4
– Grunderwerb	741 16 821 16	501,8 18,0
– Fernmeldeanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen	742 11	88,1
Ausgaben 1993 insgesamt		2 830,2

¹⁾ Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 12, detailliert dargestellt.

3.3.1.2 Neubau

Im Jahre 1994 sind 32 BAB-Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von 178 km fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden. Davon wurden an rd. 84 km BAB-Strecken die 2. Fahrbahn ergänzt.

Unter Berücksichtigung der 1994 erfolgten Umstufungen, Neuvermessungen u. ä. hatte das Netz der Bundesautobahnen am 1. Januar 1995 eine Länge von 11 143 km erreicht. Ende des Jahres 1994 waren rd. 242 km BAB-Neubaustrecken in Bau, davon rd. 52 km Ergänzung der 2. Fahrbahn.

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Jahre 1994 insgesamt 1 402,0 Mio. DM aufgewendet. Die Leistungen und Ausgaben sind wie folgt aufgliedert:

Ausgaben für Bundesautobahnen – Neubau – (einschließlich VDE)

Ausgaben 1994 nach Teilbereich	Titel im Straßenbauplan ¹⁾	Beträge in Mio. DM
– Baumittel	741 17 741 18	1 145,6 60,9
– Grunderwerb	821 17 821 18	121,8 7,0
– Hochbauten	711 12 712 12	66,7
– Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatzraumbeschaffung	622 32 852 12 863 12	–
Ausgaben 1994 insgesamt		1 402,0

¹⁾ Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 12, detailliert dargestellt.

Die Einzelvorhaben sind im Anhang in **Tabelle 13** aufgelistet; in der Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1994**“ sind die einzelnen Fertigstellungen ebenfalls dargestellt.

Von den fertiggestellten Streckenabschnitten sind folgende besonders hervorzuheben:

A 4 Bad Hersfeld– Chemnitz

Mit Fertigstellung der südlichen Brückenhälfte der Talbrücke Richelsdorf sowie einer 7,1 km langen 2. Fahrbahn zwischen den AS Gerstungen und Wommen stehen dem Verkehrsteilnehmer nunmehr zwei Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung (Lückenschluß).

A 4 Dresden–Görlitz

Nach knapp 2 Jahren Bauzeit wurde die grenzüberschreitende Neißebrücke einschließlich beidseitiger Autobahnteilstrecken zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen dem Verkehr übergeben.

A 15 Lübbenau–Forst

Nach 1½ Jahren Bauzeit wurde zwischen Cottbus und Forst rd. 36 km 2. Fahrbahn angebaut.

A 31 Emden–Bottrop

Durch die Verkehrsfreigabe eines rd. 17,0 km langen Neubauabschnittes von AS Haren (Ems) bis AS Twist wurde eine weitere Etappe für die Fertigstellung der A 31 erreicht.

A 66 Frankfurt/M–Fulda

Nach 4½ Jahren Bauzeit wurde der rd. 17 km lange Streckenabschnitt östlich Bad Soden–Saalmünster bis AS Schlüchtern-Nord dem Verkehr übergeben. Die Teilstrecke dient sowohl der Verbesserung der Anbindung von Osthessen/Raum Fulda an das Rhein-Main-Gebiet als auch der Entlastung der Städte Ahl, Steinau und Schlüchtern vom Durchgangsverkehr.

A 72 Chemnitz–Hof

Ende 1994 wurde die 2. Fahrbahn des Streckenabschnittes AS Treuen bis AS Plauen-Ost von Chemnitz nach Hof für den Verkehr freigegeben. Nach der notwendigen Grunderneuerung der 1. Fahrbahn werden ab Herbst 1995 auf der gesamten Strecke zwei Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung stehen.

A 96 Lindau–München

Im Berichtsjahr wurde der rd. 10 km lange Streckenabschnitt Altmannshofen–Leutkirch fertiggestellt. Es stehen nunmehr 52 km der insgesamt 62 km langen Autobahn Lindau–Memmingen dem Verkehrsteilnehmer zur Verfügung.

Durch die Verkehrsfreigabe des ca. 18 km langen Neubauabschnittes AS Erkheim–Kirchdorf wurde die letzte Ortsdurchfahrt (Mindelheim) auf bayerischem Gebiet vom Durchgangsverkehr entlastet.

A 280 Abzweig Bunde

Durch die Fertigstellung des Abzweigs Bunde wurde die durchgehende Autobahnverbindung zwischen der A 31 in Niedersachsen und der A 7 in den Niederlanden geschaffen.

A 395 Braunschweig–Bad Harzburg

Mit der Verkehrsfreigabe des rd. 13 km langen Neubauabschnittes AS Wolfenbüttel-Süd bis AS Schladen-Nord wurde die letzte Lücke im Zuge der A 395 von Braunschweig bis Bad Harzburg geschlossen.

Die übrigen neuen, in Betrieb genommenen Streckenabschnitte haben bis zur Vollendung der Gesamtstrecke teilweise überregionale, vorwiegend lokale Bedeutung wie z. B. Entlastung von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen. Hierzu zählen unter anderem:

A 31 Emden–Bottrop

AS Neermoor bis AS Veenhusen

A 59 Dinslaken–Duisburg

AS Dinslaken–Hiesfeld bis AS Duisburg–Walsum

A 93 Hof–Regensburg

nördl. AS Thiersheim bis südl. AS Rathaushütte.

Die Bauarbeiten sind im Jahre 1994 soweit fortgeschritten, daß in 1995 mit der Fertigstellung von insgesamt 82 km Bundesautobahnabschnitten, davon rd. 33 km 2. Fahrbahnen zu rechnen ist (siehe Anhang, **Tabelle 19**). Damit ist u. a. zu erwarten, daß die

A 15 zwischen AD Spreewald und Bundesgrenze D/PL

A 31 zwischen Emden und Leer

durchgehend 2bahnig befahren werden können und weitere wichtige BAB-Abschnitte, z. B. der

A 31 zwischen AS Ochtrup-Nord und AS Gronau-Ochtrup

A 63 zwischen Steinbach (L 394) und AS Winnweiler

A 250 zwischen AS Winsen-Ost und Lüneburg

dem Verkehr zur Verfügung stehen werden.

3.3.2 Ausbau der Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegbau

Im Jahre 1994 sind insgesamt 57 Bundesstraßen-Teilstrecken mit einer Länge von 167,7 km (15 Teilstrecken, 4streifig: 54,0 km; 42 Teilstrecken, 2streifig: 113,7 km) für den Verkehr freigegeben worden. Damit hat das Netz der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) nunmehr eine Länge von 41 770 km. Ende des Jahres 1994 waren 154 Bundesstraßen-Teilstrecken mit einer Länge von 485,6 km (38 Teilstrecken, 4streifig: 94,1 km; 116 Teilstrecken, 2streifig: 391,7 km) in Bau.

Neben dem **Neu- und Ausbau von Strecken** (Anhang, **Tabelle 14**) sind weitere wichtige Aufgaben beim Ausbau des Bundesstraßennetzes:

- **Bau von Ortsumgehungen** (Anhang, **Tabelle 15**),
- **Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge** (Anhang, **Tabelle 16**).

Der **Bau von Ortsumgehungen** im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein Schwerpunkt bei den Investitionen im Fernstraßenbau. Er wird im Rahmen des Fünfjahresplanes 1993–1997 mit Ergänzung bis 2000 (428 Ortsumgehungen) fortgeführt. Im Berichtsjahr wurden bundesweit 49 Teilstrecken von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 147,9 km (9 Teilstrecken, 4streifig: 36,1 km; 40 Teilstrecken, 2streifig: 111,8 km) für den Verkehr freigegeben. Unter Einfluß der bereits in den Vorjahren fertig-

gestellten Abschnitte konnten damit im Jahre 1994 28 Ortsumgehungen (Gesamtlänge 175,5 km) vollständig für den Verkehr freigegeben werden. Weitere 128 Teilstrecken von Ortsumgehungen mit insgesamt 441,5 km Länge (63,2 km 4streifig, 378,3 km 2streifig) waren Ende 1994 in Bau. Insgesamt wurden im Berichtsjahr rd. 1 076,6 Mio. DM für den Bau von Ortsumgehungen ausgegeben.

Die **Beseitigung von Bahnübergängen** der Deutschen Bundesbahn AG **im Zuge von Bundesstraßen** dient vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Rationalisierung des Eisenbahnbetriebes. Hierfür sowie für andere technische Sicherungen wurden im Jahre 1994 aus dem Straßenbauplan 53,7 Mio. DM ausgegeben. Darüber hinaus wurden für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bahn AG und **anderen Baulasträgern** 192,7 Mio. DM aufgewendet (Kostenanteil des Bundes zu Kreuzungs-

maßnahmen nach § 13.1 EKrG). Auch in den kommenden Jahren ist aufgrund des Nachholbedarfs in den neuen Ländern, insbesondere auch im Zusammenhang mit den Maßnahmen der VDE-„Schiene“ mit einem hohen Ausgabeniveau zu rechnen.

Im Jahr 1994 sind rd. 500 km **Radwege an Bundesstraßen** fertiggestellt worden. An Baukosten wurden insgesamt rd. 170 Mio. DM aufgewendet. Für die **alten Bundesländer** ist für den Zeitraum von 1991 bis zum Jahr 2000 der Bau von 3 000 km Radwegen mit Baukosten in Höhe von rd. 1 Mrd. DM vorgesehen. In den Jahren 1991 bis 1994 sind davon bereits rd. 1 160 km realisiert worden. An Baukosten sind in dem gleichen Zeitraum rd. 460 Mio. DM aufgewendet worden. In den **neuen Bundesländern** sind, bis zum Jahr 2000 rd. 1 500 km Radwege in einer Ausgabenhöhe von 500 Mio. DM geplant. Bis 1994 wurden davon rd. 370 km fertiggestellt. An Baukosten wurden dafür rd. 80 Mio. DM aufgewendet.

Ausgaben für Bundesstraßen

Ausgaben 1994 nach Teilbereich	Titel im Straßenbauplan ¹⁾	Beträge in Mio. DM
– Erneuerung	741 23	1 135,9
– Um- und Ausbau (Baukosten)	741 25	999,3
– Neubau (einschließlich Ortsumgehungen) (Baumittel)	741 27	1 449,0
– Hochbau	711 22, 712 22	44,6
– Grunderwerb einschließlich Lärmschutz, Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatzraumbeschaffung	622 42, 741 27, 821 27, 852 22, 863 22	333,2
– Betriebsfunkanlagen		10,8
Ausgaben 1994 insgesamt		3 972,8

¹⁾ Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 12, detailliert dargestellt.

Im einzelnen wurden in den Bundesländern folgende Bauleistungen erzielt:

Baden-Württemberg

Für den Verkehr freigegeben:

8 Teilstrecken 17,3 km
davon 6,1 km, 4streifig
11,2 km, 2streifig

In Bau befindlich:

27 Teilstrecken 88,3 km
davon 27,5 km, 4streifig
60,8 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

B 14 Neubau zwischen Waiblingen (B 14/B 29) und Stuttgart/Wangen (B 10/B 312 alt)
(unter Verkehr)

B 27 Neubau zwischen Kirchentellinsfurt und Tübingen
(unter Verkehr)

B 29 Ortsumgehung Schorndorf (in Bau)

B 30 Neubau von nördlich Baidt bis Ravensburg/Eschach
(in Bau)

B 31 Neubau zwischen Stockach und Hohenlinden
(in Bau)

B 31 Neubau Freiburg/Ost (in Bau)

Bayern

Für den Verkehr freigegeben:

14 Teilstrecken	34,7 km
davon	6,2 km, 4streifig, 28,5 km, 2streifig

In Bau befindlich:

32 Teilstrecken	94,8 km
davon	11,9 km, 4streifig 82,9 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

- B 2 Ortsumgehung Heroldsberg (in Bau)
- B 2 Ortsumgehung Pöcking (in Bau)
- B 11 Ortsumgehung Regen (in Bau)
- B 12 Ortsumgehung Philippsreut (unter Verkehr)
- B 12 Ortsumgehung Kumreut (in Bau)
- B 16 Verlegung von Weichering bis B 13 bei Ingolstadt (unter Verkehr)
- B 16 Verlegung in Günzburg (in Bau)
- B 17 Ortsumgehung Schongau (B 17 Nord bis B 17 Süd) (unter Verkehr)
- B 25 Ortsumgehung Baldingen (teilweise in Verkehr/teilweise in Bau)
- B 299 Ortsumgehung Kaltenbrunn (in Bau)
- B 299 Ortsumgehung Gebenbach (in Bau)
- B 300 Ortsumgehung Peutenhausen (in Bau)
- B 303 Ortsumgehung Schirnding (teilweise in Verkehr/teilweise unter Bau)

Brandenburg

Für den Verkehr freigegeben:

1 Teilstrecke	0,7 km, 4streifig
---------------	-------------------

In Bau befindlich:

1 Teilstrecke	0,5 km, 4streifig
---------------	-------------------

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

- B 96 Ausbau von Rangsdorf bis BAB A 10 (unter Verkehr)
- B 101 Neubau von BAB A 10 bis Stadtgrenze Berlin (in Bau)

Hamburg

In Bau befindlich:

1 Teilstrecke:	6,2 km, 4streifig
----------------	-------------------

Ein besonders bedeutsames Einzelvorhaben, das sich in Bau befindet, ist:

- B 433 Ortsumgehung Fuhlsbüttel

Hessen

Für den Verkehr freigegeben:

3 Teilstrecken	11,4 km
davon	5,9 km, 4streifig 5,5 km, 2streifig

In Bau befindlich:

9 Teilstrecken	38,2 km, 2streifig
----------------	--------------------

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

- B 3 Neubau zwischen Fronhausen/Bellnhausen und Staufenberg (unter Verkehr)
- B 3 Ortsumgehung Bad Nauheim (in Bau)
- B 3 Ortsumgehung Darmstadt/Arheiligen (in Bau)
- B 38 Neubau von der Ldgrz. HE/BW bis nördlich Reisen, einschl. Tunnel (in Bau)
- B 45 Neubau von Tannenmühle bis Rodgau/Jügesheim (in Bau)
- B 252 Ortsumgehung Frankenberg/Eder (unter Verkehr)
- B 417 Ortsumgehung Taunusstein/Neuhof (in Bau)
- B 455 Verlegung bei Oberursel (in Bau)
- B 486 Ortsumgehung Langen (in Bau)
- B 426 Ortsumgehung Mühlthal/Nieder-Ramstadt (unter Verkehr)

Mecklenburg-Vorpommern

Für den Verkehr freigegeben:

2 Teilstrecken	4,5 km
davon	0,8 km, 4streifig 3,7 km, 2streifig

In Bau befindlich:

5 Teilstrecken	16,5 km
davon	3,0 km, 4streifig 13,5 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

- B 5 Ortsumgehung Boizenburg (in Bau)
- B 96 Ortsumgehung Neustrelitz (1. und 2. Bauabschnitt) (unter Verkehr)
- B 105 Ortsumgehung Kröpelin (in Bau)
- B 111 Peenebrücke Wolgast (in Bau)

Niedersachsen

Für den Verkehr freigegeben:

5 Teilstrecken	17,6 km, 2streifig
----------------	--------------------

In Bau befindlich:

12 Teilstrecken	52,7 km
davon	5,9 km, 4streifig 46,8 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

- B 3 Verlegung von nördlich Nörten-Hardenberg bis nördlich Göttingen (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)
- B 3 Ortsumgehung Pattensen (in Bau)
- B 6 Ortsumgehung Lemke (unter Verkehr)
- B 51 Ortsumgehung Bassum (unter Verkehr)
- B 64 Stahle (NW)–Allersheim: Nordumgehung Holzminden (in Bau)
- B 80 Ortsumgehung Hedemünden (in Bau)
- B 83 Ortsumgehung Hessisch Oldendorf/Fischbeck (in Bau)
- B 210 Ortsumgehung Jever (in Bau)
- B 212 Ortsumgehung Nordenham-Atens (unter Verkehr)

Nordrhein-Westfalen

Für den Verkehr freigegeben:

- 12 Teilstrecken 38,3 km
davon 9,7 km, 4streifig
28,6 km, 2streifig

In Bau befindlich:

- 20 Teilstrecken 71,2 km
davon 10,6 km, 4streifig
60,6 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

- B 1 Ortsumgehung Schlangen/Kohlstädt (unter Verkehr)
- B 59 Ausbau von Allrath bis Köln-Bocklemünd (in Bau)
- B 61 Ausbau in Minden, Ringstraße (in Bau)
- B 62 Siegen/West und Ldgrz. NW/HE bei Niederschelden einschließlich Abzweig Eiserfeld (teilweise unter Verkehr)
- A 64 Neubau zwischen Driburg/Herste und Brakel/Riesel (in Bau)
- B 236 Ausbau zwischen Lünen und Dortmund: Lünen (B 54)–B 1 bei Remberg (unter Verkehr)
- B 477 Verlegung bei Bergheim (unter Verkehr)
- B 61 Neubau in Porta Westfalica mit Weserbrücke (in Bau)

Rheinland-Pfalz

Für den Verkehr freigegeben:

- 6 Teilstrecken 15,8 km
davon 11,0 km, 4streifig
4,8 km, 2streifig

In Bau befindlich:

- 18 Teilstrecken 63,1 km
davon 15,3 km, 4streifig
47,8 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die sich in Bau befinden, sind:

- B 10 Ortsumgehung Rinnthal, Sarnstall und Annweiler
- B 41 Verlegung zwischen Bad Kreuznach und Welgesheim (A 61)
- B 50 Ortsumgehung Argenthal
- B 256 Verlegung von Neuwied bis Oberbieber (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)
- B 257 Ortsumgehung Altenahr
- B 260 Ortsumgehung Bad Ems
- B 271 Verlegung bei Bad Dürkheim bis Neustadt

Saarland

In Bau befindlich:

- 3 Teilstrecken 8,3 km
davon 1,0 km, 4streifig
7,3 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die sich in Bau befinden, sind:

- B 41 Neubau der Westumgehung Neunkirchen
- B 51 Verlegung zwischen Saarlouis und Fraulautern/Roden
- B 51 Ortsumgehung Kleinblittersdorf

Sachsen

Für den Verkehr freigegeben:

- 3 Teilstrecken 20,3 km
davon 14,3 km, 4streifig
6,0 km, 2streifig

In Bau befindlich:

- 6 Teilstrecken 11,7 km
davon 10,1 km, 4streifig
1,6 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

- B 93 Neubau zwischen Meerane und Zwickau (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)
- B 170 Verlegung bei Dippoldiswalde (in Bau)
- B 174 Ortsumgehung Zschopau-Gornau (in Bau)

Sachsen-Anhalt

Für den Verkehr freigegeben:

- 2 Teilstrecken 4,2 km, 2streifig

In Bau befindlich:

- 6 Teilstrecken 25,2 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die sich in Bau befinden, sind:

B 79 Ortsumgehung Dardesheim

B 91 Ortsumgehung Weißenfels

Schleswig-Holstein

Für den Verkehr freigegeben:

1 Teilstrecke 3,2 km, 2streifig

In Bau befindlich:

4 Teilstrecken 10,9 km

davon 1,1 km, 4streifig
9,8 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

B 76 Ortsumgehung Eutin (in Bau)

B 76 Verlegung in Kiel (in Bau)

B 205 Ortsumgehung Neumünster (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 502 Verlegung zwischen Kiel und Brodersdorf (in Bau)

Thüringen

Für den Verkehr freigegeben:

1 Teilstrecke 0,4 km, 2streifig

In Bau befindlich:

1 Teilstrecke 0,2 km, 2streifig

Ein besonders bedeutsames Einzelvorhaben, das teilweise für den Verkehr freigegeben wurde und teilweise sich in Bau befindet, ist:

B 94 Verlegung in Greiz, einschließlich Elsterbrücke

3.3.3 Erfüllungsgrade des Fünfjahresplanes 1993–1997 mit Ergänzung bis 2000

In **Tabelle 6** sind für die Hauptbautitel die Ausgaben und erreichten Baulängen den Planzielen des Fünfjahresplanes gegenübergestellt. Die ermittelten Erfüllungsgrade beziehen sich auf das bis zum Ende des Planungszeitraumes zu erreichende Plansoll.

Die in der Tabelle dargestellten Ausgabenansätze beziehen sich auf den Kostenstand im Jahr 1993. Die gesetzten Bauleistungsziele können verständlicherweise nur dann erreicht werden, wenn

- Finanzmittel in der erforderlichen Höhe im Bundeshaushalt zur Verfügung stehen und zeitlich nach den Erfordernissen des Baugeschehens eingesetzt werden können und
- Kostensteigerungen durch Erhöhung der Haushaltsansätze ausgeglichen werden können.

Bei der Interpretation von Erfüllungsgraden ist außer den Wirkungen von Planungsvorläufen und Finanzierungsnachläufen auch zu beachten, daß sich die angenommenen Projektkosten und -längen im Laufe der Planung ändern können.

Aus den ermittelten Erfüllungsgraden läßt sich ablesen, daß der Neubau von Bundesfernstraßen bisher nahezu plangemäß bzw. leicht überproportional finanziert wurde und zu entsprechenden Fertigstellungen geführt hat, die BAB-Erweiterungen und Ortsumgehungen dagegen hinter dem derzeit zu erreichenden Plansoll (von 25 %) zurückliegen.

3.3.4 Ingenieurbauwerke

Zu den Ingenieurbauwerken im Straßenbau gehören Brücken, Tunnel, Trog- und Stützbauwerke. Der Gesamtbestand an Brücken in der Baulast des Bundes betrug zum Jahresende 1994 rd. 34 200 Bauwerke, davon befanden sich 4 582 Bauwerke in den neuen

Tabelle 6: Erfüllungsgrade des Fünfjahresplanes (FJP) 1993–1997 mit Ergänzung bis 2000

	Soll-Werte FJP		Ist-Werte bis 1994		Erfüllungsgrade in %	
	Ansätze in Mio. DM	Längen in km	Ausgaben in Mio. DM	Längen in km	Ausgaben	Längen
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Erweiterung (4/6 FS)	15 195,4	934,0	2 492,0	112,0	16,4	12,0
BAB-Neubau (einschl. 2 FB)	12 794,8	921,0	2 939,7	258,9	23,0	28,2
Bundesstraßen-Neubau	10 862,1	1 451,0	3 258,8	323,6	29,7	22,3
davon Ortsumgehungen	9 228,8	1 249,0	1 917,1	245,4	20,8	19,6

Bundesländern. Die Gesamtlänge aller Brücken beträgt jetzt 1 251,9 km.

Im Jahre 1994 wurden 17 Tunnel fertiggestellt, so daß sich jetzt insgesamt 133 Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen (davon 111 in der Baulast des Bundes) in Betrieb befinden. Weitere 33 Tunnel befinden sich in Bau.

Die Erhaltung der Bauwerke erfordert zunehmend höhere Aufwendungen. Im Jahre 1994 wurden folgende größere Instandsetzungsmaßnahmen begonnen:

A 3 Frankfurt-Nürnberg

Erneuerung des Korrosionsschutzes der Haseltalbrücke und Instandsetzung des stählernen Überbaues, Kosten rd. 12,0 Mio. DM.

A 3 Regensburg-Passau

Erneuerung des Korrosionsschutzes der Seile der Donaubrücke Deggenau, Kosten rd. 7,9 Mio. DM.

A 7 Hamburg-Südwest-AD Hamburg-Nordwest

Instandsetzung der Betonfahrbahn der Mittellöhre des Elbtunnels, Kosten rd. 12,5 Mio. DM.

A 14 Nossen-Leipzig

Instandsetzung der Betonfahrbahn, der Kapfen, Fahrbahnübergänge, Abdichtung und Entwässerung der Muldebrücke Grimma, Kosten rd. 5,4 Mio. DM.

A 40 Duisburg-Bochum

Instandsetzung des Spannbetonhohlkastens, der Unterbauten, der Lager, der passiven Schutzeinrichtungen und Entwässerung der Brücken Helbingstraße in Essen, Kosten rd. 6,5 Mio. DM.

Die im Jahre 1994 für den Verkehr freigegebenen und in Bau befindlichen großen Ingenieurbauwerke an Bundesstraßen sind im Anhang in den **Tabellen 17** und **Tabellen 18** zusammengestellt und in der Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1994**“ dargestellt.

Von den großen Ingenieurbauwerken, die im 1. Halbjahr 1995 in den neuen Ländern begonnen wurden, sind folgende hervorzuheben:

A 4 Eisenach-Chemnitz

Ilmbrücke Mellingen,
Länge 300 m, Baukosten rd. 10,5 Mio. DM.

A 4 Chemnitz-Görlitz

Elbebrücke Dresden
Länge 500 m, Baukosten 60,8 Mio. DM.

A 14 AK Magdeburg-Halle

Talbrücke Sülze bei Beyendorf,
Länge 196 m, Baukosten rd. 12,0 Mio. DM.

Schrote-Talbrücke bei Magdeburg

Länge 492 m, Baukosten rd. 27,6 Mio. DM.

B 111 Jarmen-Koserow

Ersatzneubau der Peenebrücke Wolgast,
Länge 256 m, Baukosten rd. 70,0 Mio. DM.

3.3.5 Umweltschutz

- Lärmschutz

Im Berichtsjahr 1994 wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) 335 Mio. DM und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere 67 Mio. DM ausgegeben. Mit diesen Ausgaben von insgesamt 402 Mio. DM betragen die Aufwendungen für den Lärmschutz seit 1978 rd. 4,3 Mrd. DM.

Im Jahr 1994 wurden rd. 48 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und rd. 88 km Lärmschutzwände errichtet sowie 42 000 m² Lärmschutzfenster eingebaut. An Bundesfernstraßen wurden damit bis Ende 1994 folgende Gesamtlängen und Gesamtflächen

- Lärmschutzwälle und Steilwälle:	713 km
- Lärmschutzwände:	1 257 km und
- Fläche der Lärmschutzfenster:	557 000 m ²

erreicht. **Tabelle 7** zeigt die Aufteilung der Lärmschutzeinrichtungen nach Bundesländern

Weitere Angaben über die Kosten, Längen und Materialien der Lärmschutzeinrichtungen in den einzelnen Bundesländern enthält die vom Bundesminister für Verkehr herausgegebene „**Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 1994**“.

- Naturschutz und Landschaftspflege

Die bestmögliche Vermeidung straßenbaulicher Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, z. B. durch eine Trassierung außerhalb ökologisch hochwertiger Lebensräume ist vorrangiges Gebot einer umweltgerechten Straßenplanung. Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden durch umfangreiche Maßnahmen minimiert und ausgeglichen.

Im Jahre 1994 wurden für Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege an Bundesfernstraßen rd. 207 Mio. DM und für Grünfläche und Biotoppflege rd. 232 Mio. DM ausgegeben. **Tabelle 8** gibt die Aufteilung der Ausgaben in den einzelnen Bundesländern einschließlich der Ausgaben für Grünflächen- und Biotoppflege für 1994 wieder. Sie enthält auch Angaben über die Ausgaben, die durch Gradientenabsenkung oder Trassenverschiebung zur Vermeidung von Eingriffen entstanden sind.

Die Ausgaben beziehen sich auch auf landschaftsgestalterische Maßnahmen zur Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Landschaftsgerechte Begrünung und landschaftsangepaßte Geländemodellierung tragen zur Einbindung einer Baumaßnahme in die Landschaft bei. Darüber hinaus wurden auch die Schutzmaßnahmen beim Bau (Umzäunung wertvoller Biotope) sowie die Maßnahmen zum Gewässer- und Bodenschutz – z. B. Renaturierung von befestigten Straßenflächen – finanziert.

Tabelle 7: Leistungsübersicht 1994 der Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen

Land		Länge der Lärmschutzwälle und Steilwälle		Länge der Lärmschutzwände		Fläche der Lärmschutzfenster	
		1994	gesamt	1994	gesamt	1994	gesamt
		km	km	km	km	m ²	m ²
1		2	3	4	5	6	7
1	Baden-Württemberg	2,55	29,59	9,81	92,19	5 297	130 849
2	Bayern	7,13	164,18	8,60	98,63	3 759	40 964
3	Berlin	–	–	3,66	21,30	918	21 426
4	Brandenburg	–	0,11	2,59	6,55	189	286
5	Bremen	0,58	2,87	2,82	36,32	–	1 675
6	Hamburg	0,36	13,99	0,53	13,20	5	17 282
7	Hessen	0,70	28,01	9,89	76,32	4 760	56 099
8	Mecklenburg-Vorpommern ..	8,17	8,55	0,18	0,26	269	551
9	Niedersachsen	8,48	71,32	9,37	147,16	5 643	63 003
10	Nordrhein-Westfalen	13,04	314,51	21,37	626,65	4 339	126 881
11	Rheinland-Pfalz	0,80	15,35	7,11	63,84	4 118	53 370
12	Saarland	0,14	21,29	2,50	18,82	341	4 790
13	Sachsen	2,89	5,76	4,10	10,62	6 626	15 501
14	Sachsen-Anhalt	–	–	–	0,79	2 001	3 863
15	Schleswig-Holstein	2,82	37,80	3,11	40,07	768	10 325
16	Thüringen	–	–	2,07	4,63	3 854	6 261
Bundesgebiet		47,66	713,33	87,71	1 257,35	42 087	556 946

Tabelle 8: Ausgaben für Naturschutz und Landschaftspflege im Jahr 1994

Land		Ausgaben für Erweiterung, Aus- und Neubau (einschl. N + L) ²⁾ in Mio. DM	Ausgaben N + L in Mio. DM		Gesamt- ausgaben N + L alle Vorhaben in Mio. DM	Anteil N + L (5) : (2) in %	Ausgaben für Grün- pflege in Mio. DM	
			große Vorhaben	kleinere Vorhaben			BAB	B
			3	4			5	6
1		2	3	4	5	6	7	8
1	Baden-Württemberg ..	572,5	24,8	4,8	29,6	5,2	14,7	18,9
2	Bayern	917,1	39,8	6,2	36,9	4,0	15,5	24,4
3	Berlin	34,9	0,3	0,0	0,3	0,9	0,5	0,2
4	Brandenburg ¹⁾	352,9	4,8	10,8	15,6	4,4	3,5	10,8
5	Bremen	55,1	0,3	0,3	0,6	2,0	0,4	0,1
6	Hamburg	87,8	0,2	0,0	0,2	0,2	1,8	0,3
7	Hessen	296,4	8,7	2,4	11,1	3,7	6,6	3,9
8	Mecklenburg- Vorpommern ¹⁾	215,2	4,2	1,3	5,5	2,6	0,2	4,0
9	Niedersachsen	502,0	24,5	1,1	25,6	5,1	14,3	16,8
10	Nordrhein-Westfalen ..	807,4	25,4	13,4	38,8	4,8	26,3	18,8
11	Rheinland-Pfalz	253,8	4,9	1,3	6,4	2,5	5,0	4,4
12	Saarland	28,2	1,4	0,2	1,6	5,7	2,9	1,2
13	Sachsen ¹⁾	743,3	11,5	3,2	14,7	2,0	4,3	9,1
14	Sachsen-Anhalt ¹⁾	340,5	1,9	4,5	6,4	1,9	1,4	6,6
15	Schleswig-Holstein ...	106,1	5,8	4,5	10,3	9,7	3,0	7,3
16	Thüringen ¹⁾	273,3	1,8	2,2	4,0	1,5	0,9	3,6
Bundesgebiet		5 586,4	160,8	56,2	206,9	3,7	101,3	136,4

¹⁾ Die Ausgaben für VDE-Maßnahmen, die von der DEGES geplant werden, sind in den entsprechenden Länderangaben enthalten.

²⁾ Titel: 741 14, 741 15, 741 16, 741 18, 741 25, 741 27, 745 23, 745 24, 745 25 einschließlich Grunderwerb

Zum Erhalt der vorhandenen Biotope von Flora und Fauna (z. B. Amphibien) wurden Schutzvorkehrungen gebaut. Weiterhin sind zur Kompensation unvermeidbarer Eingriffe Maßnahmen zur Optimierung, Neuanlage und Entwicklung wertvoller Lebensräume für Tiere und Pflanzen durchgeführt worden. Dabei wurden unter Berücksichtigung der vorhandenen Biotopvernetzung und faunistischer Arealansprüche neue Gehölzbiotope, Streuobstwiesen, Magerrasen- und Sukzessionsflächen, Feuchtwiesen und Oberflächengewässer mit naturnaher Ufervegetation hergestellt und vorbelastete Fließgewässer renaturiert.

3.4 Unterhaltung und Betrieb

3.4.1 Ausgaben

Für Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen wurden im Jahr 1994 ausgegeben:

insgesamt:	1 550,2 Mio DM,
davon für Bundesautobahnen	687,6 Mio DM,
Bundesstraßen	862,6 Mio DM.

Hinzu kommen Investitionen für Hochbauten (Nebenanlagen) und Fahrzeuge und Arbeitsgeräte in Höhe von:

insgesamt:	277,8 Mio DM,
davon für Bundesautobahnen	171,1 Mio DM,
Bundesstraßen	106,7 Mio DM.

Die Haushaltsansätze (Kilometerpauschale) für die Unterhaltung der Bundesfernstraßen (ohne Kfz/Großgerät und Hochbau) sind in **Tabelle 9** angegeben.

Als Entscheidungshilfen für die wirtschaftliche Verwendung der Mittel werden Betriebskostenrechnungen im Straßenunterhaltungs- und Betriebsdienst durchgeführt. Der Aufwand für die Haupttätigkeitsgruppen bei Bundesautobahnen beträgt danach für (Jahresabschluß 1993)

- bauliche Unterhaltung 8 818 DM/km
- Grünpflege 10 480 DM/km
- Reinigung 11 173 DM/km
- Winterdienst 8 518 DM/km
- verkehrstechnische Dienste 9 137 DM/km
- Schadensbehebung 9 553 DM/km.

3.4.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahre 1994 sind für Fernmeldeanlagen an Bundesfernstraßen insgesamt 40 Mio. DM aufgewendet worden. Damit wurden an

- 2 000 km Bundesautobahnen digitale Multiplexübertragungseinrichtungen (PCM30-Systeme) für verkehrs- und betriebstechnische Informationsverarbeitung aufgebaut,

Tabelle 9: Verteilerschlüssel für die Ausgabenmittel des Haushaltsansatzes für die Unterhaltung der Bundesfernstraßen

Straßenklasse	DM je km (1994)
Bundesautobahnen	
2streifig	22 800
3streifig	26 700
4streifig	43 600
5streifig	47 500
6streifig	51 400
7streifig	55 300
8streifig	59 200
Auf- und Abfahrtsarme	18 900
Bundesstraßen	
2streifig	19 500
3streifig	23 300
4streifig	38 800
5streifig	42 600
6streifig	46 400
Auf- und Abfahrtsarme	15 700

- 700 km Bundesautobahnen in den neuen Bundesländern neue, ortsfeste Betriebsfunkanlagen in 2 m-Band für die Funkversorgung des Betriebes der Autobahnmeisterei eingerichtet,
- Bundesautobahnen in den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Thüringen digitale Fernsprechanlagen für die Fernsprechversorgung in Betrieb genommen und an
- 500 km Bundesautobahnen in den Ländern Nordrhein-Westfalen, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Sachsen-Anhalt eine verbesserte Autobahn-Notruftechnik mit Symboldrucktasten für die gezielte Anforderung bei Unfall und Panne sowie Anrufmöglichkeit an der Notrufsäule eingerichtet.

Von insgesamt 11 143 km Bundesautobahnen sind nunmehr 11 053 km mit Notrufeinrichtungen ausgerüstet.

3.4.3 Verkehrsbeeinflussungsanlagen

Verkehrsbeeinflussungsanlagen leisten einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsflusses.

Derzeit sind auf den Bundesfernstraßen rd. 130 Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Betrieb, davon mehr als 70 an den Bundesautobahnen. Das Bundesministerium für Verkehr hat hierfür bisher über 550 Mio. DM aufgewendet.

Im Jahre 1994 wurden auf den Bundesautobahnen folgende Streckenbeeinflussungsanlagen in Betrieb genommen:

A 45/A 66 Langenselbold–Hanau

A 61 Bingen–Rheinböllen

Die Gesamtlänge der mit variablen Höchstgeschwindigkeiten und Stau- und Nebelwarnung ausgerüsteten Autobahnstrecken betrug Ende 1994 mehr als 400 km. Auf Bundesstraßen werden verkehrsabhängige Lichtsignalanlagen und im Zuge von Ortsdurchfahrten zentrale Singnalsteuerungen errichtet. Außerdem wurden zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten mehrere Geschwindigkeitswarnanlagen installiert.

3.4.4 Autobahnmeistereien, Betriebsdienst

Ende 1994 standen zur Betreuung der rd. 11 143 km Bundesautobahnen 186 Autobahnmeistereien (AM) zur Verfügung.

Die AM Mindelheim, A 96 München–Memmingen ist 1994 in Betrieb gegangen.

In Bau befanden sich Ende 1994 folgende Autobahnmeistereien:

A 31 AM Lathen

A 65 AM Kandel

A 70 AM Thurnau

A 93 AM Windischeschenbach

A 96 AM Inning.

Die Standorte der fertiggestellten und in Bau befindlichen AM sind der Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen**, Stand 31. Dezember 1994“ zu entnehmen.

Die begonnenen Maßnahmen zur Erneuerung und Erweiterung der baulichen Anlagen sowie die Modernisierung der Ausstattung mit Fahrzeugen und Arbeitsgeräten wurden im Berichtsjahr fortgesetzt.

3.4.5 Nebenbetriebe an Bundesautobahnen

Im Zuge der ständigen Erweiterung und des Ausbaues des Netzes der Nebenbetriebe an den Autobahnen (vgl. Kapitel 2.1) wurden im Berichtsjahr folgende Fortschritte erzielt:

Die 1993 aufgrund der 21. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Begrenzung der Kohlenwasserstoffemissionen bei der Betankung von Kraftfahrzeugen – 21. BimSchV) vom 7. Oktober 1992 begonnene Umrüstung der zum Selbstbedienungsbetrieb ausgerüsteten Autobahntankstellen auf Gasrückführung am Zapfpunkt wurde 1994 fortgeführt. Am Ende des Berichtsjahres waren 124 Tankstellen umgerüstet.

Die Parkflächen zahlreicher Tank- und Rastanlagen an Bundesautobahnen im gesamten Bundesgebiet sind, insbesondere im Lkw-Bereich, vielfach ganzjährig überlastet. Im Jahre 1994 wurden daher die Voraussetzungen für die zügige Beseitigung der Parkengpässe durch Einführung des „Ausbaupro-

grammes zur Verbesserung des Parkflächenangebotes an Tank- und Rastanlagen der Bundesautobahnen“ mit einem Volumen von 500 Mio. DM und einer Laufzeit von 10 Jahren geschaffen. Das Programm läuft 1995 an.

Besonderes Augenmerk hat das Bundesministerium für Verkehr dem behindertengerechten Ausbau der Nebenbetriebe im Sinne der DIN 18 024 „Barrierefreies Bauen“ gewidmet. Dazu gehören:

- Behinderten-Parkplätze,
- stufenfreier Zugang zu den Service-Einrichtungen,
- behindertengerechte WC- und Waschanlagen und
- sonstige Einrichtungen (u. a. Posttelefon).

Ende 1994 standen den Verkehrsteilnehmern an 306 von 423 Nebenbetriebsstandorten (das sind rd. 72 %) behindertengerechte Anlagen und Einrichtungen zur Verfügung.

Alle Behinderten-WC sind mit einer einheitlichen Schließanlage ausgestattet; den Schlüssel hierzu erhält jeder Behinderte auf Anforderung vom Club Behindertener und ihrer Freunde e.V., Pallaswiesenstraße 123a, 64293 Darmstadt.

Der Neubau und die Sanierung von Raststätten werden von der Tank & Rast AG. auf der Grundlage des bewährten Konzeptes „**Autobahnraststätte der Zukunft**“ fortgesetzt. Daneben entstanden in den neuen Bundesländern Tank- und Rastanlagen privater Investoren. Bis Ende des Berichtsjahres wurden folgende Raststätten (R) und Tankstellen (T) fertiggestellt und in Betrieb genommen:

Alte Bundesländer

- A 1 Lübeck–Bremen
T Hamburg–Stillhorn/Westseite (Ersatzneubau)
M Hollenstedt/Nordseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 2 Hannover–Berlin
R Helmstedt/Südseite (Ersatzneubau)
- A 3 Frankfurt a. M.–Würzburg
R Spessart/Südseite (Ersatzneubau)
R Würzburg/Nordseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 7 Hamburg–Hannover
T Hannover–Wülferode/Westseite (Ersatzneubau)
- A 7 Würzburg–Hannover
R Hasselberg/Ostseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 8 Stuttgart–München
R Edenbergen/Südseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 8 München–(Salzburg)
R Hochfeln/Nordseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 9 Nürnberg–München
R Nürnberg–Feucht/Westseite (Ersatzneubau)
M In der Hölledau/Westseite (Ersatzneubau)

- A 24 Berlin–Hamburg
M Gudow/Nordseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 45 Aschaffenburg–Dortmund
R Dollenberg/Ostseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 93 München-Regensburg
R Peutling/Ostseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 95 München–Garmisch Partenkirchen
R Höhenrain/Westseite

Neue Bundesländer

- A 4 Görlitz–Eisenach
R Wilsdruff/Nordseite (Ersatzneubau)
R Rabensteiner Wald/Südseite (Neubau)
- A 9 Nürnberg-Berlin
T Hermsdorfer Kreuz/Ostseite (Ersatzneubau)
T Hermsdorfer Kreuz/Westseite (Ersatzneubau)

Am Ende des Berichtsjahres waren folgende Raststätten (R), Kleinraststätten (K) und Tankstellen (T) in Bau:

Alte Bundesländer

- A 1 Hamburg–Bremen
T Ostetal/Nordseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 1 Münster–Bremen
T Tecklenburger Land/Ostseite (Ersatzneubau)
T Tecklenburger Land/Westseite (Ersatzneubau)
- A 2 Hannover–Magdeburg
T Zweidorfer Holz/Südseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 2 Dortmund–Bielefeld
R Rhynern/Südseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 3 Köln-Frankfurt a. M.
R Fernthal/Westseite (Ersatzneubau)
- A 5 Freiburg–Karlsruhe
R Bühl/Ostseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 8 München–Salzburg
R Hochfelln/Südseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 46 Neuß–Heinsberg
K Vierwinden/Nordseite (Erneuerung/Erweiterung)

- A 48 Koblenz–AD Vulkaneifel (A 1/A 48)
TR Elztal/Nordseite (Neubau)
TR Elztal/Südseite (Neubau)
- A 96 München–Lindau
TR Lechwiesen/Nordseite (Neubau)
TR Lechwiesen/Südseite (Neubau)

Neue Bundesländer

- A 9 Nürnberg–Berlin
R Flaming/Ostseite (Neubau)
R Flaming/Westseite (Neubau)

Die **Tank & Rast AG** investierte 1994 für Neubau-, Ersatzneubau-, Erneuerungs-, und Erweiterungsmaßnahmen folgende Summen:

– Neubau- und Ersatzneubau- maßnahmen	= 38,7 Mio. DM
– Erneuerungs- und Erweiterungs- maßnahmen	= <u>140,6 Mio. DM</u>
Gesamtsumme	= 179,3 Mio. DM

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31. Dezember 1994 die in **Tabelle 10** nach Betriebsgruppen aufgeführten Betriebe zur Verfügung.

Die Standorte der 1994 fertiggestellten und in Bau befindlichen Projekte sind in der Karte **„Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 1994“** dargestellt.

Zur besseren Information der Verkehrsteilnehmer über das Service-Angebot an den Bundesautobahnen wurden von der Tank & Rast AG. auch 1994 die Faltbroschüren:

„Autobahn-Service“ (mit Kartenteil),
„Autobahn-Service für Behinderte“,
„Kinderfreundlicher Autobahn-Service“

und einige weitere Informationsschriften herausgegeben, die an den Autobahnnebenbetrieben kostenlos zu erhalten sind.

Zur Verbesserung der Ausstattung der Bundesautobahnen mit sanitären Einrichtungen sind im Berichtszeitraum weitere **WC-Anlagen** in den alten Bundesländern auf unbewirtschafteten Autobahn-Rastplätzen mit einem Ausgabenaufwand von 10,7 Mio. DM errichtet worden. Damit standen Ende 1994 den Verkehrsteilnehmern zusätzlich zu den sanitären Einrichtungen in vorhandenen Nebenbetrieben insgesamt 369 WC-Anlagen zur Verfügung.

Tabelle 10: Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)
(gesamtes Bundesgebiet) – Stand: 31. Dezember 1994 –

Kurz bez.	Art der Nebenbetriebe	Standorte		Tankstellen		Kioske/ Klein- rast- stätten		Rast- stätten		Motels		Wechsel- stuben		Betriebe insgesamt (Summe Spalte 4 bis 8)	
		Insgesamt ABL/NBL	Insgesamt ABL/NBL	Insgesamt ABL/NBL	Insgesamt ABL/NBL	Insgesamt ABL/NBL	Insgesamt ABL/NBL	Insgesamt ABL/NBL	Insgesamt ABL/NBL	Insgesamt ABL/NBL	Insgesamt ABL/NBL	Insgesamt ABL/NBL			
1	2	3	4	5	6	7	8	9							
T	Tankstellen	$\frac{50}{31/19}$	$\frac{50}{31/19}$	-	-	-	-	$\frac{50}{31/19}$							
TK	Tankstellen mit Kiosken/Klein- raststätten	$\frac{67}{57/10}$	$\frac{67}{57/10}$	$\frac{67}{57/10}$	-	-	-	$\frac{134}{114/20}$							
TR	Tankstellen mit Raststätten	$\frac{188}{170/18}$	$\frac{188}{170/18}$	-	$\frac{188}{170/18}$	-	-	$\frac{376}{340/36}$							
TRM	Tankstellen mit Raststätten und Motels	$\frac{47}{45/2}$	$\frac{47}{45/2}$	-	$\frac{47}{45/2}$	$\frac{47}{45/2}$	-	$\frac{141}{135/6}$							
TM	Tankstellen mit Motels	$\frac{1}{1/10}$	$\frac{1}{1/10}$	-	-	$\frac{1}{1/10}$	-	$\frac{2}{2/0}$							
K	Kioske/Kleinrast- stätten	$\frac{46}{34/12}$	-	$\frac{46}{34/12}$	-	-	-	$\frac{46}{34/12}$							
R	Raststätten	$\frac{18}{11/7}$	-	-	$\frac{18}{11/7}$	-	-	$\frac{18}{11/7}$							
RM	Raststätten mit Motels	$\frac{6}{6/0}$	-	-	$\frac{6}{6/0}$	$\frac{6}{6/0}$	-	$\frac{12}{12/0}$							
	Sonstige (Wechselstuben, Touristikinfor- mationen u. a. *)	-	-	-	-	-	$\frac{28}{28/0}$	$\frac{28}{28/0}$							
	Insgesamt	$\frac{423}{355/68}$	$\frac{353}{304/49}$	$\frac{113}{91/22}$	$\frac{259}{232/27}$	$\frac{54}{52/2}$	$\frac{28}{28/0}$	$\frac{907}{707/109}$							

*) Anmerkung: Diese Nebenbereiche sind zusätzlich an verschiedenen Standorten vorhanden, insbesondere im Bereich von Grenzkontrollstellen.

ABL = Summe für alte Bundesländer
NBL = Summe für neue Bundesländer

Anhang

Tabellen und Karten

Tabelle 11: Gesamtkonzept zur Ausstattung der Bundesautobahnen mit Nebenbetrieben
Größere Baumaßnahmen im Bereich der Nebenbetriebe Stand: 1. April 1995

Nr.	Standort	BAB	Land	Baukategorien und Dringlichkeiten ¹⁾ nach Art der Betriebe ²⁾						Bemerkungen ³⁾
				T	K	R	M	TP	Rp	
1	Hamburg-Stillhorn/Ostseite	A 1	HH	E 1						
2	Hamburg-Stillhorn/Westseite	A 1	HH	E		N 3			W	T im Bau
3	Aarbachkate/Südseite	A 1	NS		W	N 2				
4	Ostetal/Südseite	A 1	NS			U 1				
5	Grundbergsee/Nordseite	A 1	NS	E 3		E 2				
6	Grundbergsee/Südseite	A 1	NS	E 3	W	N 3				
7	Oyten/Südseite	A 1	NS			W	W			
8	Wildeshausen/Nordseite	A 1	NS			E 2				
9	Wildeshausen/Südseite	A 1	NS			E 2				
10	Tecklenburger Land/Ostseite	A 1	NW	E		E 1				T im Bau
11	Tecklenburger Land/Westseite	A 1	NW	E						T im Bau
12	Lennhof/Westseite	A 1	NW		E 1					
13	Ville/Ostseite	A 1	NW		W	N 1				
14	Ville/Westseite	A 1	NW	E 1	W	N 1				
15	Grüner Winkel/Ostseite	A 1	NW	N 3		N 3				z. Zt. PWC-Anlage
16	Grüner Winkel/Westseite	A 1	NW	N 3		N 3				z. Zt. PWC-Anlage
17	Bottrop/Südseite	A 2	NW			E 2				
18	Resser Mark/Nordseite	A 2	NW	N 2		N 2				(E) TR Hohenhorst
19	Hohenhorst/Nordseite	A 2	NW	W		W	W			
20	Rhynern/Nordseite	A 2	NW	E 1						
21	Rhynern/Südseite	A 2	NW	E 2		E				R im Bau
22	Gütersloh/Nordseite	A 2	NW	W						
23	Gütersloh/Südseite	A 2	NW	W						
24	Brönninghausen/Nordseite	A 2	NW	N 2		N 2				(E) ¹⁾
25	Brönninghausen/Südseite	A 2	NW	N 2		N 2				(E) ²⁾
26	Herford/Nordseite	A 2	NW	W		W				
27	Herford/Südseite	A 2	NW	W		W				
28	Bad Eilsen/Nordseite	A 2	NS	W		W				
29	Auetal/Nordseite	A 2	NS	N 3		N 3				(E) TR Bad Eilsen/N
30	Auetal/Südseite	A 2	NS		W	N 2				
31	Garbsen/Nordseite	A 2	NS	E 1						
32	Lehrter See/Südseite	A 2	NS			N 1				z. Zt. P
33	Zweidorfer Holz/Südseite	A 2	NS			N 1		W		
34	Helmstedt/Nordseite	A 2	NS	W	W					
35	Lappwald/Nordseite	A 2	NS	N 1						(E) T Helmstedt/N
36	Waldkater/Südseite	A 2	NS			W				

¹⁾ Baukategorien und Dringlichkeiten

- | | | | |
|---|-----------------------|---|--|
| N | Neubau | 1 | Baubeginn innerhalb der nächsten 3 Jahre |
| U | Umbau und Erweiterung | 2 | Baubeginn in 3 bis 6 Jahren |
| W | Wegfallender Betrieb | 3 | Baubeginn in mehr als 6 Jahren |
| E | Ersatzneubau | | |

²⁾ Art der Betriebe

- | | |
|----|--|
| T | Tankstelle |
| K | Kiosk/Kleinraststätte mit < 50 Sitzplätzen |
| R | Raststätte mit = > 50 Sitzplätzen |
| M | Motel |
| TP | provisorische Tankstelle |
| Rp | provisorische Raststätte |

³⁾ Spalte Bemerkungen

- (E) An dem Standort werden die wegfallenden Nebenbetriebe des genannten Standortes ersetzt.
- ¹⁾ T Gütersloh/N, TR Herford/N
- ²⁾ T Gütersloh/S, TR Herford/S
- P Rastplatz
- PWC Rastplatz mit WC

Nr.	Standort	BAB	Land	Baukategorien und Dringlichkeiten ¹⁾ nach Art der Betriebe ²⁾						Bemerkungen ³⁾
				T	K	R	M	Tp	Rp	
37	Marienborn/Südseite	A 2	ST			N 1	N 2			
38	Börde (neu)/Nordseite	A 2	ST	N 1		N 1	N 1			(E) TRM Börde/N (neu)
39	Börde (neu)/Südseite	A 2	ST	N 1		N 1				(E) TR Börde/S (neu)
40	Börde/Nordseite	A 2	ST	W		W	W			
41	Börde/Südseite	A 2	ST	W		W				
42	Theesen/Nordseite	A 2	ST		W					
43	Theesen/Südseite	A 2	ST		W					
44	Buckautal/Nordseite	A 2	BB	E 1		E 1				
45	Buckautal/Südseite	A 2	BB	E 1		E 1				
46	Hünxe/Westseite	A 3	NW	E 2		E 2				
47	Hösel/Ostseite	A 3	NW			E 2				
48	Ohligser Heide/Westseite	A 3	NW			E 2				
49	Fernthal/Westseite	A 3	RP			E				R im Bau
50	Montabaur/Ostseite	A 3	RP			N 2			W	
51	Limburg/Ostseite	A 3	HE			E 3				
52	Bad Camberg/Ostseite	A 3	HE	E 3						
53	Bad Camberg/Westseite	A 3	HE	E 3						
54	Medenbach/Westseite	A 3	HE	E 1		N 1			W	
55	Spessart/Nordseite	A 3	BY	E 1						
56	Spessart/Südseite	A 3	BY	E 3						
57	Würzburg/Nordseite	A 3	BY	E 1						
58	Würzburg/Südseite	A 3	BY				N 3			
59	Aurach/Nordseite	A 3	BY	E 3		E 3				
60	Aurach/Südseite	A 3	BY	E 3		E 3				
61	Donautal/Westseite	A 3	BY	E 2		U 1				
62	Vetschau/Südseite	A 4	NW		W					
63	Herleshäuser/Südseite	A 4	HE	N 2		N 2				
64	Eisenach/Nordseite	A 4	TH				N 2			
65	Eisenach/Südseite	A 4	TH				N 2			
66	Ramsberg/Südseite	A 4	TH		W					
67	Kleiner Hörselberg/Südseite	A 4	TH			W				
68	Hörselgau/Nordseite	A 4	TH	N 1		N 1				
69	Eichelborn/Nordseite	A 4	TH	E 1	W	N 1				
70	Eichelborn/Südseite	A 4	TH	E 1		N 1				
71	Teufelstal (neu)/Nordseite	A 4	TH		W	N 1				(E) R Teufelstal/N (alt)
72	Teufelstal (neu)/Südseite	A 4	TH		W	N 1				(E) R Teufelstal/S (alt)
73	Teufelstal (alt) Nordseite	A 4	TH		W					
74	Teufelstal (alt) Südseite	A 4	TH		W					
75	Weißbach/Südseite	A 4	TH	N 1		N 1				Standortfestlegung
76	Weißbach/Südseite	A 4	TH	N 1		N 1				Standortfestlegung

¹⁾ Baukategorien und Dringlichkeiten

²⁾ Art der Betriebe

³⁾ Spalte Bemerkungen

N Neubau
 U Umbau und Erweiterung
 W Wegfallender Betrieb
 E Ersatzneubau

1 Baubeginn innerhalb der nächsten 3 Jahre
 2 Baubeginn in 3 bis 6 Jahren
 3 Baubeginn in mehr als 6 Jahren

T Tankstelle
 K Kiosk/Kleinraststätte mit < 50 Sitzplätzen
 R Raststätte mit = > 50 Sitzplätzen
 M Motel
 Tp provisorische Tankstelle
 Rp provisorische Raststätte

(E) An dem Standort werden die wegfallenden Nebenbetriebe des genannten Standortes ersetzt.

Nr.	Standort	BAB	Land	Baukategorien und Dringlichkeiten ¹⁾ nach Art der Betriebe ²⁾						Bemerkungen ³⁾	
				T	K	R	M	Tp	Rp		
77	Röhrsdorf/Nordseite	A 4	SN	W							
78	Auerswalde/Nordseite	A 4	SN	N 1		N 1	N 2				
79	Auerswalde/Südseite	A 4	SN	N 1		N 1					
80	Wilsdruff/Südseite	A 4	SN			N 1	N 1				
81	Oberlautsitz/Nordseite	A 4	SN	N 1		N 1					
82	Oberlausitz/Südseite	A 4	SN	N 1		N 1					
83	Eifa/Südseite	A 5	HE	N 2		N 2					(E) TR Kirchheim/O
84	Reinhardshain/Nordseite	A 5	HE	E 1							
85	Wetterau/Westseite	A 5	HE			E 1					
86	Gräfenhausen/Ostseite	A 5	HE			E 2					
87	Gräfenhauen/Westseite	A 5	HE			E 2					
88	Bergstraße/Ostseite	A 5	HE			E 3					
89	Bruchsal/Westseite	A 5	BW	E 1							
90	Baden-Baden/Westseite	A 5	BW	E 2							
91	Mahlberg/Ostseite	A 5	BW			U 1					
92	Mahlberg/Westseite	A 5	BW	E 2		E 2					
93	Schauinsland/Westseite	A 5	BW	W	W						
94	Markgräfler Land/Westseite	A 5	BW	N 2		N 2					(E) TK Schauinsland
95	Bad Bellingen/Westseite	A 5	BW			N 2		W			
96	Waldmohr/Nordseite	A 6	RP	E 3		E 3					
97	Wattenheim/Nordseite	A 6	RP			E 1	W				
98	Kraichgau/Südseite	A 6	BW			E 1					
99	Hohenlohe/Nordseite	A 6	BW			E 2					
100	Hohenlohe/Südseite	A 6	BW			E 2					
101	Rangau/Nordseite	A 6	BY	N 3		N 3					
102	Rangau/Südseite	A 6	BY	N 3		N 3	N 3				
103	Oberpfälzer Alb/Nordseite	A 6	BY	N 3		N 3					
104	Oberpfälzer Alb/Südseite	A 6	BY	N 1		N 1					
105	Holmmoor/Ostseite	A 7	SH	E 2	W	N 2					
106	Harburger Berge/Westseite	A 7	HH		W	N 2					
107	Allertal/Ostseite	A 7	NS	E 1		E 2					
108	Allertal/Westseite	A 7	NS	E 1		E 1					
109	Hannover-Wülferode/Ostseite	A 7	NS			U 1					
110	Hannover-Wülferode/Westseite	A 7	NS			U 1					
111	Hildesheimer Börde/Westseite	A 7	NS		N 1						
112	Seesen (neu)/Ostseite	A 7	NS	N 3		N 3					(E) TR Seesen/O (alt)
113	Seesen (neu)/Westseite	A 7	NS	N 3		N 3					(E) TR Seesen/W (alt)
114	Seesen (alt)/Ostseite	A 7	NS	W		W					

¹⁾ Baukategorien und Dringlichkeiten

- N Neubau
U Umbau und Erweiterung
W Wegfallender Betrieb
E Ersatzneubau
- 1 Baubeginn innerhalb der nächsten 3 Jahre
2 Baubeginn in 3 bis 6 Jahren
3 Baubeginn in mehr als 6 Jahren

²⁾ Art der Betriebe

- T Tankstelle
K Kiosk/Kleinraststätte mit < 50 Sitzplätzen
R Raststätte mit = > 50 Sitzplätzen
M Motel
Tp provisorische Tankstelle
Rp provisorische Raststätte

³⁾ Spalte Bemerkungen

- (E) An dem Standort werden die wegfallenden Nebenbetriebe des genannten Standortes ersetzt.

Nr.	Standort	BAB	Land	Baukategorien und Dringlichkeiten ¹⁾ nach Art der Betriebe ²⁾						Bemerkungen ³⁾	
				T	K	R	M	Tp	Rp		
115	Seesen (alt)/Westseite	A 7	NS	W		W					
116	Göttingen/Ostseite	A 7	NS	E 1							
117	Göttingen/Westseite	A 7	NS	E 1							
118	Kassel/Westseite	A 7	HE		W	N 3					
119	Hasselberg/Westseite	A 7	HE			E 3					
120	Kirchheim/Ostseite	A 7	HE	W							
121	Ohrenbach/Ostseite	A 7	BY	N 1		N 1		W	W		
122	Illertal/Ostseite	A 7	BW		W	N 1					
123	Pforzheim/Nordseite	A 8	BW	E 2							
124	Sindelfinger Wald/Südseite	A 8	BW	N 1		N 1					(E) TR Stuttgart/N
125	Stuttgart/Südseite	A 8	BW	W		W					
126	Denkendorf/Nordseite	A 8	BW	E 3		E 3					
127	Gruibingen/Südseite	A 8	BW	E 2		E 2					
128	Leipheim/Südseite	A 8	BY	E 1		E 1	E 1				
129	Augsburg/Nordseite	A 8	BY	E 3		E 3					
130	Langwieder See/Nordseite	A 8	BY			W	W				
131	Irschenberg/Südseite	A 8	BY	E 1							
132	Samerberg/Nordseite	A 8	BY		W	N 3					
133	Samerberg/Südseite	A 8	BY		W	N 3					
134	Hochfelln/Nordseite	A 8	BY	E 2	W	N 2					
135	Bad Reichenhall/Nordseite	A 8	BY	W							
136	Bad Reichenhall/Südseite	A 8	BY	W							
137	Fläming/Ostseite	A 9	BB		W	N					R im Bau
138	Fläming/Westseite	A 9	BB		W	N					R im Bau
139	Niemegk/Westseite	A 9	BB			W					
140	Rabenstein/Ostseite	A 9	BB		W						
141	Rabenstein/Westseite	A 9	BB		W						
142	Köckern/Ostseite	A 9	ST	E 1		N 3			W		
143	Köckern/Westseite	A 9	ST	E 1		E 2					
144	Osterfeld/Ostseite	A 9	ST	E 1	W	N 1	N 1				
145	Osterfeld/Westseite	A 9	ST	E 1	W	N 1					
146	Hermsdorfer Kreuz/Westseite	A 9	TH			U 2	U 2				
147	Rodaborn/Westseite	A 9	TH			W					
148	Hirschberg/Ostseite	A 9	TH		W						
149	Hirschberg (neu)/Ostseite	A 9	TH	N 1		N 1	N 1				
150	Frankenwald/Ostseite	A 9	BY	E 1		U 1					Brückenrestaurant
151	Frankenwald/Westseite	A 9	BY	E 1		U 1					Brückenrestaurant
152	Sophienberg/Ostseite	A 9	BY	W	W						

¹⁾ Baukategorien und Dringlichkeiten

- N Neubau
 - U Umbau und Erweiterung
 - W Wegfallender Betrieb
 - E Ersatzneubau
- 1 Baubeginn innerhalb der nächsten 3 Jahre
 - 2 Baubeginn in 3 bis 6 Jahren
 - 3 Baubeginn in mehr als 6 Jahren

²⁾ Art der Betriebe

- T Tankstelle
- K Kiosk/Kleinraststätte mit < 50 Sitzplätzen
- R Raststätte mit = > 50 Sitzplätzen
- M Motel
- Tp provisorische Tankstelle
- Rp provisorische Raststätte

³⁾ Spalte Bemerkungen

- (E) An dem Standort werden die wegfallenden Nebenbetriebe des genannten Standortes ersetzt.

Nr.	Standort	BAB	Land	Baukategorien und Dringlichkeiten ¹⁾ nach Art der Betriebe ²⁾						Bemerkungen ³⁾
				T	K	R	M	Tp	Rp	
153	Sophienberg/Westseite	A 9	BY	W	W					
154	Pegnitz/Ostseite	A 9	BY	N 1		N 1	N 2			(E) ¹⁾
155	Pegnitz/Westseite	A 9	BY	N 1		N 1				(E) ²⁾
156	Hienberg/Ostseite	A 9	BY	W	W					
157	Hienberg/Westseite	A 9	BY	W		W	W			
158	Nürnberg-Feucht/Ostseite	A 9	BY	E 2		E 1				
159	Nürnberg-Feucht/Westseite	A 9	BY	E 1						
160	Greding/Ostseite	A 9	BY	E 3	W	N 3				
161	Köschinger Forst/Ostseite	A 9	BY	E 3		E 2				
162	Fürholzen/Ostseite	A 9	BY	E 3		E 2	N 3			
163	Wolflake/Ostseite	A 10	BB					W		
164	Wolflake/Westseite	A 10	BB					W		
165	Priort/Ostseite	A 10	BB	N 3		N 3	N 3			Standortf., (E) T Wolflake/O
166	Priort/Westseite	A 10	BB	N 3		N 3				Standortf., (E) T Wolflake/W
167	Michendorf/Nordseite	A 10	BB	E 2						
168	Michendorf/Südseite	A 10	BB			E 2				
169	Rangsdorf (neu)/Nordseite	A 10	BB	N 1		N 1				
170	Rangsdorf (neu)/Südseite	A 10	BB	N 2		N 2				(E) TK Rangsdorf/S (alt)
171	Seeberg/Ostseite	A 10	BB	E 1		N 1				
172	Seeberg/Westseite	A 10	BB	E 1		N 1				
173	Birkenwerder/Nordseite	A 10	BB	N 2		N 2				Standortfestlegung
174	Birkenwerder/Südseite	A 10	BB	N 2		N 2				Standortfestlegung
175	Nadrensee/Nordseite	A 11	MV	N 1		N 1				Standortfestlegung
176	Nadrensee/Südseite	A 11	MV	N 1		N 1				Standortfestlegung
177	Buckowsee/Ostseite	A 11	BB	E 1		N 1				
178	Buckowsee/Westseite	A 11	BB	E 1		N 1				
179	Finowfurt/Ostseite	A 11	BB		W					
180	Skaby/Südseite	A 12	BB	N 2		N 2		W		
181	Spreenhagen/Nordseite	A 12	BB	N 2		N 2		W		
182	Fürstenwalde/Nordseite	A 12	BB	W						
183	Biegener Hellen/Nordseite	A 12	BB	N 1		N 1	N 1			
184	Biegener Hellen/Südseite	A 12	BB	N 1		N 1	N 1			
185	Frankfurt/O/Nordseite	A 12	BB	W						
186	Freiwalde/Westseite	A 13	BB		W					
187	Berstetal/Ostseite	A 13	BB			N 1	N 1			
188	Rüblingsheide/Westseite	A 13	BB			N 1				

¹⁾ Baukategorien und Dringlichkeiten

- N Neubau
U Umbau und Erweiterung
W Wegfallender Betrieb
E Ersatzneubau
- 1 Baubeginn innerhalb
der nächsten 3 Jahre
2 Baubeginn in 3 bis
6 Jahren
3 Baubeginn in mehr
als 6 Jahren

²⁾ Art der Betriebe

- T Tankstelle
K Kiosk/Kleinraststätte
mit < 50 Sitzplätzen
R Raststätte mit =
> 50 Sitzplätzen
M Motel
Tp provisorische Tankstelle
Rp provisorische Raststätte

³⁾ Spalte Bemerkungen

- (E) An dem Standort werden
die wegfallenden Neben-
betriebe des genannten
Standortes ersetzt.
- ¹⁾ TRM Hienberg/W,
TK Sophienberg/W
²⁾ TK Hienburg/O,
TK Sophienberg/O

Nr.	Standort	BAB	Land	Baukategorien und Dringlichkeiten ¹⁾ nach Art der Betriebe ²⁾						Bemerkungen ³⁾
				T	K	R	M	Tp	Rp	
189	Freienhufen/Ostseite	A 13	BB	W		W				
190	Freienhufen/Westseite	A 13	BB	W						
191	Drochow/Ostseite	A 13	BB	N 1		N 1				(E) TR Freienhufen/O
192	Drochow/Westseite	A 13	BB	N 1		N 1				(E) T Freienhufen/W
193	Ruhlander Heide/Ostseite	A 13	BB					W		
194	Könnern/Ostseite	A 14	ST	N 1		N 1				
195	Könnern/Westseite	A 14	ST	N 1		N 1				
196	Grimma/Nordseite	A 14	SN	N 1		N 1				Standortf., (E) T Strocken/N
197	Grimma/Südseite	A 14	SN	N 1		N 1				Standortf., (E) T Strocken/S
198	Strocken/Nordseite	A 14	SN					W		
199	Strocken/Südseite	A 14	SN					W		
200	Choren/Nordseite	A 14	SN			N 1				
201	Groß-Bademeusel/Nordseite	A 15	BB	N 2		N 2				Standortfestlegung
202	Groß-Bademeusel/Südseite	A 15	BB	N 1		N 1				Standortfestlegung
203	Malchow/Ostseite	A 19	MV	N 3		N 3				Standortfestlegung
204	Malchow/Westseite	A 19	MV	N 3		N 3				Standortfestlegung
205	Spoitgendorf/Ostseite	A 19	MV	N 1		N 1				
206	Spoitgendorf/Westseite	A 19	MV	N 1		N 1				
207	Schönberg/Nordseite	A 20	MV	N 3		N 3				Standortfestlegung
208	Schönberg/Südseite	A 20	MV	N 2		N 2				Standortfestlegung
209	Satow/Nordseite	A 20	MV	N 3		N 3				Standortfestlegung
210	Satow/Südseite	A 20	MV	N 2		N 2				Standortfestlegung
211	Leyerhof/Ostseite	A 20	MV	N 3	N 3					Standortfestlegung
212	Leyerhof/Westseite	A 20	MV	N 3	N 3					Standortfestlegung
213	Friedrichshof/Ostseite	A 20	MV	N 3	N 3					Standortfestlegung
214	Friedrichshof/Westseite	A 20	MV	N 3	N 3					Standortfestlegung
215	Steinburg/Ostseite	A 23	SH	N 2	N 2					z. Zt. PWC-Anlage
216	Steinburg/Westseite	A 23	SH	N 2	N 2					z. Zt. PWC-Anlage
217	Gudow/Nordseite	A 24	SH	E 2						
218	Gudow/Südseite	A 24	SH					W		
219	Zarrentin (alt)/Südseite	A 24	MV			W				
220	Zarrentin (neu)/Südseite	A 24	MV	N 1		N 1	N 1			
221	Stolpe/Nordseite	A 24	MV	E 1						
222	Stolpe/Südseite	A 24	MV	E 1		E 2				
223	Walsleben/Ostseite	A 24	BB			E 3				
224	Walsleben/Westseite	A 24	BB			E 3				

¹⁾ Baukategorien und Dringlichkeiten

- | | | | |
|---|-----------------------|---|--|
| N | Neubau | 1 | Baubeginn innerhalb der nächsten 3 Jahre |
| U | Umbau und Erweiterung | 2 | Baubeginn in 3 bis 6 Jahren |
| W | Wegfallender Betrieb | 3 | Baubeginn in mehr als 6 Jahren |
| E | Ersatzneubau | | |

²⁾ Art der Betriebe

- | | |
|----|--|
| T | Tankstelle |
| K | Kiosk/Kleinraststätte mit < 50 Sitzplätzen |
| R | Raststätte mit = > 50 Sitzplätzen |
| M | Motel |
| Tp | provisorische Tankstelle |
| Rp | provisorische Raststätte |

³⁾ Spalte Bemerkungen

- (E) An dem Standort werden die wegfallenden Nebenbetriebe des genannten Standortes ersetzt.
PWC Rastplatz mit WC

Nr.	Standort	BAB	Land	Baukategorien und Dringlichkeiten ¹⁾ nach Art der Betriebe ²⁾						Bemerkungen ³⁾
				T	K	R	M	Tp	Rp	
225	Linumer Bruch/Nordseite	A 24	BB	N 2						
226	Habichthorst/Ostseite	A 27	NS	N 2		N 2				
227	Habichthorst/Westseite	A 27	NS	N 2		N 2				
228	Westerstede/Nordseite	A 28	NS	N 1		N 1				z. Zt. PWC-Anlage
229	Westerstede/Südseite	A 28	NS	N 1		N 1				z. Zt. PWC-Anlage
230	Brockbachtal/Nordseite	A 30	NW	N 3	N 3					z. Zt. PWC-Anlage
231	Brockbachtal/Südstraße	A 30	NW	N 3	N 3					z. Zt. PWC-Anlage
232	Bentheimer Wald/Nordseite	A 30	NS	N 2	N 2					z. Zt. P
233	Springbiel/Südseite	A 30	NS	N 1	N 1					z. Zt. P
234	Aschendorf/Ostseite	A 31	NS	N 3		N 3				z. Zt. PWC-Anlage
235	Aschendorf/Westseite	A 31	NS	N 3		N 3				z. Zt. PWC-Anlage
236	Wietmarschen/Ostseite	A 31	NS	N 3	N 3					Standortfestlegung
237	Wietmarschen/Westseite	A 31	NS	N 3	N 3					Standortfestlegung
238	Hochmoor/Ostseite	A 31	NW	N 3		N 3				z. Zt. PWC-Anlage
239	Hochmoor/Westseite	A 31	NW	N 3		N 3				z. Zt. PWC-Anlage
240	Hövelsenne/Ostseite	A 33	NW	N 3	N 3					z. Zt. PWC-Anlage
241	Hövelsenne/Westseite	A 33	NW	N 3	N 3					z. Zt. PWC-Anlage
242	Bleicherode/Nordseite	A 38	TH	N 3		N 3				Standortfestlegung
243	Bleicherode/Südseite	A 38	TH	N 3		N 3				Standortfestlegung
244	Lutherstadt Eisleben/Nordseite	A 38	ST	N 3		N 3				Standortfestlegung
245	Lutherstadt Eisleben/Südseite	A 38	ST	N 3		N 3				Standortfestlegung
246	Neufelder Heide/Nordseite	A 40	NW	N 3		N 3				
247	Neufelder Heide/Südseite	A 40	NW	N 3		N 3				
248	Hoxhöfe/Ostseite	A 44	NW	N 3		N 3				z. Zt. PWC-Anlage
249	Hoxhöfe/Westseite	A 44	NW	N 3		N 3				z. Zt. PWC-Anlage
250	Katzenfurt/Westseite	A 45	HE			E 2				
251	Kalbecker Forst/Ostseite	A 57	NW	N 3		N 3				
252	Kalbecker Forst/Westseite	A 57	NW	N 2		N 2				
253	Nimstal/Ostseite	A 60	RP	N 3	N 3					z. Zt. PWC-Anlage
254	Nimstal/Westseite	A 60	RP	N 3	N 3					z. Zt. PWC-Anlage
255	Am Schallerskreuz/Ostseite	A 61	NW	N 2		N 2				z. Zt. P
256	Am Schallerskreuz/Westseite	A 61	NW	N 2		N 2				z. Zt. P
257	Brohltal/Ostseite	A 61	RP			E 1				
258	Wonnegau/Ostseite	A 61	RP			N 2			W	
259	Potzberg/Ostseite	A 62	RP	N 2	N 2					z. Zt. P
260	Potzberg/Westseite	A 62	RP	N 2	N 2					z. Zt. P
261	Steinbach/Nordseite	A 63	RP	N 3		N 3				Standortfestlegung
262	Steinbach/Südseite	A 63	RP	N 3		N 3				Standortfestlegung

¹⁾ Baukategorien und Dringlichkeiten

N Neubau
 U Umbau und Erweiterung
 W Wegfallender Betrieb
 E Ersatzneubau

1 Baubeginn innerhalb
 der nächsten 3 Jahre
 2 Baubeginn in 3 bis
 6 Jahren
 3 Baubeginn in mehr
 als 6 Jahren

²⁾ Art der Betriebe

T Tankstelle
 K Kiosk/Kleinraststätte
 mit < 50 Sitzplätzen
 R Raststätte mit =
 > 50 Sitzplätzen
 M Motel
 Tp provisorische Tankstelle
 Rp provisorische Raststätte

³⁾ Spalte Bemerkungen

P Rastplatz
 PWC Rastplatz mit WC

Nr.	Standort	BAB	Land	Baukategorien und Dringlichkeiten ¹⁾ nach Art der Betriebe ²⁾						Bemerkungen
				T	K	R	M	TP	Rp	
263	Salmünster/Nordseite	A 66	HE	N 3		N 3				Standortfestlegung
264	Salmünster/Südseite	A 66	HE	N 3		N 3				Standortfestlegung
265	Lorsch/Ostseite	A 67	HE	E 1						
266	Lorsch/Westseite	A 67	HE	E 1						
267	Eltmann/Nordseite	A 70	BY	N 1		N 1				Standortfestlegung
268	Eltmann/Südseite	A 70	BY	N 3		N 3				Standortfestlegung
269	Wonsees/Nordseite	A 70	BY	N 3		N 3				Standortfestlegung
270	Wonsees/Südseite	A 70	BY	N 2		N 2				Standortfestlegung
271	Geraberg/Ostseite	A 71	TH	N 3		N 3				Standortfestlegung
272	Geraberg/Westseite	A 71	TH	N 3		N 3				Standortfestlegung
273	Mellrichstadt/Ostseite	A 71	BY	N 3		N 3				Standortfestlegung
274	Mellrichstadt/Westseite	A 71	BY	N 3		N 3				Standortfestlegung
275	Taltitz/Südseite	A 72	SN	N 1		N 1				
276	Stöckigt/Nordseite	A 72	SN	N 1		N 1				
277	Zwickau-Ost/Südseite	A 72	SN	W	W					
278	Forchheim/Ostseite	A 73	BY	N 3		N 3				Standortfestlegung
279	Forchheim/Westseite	A 73	BY	N 3		N 3				Standortfestlegung
280	Schönbuch/Ostseite	A 81	BW			E 2				
281	Schönbuch/Westseite	A 81	BW			E 2				
282	Hegau/Ostseite	A 81	BW	N 2		N 2				
283	Hegau/Westseite	A 81	BW	N 2		N 2				
284	Neckarburg/Ostseite	A 81	BW			E 2				
285	Neckarburg/Westseite	A 81	BW			E 2				
286	Isartal/Nordseite	A 92	BY	N 2		N 2				Standortfestlegung
287	Altdorf/Südseite	A 92	BY	N 3		N 3				Standortfestlegung
288	Waldnaabtal/Ostseite	A 93	BY	N 3		N 3				Standortfestlegung
289	Waldnaabtal/Westseite	A 93	BY	N 2		N 2				Standortfestlegung
290	Inntal/Ostseite	A 93	BY	E 2	W	N 2				
291	Bodensee/Ostseite	A 96	BY	N 3		N 3				Standortfestlegung
292	Bodensee/Westseite	A 96	BY	N 3		N 3				Standortfestlegung
293	Lechwiesen/Nordseite	A 96	BY	N		N				T + R im Bau
294	Lechwiesen/Südseite	A 96	BY	N		N				T + R im Bau
295	Stolpe-Dorf/Ostseite	A 111	BB		W					
296	Stolper Heide/Ostseite	A 111	BB			N 1	N 1			
297	Stolper Heide/Westseite	A 111	BB			N 1	N 1			
298	Waldeck/Ostseite	A 113	BB			N 1	N 2			
299	Dreilinden/Ostseite	A 115	BL		W					
300	Dreilinden/Westseite	A 115	BL	W			W			

1) Baukategorien und Dringlichkeiten

- | | | | |
|---|-----------------------|---|--|
| N | Neubau | 1 | Baubeginn innerhalb der nächsten 3 Jahre |
| U | Umbau und Erweiterung | 2 | Baubeginn in 3 bis 6 Jahren |
| W | Wegfallender Betrieb | 3 | Baubeginn in mehr als 6 Jahren |
| E | Ersatzneubau | | |

2) Art der Betriebe

- | | |
|----|--|
| T | Tankstelle |
| K | Kiosk/Kleinraststätte mit < 50 Sitzplätzen |
| R | Raststätte mit = > 50 Sitzplätzen |
| M | Motel |
| TP | provisorische Tankstelle |
| Rp | provisorische Raststätte |

Tabelle 12: Ist-Ausgaben 1994

– aufgeschlüsselt nach Titel –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	Sächliche Verwaltungsausgaben (HGr. 5)	1 628,5
521 11	Unterhaltung der Bundesautobahnen	687,6
	(Summe der Tit. 521 13 bis Tit. 521 19)	
521 13	Leistungen für auf Bundesautobahnen eingesetztes Straßenunterhaltungspersonal der Auftragsverwaltung	405,5
521 14	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	55,1
521 15	Grundstücke, Gebäude und Räume	53,7
521 16	Winterwartung	30,6
521 17	Baustoffe, Unternehmerleistungen, Zubehör	111,6
521 18	Fernmeldeanlagen	16,8
521 19	Sonstiges	14,3
521 21	Unterhaltung der Bundesstraßen	826,6
	(Summe der Tit. 521 23 bis Tit. 521 29)	
521 23	Leistungen für auf Bundesstraßen eingesetztes Straßenunterhaltungspersonal der Auftragsverwaltung	403,5
521 24	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	52,6
521 25	Grundstücke, Gebäude und Räume	25,5
521 26	Winterwartung	51,2
521 27	Baustoffe, Unternehmerleistungen, Zubehör	301,9
521 28	Betriebsprechfunk und Fernsprechanlagen in Tunnels	0,8
521 29	Sonstiges	27,1
521 32	Betriebskosten für Beleuchtungsanlagen, techn. Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs und besondere Anlagen in Tunnels (Bundesautobahnen)	35,4
521 42	Betriebskosten für Beleuchtungsanlagen, techn. Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs und besondere Anlagen in Tunnels (Bundesstraßen)	5,2
521 52	Unterhaltung von Anlagen des BAB-Fernmeldenetzes	0,4
521 62	Aufwendungen zur Beseitigung von Schäden, die durch Dritte verursacht worden sind (Bundesfernstraßen)	6,6
531 62	Veröffentlichungen, straßenbautechnische Veranstaltungen	4,0
533 62	Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiet des Straßenwesens	9,0
534 62	Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	10,4
535 62	Bestandsaufnahme der Bundesfernstraßen mit elektronischer Auswertung	6,9
546 12	Steuern aus Tank & Rast AG.	13,6
	Zuweisungen und Zuschüsse (ohne Investitionen) (HGr. 6)	325,1
622 32	Zins- und Aufwendungszuschüsse im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	–
622 42	Zins- und Aufwendungszuschüsse im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen)	–
642 12	Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesautobahnen)	117,5
642 22	Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesstraßen)	124,3
682 22	Beitrag an nichtbundeseigene Eisenbahnen zu den Kosten für Unterhaltung und Betrieb höhengleicher Kreuzungen von Bundesstraßen und Eisenbahnstrecken	1,4
685 01	Bundesanteil an den Verwaltungskosten der DEGES	81,8
685 12	Beitrag an die Industrie- und Handelskammer Bonn	0,1

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	Ausgaben für Investitionen (Baumaßnahmen) (HGr. 7)	7 745,7
711 12	Hochbauten an Bundesautobahnen bis 750 000 DM Baukosten	40,2
711 22	Hochbauten an Bundesstraßen bis 750 000 DM Baukosten	24,6
712 12	Hochbauten an Bundesautobahnen über 750 000 DM Baukosten	24,6
712 22	Hochbauten an Bundesstraßen über 750 000 DM Baukosten	20,0
741 11	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen)	3 865,8
	(Summe der Tit. 741 13 bis Tit. 741 19)	
741 13	Erneuerung	1 726,8
741 14	Erweiterung (VDE-Projekte)	678,0
741 15	Um- und Ausbau	176,1
741 16	Erweiterung (ohne VDE-Projekte)	501,8
741 17	Neubau (ohne VDE-Projekte)	1 145,6
741 18	Neubau (VDE-Projekte)	60,9
741 19	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen	26,6
741 21	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen)	3 601,1
	(Summe der Tit. 741 23 bis Tit. 741 29)	
741 23	Erneuerung	1 135,9
741 25	Um- und Ausbau	999,3
741 27	Neubau	1 449,0
741 29	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen	16,9
742 11	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmelde-, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesautobahnen)	88,0
	(Summe der Tit. 742 13 und Tit. 742 14)	
742 13	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesautobahnen	24,4
742 14	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen an bestehenden Bundesautobahnen	1,3
742 15	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesautobahnen	62,3
742 21	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunk- und Stromversorgungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesstraßen) ..	10,8
	(Summe der Tit. 742 23 und Tit. 742 24)	
742 23	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunkanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen	2,1
742 24	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen an bestehenden Bundesstraßen	-0,2
742 25	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen	8,9
744 82	Privatstraßen des Bundes	1,0
745 21	Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Bundesfernstraßen)	69,6
	(Summe der Tit. 745 23 bis Tit. 745 26)	
745 23	Änderung von Überführungen (§ 12 EKrG)	15,2

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
745 24	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und Deutsche Bahn AG.	53,7
745 25	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und sonstigen Eisenbahnen	0,6
	Sonstige Ausgaben für Investitionen (HGr. 8)	1 001,0
811 12	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen)	57,8
811 22	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesstraßen)	31,6
812 12	Erwerb von Geräten (einschließlich Stahlflachstraßen) und Maschinen (Bundesautobahnen)	48,5
812 22	Erwerb von Geräten und Maschinen (Bundesstraßen)	30,6
821 11	Grunderwerb (Bundesautobahnen) (Summe der Tit. 821 15 bis Tit. 821 19)	213,5
821 14	Grunderwerb Erweiterung (VDE-Projekte)	42,4
821 15	Grunderwerb für Erneuerung, Um- und Ausbau	20,6
821 16	Grunderwerb für den Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen (ohne VDE)	17,9
821 17	Grunderwerb für Neubau (ohne VDE)	121,8
821 18	Grunderwerb Neubau (VDE-Projekte)	9,0
821 19	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesautobahnen	1,8
821 21	Grunderwerb (Bundesstraßen) (Summe der Tit. 821 25 bis Tit. 821 29)	315,7
821 25	Grunderwerb für Erneuerung, Um- und Ausbau	65,5
821 27	Grunderwerb für Neubau	228,9
821 29	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen in der Baulast des Bundes	21,3
852 12	Darlehen zur Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	-
852 22	Darlehen zur Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen)	-
861 62	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen	1,6
863 12	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	-
863 22	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesstraßen)	-
	Kostenanteil des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 EKrG (Länder)	
882 72	Kreuzungen zwischen Deutsche Bahn AG. und Landesstraßen in der Baulast des Landes	46,8
883 71	Kostenanteil des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 EKrG (Kommunale Baulastträger) (Summe der Tit. 883 73 bis Tit. 883 75)	145,9
883 73	Kreuzungen zwischen Deutsche Bahn AG. und Landesstraßen in der Baulast der Gemeinden	23,4
883 74	Kreuzungen zwischen Deutsche Bahn AG. und öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen in der Baulast von Gemeinden und Gemeindeverbänden	122,5
883 81	Zuwendungen an fremde Baulastträger (Kommunale Baulastträger) (Summe der Tit. 883 83 bis Tit. 883 88)	37,8
883 83	Zuwendungen an Gemeinden zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM ..	8,3

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
883 84	Zuwendungen an Gemeinden zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM	13,8
883 85	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM	2,0
883 86	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM	—
883 87	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesstraßen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM	8,6
883 88	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesstraßen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM	5,1
883 82	Zuschüsse nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)	1,1
883 99	Aufwendungen für den Bau von Ortsdurchfahrten und Bundesfernstraßen in der Stadt Bonn	69,5
	Summe Ist-Ausgaben 1994	10 790,3

Tabelle 13: Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –						
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1994 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Streckenabschnitt Bezeichnung der Baumaßnahme	1994 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1994 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg						
A 96 Lindau–München: Esseratsweiler (Ldgrz. BY/BW) bis Ferthofen (Ldgrz. BW/BY)	48,4	658,9	36,7	AS Leutkirch-Süd bis AS Aichstetten	10,9 (2. FB)	–
A 98 Weil–Schaffhausen: Tiengen-West bis Geißlingen	10,0 (1. FB)	192,8	2,8 (1. FB)	Tiengen-West bis Tiengen-Ost	–	2,8 (1. FB)
Bayern						
A 7 Ulm–Füssen: AS Oy/Mittelberg bis Füssen (Bdgrz. D/A)	22,7	393,9	6,5	–	–	–
A 70 Schweinfurt–Bamberg: AD Schweinfurt bis AK Bamberg	65,9	712,7	65,9 (davon 14,6 1. FB)	AD Gochsheim bis AS Schonungen	–	3,9 (2. FB)
A 70 Bamberg–Bayreuth: AK Bamberg–AS Kulmbach/ Neudrossenfeld	45,4 (2. FB)	323,7	28,9 (2. FB)	AS Bamberg bis AS Roßdorf am Berg	–	16,5 (2. FB)
A 93 Hof–Regensburg: Thiersheim bis Rathaushütte	6,0	55,1	6,0	nördlich AS Thiersheim bis AS Rathaushütte	6,0	–
Mitterteich-West bis Weiden-Süd	36,7	263,3	36,7 (davon 7,4 1. FB)	Windischeschenbach bis nördlich AS Neustadt a. d. W.	–	7,4 (2. FB)
A 94 München–Neuhaus/Inn: AK München-Ost bis Simbach	90,5	1 080,3	17,5	–	–	–
A 96 Lindau–München: Ferthofen (Ldgrz. BW/BY) bis AS Jengen/Kaufbeuren	52,0	525,6	52,0 (davon 19,5 1. FB)	AS Erkheim bis AS Kirchdorf	17,9	–

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten
Stand: 31. Dezember 1994

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –						
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1994 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Streckenabschnitt Bezeichnung der Baumaßnahme	1994 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1994 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
noch Bayern						
Landsberg-Ost bis Oberpfaffenhofen	28,4	418,4	14,5	östlich AS Windach bis östlich AS Eching/ Greifenberg (Bereich AS Eching)	–	3,1
A 99 Autobahnring München: AD Feldmoching bis Langwied (A 8) (einschließlich Spange Eschenried)	15,1	650,1	4,6	AS München–Ludwigs- felde bis Allach	–	3,1
Berlin						
A 100 BAB Stadtring Berlin: AK Schöneberg bis Buschkrugallee	6,3	515,1	3,6 (davon 0,7 1. FB)	Bereich Sachsendamm	–	1,3 (davon 0,7 2. FB)
Brandenburg						
A 12 Berlin–Frankfurt/Oder: AS Frankfurt/Oder bis Bdgrz. D/PL einschließlich Brücke über die Oder	4,7 (2. FB)	100,4	2,8 (2. FB)	Güldendorf bis Bdgrz. D/PL	–	1,9 (2. FB)
A 15 Lübbenau–Forst: AD Spreewald bis Forst (Bdgrz. D/PL)	64,0 (2. FB)	350,3	46,8 (2. FB)	nördlich AS Boblitz bis Krieschow	–	17,2 (2. FB)
				Krieschow bis östlich AS Forst	35,6 (2. FB)	–
Bremen						
A 281 Eckverbindung Bremen Bremen–Grambke bis Hafenrandstraße	2,0	152,6	–	Bremen–Grambke bis Hafenrandstraße	–	2,0
Hessen						
A 4 Bad Hersfeld–Eisenach: Obersuhl bis Wommen	2,4 (davon 2,2 2. FB)	116,7	2,4 (davon 2,2 2. FB)	AS Wildeck/Obersuhl bis Ldgrz. HE/TH	0,2	–
				Ldgrz. TH/HE bis AS Wommen	2,2 (2. FB)	–

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten
Stand: 31. Dezember 1994

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –						
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1994 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Streckenabschnitt Bezeichnung der Baumaßnahme	1994 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1994 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
noch Hessen						
A 49 Kassel–Gießen: Kassel bis Neustadt	62,0	670,4	42,2	AS Borken bis Neuental/Bischhausen	8,3	–
A 66 Frankfurt/M.–Fulda: Langenselbolder Dreieck bis Fulda-Süd/Eichenzell	65,2	1 091,5	49,0	östlich AS Bad Soden- Salmünster bis AS Schlüchtern-Nord	16,4	–
A 661 Bad Homburg–Darmstadt: AS Frankfurt/Bonames bis Frankfurt/Hanauer Landstraße	11,8	366,7	8,5	AS Frankfurt/Seckbach bis AS Frankfurt/ Hanauer Landstraße	–	3,3 (1. FB)
Mecklenburg-Vorpommern						
A 20 Lübeck–Rostock Grevesmühlen–Wismar/O	25,7	411,5	–	Grevesmühlen bis Wismar/O	–	25,7
Niedersachsen						
A 31 Emden–Bottrop: westlich Emden bis nördlich Emden (B 70)	4,5	114,1	–	westlich Emden bis Kreisstraße 241	–	2,8
AS Neermoor bis AS Haren	65,3	754,4	61,6	AS Neermoor bis AS Verhusen	1,6	–
AS Haren bis Hubertushof (Ldgrz. NS/NW)	64,5	577,9	17,0	AS Veenhusen bis AD Leer	–	3,7
A 33 Osnabrück–Paderborn: AS Osnabrück/Schinkel bis Ldgrz. NS/NW	24,5	319,7	17,9	AS Haren bis AS Twist AS Twist bis AS Geeste	17,0	–
A 39 Wolfsburg–Salzgitter: Weyhausen (B 188) bis AK Braunschweig/Süd	35,5	443,7	16,4	AS Hiler bis AS Dissen-Nord	–	8,6
A 250 Hamburg–Lüneburg: Maschener Kreuz bis Lüneburg	30,3	273,1	14,8	Rautheim (L 625) bis AK Braunschweig-Süd	–	5,6
A 280 Abzweig Bunde: Bunde (Bdgrz. D/NL) bis AD Bunde	4,6	55,3	4,6	AS Winsen-Ost bis Lüner	–	15,5
A 395 Braunschweig–Bad Harzburg: AS Braunschweig/Melverode bis Vienenburg	31,7	254,1	31,7	Bunde (Bdgrz. D/NL) bis AD Bunde	4,6	–
				AS Wolfenbüttel-Süd bis AS Schladen-Nord	12,8	–

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten
Stand: 31. Dezember 1994

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –						
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1994 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Streckenabschnitt Bezeichnung der Baumaßnahme	1994 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1994 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
Nordrhein-Westfalen						
A 31 Emden–Bottrop: Hubertushof (Ldgrz. NS/NW) bis AK Bottrop	83,0	745,4	73,7	AS Ochtrup-Nord bis AS Gronau-Ochtrup	–	7,3
A 46 Heinsberg–Wuppertal: Heinsberg (B 221) bis AS Hückelhoven	10,6	129,7	–	Heinsberg (B 221) bis AS Hückelhoven	–	10,6
A 46 Hagen–Brilon: AS Arnsberg/Neheim bis Nuttlar	40,0	935,3	23,8	AS Arnsberg/Uentrop bis AS Meschede/ Wennemen	–	8,6
A 52 Roermond–Düsseldorf: Elmpt bis AS Schwalmthal–Hostert	13,2	128,2	4,4 (1. FB)	westlich AS Nieder- krüchten–Elmpt bis AS Schwalmthal/Waldniel AS Schwalmthal–Wald- niel bis AS Schwalmthal- Hostert	–	8,8 4,4 (2. FB)
A 59 Dinslaken–Duisburg: AS Dinslaken/Süd bis AS Duisburg–Walsum	2,9	53,0	1,6	AS Dinslaken-Süd bis AS Dinslaken-Hiesfeld AS Dinslaken-Hiesfeld bis AS Duisburg- Walsum	– 1,6	1,3 –
Rheinland-Pfalz						
A 1 Köln–Trier: Ahrtalbrücke (Ldgrz. NW/RP) bis AD Vulkaneifel	28,9	485,8	–	Daun (B 257) bis AD Vulkaneifel	–	4,7
A 60 St. Vith–Wittlich: AS Bitburg bis Badem	7,0	154,5	–	AS Bitburg bis Badem	–	7,0
A 63 Mainz–Kaiserslautern: AS Freimersheim bis AS Kaiserslautern-Ost	40,5	553,7	17,5	Steinbach bis AS Winnweiler	–	8,3
Saarland						
A 8 Luxemburg–Saarbrücken: AS Borg/Perl bis AS Merzig/Wellingen (1. FB)	9,5 (1. FB)	160,0	–	AS Borg/Perl bis AS Merzig/Wellingen (1. FB)	–	9,5 (1. FB)

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten
Stand: 31. Dezember 1994

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –						
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1994 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Streckenabschnitt Bezeichnung der Baumaßnahme	1994 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1994 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
Sachsen						
A 4 Dresden–Görlitz: östl. AS Ohorn–AS Uhyst	7,6 (2. FB)	53,0	4,7 (2. FB)	AS Burkau bis AS Uhyst	4,7 (2. FB)	–
				Bereich AS Weißenberg	0,6	–
AS Weißenberg bis Görlitz (Bdgrz. D/PL)	23,6	442,6	4,0	Görlitz (B 115) bis Bdgrz. D/PL	3,4	–
A 72 Chemnitz–Hof: AS Zwickau-Ost bis Ldgrz. SN/BY	57,3 (2. FB)	886,3	57,3 (2. FB)	AS Zwickau/Ost bis Wilkau–Haßlau	3,1 (2. FB)	–
				östl. AS Reichenbach bis AS Plauen-Ost	16,4 (2. FB)	–
Sachsen-Anhalt						
A 14 Magdeburg–Halle: Dahlenwarsleben bis Schönebeck	26,0	285,9	–	AS Magdeburg/Olven- stedt bis AS Magdeburger Ring	–	10,8
				AS Könnern bis AS Löbejün	–	11,6
Könnern bis Halle/Peißen	30,8	349,7	–	nördlich Tornau bis AS Halle/Peißen	–	1,2
Thüringen						
A 4 Bad Hersfeld–Eisenach: Untersuhl (Ldgrz. HE/TH) bis Sallmannshausen (Ldgrz. TH/HE)	7,2	140,9	7,2	Untersuhl (Ldgrz. HE/ TH bis Sallmannshausen (Ldgrz. TH/HE)	7,2 (2. FB)	–
Länder insgesamt					170,3	221,7
davon:						
– zweibahnig					90,2	154,1
– 1. Fahrbahnen					–	15,6
– 2. Fahrbahnen, Ergänzung einer BAB, Aufstufung der 1. Fahrbahn					80,1	52,0

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten
Stand: 31. Dezember 1994

Tabelle 14: Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –						
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			bis Ende 1994 für den Ver- kehr frei- gegeben km	1994 für den Verkehr freige- geben km	Ende 1994 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
Baden-Württemberg						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 27	Neubau von Hechingen/Süd bis Engstlatt/Nord	6,1	56,6	3,7	-	2,4
B 27	Neubau von Engstlatt/Nord bis Balingen/Süd (Knoten B 27/B 463)	5,9	91,3	4,8	-	1,1
B 28	Neubau von Reutlingen/Ost bis Bahnwärterhaus	2,8	48,8	-	-	0,5
	insgesamt			8,5	-	4,0
Bayern						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 2	Ausbau von Donauwörth bis Asbach-Bäumenheim	4,4	20,8	2,0	2,0	2,4
B 2	Ausbau von Nordendorf bis Meitingen	5,1	42,6	0,1	0,1	-
B 4	Verlegung in Coburg (Schlachthofkreuzung)	0,5	40,7	-	-	0,5
B 4	Verlegung nördlich Coburg	2,4	22,0	-	-	1,5
B 13	Ausbau von Ansbach (B 14) bis BAB-A 6	6,1	27,6	1,2	-	-
B 287	Ausbau in Bad Kissingen (Ostring)	2,0	16,7	1,2	-	0,8
	insgesamt			4,5	2,1	5,2
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 2	Verlegung südlich Fürstenfeldbruck (Münchner Berg)	3,8	14,0	0,9	-	-
B 27	Ausbau der Ortsdurchfahrt Höchberg (2. Bauabschnitt)	1,3	18,2	-	-	1,3
B 27	Entlastungsstraße in Bad Brückenau	1,2	24,6	-	-	1,2
B 299	Verlegung bei Neumarkt/Opf. (2. Bauabschnitt)	5,6	10,9	1,5	-	-
	insgesamt			2,4	-	2,5
Brandenburg						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 96	Ausbau von Rangsdorf bis BAB-A 10 ²⁾	0,7	4,0	0,7	0,7	-
B 96 a	Ausbau von Schönefeld bis Mahlow	5,4	35,0	-	-	-
B 101	Neubau von BAB-A 10 bis Stadtgrenze Berlin	12,0	120,0	-	-	0,5
	insgesamt			0,7	0,7	0,5

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1994)²⁾ aus Titel 741 25

Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –					
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			bis Ende 1994 für den Ver- kehr frei- gegeben km	1994 für den Verkehr freige- geben km	Ende 1994 in Bau km
1	2	3	4	5	6
Niedersachsen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 83 Ausbau und Verlegung südlich Hameln („Am Fort Luise“)	2,9	25,6	–	–	2,9
insgesamt			–	–	2,9
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 401 Neubau zwischen BAB-A 31 und B 70 bei Dörpen	3,2	9,8	–	–	3,2
insgesamt			–	–	3,2
Nordrhein-Westfalen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 1 Ausbau westlich Paderborn (L 756 bis östlich B 64)	2,0	32,5	–	–	2,0
B 51 Ausbau in Münster, L 586 Kappenberger Damm	2,9	153,9	2,9	2,9	–
B 61 Ausbau in Minden, Ringstraße – B 65	1,7	46,7	–	–	1,7
B 65 Ausbau der Ortsdurchfahrt Rheine	0,7	11,6	–	–	0,7
B 223/ B 224 Ausbau der Ortsdurchfahrt Dorsten	4,6	73,5	1,6	–	1,5
B 236 Ausbau zwischen Lünen und Dortmund: Lünen (B 54) – B 1 bei Remberg	11,9	419,2	11,9	3,6	–
B 236 Neubau von Remberg (B 1) bis Schürufer	1,1	97,6	–	–	1,1
B 481 Ausbau in Rheine	1,4	27,0	–	–	1,4
insgesamt			16,4	6,5	8,4
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 1 Neubau zwischen Kohlstädt und Horn/Bad Meinberg (westlich L 828), Eggeübergang	3,7	19,7	–	–	3,7
B 61 Neubau in Porta Westfalica (L 780 – B 482, 3. Bauabschnitt) einschließlich Weserbrücke	1,0	70,6	–	–	1,0
B 236/ B 480 Neubau in Winterberg (Durchstich)	1,2	21,5	–	–	1,2
B 239 Neubau bei Kirchlengern (L 775 – L 782)	5,2	58,2	–	–	0,5
insgesamt			–	–	6,4
Rheinland-Pfalz					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 9 Verlegung von Gernersheim bis Rülzheim	4,3	37,0	–	–	4,3
B 9 Neubau von Rülzheim-Wörth, 2. Fahrbahn	11,3	25,2	11,3	6,5	–
insgesamt			11,3	6,5	4,3

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand 31. Dezember 1994)

Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –					
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			bis Ende 1994 für den Ver- kehr frei- gegeben km	1994 für den Verkehr freige- geben km	Ende 1994 in Bau km
1	2	3	4	5	6
noch Rheinland-Pfalz					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 9 Verlegung Worms/Nord	1,8	30,0	1,0	1,0	0,8
B 37 Verlegung bei Bad Dürkheim (L 517 – Feuerberg)	5,7	40,6	5,2	0,9	0,5
insgesamt			6,2	1,9	1,3
Sachsen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 173 Ausbau zwischen Chemnitz und Niederwiesa	2,8	9,0	2,8	2,8	–
B 2/B 184 Ausbau von BAB-A 14 (AS Dübener Straße) bis Stadtgrenze Leipzig	4,5	88,9	–	–	4,5
insgesamt			2,8	2,8	4,5
Schleswig-Holstein					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 76 Verlegung in Kiel	3,6	173,7	–	–	1,1
insgesamt			–	–	1,1
Länder insgesamt					
37 Streckenabschnitte	142,1	2 061,6	–	–	–
davon:					
16 Teilstrecken	–	831,1	52,8	–	–
12 Teilstrecken 4streifig	–	771,2	44,2	–	–
4 Teilstrecken, 2streifig	–	59,9	8,6	–	–
davon:					
9 Teilstrecken	–	341,6	–	20,5	44,3
7 Teilstrecken, 4streifig	–	318,5	–	18,6	30,9
2 Teilstrecken, 2streifig	–	23,1	–	1,9	13,4
damit:					
5 Teilstrecken, 4streifig	–	611,3	26,6	–	–
davon:					
3 Teilstrecken, 4streifig	–	166,9	–	6,4	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1994)

Tabelle 15: Bundesstraßen – Ortsumgehungen –

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten ¹⁾	bis Ende 1994 für den Ver- kehr frei- gegeben	davon		
				1994 für den Verkehr freige- geben	Ende 1994 in Bau	
	km	Mio. DM	km	km	km	
1	2	3	4	5	6	
Baden-Württemberg						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 14	Neubau zwischen Waiblingen (B 14/B 29) und Stuttgart/Wangen (B 10/ B 312 alt) 1. und 2. Bauabschnitt	10,7	318,2	10,7	2,2	–
B 27	Neubau von der B 297 nördlich Kirchen- tellinsfurt bis Tübingen (Knoten B 27/B 463) ..	6,7	124,0	6,7	3,9	–
B 29	Ortsumgehung Schorndorf	6,2	134,2	–	–	6,2
B 30	Neubau von nördlich Baidt (Egelsee) bis Ravensburg/Eschach (1. bis 3. und 5. Bauabschnitt)	12,7	267,1	8,8	–	3,9
B 31	Neubau Freiburg-Kirchzarten (L 126) (Schwarzwaldstraße)	7,0	9,9*)	–	–	0,1
B 31	Ortsumgehung Döggingen	3,5	125,6	–	–	1,6
B 462	Ausbau von Rastatt bis Rotenfels	6,7	52,0	–	–	6,7
B 535	Verlegung bei Schwetzingen/Ost bis Leimen (B 3) ohne Knoten (A 5)	5,0	67,8	–	–	5,0
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 3	Ortsumgehung Bühl-Ottersweier	7,8	33,2	–	–	7,8
B 3	Ortsumgehung Sasbach und Achern	4,9	41,4	2,8	2,8	2,1
B 10	Verlegung in Karlsruhe-Grötzingen	1,8	79,9	–	–	1,8
B 10	Verlegung bei Enzberg	2,5	18,9	–	–	2,5
B 27 a	Verlegung zwischen Stuttgart-Stammheim und Stuttgart-Zuffenhausen	2,5	38,8	–	–	0,4
B 29	Westumgehung Aalen (westlich Aalen-Baiershofen, A 7)	12,6	134,6	–	–	0,5
B 31	Neubau zwischen Stockach und Hohenlinden	9,0	86,6	–	–	9,0
B 31	Verlegung zwischen Immenstaad und Friedrichshafen	10,2	89,4	–	–	1,3
B 31	Verlegung zwischen Kressbronn und Lindau	5,8	34,3	0,5	0,5	5,3
B 33	Ortsumgehung Hausach	4,1	107,7	–	–	4,1
B 38 a	Verlegung von der B 3 bei Weinheim bis zur Landesgrenze BW/HE	1,5	63,5	–	–	1,5
B 45	Ortsumgehung Mauer	3,8	40,3	–	–	3,8
B 293	Ortsumgehung Eppingen	6,5	27,2	–	–	6,5
B 297	Ortsumgehung Neckartailfingen	5,0	44,5	–	–	2,7
B 311	Verlegung bei Meßkirch (2. Bauabschnitt) ...	1,5	21,2	–	–	0,5
B 314	Ortsumgehung Fützen-Epfenhofen	4,9	33,2	4,9	2,4	–
B 317	Verlegung bei Schopfheim	6,6	80,7	6,6	2,6	–

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1994)

*) Vorleistung für privatfinanzierte Maßnahme

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten ¹⁾	bis Ende 1994 für den Ver- kehr frei- gegeben	davon	
				1994 für den Verkehr freige- geben	Ende 1994 in Bau
	km	Mio. DM	km	km	km
1	2	3	4	5	6
noch Baden-Württemberg					
B 317 Verlegung von Lörrach/Tumringen bis Steinen	5,9	79,7	5,9	1,9	–
B 317 Neubau zwischen Weil am Rhein (B 3) und Lörrach (Zollfreie Straße)	4,0	95,5	–	–	2,0
B 317 Ortsumgehung Zell	1,6	29,0	–	–	0,6
B 462 Verlegung in Gernsbach	2,2	100,7	–	–	2,2
B 462 Ortsumgehung Schramberg-Sulgen	4,0	17,3	–	–	4,0
B 465 Teilortsumgehung Bad Urach	1,2	12,1	1,0	1,0	0,2
B 518 Verlegung bei Wehr	4,0	31,3	–	–	1,5
Insgesamt					
32 Ortsumgehungen	172,4	2 439,8	–	–	–
davon					
9 Teilstrecken	–	857,6	47,9	–	–
3 Teilstrecken, 4streifig	–	627,3	26,2	–	–
6 Teilstrecken, 2streifig	–	230,3	21,7	–	–
davon					
8 Teilstrecken	–	248,1	–	17,3	84,3
2 Teilstrecken, 4streifig	–	137,6	–	6,1	23,5
6 Teilstrecken, 2streifig	–	110,5	–	11,2	60,8
damit					
5 Ortsumgehungen	–	635,8	34,8	–	–
2 Ortsumgehungen, 4streifig		442,2	17,4	–	–
3 Ortsumgehungen, 2streifig		193,6	17,4	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
– Ortsumgehung	–	–	–	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Bayern					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 8 Verlegung östl. Würzburg	2,2	47,5	–	–	1,4
B 11 Verlegung in Deggendorf	3,2	121,8	1,0	–	2,2
B 17 a Neubau der Westtangente Augsburg, 2. Bauabschnitt: B 2 neu bis Holzweg	2,5	88,6	–	–	2,5
B 469 Verlegung von Obernburg bis Trennfurt (Ortsumgehung Wörth-Trennfurt, 1. Fahrbahn)	7,9	80,0	4,1	4,1	0,6
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 2 Ortsumgehung Heroldsberg	4,3	26,0	–	–	4,3
B 2 Ortsumgehung Pöcking	5,2	29,1	1,7	1,7	3,5

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1994)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten ¹⁾	bis Ende 1994 für den Ver- kehr frei- gegeben	davon		
				1994 für den Verkehr freige- geben	Ende 1994 in Bau	
	km	Mio. DM	km	km	km	
1	2	3	4	5	6	
noch Bayern						
B 8	Ortsumgehung Emskirchen	6,7	46,1	4,1	–	2,6
B 11	Ortsumgehung Regen	2,3	46,8	–	–	2,3
B 12	Ortsumgehung Philippsreut	2,1	7,2	2,1	2,1	–
B 12	Ortsumgehung Kumreut	6,0	30,0	–	–	6,0
B 16	Verlegung von Weichering bis B 13 bei Ingolstadt	12,5	48,4	12,5	8,6	–
B 16	Verlegung bei Bernhardswald bis Nittenau ..	14,8	83,1	–	–	14,8
B 16	Ortsumgehung Genderkingen (B 2 bis Rain a. Lech)	7,0	40,2	–	–	0,1
B 16	Verlegung in Günzburg	3,0	49,1	0,8	0,8	1,0
B 17	Ortsumgehung Schongau (B 17/Nord – B 17/Süd)	10,0	73,0	10,0	2,5	–
B 20	Ortsumgehung Fichtheim	3,7	18,5	3,7	3,7	–
B 21	Ortsumgehung Bad Reichenhall (1. Bauabschnitt, Knotenpunkt Nord)	2,0	31,2	–	–	2,0
B 25	Ortsumgehung Baldingen	3,3	16,7	1,5	1,5	1,8
B 27	Ortsumgehung Retzbach	3,2	24,1	0,8	–	1,6
B 31	Verlegung zwischen Kressbronn und Lindau ..	5,2	63,9	2,5	2,5	2,7
B 289	Ortsumgehung Schwarzenbach/Saale	3,0	18,2	3,0	1,3	–
B 299	Ortsumgehung Kaltenbrunn	6,4	15,0	–	–	6,4
B 299	Ortsumgehung Gebenbach	3,2	6,9	–	–	3,2
B 299	Verlegung westl. Neuötting	4,0	40,2	–	–	4,0
B 299	Ortsumgehung Plankstetten	1,8	8,0	–	–	1,8
B 300	Ortsumgehung Peutenhausen	6,0	17,9	–	–	6,0
B 303	Ortsumgehung Schirnding	4,6	44,3	3,4	2,6	1,2
B 388	Ortsumgehung Vordersarling	2,7	8,0	–	–	2,7
B 388	Ortsumgehung Pfarrkirchen	6,6	44,1	–	–	6,6
B 470	Verlegung bei Illesheim	2,5	14,4	–	–	2,5
B 472	Ortsumgehung Peiting (B 23 bis B 472)	4,6	23,9	0,3	–	0,9
B 588	Verlegung nördlich Neuötting (1. Bauabschnitt): Brandmühl bis Kager	1,2	4,4	1,2	1,2	–
Insgesamt						
33 Ortsumgehungen						
davon						
12 Teilstrecken						
2 Teilstrecken, 4streifig						
14 Teilstrecken, 2streifig						
davon						
12 Teilstrecken						
2 Teilstrecken, 4streifig						
10 Teilstrecken, 2streifig						

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1994)

Bundesstraßen - Ortsumgehungen -					
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten ¹⁾	bis Ende 1994 für den Ver- kehr frei- gegeben	davon	
				1994 für den Verkehr freige- geben	Ende 1994 in Bau
1	km	Mio. DM	km	km	km
2	3	4	5	6	
noch Bayern					
damit					
6 Ortsumgehungen	-	169,7	32,5	-	-
- Ortsumgehung, 4streifig	-	-	-	-	-
6 Ortsumgehungen, 2streifig	-	169,7	32,5	-	-
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
3 Ortsumgehungen, 2streifig	-	30,1	-	7,0	-
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Hamburg					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 433 Ortsumgehung Fuhlsbüttel (einschl. Anbindung an BAB A 7)	9,0	337,8	-	-	6,2
Insgesamt					
1 Ortsumgehung	9,0	337,8	-	-	-
davon					
- Teilstrecke,	-	-	-	-	-
- Teilstrecke, 4streifig	-	-	-	-	-
- Teilstrecke, 2streifig	-	-	-	-	-
davon					
- Teilstrecke	-	-	-	-	6,2
- Teilstrecke, 4streifig	-	-	-	-	6,2
- Teilstrecke, 2streifig	-	-	-	-	-
damit					
- Ortsumgehung	-	-	-	-	-
- Ortsumgehung, 4streifig	-	-	-	-	-
- Ortsumgehung, 2streifig	-	-	-	-	-
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
Ortsumgehung	-	-	-	-	-
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Hessen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 3 Neubau zwischen Fronhausen/ Bellnhausen-Stauffenberg	5,9	101,2	5,9	5,9	-
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 3 Ortsumgehung Bad Nauheim (A 5/B 3 bis B 3/L 3134)	7,8	67,5	1,2	-	6,6

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1994)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten ¹⁾	bis Ende 1994 für den Ver- kehr frei- gegeben	davon	
				1994 für den Verkehr freige- geben	Ende 1994 in Bau
	km	Mio. DM	km	km	km
1	2	3	4	5	6
noch Hessen					
B 3 Ortsumgehung Darmstadt/Arheiligen	4,5	41,3	-	-	4,5
B 38 Neubau von der Ldgrz. HE/BW bis nördl. Reisen (einschl. Tunnel)	3,7	105,2	-	-	3,3
B 45 Ortsumgehung Bruchköbel/Roßdorf und Bruchköbel	5,9	27,9	1,1	-	4,8
B 45 Neubau von Tannenmühle (B 448) bis Rodgau/Jügesheim	4,0	114,0	-	-	4,0
B 252 Ortsumgehung Frankenberg (Eder)	3,8	34,5	3,8	3,8	-
B 254 Ortsumgehung Großenlüder	2,6	16,6	1,7	-	0,9
B 417 Ortsumgehung Taunusstein/Neuhof	5,1	41,5	-	-	5,1
B 426 Ortsumgehung bei Mühlthal/ Nieder-Ramstadt (B 426 – K 138)	1,7	12,7	1,7	1,7	-
B 455 Verlegung bei Oberursel	5,2	51,2	-	-	5,2
B 486 Ortsumgehung Langen (K 168 – B 3)	3,8	54,4	-	-	3,8
Insgesamt					
12 Ortsumgehungen	54,0	668,0	-	-	-
davon					
6 Teilstrecken	-	174,9	15,4	-	-
1 Teilstrecke, 4streifig	-	101,2	5,9	-	-
5 Teilstrecken, 2streifig	-	73,7	9,5	-	-
davon					
3 Teilstrecken,	-	148,4	-	11,4	38,2
1 Teilstrecke, 4streifig	-	101,2	-	5,9	-
2 Teilstrecken, 2streifig	-	47,2	-	5,5	38,2
damit					
3 Ortsumgehungen	-	148,4	11,4	-	-
1 Ortsumgehung, 4streifig	-	101,2	5,9	-	-
2 Ortsumgehungen, 2streifig	-	47,2	5,5	-	-
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
3 Ortsumgehungen	-	148,4	-	11,4	-
1 Ortsumgehung, 4streifig	-	101,2	-	5,9	-
2 Ortsumgehungen, 2streifig	-	47,2	-	5,5	-
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Mecklenburg-Vorpommern					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 106 Ortsumgehung Schwerin (Westumgehung)	10,6	75,0	0,8	0,8	3,0

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1994)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten ¹⁾	bis Ende 1994 für den Ver- kehr frei- gegeben	davon	
				1994 für den Verkehr freige- geben	Ende 1994 in Bau
	km	Mio. DM	km	km	km
1	2	3	4	5	6
noch Mecklenburg-Vorpommern					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 5 Ortsumgehung Boizenburg	7,0	38,0	–	–	7,0
B 96 Ortsumgehung Neustrelitz (1. und 2. Bauabschnitt)	3,7	25,1	3,7	3,7	–
B 104 Ortsumgehung Brüel	3,1	16,4	–	–	0,5
B 105 Ortsumgehung Kröpelin	4,0	25,5	–	–	4,0
B 111 Neubau der Peenebrücke bei Wolgast	2,0	64,2	–	–	2,0
Insgesamt					
6 Ortsumgehungen	30,4	244,2	–	–	–
davon					
2 Teilstrecken	–	30,8	4,5	–	–
1 Teilstrecke, 4streifig	–	5,7	0,8	–	–
1 Teilstrecke, 2streifig	–	25,1	3,7	–	–
davon					
2 Teilstrecken	–	30,8	–	4,5	15,5
1 Teilstrecke, 4streifig	–	5,7	–	0,8	3,0
1 Teilstrecke, 2streifig	–	25,1	–	3,7	13,5
damit					
1 Ortsumgehung	–	25,1	3,7	–	–
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
1 Ortsumgehung, 2streifig	–	25,1	3,7	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
1 Ortsumgehung, 2streifig	–	25,1	–	3,7	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Niedersachsen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 3 Verlegung von südlich Bovenden bis nördlich Göttingen	3,0	38,5	–	–	3,0
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 3 Ortsumgehung Pattensen	6,9	44,5	–	–	6,9
B 3 Verlegung von nördlich Nörten-Hardenberg bis südlich Bovenden	7,6	101,3	5,3	–	2,3
B 4 Ortsumgehung Braunlage (2. Bauabschnitt) .	1,8	16,1	–	–	1,8
B 6 Ortsumgehung Lemke (1. Bauabschnitt)	4,2	46,7	4,2	4,2	–
B 51 Ortsumgehung Bassum	6,6	56,2	6,6	4,2	–
B 64 Stahle (NW) – Allersheim: Nordumgehung Minden	4,1	60,9	–	–	4,1
B 80 Ortsumgehung Hedemünden	3,4	27,7	–	–	3,4

1) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1994)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten ¹⁾	bis Ende 1994 für den Ver- kehr frei- gegeben	davon	
				1994 für den Verkehr freige- geben	Ende 1994 in Bau
	km	Mio. DM	km	km	km
1	2	3	4	5	6
noch Niedersachsen					
B 83 Ortsumgehung Hessisch Oldendorf/ Fischbeck	11,0	113,0	–	–	11,0
B 188 Ortsumgehung Warmenau/Kästorf	4,6	27,9	–	–	4,6
B 210 Ortsumgehung Suurhusen	2,4	11,2	1,6	–	0,8
B 210 Westlich Jever (L 808) bis Roffhausen: Ortsumgehung Jever	6,9	55,7	–	–	6,9
B 212 Ortsumgehung Nordenham bis Atens	3,8	26,5	–	3,8	–
B 213 Ortsumgehung Wildeshausen	3,1	18,2	3,1	3,1	–
B 213 Ortsumgehung Nordhorn	8,2	61,9	6,4	2,3	1,8
Insgesamt					
16 Ortsumgehungen	77,6	706,3	–	–	–
davon					
7 Teilstrecken	–	274,0	29,4	–	–
– Teilstrecken, 4streifig	–	–	–	–	–
7 Teilstrecken, 2streifig	–	274,0	29,4	–	–
davon					
5 Teilstrecken	–	144,6	–	17,6	46,6
– Teilstrecken, 4streifig	–	–	–	–	3,0
5 Teilstrecken, 2streifig	–	144,6	–	17,6	43,6
damit					
4 Ortsumgehungen	–	147,6	17,7	–	–
– Ortsumgehungen, 4streifig	–	–	–	–	–
4 Ortsumgehungen, 2streifig	–	147,6	17,7	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
3 Ortsumgehungen, 2streifig	–	91,4	–	11,1	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Nordrhein-Westfalen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 54 Neubau Hüttentalstraße zwischen Siegen/ Weidenau und Siegen	3,3	235,8	1,1	–	2,2
B 62 Neubau Hüttentalstraße zwischen Siegen/ West und der Landesgrenze bei Nieder- schelden einschl. Abzweig Eiserfeld	4,4	138,4	1,3	0,8	–
B 265 Westumgehung Liblar	4,8	67,2	4,8	2,4	–
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 1 Ortsumgehung Schlangen/Kohlstädt	3,5	51,1	3,5	3,5	–
B 9 Westumgehung Geldern	5,0	29,1	–	–	2,7

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1994)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten ¹⁾	bis Ende 1994 für den Ver- kehr frei- gegeben	davon	
				1994 für den Verkehr freige- geben	Ende 1994 in Bau
	km	Mio. DM	km	km	km
1	2	3	4	5	6
noch Nordrhein-Westfalen					
B 57 Westumgehung Rheindalen	3,7	23,8	–	–	3,7
B 59 Neubau von Allrath bis Köln-Bocklemünd: Ortsumgehung Stommeln	7,2	60,9	–	–	7,2
B 64 Neubau zwischen Driburg/Herste und Brakel/Riesel (westl. Herste–K 39)	6,7	42,4	0,5	–	6,2
B 65 Südumgehung Minden (Haddenhausen/ Barkhausen, K 30–B 61n)	5,2	32,1	0,7	–	–
B 221 Westumgehung Niederkrüchten	2,9	13,6	–	–	2,9
B 221 Ortsumgehung Heinsberg/Schleiden	4,2	31,5	4,2	4,2	–
B 229 Ortsumgehung Halver	1,7	30,6	1,7	1,7	–
B 234 Verlegung in Wetter	1,0	14,9	–	–	0,2
B 236 Ortsumgehung Winterberg/Herloh	2,0	19,5	1,5	1,5	–
B 239 Ortsumgehung Espelkamp	4,7	24,7	4,7	4,7	–
B 239 Ortsumgehung Löwendorf	3,9	14,5	–	–	3,9
B 251 Ortsumgehung Brilon	3,4	17,6	–	–	3,4
B 264 Ortsumgehung nördlich Langerwehe	4,1	21,3	–	–	4,1
B 474 Ortsumgehung Coesfeld	2,5	12,4	–	–	2,5
B 475 Westumgehung Sassenberg	3,5	18,1	–	–	3,5
B 475 Nordumgehung Soest	4,6	38,4	–	–	4,6
B 477 Verlegung bei Bergheim	9,6	37,1	9,6	3,8	–
B 509 Südumgehung Kempen	7,0	18,2	7,0	7,0	–
B 513 Südumgehung Sassenberg	2,2	4,9	2,2	2,2	–
B 515 Ortsumgehung Menden/Lendringen	3,9	66,0	–	–	3,9
B 525 Neubau zwischen Holthausen und Gescher (Bauabschnitt L 608n–L 608)	8,1	20,8	3,3	–	4,8
Insgesamt					
27 Ortsumgehungen	113,1	1 081,9	–	–	–
davon					
14 Teilstrecken	–	415,4	46,1	–	–
3 Teilstrecken, 4streifig	–	186,7	7,2	–	–
11 Teilstrecken, 2streifig	–	228,7	38,9	–	–
davon					
10 Teilstrecken	–	249,1	–	31,8	55,8
2 Teilstrecken, 4streifig	–	58,8	–	3,2	2,2
8 Teilstrecken, 2streifig	–	190,3	–	28,6	53,6
damit					
8 Ortsumgehungen	–	265,3	37,7	–	–
1 Ortsumgehung, 4streifig	–	67,2	4,8	–	–
2 Ortsumgehungen, 2streifig	–	198,1	32,9	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1994)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten ¹⁾	bis Ende 1994 für den Ver- kehr frei- gegeben	davon	
				1994 für den Verkehr freige- geben	Ende 1994 in Bau
	km	Mio. DM	km	km	km
1	2	3	4	5	6
noch Nordrhein-Westfalen					
davon 7 Ortsumgehungen, 2streifig	–	198,1	–	32,9	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Rheinland-Pfalz					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 41 Ortsumgehung Weinsheim-Rüdesheim	9,0	103,6	4,5	4,5	4,5
B 41 Verlegung zwischen Bad Kreuznach (B 428) und Welgesheim (A 61)	5,9	122,2	2,8	–	3,1
B 266 Verlegung zwischen Bad Neuenahr und Lohrsdorf	6,7	123,2	4,5	–	–
B 50 Ortsumgehung Argenthal	3,4	43,1	–	–	3,4
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 9 Ortsumgehung Guntersblum	2,4	16,0	–	–	2,4
B 10 Ortsumgehung Rinntal-Sarnstall	4,4	111,8	–	–	4,4
B 10 Ortsumgehung Annweiler	4,8	141,9	–	–	4,8
B 47 Verlegung zwischen Dreisen und Eisenberg .	6,8	33,0	3,5	–	–
B 47 Ortsumgehung Monsheim	4,5	17,5	1,3	1,3	3,2
B 51/B 419 Verlegung zwischen Trier und Wasserliesch .	4,5	98,0	4,5	1,6	–
B 54 Teilortsumgehung Diez	1,5	10,5	0,5	–	–
B 256 Verlegung von Neuwied bis Oberbieber	4,1	92,5	2,2	–	1,9
B 257 Ortsumgehung Altenahr	5,5	107,9	–	–	5,5
B 260 Ortsumgehung Bad Ems	4,2	151,7	–	–	4,2
B 270 Verlegung bei Lauterecken einschl. Orts- umgehung Lonweiler und Heinzenhausen . .	4,6	45,2	3,6	–	1,0
B 271 Ortsumgehung Grünstadt – A 6	5,3	31,5	3,2	–	2,1
B 271 Verlegung von Bad Dürkheim bis Neustadt . .	11,0	98,2	–	–	11,0
B 274 Ortsumgehung Nastätten	5,8	25,0	–	–	5,8
B 413 Ortsumgehung Herschbach	3,0	10,8	2,8	–	0,2
Insgesamt					
19 Ortsumgehungen	97,4	1 383,6	–	–	–
davon					
11 Teilstrecken	–	430,2	33,3	–	–
3 Teilstrecken, 4streifig	–	192,6	11,8	–	–
8 Teilstrecken, 2streifig	–	237,6	21,6	–	–
davon					
3 Teilstrecken	–	91,7	–	7,4	57,5
1 Teilstrecke, 4streifig	–	51,8	–	4,5	11,0
2 Teilstrecken, 2streifig	–	39,9	–	2,9	46,5

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1994)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten ¹⁾	bis Ende 1994 für den Ver- kehr frei- gegeben	davon	
				1994 für den Verkehr freige- geben	Ende 1994 in Bau
	km	Mio. DM	km	km	km
1	2	3	4	5	6
noch Rheinland-Pfalz					
damit					
1 Ortsumgehung	–	98,0	4,5	–	–
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
1 Ortsumgehung, 2streifig	–	98,0	4,5	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
– Ortsumgehung	–	–	–	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Saarland					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 41 Neubau der Westumgehung Neunkirchen ...	5,0	99,6	4,0	–	1,0
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 51 Ortsumgehung Saarlouis/Fraulautern-Roden	7,0	70,4	–	–	3,9
B 51 Ortsumgehung Kleinblittersdorf	3,4	62,9	–	–	3,4
Insgesamt					
3 Ortsumgehungen	15,4	232,9	–	–	–
davon					
1 Teilstrecke	–	79,7	4,0	–	–
1 Teilstrecke, 4streifig	–	79,7	4,0	–	–
– Teilstrecke, 2streifig	–	–	–	–	–
davon					
– Teilstrecke	–	–	–	–	8,3
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	1,0
– Teilstrecke, 2streifig	–	–	–	–	7,3
damit					
– Ortsumgehung,	–	–	–	–	–
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
– Ortsumgehung, 2streifig	–	–	–	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
– Ortsumgehung	–	–	–	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Sachsen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 93 Neubau zwischen Meerane und Zwickau ...	13,6	286,9	11,5	11,5	2,1
B 174 Ortsumgehung Zschopau-Gornau	6,9	118,7	–	–	3,5

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1994)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten ¹⁾	bis Ende 1994 für den Ver- kehr frei- gegeben	davon	
				1994 für den Verkehr freige- geben	Ende 1994 in Bau
	km	Mio. DM	km	km	km
1	2	3	4	5	6
noch Sachsen					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 6/B 115 Ortsumgehung Görlitz	6,5	40,9	6,0	6,0	0,5
B 107 Ortsumgehung Eilenburg	3,6	19,7	–	–	0,1
B 170 Verlegung in Dippoldiswalde	1,0	11,0	–	–	1,0
Insgesamt					
5 Ortsumgehungen	31,6	477,2	–	–	–
davon					
2 Teilstrecken	–	280,4	17,5	–	–
1 Teilstrecke, 4streifig	–	242,6	11,5	–	–
1 Teilstrecke, 2streifig	–	37,8	6,0	–	–
davon					
2 Teilstrecken	–	280,4	–	17,5	7,2
1 Teilstrecke, 4streifig	–	242,6	–	11,5	5,6
1 Teilstrecke, 2streifig	–	37,8	–	6,0	1,6
damit					
– Ortsumgehung	–	–	–	–	–
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
– Ortsumgehung, 2streifig	–	–	–	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
– Ortsumgehung	–	–	–	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Sachsen-Anhalt					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 71 Ortsumgehung Haldensleben	3,2	15,1	–	–	3,2
B 79 Ortsumgehung Dardesheim	4,9	24,2	1,7	1,7	3,2
B 80/B 86 Ortsumgehung Sangershausen (1. Bauabschnitt)	1,5	13,3	–	–	1,5
B 91 Ortsumgehung Weißenfels	6,9	199,1	2,5	2,5	4,4
B 189 Ortsumgehung Barleben	5,0	60,0	–	–	5,0
B 190 Ortsumgehung Arendsee	7,9	14,6	–	–	7,9
Insgesamt					
6 Ortsumgehungen	29,4	326,3	–	–	–
davon					
2 Teilstrecken	–	80,5	4,2	–	–
– Teilstrecken, 4streifig	–	–	–	–	–
2 Teilstrecken, 2streifig	–	80,5	4,2	–	–

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1994)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten ¹⁾	bis Ende 1994 für den Ver- kehr frei- gegeben	davon	
				1994 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1994 in Bau
	km	Mio. DM	km	km	km
1	2	3	4	5	6
noch Sachsen-Anhalt					
davon					
2 Teilstrecken	–	80,5	–	4,2	25,2
– Teilstrecken, 4streifig	–	–	–	–	–
2 Teilstrecken, 2streifig	–	80,5	–	4,2	25,2
damit					
– Ortsumgehung	–	–	–	–	–
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
– Ortsumgehung, 2streifig	–	–	–	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
– Ortsumgehung	–	–	–	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Schleswig-Holstein					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 76 Ortsumgehung Eutin	6,6	53,9	–	–	6,6
B 205 Südumgehung Neumünster	16,9	80,9	–	3,2	3,1
B 502 Verlegung zwischen Kiel und Brodersdorf ...	9,2	57,8	–	–	0,1
Insgesamt					
3 Ortsumgehungen	32,7	192,6	–	–	–
davon					
1 Teilstrecke	–	15,3	3,2	–	–
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	–
1 Teilstrecke, 2streifig	–	15,3	3,2	–	–
davon					
1 Teilstrecke	–	15,3	–	3,2	9,8
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	–
1 Teilstrecke, 2streifig	–	15,3	–	3,2	9,8
damit					
– Ortsumgehung	–	–	–	–	–
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
– Ortsumgehung, 2streifig	–	–	–	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
– Ortsumgehung	–	–	–	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Thüringen					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 94 Verlegung in Greiz einschl. Elsterbrücke ...	0,6	14,2	0,4	0,4	0,2

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1994)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten ¹⁾	bis Ende 1994 für den Ver- kehr frei- gegeben	davon	
				1994 für den Verkehr freige- geben	Ende 1994 in Bau
	km	Mio. DM	km	km	km
1	2	3	4	5	6
noch Thüringen					
Insgesamt					
1 Ortsumgehung	0,6	14,2	–	–	–
davon					
1 Teilstrecke	–	9,5	0,4	–	–
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	–
1 Teilstrecke, 2streifig	–	9,5	0,4	–	–
davon					
1 Teilstrecke	–	9,5	–	0,4	0,2
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	–
1 Teilstrecke, 2streifig	–	9,5	–	0,4	0,2
damit					
– Ortsumgehung	–	–	–	–	–
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
– Ortsumgehung, 2streifig	–	–	–	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
– Ortsumgehung	–	–	–	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Länder insgesamt					
164 Ortsumgehungen	817,3	9 321,4	–	–	–
davon					
72 Teilstrecken	–	3 027,0	258,7	–	–
15 Teilstrecken, 4streifig	–	1 515,4	72,5	–	–
57 Teilstrecken, 2streifig	–	1 511,6	186,2	–	–
davon					
49 Teilstrecken	–	1 515,4	–	147,9	441,5
10 Teilstrecken, 4streifig	–	639,2	–	36,1	63,2
39 Teilstrecken, 2streifig	–	876,2	–	111,8	378,3
damit					
28 Ortsumgehungen	–	1 489,9	142,3	–	–
4 Ortsumgehungen, 4streifig	–	610,6	28,1	–	–
24 Ortsumgehungen, 2streifig	–	879,3	114,2	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
16 Ortsumgehungen	–	493,1	–	66,1	–
1 Ortsumgehung, 4streifig	–	101,2	–	5,9	–
16 Ortsumgehungen, 2streifig	–	391,0	–	60,2	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1994)

Tabelle 16: Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG an Bundesstraßen
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Kreuzungsmaßnahmen

Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG an Bundesstraßen					
Land Bundesstraße Teilstrecke	1994 für den Verkehr freigegeben Ort (in/bei)	Ende 1994 in Bau Ort (in/bei)	Kosten ¹⁾		
			insgesamt in 1 000 DM	Bundesanteil in 1 000 DM	
1	2	3	4	5	
Hessen					
B 44	Frankfurt/Main–Mannheim: Groß-Gerau–Bürrstadt	–	Groß-Rohrheim	20 986	13 343
Niedersachsen					
B 3	Hannover–Göttingen: Northeim–Walkenried	–	Northeim	40 796	25 773
B 188	Gifhorn–Wolfsburg: bei Wolfsburg ²⁾	–	Vorsfelde	12 366	7 869
B 214	Celle–Braunschweig: östl. Uetze (B 188/B 214) –Braunschweig ²⁾	–	Ohof	15 721	10 005
B 244	Salzwedel–Helmstedt: Brome–Velpke ²⁾	–	Velpke	11 155	7 099
B 403	Nordhorn–Ochtrup: Nordhorn–Bad Bentheim	–	Bad Bentheim	38 365	24 305
Nordrhein-Westfalen					
B 59	Köln–Mönchengladbach: Köln–Grevenbroich	Grevenbroich, Rheydter Straße	–	21 804	14 063
B 229	Langenfeld–Remscheid: Langenfeld–Solingen	Langenfeld	–	21 825	13 689
B 233	Unna–Kamen: Unna–Königsborn	–	Königsborn	22 425	14 823
B 239	Bünde–Espelkamp	Espelkamp	–	4 941	3 295
Sachsen-Anhalt					
B 80/B 86	Nordhausen–Halle a. d. Saale: Sangershausen–Riestedt	–	Sangershausen	16 179	10 296
Schleswig-Holstein					
B 207	Hamburg–Kiel: Hamburg–Schwarzenbek	–	Schwarzenbek, Fußgänger- und Radfahrertunnel	52 105	29 496

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten
Stand: 31. Dezember 1994

²⁾ Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Schiene/Bundesstraße

Tabelle 17: Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen					
Bundesautobahn Teilstrecke	Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Baukosten ¹⁾ Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
1994 für den Verkehr freigegeben					
A 4 Aachen–Olpe: AK Köln–Süd–AS Köln–Poll	1	Rheinbrücke Rodenkirchen	567	184,6	Stahl
A 4 Bad Hersfeld–Görlitz: AS Wildeck–Obersuhl– AS Herleshausen	2	Talbrücke Richelsdorf	584	42,1	Spannbeton
	3	Talbrücke Wommen	304	25,6	Stahlbeton
AS Bautzen–Ost– Bdgrz. D/PL	4	Neißebrücke Görlitz	349	18,6	Spannbeton
A 5 Karlsruhe–Offenburg: AS Rastatt–AS Baden–Baden	5	Murgbrücke	251	23,2	Spannbeton
A 66 Frankfurt–Fulda: AS Bad Soden/Salmünster– AS Fulda/Süd	6	Steinau–Talbrücke	541	25,8	Spannbeton
	7	Kinzigtalbrücke	985	48,1	Spannbeton
A 70 Schweinfurt–Bamberg (2. Fahrbahn): AS Schweinfurt/Werneck– AS Haßfurt	8	Wernbrücke	529	13,3	Spannbeton
A 96 München–Lindau: AS Erkheim– AS Memmingen	9	Kohlbergtunnel	595	26,0	Stahlbeton
Ende 1994 in Bau					
A 1 Köln–Wuppertal: AS Remscheid–AS Wupper- tal–Süd	10	Talbrücke Diepmannsbach	293	24,1	Stahlverbund
A 2 Magdeburg–AD Werder (A 2/A 10): AS Magdeburg–AS Lostau .	11	Elbebrücke Hohenwarte	327	40,9	Stahlverbund
	12	Vorlandbrücken Hohen- warte	832	62,2	Spannbeton
AS Brandenburg–AS Lehnin	13	Hochstraße Nahmitz	246	20,0	Spannbeton
A 4 Bad Hersfeld–Görlitz: AS Jena–AK Hermsdorf . . .	14	Talbrücke Zeitgrund	285	21,3	Spannbeton
AS Hainichen–AD Nossen .	15	Talbrücke Kleine Striegis	357	22,0	Spannbeton
	16	Muldebrücke Siebenlehn	413	42,2	Stahlverbund
AD Nossen–AS Dresden– Altstadt	17	Saubachtalbrücke	263	21,8	Spannbeton
A 10 Berliner Ring: AS Berlin–Köpenick– AS Berlin–Hellersdorf	18	Kalkgrabenbrücke	238	48,5	Stahlverbund
	19	Mühlenfließbrücke	742	28,5	Stahl
A 12 AD Spreeau–Bdgrz. D/P: AS Frankfurt/Oder– Bdgrz. D/PL	20	Oderbrücke Frankfurt	556	58,4	Stahlbeton

¹⁾ Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 1993

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen					
Bundesautobahn Teilstrecke	Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Baukosten ¹⁾ Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
A 20 Lübeck–Rostock: AS Grevesmühlen– AD Wismar	21	Talbrücke Triwalk	390	17,3	Spannbeton
	22	Poischower Mühlenbach- brücke	313	16,2	Spannbeton
A 39 AK Braunschweig–Süd– AK Wolfsburg/Königslutter	23	Tunnel Heidberg	379	17,4	Stahlbeton
A 46 Hagen–Brilon: AS Uentrop–AS Meschede .	24	Talbrücke Sülte	653	30,6	Spannbeton
	25	Tunnel Olpe	1 020	44,9	Stahlbeton
	26	Ruhrtalbrücke Wennemen	414	19,0	Spannbeton
A 60 Bitburg–Wittlich: AS Bitburg–AS Badem	27	Nimstalbrücke	781	21,5	Spannbeton
	28	Kylltalbrücke	645	59,3	Spannbeton
A 63 Kaiserslautern–Mainz: AS Kaiserslautern/Ost– AS Göllheim	29	Talbrücke Langmeiler-Senke	205	15,0	Spannbeton
	30	Talbrücke Langmeil	276	15,5	Spannbeton
A 70 Schweinfurt–Bayreuth: AS Schweinfurt– AS Schonungen	31	Mainbrücke Oberndorf	375	13,1	Spannbeton
	32	Hangbrücke Würgau	413	16,9	Stahlverbund
A 72 Chemnitz–Hof: AS Zwickau-Ost– AS Zwickau-West	33	Talbrücke Wilkau–Haßlau	671	59,8	Stahlverbund
A 96 München–Lindau: AS Oberpfaffenhofen– AS Schöffelding	34	Tunnel Eching	684	24,6	Stahlbeton
A 98 Weil–Singen: AS Lörrach–Waldshut- Tiengen	35	Bürgerwaldtunnel	1 520	73,8	Stahlbeton
A 99 Autobahnring München: Autobahndreieck Feld- moching–AK A 8	36	Tunnel Allach	1 400	161,3	Spannbeton
A 100 Berlin: AK Schöneberg– AS Alboinstraße	37	Kreuzungsbauwerk S-Bahn	64	37,7	Spannbeton/ Stahlverbund
A 281 Bremen	38	Hochstraße	671	29,0	Spannbeton
A 661 Ostumgehung Frankfurt/ Main: AS Frankfurt a. M.–Seck- bach–AS Hanauer Landstraße	39	Galerie Seckbacher Landstraße	225	21,7	Spannbeton
	40	Talbrücke Seckbach	265	12,9	Spannbeton

¹⁾ Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 1993

Tabelle 18: Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen						
Bundesstraße Teilstrecke	Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Baukosten ¹⁾ Mio. DM	Baustoff	
1	2	3	4	5	6	
1994 für den Verkehr freigegeben						
B 1	Paderborn–Hameln	41	Strotetalbrücke	393	11,5	Spannbeton
B 3	Gießen–Cölbe	42	Ohmtalbrücke	364	19,7	Spannbeton
		43	Tiefenbachtalbrücke	245	15,9	Spannbeton
B 6	Bremen–Hannover	44	Flutmulde Nienburg	300	12,4	Spannbeton
B 27	Mosbach–Bad Friedrichshall	45	Stützwand Haßmersheim	1 450	38,6	Stahlbeton
	Stuttgart–Hechingen	46	Neckarbrücke	453	21,6	Stahlbeton
B 51	Trier–Konz	47	Merzlicher Brücke	218	12,3	Spannbeton
B 51	Telgte–Dülmen	48	Trogbauwerk Münster	420	11,2	Stahlbeton
		49	Brücke Dortmund– Emskanal	133	12,8	Stahlverbund
B 236	in Dortmund	50	Tunnel Wambel	1 420	65,6	Stahlbeton
B 299	Landshut–Neumarkt	51	Donaubrücke Neustadt	450	15,0	Spannbeton
B 312	Stuttgart–Reutlingen	52	Neckarbrücke	895	31,0	Spannbeton
Ende 1994 in Bau						
B 4	Bad Harzburg–Nordhausen	53	Hasselkopftunnel	220	6,0	Stahlbeton
B 8	Würzburg–Nürnberg	54	Kürnachtalbrücke	265	14,5	Spannbeton
B 10	Landau–Pirmasens	55	Barbarossatunnel	790	28,7	Stahlbeton
		56	Löwenherztunnel	900	39,9	Stahlbeton
		57	Staufertunnel	1 038	43,2	Stahlbeton
		58	Kostenfelstunnel	304	13,0	Stahlbeton
B 10	Karlsruhe–Pforzheim	59	Tunnel Grötzingen mit Trogbauwerken	1 108	53,6	Stahlbeton
B 11	Deggendorf–Zwiesel	60	Lärmschutzbauwerk	330	19,6	
B 29	Waiblingen–Aalen	61	Tunnel Grafenberg und Sünchen	510	20,6	Stahlbeton
		62	Schornbachtalbrücke	618	33,1	Spannbeton
		63	Wieslaufbrücke	340	18,5	Spannbeton
B 30	Weingarten–Eschbach	64	Tunnel Ravensburg	430	33,8	Stahlbeton
B 31	Freiburg–Engen	65	Tunnel Döggingen	1 160	77,8	Stahlbeton
B 33	Haslach–Triberg	66	Sommerbergtunnel	1 085	38,0	Stahlbeton
B 41	Kirn–Ingelheim	67	Gräfenbachtalbrücke	430	19,5	Spannbeton
		68	Trogbauwerk Ippesheim	860	39,8	Stahlbeton
B 50	Bernkastel–Kues	69	Moselbrücke	148	13,8	Stahlverbund
B 51	Diepholz–Bremen	70	Trogbauwerke Bassum	463	11,3	Stahlbeton
B 51	Saarbrücken–Bdgrz. D/F	71	Trog Kleinblittersdorf	265	11,8	Stahlbeton
B 54/ B 62	Olpe–Wilmsdorf	72	Ziegenbergtunnel	662	29,8	Stahlbeton
		73	Brücke Schemscheid	763	28,5	Spannbeton
		74	Hochstraße Siegen	504	45,4	Spannbeton

¹⁾ Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 1993

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen					
Bundesstraße Teilstrecke	Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Baukosten ¹⁾ Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
B 61 Löhne–Minden	75	Weserbrücke Porta Westfalica	372	33,0	Stahlverbund
B 64 Höxter–Eschershausen	76	Weserbrücke Holzminden	557	22,5	Stahlverbund Spannbeton
B 76 Kiel–Eckernförde	77	Tunnel Eichhofstraße/ Hasseldicksdamm	246	30,0	Stahlbeton
B 91 Halle–Zeitz	78	Saalebrücke Weißenfels	792	50,2	Spannbeton
B 169 Plauen–Chemnitz	79	Bahnhofsbrücke Aue	306	13,7	Spannbeton
B 174 Chemnitz–Marienberg	80	Talbrücke Zschopau	408	27,3	Spannbeton
B 229 Langenfeld–Soest	81	Trog Immigrath	450	12,9	Stahlbeton
B 239 Rheden–Herford	82	Elsetalbrücke	526	13,1	Spannbeton
B 257 Gelsdorf–Adenau	83	Ditschardtunnel	540	15,0	Stahlbeton
B 297 Nürtingen–Tübingen	84	Tunnel und Trog Neckartailfingen	1 370	30,4	Spannbeton
B 317 Lörrach–Schönau	85	Tunnel Langenfirst	270	13,3	Stahlbeton
B 433 Norderstedt–Hamburg	86	Tunnel Holtkoppel	800	38,5	Stahlbeton
B 462 Rastatt–Forbach	87	Tunnel und Trog Gernsbach	2 063	72,0	Stahlbeton
B 515 Menden–Balve	88	Talbrücke Hönne	428	14,4	Spannbeton

¹⁾ Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 1993

Tabelle 19: Neubau von Bundesautobahnen

– Zusammenstellung der vollzogenen und voraussichtlichen Fertigstellungen 1995 –

Stand: 30. September 1995

Lfd. Nr.	Land	BAB Nr.	Neubaustrecke	Streckenabschnitt	Typ*)	Länge km	Gesamtkosten Mio. DM	Fertigstellung
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	BB	A 15	Lübbenau–Forst	west. AS Boblitz bis Krieschow	2	17,2	96,0	24. April
2	HB	A 281	Eckverbindung Bremen	AD Bremen-Industrieafen bis AS Bremen/Burg-Grambke	12	2,0	152,7	4. Mai
3	BY	A 70	Schweinfurt–Bamberg	Weyer bis AS Schonungen	2	1,9	17,0	24. Mai
4	BY	A 70	Schweinfurt–Bamberg	östl. AS Gochsheim bis Weyer	2	2,0	18,0	23. Juni
5	NS	A 31	Emden–Bottrop	AS Emden-West bis AS Emden–Conrebbersweg	1	2,5	31,8	14. September
6	NW	A 31	Emden–Bottrop	AS Ochtrup-Nord bis AS Gronau-Ochtrup	12	7,3	58,7	4. Oktober
7	BY	A 70	Schweinfurt–Bamberg	AS Knetzgau bis Limbach	2	4,3	40,4	12. Oktober
8	NS	A 31	Emden–Bottrop	AS Veenhusen bis AD Leer	12	3,7	69,6	13. Oktober
9	SN	A 4	Dresden–Görlitz	Röderbrunn bis AS Burkau	2	2,9	8,0	Oktober
10	BY	A 70	Bamberg–Bayreuth	AS Scheßlitz bis AS Roßdorf a. B.	21	7,3	50,0	November
11	BY	A 93	Hof–Regensburg	AS Windischeschenbach bis nördl. AS Neustadt a. d. W.	2	7,4	45,5	November
12	BB	A 12	Berlin–Frankfurt/Oder	Güldendorf bis Bundesgrenze D/PL	2	1,4	65,0	15. Dezember
13	HE	A 661	Frankfurt–Darmstadt	AS Frankfurt-Friedbg. Landstr. bis Frankfurt-Am Riederbruch	1	3,3	224,3	20. Dezember
14	NW	A 59	Dinslaken–Duisburg	AS Dinslaken-Süd bis AS Dinslaken-Hiesfeld	12	1,5	21,8	Dezember
15	BY	A 70	Bamberg–Bayreuth	östl. AK Bamberg bis AS Scheßlitz	21	9,2	48,9	Dezember
16	NS	A 250	Hamburg–Lüneburg	AS Winsen-Ost bis Lüneburg (B 4)	12	15,5	95,0	Dezember
17	BY	A 96	Lindau–München	Bereich AS Eching	12	1,2	76,0	Dezember

Zusammenstellung der vollzogenen und voraussichtlichen Fertigstellungen 1995

Art der Bauleistung	Typ*)	Länge km
zweibahnig	12	31,2
1. Fahrbahn	1	5,8
2. Fahrbahn; mit Aufstufung der 1. Fahrbahn zur BAB	21	16,5
Netzverlängerung insgesamt:		53,5
2. Fahrbahn als Ergänzung einer einbahnigen BAB	2	37,1
Bauleistung insgesamt:		90,6

*) 12 = 2bahnig 1 = 1. Fahrbahn 2 = 2. Fahrbahn 21 = 2. Fahrbahn mit Aufstufung der 1. Fahrbahn zur BAB

**Tabelle 20: Längenenwicklung *) der Bundesfernstraßen
1950 bis 1995 in km**

Längenenwicklung der Bundesfernstraßen						
Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3+5)
	km	km	km	km	km	km
1	2	3	4	5	6	7
1950	2 128,0	–	24 349,4	–	26 477,4	–
1951	2 128,0	–	24 327,4	– 22,0	26 455,4	– 22,0
1952	2 128,0	–	24 327,4	–	26 455,4	–
1953	2 131,3	+ 3,3	24 250,4	– 77,0	26 381,7	– 73,7
1954	2 163,0	+ 31,7	24 267,7	+ 17,3	26 430,7	+ 49,0
1955	2 186,6	+ 23,6	24 474,1	+ 206,4	26 660,7	+ 230,0
1956	2 186,6	–	24 553,5	+ 79,4	26 740,1	+ 79,4
1957	2 261,0	+ 74,4	24 481,8	– 71,7	26 742,8	+ 2,7
1958	2 272,2	+ 11,2	24 480,2	– 1,6	26 752,4	+ 9,6
1959 ¹⁾	2 420,0	+ 147,8	24 508,3	+ 28,1	26 928,3	+ 175,9
1960	2 551,2	+ 131,2	24 950,9	+ 442,6	27 502,1	+ 573,8
1961	2 670,6	+ 119,4	25 262,2	+ 311,3	27 932,8	+ 430,7
1962	2 830,4	+ 159,8	28 014,3	+ 2 752,1	30 844,7	+ 2 911,9
1963	2 935,8	+ 105,4	29 206,1	+ 1 191,8	32 141,9	+ 1 297,2
1964	3 076,9	+ 141,1	29 586,4	+ 380,3	32 663,3	+ 521,4
1965	3 204,3	+ 127,4	29 906,9	+ 320,5	33 111,2	+ 447,9
1966	3 371,5	+ 167,2	30 516,1	+ 609,2	33 887,6	+ 776,4
1967	3 508,4	+ 136,9	31 418,4	+ 902,3	34 926,8	+ 1 039,2
1968	3 616,6	+ 108,2	31 986,8	+ 568,4	35 603,4	+ 676,6
1969	3 966,6	+ 350,0	32 047,7	+ 60,9	36 014,3	+ 410,9
1970	4 110,3	+ 143,7	32 205,0	+ 157,3	36 315,3	+ 301,0
1971	4 460,6	+ 350,3	32 465,3	+ 260,3	36 925,9	+ 610,6
1972	4 827,8	+ 367,2	32 590,4	+ 125,1	37 418,2	+ 492,3
1973	5 258,3	+ 430,5	32 696,0	+ 105,6	37 954,3	+ 536,1
1974	5 481,0	+ 222,7	32 703,0	+ 7,0	38 184,0	+ 229,7
1975	5 741,8	+ 260,8	32 594,0	– 109,0	38 335,8	+ 151,8
1976	6 207,0	+ 465,2	32 518,0	– 76,0	38 725,0	+ 389,2
1977	6 434,5	+ 227,5	32 460,0	– 58,0	38 894,5	+ 169,5
1978	6 711,0	+ 276,5	32 292,0	– 168,0	39 003,0	+ 108,5
1979	7 029,0	+ 318,0	32 252,0	– 40,0	39 281,0	+ 278,0
1980	7 292,0	+ 263,0	32 248,0	– 4,0	39 540,0	+ 259,0
1981	7 539,0 ²⁾	+ 247,0 ²⁾	32 558,0	+ 310,0 ³⁾	40 097,0	+ 557,0
1982	7 806,0 ²⁾	+ 267,0	32 356,0	– 202,0	40 162,0	+ 65,0
1983	7 919,0	+ 113,0	32 239,0	– 117,0	40 158,0	– 4,0
1984	8 080,0	+ 161,0	31 553,0	– 686,0 ⁴⁾	39 633,0	– 525,0
1985	8 198,0	+ 118,0	31 485,0	– 68,0	39 683,0	+ 50,0
1986	8 350,0	+ 152,0 ⁵⁾	31 372,0	– 113,0	39 722,0	+ 39,0
1987	8 437,0	+ 87,0	31 368,0	– 4,0	39 805,0	+ 83,0
1988	8 618,0	+ 181,0	31 196,0	– 172,0	39 814,0	+ 9,0
1989	8 721,0	+ 103,0	31 108,0	– 88,0	39 829,0	+ 15,0
1990	8 822,0	+ 101,0	31 063,0	– 45,0	39 885,0	+ 56,0
1991 ⁶⁾	10 854,0	+ 137,0	42 554,0	– 203,0	53 408,0	– 56,0
1992 ⁷⁾	10 955,0	+ 101,0	42 123,0	– 431,0	53 078,0	– 330,0
1993	11 013,0	+ 58,0	42 169,0	+ 46,0	53 182,0	+ 104,0
1994	11 080,0	+ 67,0	41 995,0	– 174,0	53 075,0	– 107,0
1995	11 143,0	+ 63,0	41 770,0	– 225,0	52 913,0	– 162,0

*) Entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuermessungen ¹⁾ ab 1959 einschließlich Saarland ²⁾ einschließlich 24,5 km Anschlußäste ³⁾ einschließlich rd. 200 km Anschlußäste ⁴⁾ einschließlich rd. 543 km Anschlußäste ⁵⁾ hierin sind 159,5 km Neubaustrrecken enthalten ⁶⁾ ab 1. Januar 1991 im Beitrittsgebiet: Bundesautobahnen 1 895 km, Bundesstraßen 11 694 km = Bundesfernstraßen 13 589 km ⁷⁾ ab 1. Januar 1992 alte und neue Bundesländer

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44

ISSN 0722-8333