

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 1998

Inhalt

	Seite
Zusammenfassung	4
1. Grundlagen	7
1.1 Netz der Bundesfernstraßen.....	7
1.2 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen.....	7
1.3 Verkehrsmarkt in Deutschland.....	10
1.4 Aktuelle Änderungen der gesetzlichen Grundlagen.....	11
1.5 Finanzierung.....	12
1.5.1 Fünfjahresplan 1993–1997 mit Ergänzung bis 2000.....	12
1.5.2 Bundeshaushalt 1998 und mittelfristige Finanzplanung.....	13
2. Aktuelles	14
2.1 Stand der Umsetzung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße –.....	14
2.2 Stand der Umsetzung der Projekte nach der Privatfinanzierung und dem Betreibermodell.....	15
2.2.1 Private Vorfinanzierung.....	15
2.2.2 Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz.....	15
2.3 Planung von Großprojekten des Bedarfsplanes.....	17
2.3.1 BAB A 20, Nordwestumfahrung Hamburg.....	17
2.3.2 BAB A 4, Krombach–Hattenbach.....	18
2.3.3 BAB A 40/A 44 in Dortmund.....	19
2.4 Erhebung des Ausländeranteils am Straßenverkehr.....	19
2.5 Baustellenmanagement und Koordinierung.....	20
2.6 Standstreifenutzung auf Bundesautobahnen.....	21

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 23. Dezember 1998 gemäß § 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1878).

	Seite
2.7	Entwicklungen im Bereich der Straßenbefestigung..... 21
2.8	Euroregionale Projekte TEN-T 22
2.9	Kombinierter Verkehr..... 23
3.	Straßenbauleistungen im Jahr 1997 25
3.1	Straßenbauhaushalt 1997 – Kap. 12 10..... 25
3.2	Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben..... 28
3.3	Hauptbautitel..... 29
3.3.1	Bundesautobahnen..... 29
3.3.1.1	Erneuerung, Um- und Ausbau, Erweiterung auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen 29
3.3.1.2	Neubau..... 30
3.3.2	Bundesstraßen einschl. Ortsumgehungen, Neu- und Ausbau, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegebau..... 31
3.3.3	Erfüllungsgrade des Fünfjahresplanes 1993–1997 mit Ergänzung bis 2000 35
3.3.4	Ingenieurbauwerke 36
3.3.5	Umweltschutz 36
3.4	Erhaltung 37
3.4.1	Ziele..... 37
3.4.2	Finanzbedarf nach Langfristprognose..... 39
3.5	Unterhaltung und Betrieb..... 39
3.5.1	Ausgaben 39
3.5.2	Autobahn-Fernmeldenetz und Notrufanlagen 39
3.5.3	Autobahn- und Straßenmeistereien, Betriebsdienst 39
3.5.4	Verkehrsbeeinflussungsanlagen 41
3.6	Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)..... 41

	Seite
Verzeichnis der Abbildungen im Text	
1 Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes.....	7
2 Entwicklung des Kraftfahrzeug-Bestandes	8
3 Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen.....	9
4 Entwicklung der Jahresfahrleistungen (JFL) auf den Bundesfernstraßen ...	10
5 Varianten zur BAB A 20, Nordwestumfahrung Hamburg.....	18
6 Kombiniertes Ladungsverkehr – Verkehrsaufkommen in Mio. t. –.....	23
7 Entwicklung der Ausgaben von 1970 bis 1997 und aktuelle Finanzpla- nung für Bundesfernstraßen bis 2002 (Stand: 8. Juli 1998)	26

Verzeichnis der Tabellen im Text

1 Kurzzeitige Entwicklungen im Personenverkehr	11
2 Kurzzeitige Entwicklungen im Güterverkehr.....	12
3 Finanzrahmen 1993 bis 2002 (gemäß Kabinettsbeschluß vom 8. Juli 1998).	13
4 Stand der Umsetzung der Projekte der privaten Vorfinanzierung	16
5 Leistungsübersicht 1997 der Bundesfernstraßen	28
6 Fünfjahresplan 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 – Erfüllungsgrade am 31. Dezember 1997.....	36
7 Maßnahmen des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen.....	37
8 Erhaltungs-Ausgaben 1997.....	38
9 Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe) (gesamtes Bundesgebiet) – Stand 31. Dezember 1997 –.....	42

Verzeichnis der Tabellen im Anhang

10 Ist-Ausgaben 1997 – aufgeschlüsselt nach Titeln –.....	44
11 Bundesautobahnen – Erweiterungstrecken –.....	48
12 Bundesautobahnen – Neubaustrecken –.....	60
13 Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –.....	68
14 Bundesstraßen – Ortsumgehungen –	74
15 Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen	90
16 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen- Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –.....	92
17 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken –.....	94
18 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen –	96
19 Neubau von Bundesautobahnen – Zusammenstellung der vollzogenen und voraussichtlichen Fertigstellungen in 1998 und 1999	99
20 Längenentwicklung der Bundesfernstraßen	101

Karte (in der Umschlagtasche)

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1997
(Stand: 31. Dezember 1997)

Straßenbaubericht 1998

Gemäß § 7 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG in der Fassung vom 15. November 1993, BGBl. I 1993, Seite 1878) berichtet der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 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 31. Juli 1998 (Kapitel 1. und 2.) sowie 31. Dezember 1997 (Kapitel 3).

Zusammenfassung

Im vorliegenden Bericht für das Jahr 1997 werden – neben der fortlaufenden Berichterstattung über die Straßenbauleistungen – die wichtigsten **Neuerungen bei den Rahmenbedingungen** für den Fernstraßenbau dargelegt. Es sind dies:

- das in Kraft treten des **Bundesbodenschutzgesetzes** vom 24. März 1998 (BBodenSchG – BGBl. I S. 502). Mit dem Gesetz sind die Voraussetzungen für einen bundeseinheitlichen Bodenschutz in Deutschland geschaffen. Die Gesetzesbestimmungen erstrecken sich hinsichtlich des Schutzes und der Sanierung von Böden und Grundwasser und der damit verbundenen Nutzungsfunktion auch auf die öffentlichen Verkehrswege.
- die Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes durch das Zweite Gesetz zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 8. Mai 1998 (NatSchÄndG – BGBl. I, S. 823 – 2). Mit diesem Gesetz werden die Richtlinie 92/43 EWG vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie) und die Richtlinie 79/409 EWG vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten in nationales Recht umgesetzt.

Darüber hinaus wird u. a. auf folgende, im Berichtszeitraum für den Straßenbau relevante Entwicklungen und Sachverhalte hingewiesen:

- Im Bundesfernstraßenhaushalt standen zu Beginn des HH-Jahres 1998 nicht benötigte Verpflichtungsermächtigungen für die private Vorfinanzierung von Straßenbaumaßnahmen zur Verfügung. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen hat unter Inanspruchnahme dieses Rahmens über die bereits in Planung bzw. in Bau befindlichen 12 Vorfinanzierungsprojekte hinaus vor, **weitere 15 wichtige Straßenbauprojekte** mit einem Bauvolumen von rd. 550 Mio. DM durch private Vorfinanzierung noch im Laufe des Jahres 1998 zu beginnen. Diese Projekte sind Ortsumgehungen; ein Drittel der Projekte liegt in den neuen Bundesländern. Von den Projekten werden zusätzliche Impulse für die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt erwartet.
- Ende 1997 wurde die auf Antrag des Landes Schleswig-Holstein 1995 begonnene und mit Mitteln des Bundes finanzierte, verkehrswirtschaftliche Untersuchung, **A 20 Großräumige Umfahrung der Metropolregion Hamburg**, abgeschlossen. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden – noch vor Beginn der Linienbestimmung – die in Frage kommenden Korridore eingegrenzt und die verkehrlich, raumordnerisch, ökologisch, städtebaulich sowie ökonomisch günstigsten Trassen ermittelt. Als Er-

gebnis konnte für 3 Varianten nachgewiesen werden, daß die großräumige Umfahrung von Hamburg mit einer zusätzlichen Elbequerung im Westen von Hamburg gesamtwirtschaftlich nützlich und ohne erkennbare Umweltrisiken durchführbar ist. Im Falle der Elbequerung mit einem Tunnel von rd. 3 km Länge wäre zudem eine Privatfinanzierung auf der Grundlage des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes denkbar.

Eine wesentliche Grundlage für die Straßenplanung ist die Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen. Sie wird maßgeblich beeinflusst durch den Kfz-Bestand. Ende des Berichtsjahres betrug er im gesamten Bundesgebiet rd. 49,0 Mio. Kfz (+ 1,1% gegenüber 1996).

Im Berichtsjahr wurden folgende durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen (DTV) – und Veränderungen gegenüber dem Vorjahr – im Netz der Bundesfernstraßen festgestellt:

in den alten Bundesländern

- auf Autobahnen rd. 48 000 Kfz/24h (+ 2,8 %), Lkw-Anteil rd. 13,7 %,
- auf Bundesstraßen – außerorts rd. 10 100 Kfz/24h (+ 1,7 %), Lkw-Anteil rd. 7,8 %,

in den neuen Bundesländern

- auf Autobahnen rd. 33 600 Kfz/24h (+ 3,7 %), Lkw-Anteil rd. 17,2 %,
- auf Bundesstraßen – außerorts rd. 7 300 Kfz/24h (+ 2,5 %), Lkw-Anteil rd. 10,2 %.

Die Gesamtfahrleistung im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland betrug im Berichtsjahr rd. 618,5 Mrd. Kfz-km. Davon entfielen auf die

- Autobahnen rd. 187,5 Mrd.Kfz-km (+ 3,7 %), Anteil der Gesamtfahrleistung 30,3 %,
- Bundesstraßen – außerorts rd. 109,2 Mrd.Kfz-km (+ 1,6 %), Anteil der Gesamtfahrleistung 17,7 %.

Die Zahlen zeigen, daß sich der Verkehr nach wie vor auf den Autobahnen konzentriert. (Wegen der überdurchschnittlichen Auslastung der Kfz im Fernverkehr liegen die Anteile der Verkehrsleistungen (in P-km und t-km) auf den Bundesfernstraßen noch deutlich über denen der Kfz-Fahrleistungen.)

Nach dem **Haushaltsgesetz 1997** vom 20. Dezember 1996 waren im Berichtsjahr für den Bereich der Bundesfernstraßen (Kap. 12 10) Ausgaben in Höhe von **10 133,3 Mio. DM** (SOLL) geplant. Verausgabt wurden insgesamt 10 164,0 Mio. DM (IST). Die Ausgaben verteilen sich wie folgt auf die alten und neuen Bundesländer:

- alte Bundesländer: 6 053,9 Mio. DM
 - Investitionen 4 764,6 Mio. DM
 - Nichtinvestitionen 1 289,3 Mio. DM
- neue Bundesländer (einschl. DEGES): 3 970,7 Mio. DM
 - Investitionen 3 589,8 Mio. DM
 - Nichtinvestitionen 380,9 Mio. DM
- Sonstige 139,3 Mio. DM

Für das Jahr 1998 sind für den Bereich der Bundesfernstraßen Ausgabemittel in Höhe von **10 250,0 Mio. DM** (Haushaltsgesetz 1998 vom 22. Dezember 1997) vorgesehen.

Für die Bauleistungen der Kapazitätserweiterung auf den Bundesfernstraßen (Maßnahmen des Bedarfsplanes, Hauptbautitel) wurden im Berichtsjahr insgesamt rd.

4 977,6 Mio. DM aufgewendet. Folgende Bauleistungen wurden erbracht (die Kostangaben enthalten auch die Kosten für den Grunderwerb):

- Bundesautobahnen (Ausgaben rd. 3 600,0 Mio. DM):
 - 88,3 km Neubaustrecken,
 - 195,8 km Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) und
- Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen (Ausgaben rd. 1 400,0 Mio. DM):
 - 38,9 km 4streifiger Neubau,
 - 88,2 km 2streifiger Neubau.

Wichtige Verkehrs freigaben von Teilstrecken im Zuge von Bundesautobahnen waren :

- A 8 Luxemburg–Saarbrücken (9,4 km: AS Perl/Borg–AS Merzig/Wellingen)
- A 14 Magdeburg–Halle (Saale) (13,6 km: AS Magdeburg-Stadtfeld–AS Magdeburg/Reform)
- A 20 Lübeck–Rostock (rd. 26 km: Grevesmühlen–AK Wismar)
- A 38 Göttingen–Halle (Saale) (9,3 km: AS Leuna (B 91)–AS Lützen (B 87))
- A 39 Wolfsburg–Braunschweig (3,4 km: AK Braunschweig-Süd–AS Braunschweig-Rautheim).

Der Bau von **Ortsumgehungen** im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein Schwerpunkt beim Ausbau des Bundesfernstraßennetzes. Er wird im Rahmen des Fünfjahresplanes 1993–1997 mit Ergänzung bis 2000, der insgesamt 428 Ortsumgehungen enthält, fortgeführt. Im Berichtsjahr wurden bundesweit 34 Teil-Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von rd. 100 km für den Verkehr freigegeben. Insgesamt wurden für den Bau von Ortsumgehungen im Berichtsjahr 1 088,9 Mio. DM ausgegeben.

Die **Beseitigung von Bahnübergängen** der Deutsche Bahn AG im Streckenverlauf von Bundesstraßen dient vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung des Verkehrsablaufs. Hierfür sowie für andere technische Sicherungen wurden im Berichtsjahr 74,4 Mio. DM ausgegeben. Darüber hinaus wurden für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bahn AG und anderen Baulasträgern 174,0 Mio. DM aufgewendet.

Im Berichtsjahr wurden rd. 340 km **Radwege an Bundesstraßen** fertiggestellt. Hierfür wurden 100 Mio. DM aufgewendet. Für den Zeitraum von 1991 bis zum Jahr 2000 ist der Bau von insgesamt 3500 km vorgesehen.

Für Maßnahmen des Lärmschutzes (Lärmvorsorge) im Rahmen des Umweltschutzes wurden im Berichtsjahr rd. 296 Mio. DM zur Verfügung gestellt und weitere rd. 38 Mio. DM für die Lärmsanierung investiert. Damit wurden im Berichtsjahr rd. 31 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und 85 km Lärmschutzwände errichtet sowie rd. 40 000 m² Lärmschutzfenster eingebaut.

Die Ausgaben für den Umweltschutz hatten im Berichtsjahr näherungsweise den gleichen Anteil an den Baukosten der Bundesfernstraßen wie in den Vorjahren. Demgemäß wurden für Naturschutz und Landschaftspflege rd. 250 Mio. DM sowie für Grünflächen- und Biotoppflege rd. 230 Mio. DM ausgegeben.

Die aus der Bundestagswahl vom 27. September 1998 hervorgegangene, neue Bundesregierung hat erklärt, daß es keinen Bau- oder Vergabestopp für Straßenbaumaßnahmen geben wird. Ein leistungsfähiges Straßennetz ist als Teil des Gesamtverkehrsnetzes für die Verkehrsbedürfnisse der Bürger und der Wirtschaft unverzichtbar. Im Frühjahr 1998 sind Vorarbeiten für die in der Koalitionsvereinbarung für die 14. Legislaturperiode – Bereich Verkehr – festgelegte Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes begonnen worden. Sie schließt die Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen, der für die Planung und Priorisierung der Straßenbaumaßnahmen maßgebend ist, ein.

1. Grundlagen

1.1 Netz der Bundesfernstraßen

Anfang des Jahres 1998 verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von rd. 231 074 km Länge.

Dieses Straßennetz hat sich nach Straßenkategorien gegenüber dem Vorjahr wie folgt verändert (Stand: 1. Januar 1998):

Straßennetz	Netzlänge in km (Stand)		Veränderung in km
	1. Januar 1997	1. Januar 1998	
Bundesfernstraßen..	52 725	52 728	+ 3
Bundesautobahnen....	11 238	11 309	+71
Bundesstraßen	41 487	41 419	-68
Übrige überörtliche Straßen.....	178 352	178 346	- 6
Landesstraßen.....	86 789	86 819	+30
Kreisstraßen	91 563	91 527	-36

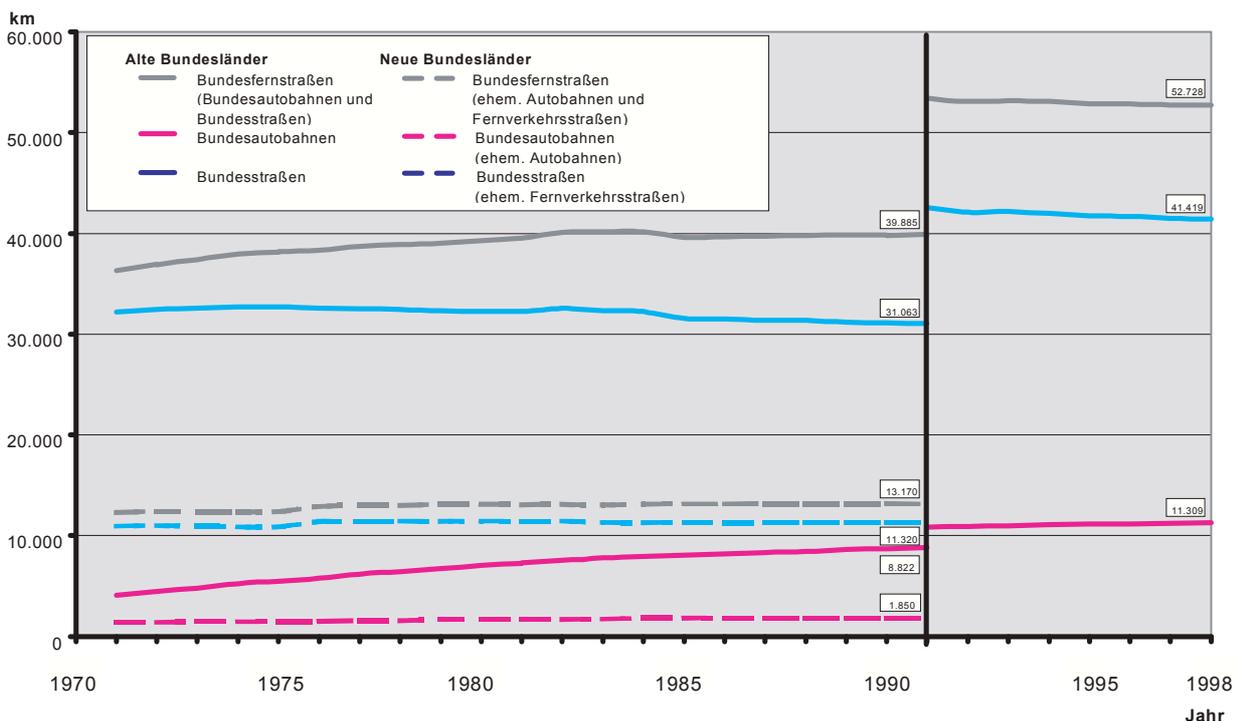
In **Abbildung 1** und im Anhang, **Tabelle 18**, ist die Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes dargestellt.

Das Fernstraßennetz der Bundesrepublik Deutschland muß, obwohl es bereits hohe Sicherheitsstandards besitzt, durch Neu- und Ausbau, in verstärktem Maße in den neuen Bundesländern – sowie durch Erhaltungsmaßnahmen generell – der in den nächsten Jahrzehnten zu erwartenden Nachfrage im Personen- und Güterverkehr weiter angepaßt werden.

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 Kraftfahrzeugbestand.

Abbildung 1: Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes
– gerundete Längen (km), Stand: 1. Januar 1998



– Kraftfahrzeuge

Anfang des Jahres 1998 wurde für das Bundesgebiet folgende Bestandsentwicklung gegenüber dem Vorjahr festgestellt:

Kfz-Art	Bestand in Mio. (Stand)		Veränderung in %
	1. Januar 1997	1. Januar 1998	
Krafträder	2,5	2,8	8,9
Pkw	41,0	41,3	0,7
davon schadstoff-reduziert.	33,9	35,9	5,8
Lkw	2,3	2,3	2,1
übrige Kfz	2,6	2,6	0
Summe Kfz	48,5	49,0	1,1

Abbildung 2 zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes. Der Motorisierungsgrad lag zu Ende des Berichtsjahres bei 504 Pkw/1 000 Einwohner (EW) (1. Januar 1997: 505 Pkw/1 000 EW).

– Verkehrsstärken

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

Bundesautobahnen 1997: rd. 48 000 Kfz/24h (Lkw-Anteil: rd. 13,7 %)¹⁾ (1996: 46 700 Kfz/24h / 13,5 %)

und auf den **Bundesstraßen – außerorts 1997:** rd. 10 100 Kfz/24h (Lkw-Anteil: rd. 7,8 %)¹⁾ (1996: 9 930 Kfz/24h / 7,7 %).

In den **neuen Bundesländern** betragen die DTV-Werte auf den

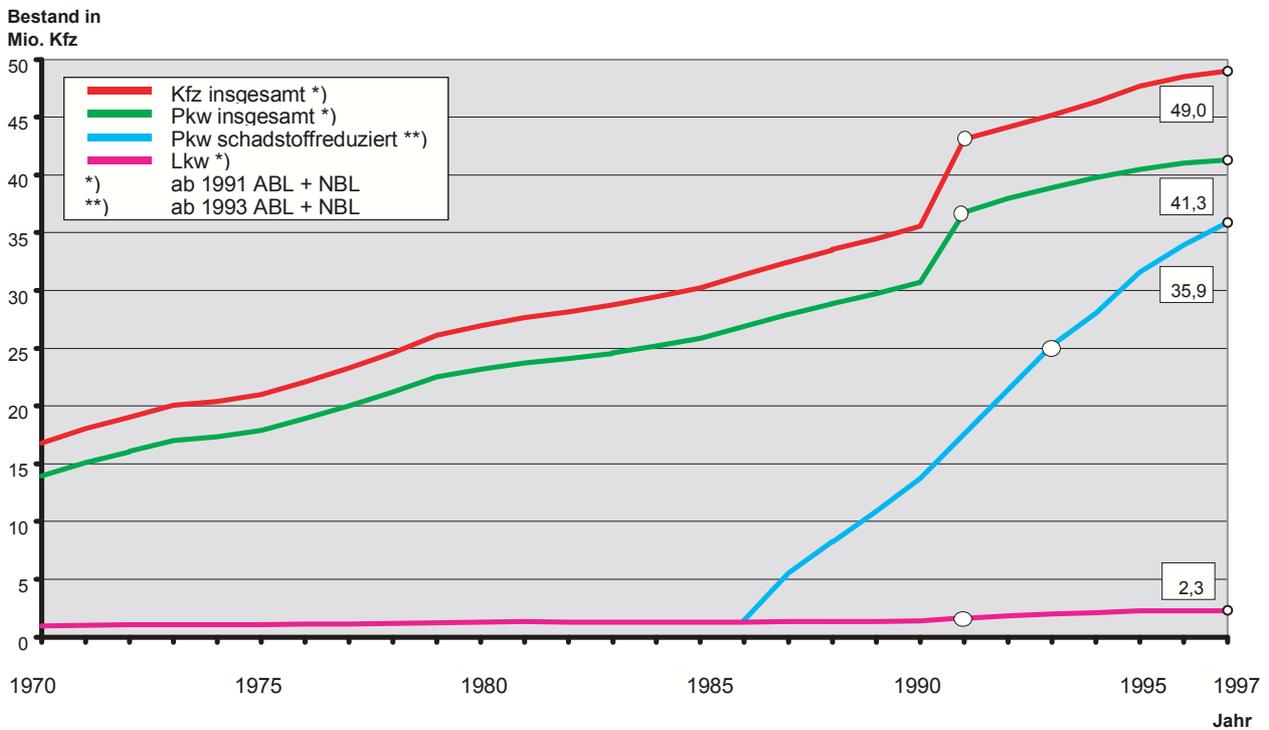
Bundesautobahnen 1997: rd. 33 600 Kfz/24 h (Lkw-Anteil: rd. 17,2 %)¹⁾ (1996: rd. 32 400 Kfz/24 h / 17,0 %)

und auf den

Bundesstraßen – außerorts 1997: rd. 7 300 Kfz/24 h (Lkw-Anteil: rd. 10,2 %)¹⁾ (1996: rd. 7 120 Kfz/24 h / 10,3 %).

¹⁾ Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

Abbildung 2: Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes



ABL – alte Bundesländer,
NBL – neue Bundesländer

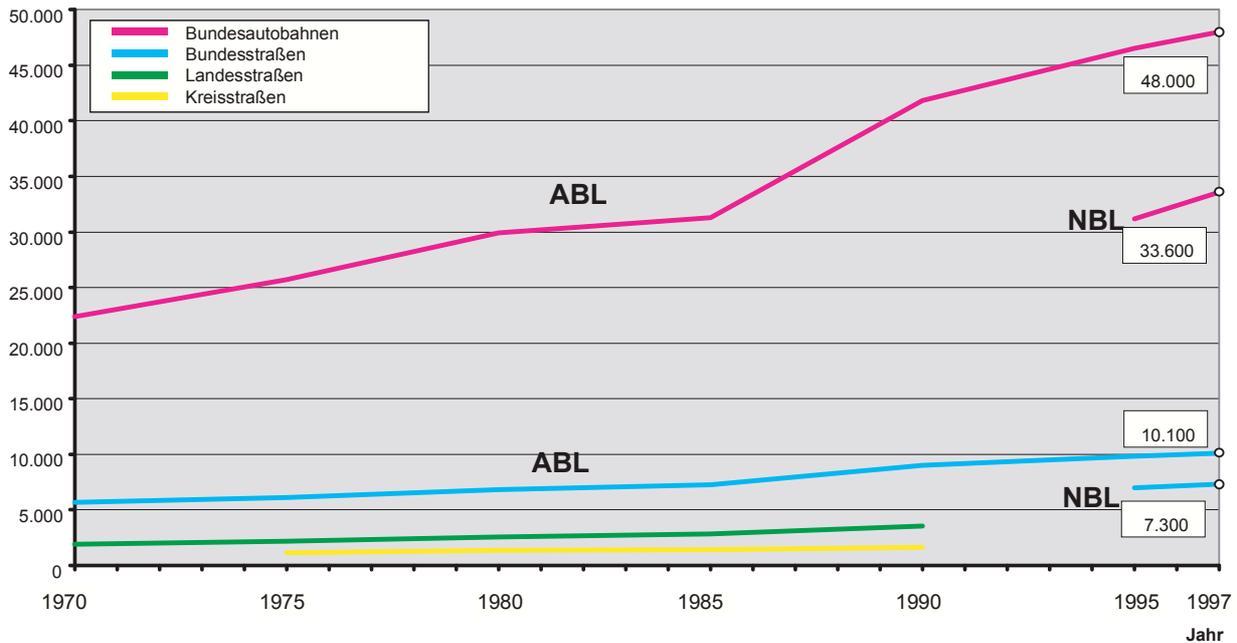
Quellen: ¹⁾ DIW, Verkehr in Zahlen, Bestand für die neuen Bundesländer
²⁾ 1991 bis 1993 : Berechnungen des DIW

Die Entwicklung der Verkehrsstärken in den alten Bundesländern seit 1952 zeigt **Abbildung 3**. Zur kontinuierlichen Erfassung von Verkehrsbelastungen

waren bis Ende 1997 im gesamten Bundesgebiet etwa 1 050 Zählstellen im Bundesfernstraßennetz in Betrieb.

Abbildung 3: Verkehrsstärkeentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen – vor 1995 nur alte Bundesländer

durchschnittlicher täglicher
Verkehr in Kfz./24 Std. (DTV)



ABL – alte Bundesländer, NBL – neue Bundesländer

Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Juli 1997

– Fahrleistungen

Im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland wurden im Berichtsjahr folgende Kfz-Fahrleistungen erbracht:

Gesamtes Straßennetz rd. 618,5 Mrd. Kfz km (100 %)

davon

**Bundesfernstraßen
(nur außerorts) 296,7 Mrd. Kfz km (rd. 47,9 %)¹)**

davon

– Bundesautobahnen: 187,5 Mrd. Kfz km (rd. 30,3 %)¹)

– Bundesstraßen (nur außerorts): 109,2 Mrd. Kfz km (rd. 17,7 %)¹)

Bemerkenswert ist die Konzentration des Kfz-Verkehrs auf den Autobahnen. Mit einem Längenanteil von rd. 1,8% des gesamten Straßennetzes übernehmen sie rd. 30% der gesamten Kfz-Fahrleistungen.

Der Anteil der Bundesfernstraßen an den **Verkehrsleistungen im Straßenverkehr** unterstreicht deren Bedeutung noch eindrucksvoller. Rund 61 % der Verkehrsleistungen im Personenverkehr (P-km) und rd. 48 % der Verkehrsleistungen im Güterverkehr (t-km) stehen einem Anteil an der Außerorts-Jahresfahrleistung von rd. 48 % gegenüber. Die Entwicklung der Jahresfahrleistung ist in **Abbildung 4** dargestellt.

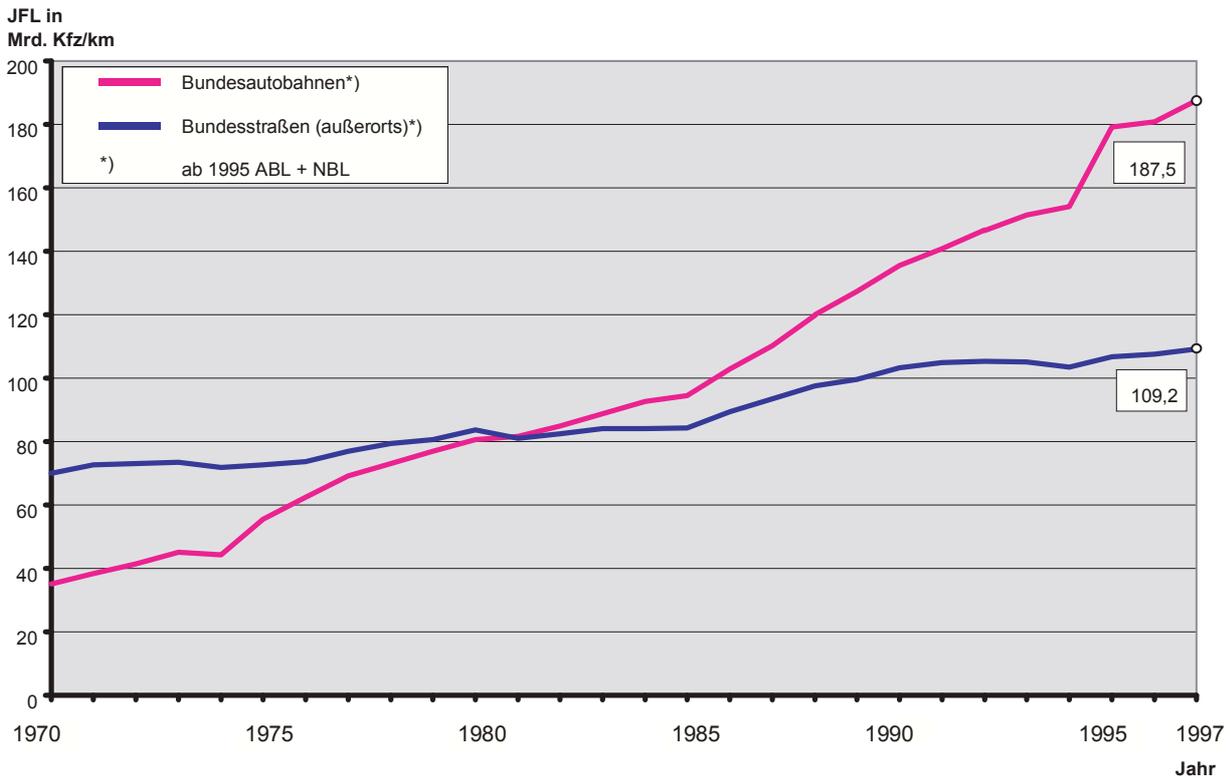
– Baustellen auf Autobahnen

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

Wie im Berichtsjahr wird auch in 1998 an rd. 700 Baustellen auf Bundesautobahnen 14 Tage und länger gearbeitet werden (siehe auch Kap. 2.5). Eine Übersichtskarte zu den Baustellen in der Hauptreisezeit und die

¹) Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

Abbildung 4: Entwicklung der Jahresfahrleistungen (JFL) auf den Bundesfernstraßen
– vor 1995 nur alte Bundesländer –



ABL – alte Bundesländer, NBL – neue Bundesländer

Quellen: ¹⁾ DIW, Verkehr in Zahlen 1996

²⁾ Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Vorausschätzung im Herbst 1995

Broschüre „Reisezeit“ wird ab diesem Berichtsjahr nicht mehr vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen herausgegeben. Statt dessen werden im Laufe des Jahres 1998 von den Bundesländern erarbeitete **Informationen über Baustellenaktivitäten im Internet**-Angebot des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Internet-Adresse <http://www.bmv.de>) bereitgestellt.

1.3 Verkehrsmarkt in Deutschland

In seinem diesjährigen Bericht (Jahresprognose 1998¹⁾) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kommt das Ifo Institut auf der Grundlage der aktuellen Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung zu neuen Eckwerten für die kurzzeitige Entwicklung der Nachfrage nach Verkehrsleistungen der verschiedenen Verkehrsträger:

Die **Bevölkerung** Deutschlands nahm 1997 erneut mit 0,2 % auf rd. 82,1 Mill. Einwohner leicht zu. Für 1998 ist ein ähnlicher Zuwachs zu erwarten, der ausschließlich aus einem Anstieg in den alten Bundesländern resultiert. In den neuen Bundesländern geht dagegen die Einwohnerzahl erneut um rd. 40 000 Personen zurück.

Die Wachstumsrate des realen **Bruttoinlandproduktes** lag im Berichtsjahr bei 2,2 %. Für 1998 zeichnet sich mit

2,6 % eine leichte Beschleunigung des Wachstumstempes ab. In den neuen Bundesländern verlangsamte sich die Anpassung an die alten Bundesländer.

Die Zuwachsrate des **privaten Verbrauchs** lag 1997 aufgrund stagnierender Einkommen – unter Annahme konstanter Sparquote – bei 0,5 % (Vorjahr 1,5 %) und wird in 1998 bei angenommenen Einkommensverbesserungen von 2 % ebenfalls um rd 2 % ansteigen.

Die Pkw-Bestandsentwicklung in den alten und neuen Bundesländern nähert sich weiter an – wie bereits im Vorjahr zu erkennen war. Ursache hierfür ist die weitere Abschwächung der Bestandsausweitung in den alten Bundesländern (0,7 %) und der nach wie vor leicht höheren Bestandsausweitung in den neuen Bundesländern (1,6 %). Die **Pkw-Dichte** erreichte damit im Berichtsjahr im Bundesmittel bezogen auf die Zahl der „fahrfähigen Einwohner (ff-EW)“ (d. h. EW über 18 Jahre) rd. **625 Pkw/1000 ff-EW** (alte Bundesländer: 640 Pkw/1 000 ff-EW; neue Bundesländer: 576 Pkw/1 000 ff-EW).

Das Wachstum im **Personenverkehr** (vgl. **Tabelle 1**) schwächte sich aufgrund spürbarer Nachfragedämpfung weiter ab und erreichte einen Wert von rd. 916 Mrd. Pkm. Wesentlichen Anteil an dieser Entwicklung hatte das geringe Wachstum des anteilmäßig dominierenden Individualverkehrs mit rd. 0,3 %. Der Luftverkehr hatte – wie im Vorjahr – mit 6,9 % (auf rd. 28 Mrd. Pkm) den stärksten Zuwachs. Die Verkehrs-

¹⁾ Ifo-Kurzzeit-Prognose, Februar 1998

Tabelle 1: Kurzzeitige Entwicklungen im Personenverkehr

Personenverkehr	1996		1997		Änderung 1996/97 %	1998		Änderung 1997/98 %
	Ifo ¹⁾	Anteil %	Ifo ¹⁾	Anteil %		Ifo ¹⁾	Anteil %	
	(PV), Leistung in Mrd. P.km							
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Eisenbahn²⁾	65,4	7,2	64,5	7,0	-1,4	64,5	7,0	0,0
1.1 – Schienennahverkehr	34,1		33,5		-1,8	33,5		0,0
1.2 – Schienenfernverkehr	31,3		31,0		-1,0	31,0		0,0
2. Öffentlicher Straßenpersonen- nahverkehr	76,6	8,4	75,8	8,3	-1,0	75,5	8,2	-0,4
2.1 Kraftomnibusse	68,2		67,5		-1,0	67,3		-0,3
2.1.1 – Linienverkehr (Nah)	43,5		43,0		-1,1	42,9		-0,2
2.1.2 – Gelegenheitsverkehr (Fern).....	24,7		24,1		-2,4	23,9		-0,8
2.2 Bahnen ³⁾	8,4		8,3		-1,2	8,3		0,0
3. Luftverkehr	26,2	3,5	28,0	3,1	6,9	29,5	3,2	5,4
4. Individualverkehr⁴⁾	745,6	81,6	747,8	81,6	0,3	756,1	81,7	1,1
5. Summe Personenverkehr	913,8	100,6	916,1	100,0	0,3	925,6	100,0	1,0
6. Anteil Kfz-Verkehr (2.1 + 4.)	813,8	89,1	815,3	89,0	0,2	823,4	89,0	1,0
7. Anteil BFStr.⁵⁾ (2.1.2 + Anteil aus 4. [BASt])	463,1	50,7	6)	6)	6)	6)	6)	6)

¹⁾ Ifo-Prognose, Februar 1998

²⁾ einschl. S-Bahnverkehr

³⁾ Quelle: DIW „Verkehr in Zahlen“ (Wert 1996 geschätzt)

⁴⁾ einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr

⁵⁾ Berechnung der Verkehrsleistung (VL) auf der Basis von Jahresfahrleistungen (JFL) auf BFStr.: VL = JFL x Anteil Pkw x Besetzungsgrad Pkw

⁶⁾ nicht bekannte oder errechenbare Werte

leistungen im öffentlichen Personenverkehr lagen dagegen durchweg über 1 % unter den Werten der Vorjahre.

Für 1998 wird eine Zunahme der Verkehrsleistung im Personenverkehr von rd. 1,0 % auf rd. 926 Mrd. Pkm erwartet. Die demographischen Einflüsse bleiben im wesentlichen bestehen.

Die Verkehrsleistungen im **Güterverkehr** nahmen im Berichtsjahr mit 5,3 % deutlich zu und erreichten einen Wert von rd. 450 Mrd. tkm (vgl. **Tabelle 2**). Getragen wurde das Wachstum vor allem durch die Entwicklung des Straßengüterfernverkehrs mit 8,4 %. Die Rezession in der Bauwirtschaft führte dagegen partiell zu einem Rückgang im Straßengüternahverkehr (-1,9 %). Sowohl die Eisenbahnen (+7,5 % auf rd. 73 Mrd. tkm) als auch die Binnenschifffahrt (+2,8 % auf rd. 63 Mrd. tkm) profitierten 1997 vor allem vom Konjunkturboom in der Stahlindustrie.

In 1998 ist für den Güterverkehr aufgrund des erwarteten Anstiegs der gesamtwirtschaftlichen Produktion wiederum mit einem deutlichen Wachstum von 4,6 % auf rd. 471 Mrd tkm zu rechnen. Für den Straßengüterverkehr

wird sogar ein Zuwachs von 5,4 % auf rd. 317 Mrd tkm – davon im Fernverkehr von 6,7 % auf 248 Mrd tkm – erwartet. Die Verkehrsleistungen im Straßengüternahverkehr werden aufgrund nachlassender rezessiver Einflüsse aus der Bauwirtschaft sowie positiver Entwicklungen in den übrigen Güterbereichen erstmals seit 1994 mit 1,2 % auf rd. 69 Mrd tkm wieder leicht anwachsen. Trotz aller günstigen Voraussagen für die Eisenbahn wird auch im Jahr 1998 der Straßengüterverkehr die vierfache Verkehrsleistung der Bahn erbringen.

1.4 Aktuelle Änderungen der gesetzlichen Grundlagen

Bundesbodenschutzgesetz

Am 24. März 1998 wurde das Gesetz zum Schutz des Bodens (BBodenSchG – BGBl. I S. 502) verkündet. Mit dem Gesetz sind die Voraussetzungen für einen bundeseinheitlichen Bodenschutz in Deutschland geschaffen.

Zweck des Gesetzes ist es, die Funktionen des Bodens nachhaltig in seiner Leistungsfähigkeit zu erhalten oder

Tabelle 2: Kurzzeitige Entwicklungen im Güterverkehr

Güterverkehr	1996		1997		Änderung 1996/97 %	1998		Änderung 1997/98 %
	Ifo ¹⁾	Anteil %	Ifo ¹⁾	Anteil %		Ifo ¹⁾	Anteil %	
	(GV), Leistung in Mrd. t.km							
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Eisenbahn	67,7	<i>15,8</i>	72,8	<i>16,2</i>	7,5	75,5	<i>16,0</i>	3,7
2. Binnenschifffahrt	61,3	<i>14,3</i>	63,0	<i>14,0</i>	2,8	63,9	<i>13,6</i>	1,4
3. Straßengüterverkehr	283,6	<i>66,4</i>	300,3	<i>66,7</i>	5,9	316,6	<i>67,3</i>	5,4
3.1 – Nahverkehr	69,1		67,8		-1,9	68,6		1,2
3.2 – Fernverkehr	214,5		232,5		8,4	248,0		6,7
4. Luftverkehr	0,5	<i>0,1</i>	0,5	<i>0,1</i>	0,0	0,5	<i>0,1</i>	0,0
5. Rohrleitungen	14,2	<i>3,3</i>	13,3	<i>3,0</i>	-6,3	14,2	<i>3,0</i>	6,8
6. Summe Güterverkehr	427,3	<i>100,0</i>	449,9	<i>100,0</i>	5,3	470,7	<i>100,0</i>	4,6
7. Anteil BFStr. (BAST: 72 % von 3.)..	204,2	<i>47,8</i>	216,2	<i>48,1</i>	5,9	228,0	<i>48,4</i>	5,4

¹⁾ Ifo-Prognose, Februar 1998

wiederherzustellen. Zur Sicherung des Bodens als Lebensgrundlage für Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen sind Maßnahmen zur Beseitigung bestehender Belastungen und zur Vorsorge gegen künftige Beeinträchtigungen zu treffen. Über das Gesetz hinaus werden diese Pflichten in einer noch zu erlassenden Verordnung weiter präzisiert werden. Die fachlichen Inhalte einer Bodenschutz- und Altlastenverordnung sind bereits erstellt, das formelle Ordnungsverfahren wird jetzt eingeleitet werden.

Die Bestimmungen des Bundes-Bodenschutzgesetz erstrecken sich auch auf die öffentlichen Verkehrswege. Bei Bundesfernstraßen und sonstigen öffentlichen Straßen und Wegen ist dabei immer ihre Nutzungsfunktion für die wirtschaftliche und öffentliche Versorgung zu berücksichtigen. Die bundeseinheitlichen Anforderungen, die das Gesetz an den Schutz und die Sanierung von Böden bundesweit stellt, sind daher weitgehend nutzungsbezogen festgelegt. Ein anderer Ansatz wurde hinsichtlich der Sanierung von Gewässern, insbesondere des Grundwassers gewählt. Hier ist der Schadstoffgehalt der Bodenlösung im Übergangsbereich von der wasserungesättigten zur wassergesättigten Zone entscheidend.

Novelle zum Bundesnaturschutzgesetz (FFH-Gebiete)

Von großer Bedeutung für den Verkehrswegebau ist auch die Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes durch das Zweite Gesetz zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 8. Mai 1998 (2. NatSchÄndG: BGBl. I. S. 823). Mit diesem Gesetz werden die Richtlinie 92/43 EWG vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinien) und die Richtlinie 79/409 EWG vom 2 April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten in nationales Recht umgesetzt.

Die gesetzlichen Grundlagen für den Neu- und Ausbau der Verkehrswege werden hierdurch an die künftigen Erfordernisse des Naturschutzes sowie an bindende EG-rechtliche Vorgaben angepaßt. Insbesondere aufgrund der FFH-Richtlinie sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, durch Ausweisung besonderer Schutzgebiete und darauf bezogene rechtliche und administrative Maßnahmen zu einem europaweiten zusammenhängenden Netz von Schutzgebieten mit der Bezeichnung „Natura 2000“ beizutragen. Dieses Netz umfaßt auch die aufgrund der Vogelschutz-Richtlinie unter Schutz gestellten Gebiete. Daher sind sämtliche Verkehrsprojekte, die ein Schutzgebiet erheblich beeinträchtigen können, einer Verträglichkeitsprüfung zu unterziehen.

Ein mit den festgelegten Erhaltungszielen unvereinbares Vorhaben darf nur zugelassen werden, wenn dies durch ein qualifiziertes öffentliches Interesse gerechtfertigt werden kann und keine alternativen Lösungsmöglichkeiten bestehen.

1.5 Finanzierung

1.5.1 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 1995–2000 ein Ansatz in Höhe von 10 600,0 Mio. DM eingeplant.

In den bisherigen fünf von acht Jahren Laufzeit des Fünfjahresplanes (mit Ergänzung) wurden damit rd.

22 393,1 Mio. DM von 38 852,3 Mio. DM (SOLL) verausgabt; das sind 57,6 % IST gegenüber einem SOLL von 62,5 % (vgl. Tabellen 3 und 6).

– 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 vorübergehend überdurchschnittliche Mittelzuweisung für die neuen Bundesländer Rechnung getragen. Dabei soll vor allem die Finanzierung des hohen Nachholbedarfs und der VDE sichergestellt werden. Etwa Mitte des nächsten Jahrzehnts soll die West/Ost-Aufteilung kontinuierlich an die langfristigen Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans angepaßt werden.

– 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 indisponiblen Aufwendungen machen etwa rd. 57 % der Gesamtausgaben für die Bundesfernstraßen aus. Die verbleibenden rd. 43 % bilden den Finanzrahmen für die Maßnahmen des Bedarfsplanes (Hauptbautitel).

Im Fünfjahresplanzeitraum 1993–1997 mit Ergänzung bis 2000 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 nach dem Bedarfsplan weiter einschränken.

Die **Finanzierung der VDE** erfolgte zunächst entsprechend dem Planungs- und Baufortschritt innerhalb der Hauptbautitel-Ansätze-West bzw. -Ost. Nach dem Berichtsjahr erreichen die Investitionen für die VDE den vorgegebenen Rahmen von 2,4 Mrd. DM, der die Mittel für die übrigen Vorhaben des Fünfjahresplanes entsprechend einschränkt.

Die Bedarfsplaninvestitionen in den alten Bundesländern befinden sich damit auf einem Minimalniveau, das aus verkehrs-, investitions- und insbesondere aus beschäftigungspolitischen Gründen nicht weiter unterschritten werden sollte.

1.5.2 Bundeshaushalt 1998 und mittelfristige Finanzplanung

Das Haushaltsgesetz 1998 vom 22. Dezember 1997 wurde am 30. Dezember 1997 verkündet (BGBl. I, Seite 3256).

Der vom Bundestag verabschiedete Bundeshaushalt 1998 sieht für Kap. 12 10 (Bundesfernstraßen) Ausgaben in Höhe von 10 250,0 Mrd. DM vor. Darüber hinaus besteht auch in 1998 die Möglichkeit, Mehreinnahmen aus der Straßenbenutzungsgebühr für Lkw bis zu 100 Mio. DM für den Bundesfernstraßenbau zu verwenden, wenn die Einnahmegränze von 760 Mio. DM überschritten wird.

Im 1. Regierungsentwurf 1999 sind Ausgabemittel in Höhe von 10 300,0 Mio. DM, in der mittelfristigen Finanzplanung bis 2002 in Höhe von 10 250,0 Mio. DM vorgesehen (**Tabelle 3** bzw. **Abbildung 7**, Seite 26).

Tabelle 3: Finanzrahmen 1993 bis 2002

– in Mio. DM – (gemäß Kabinettsbeschuß zum 1. Regierungsentwurf vom 8. Juli 1998)

	1993	1994	1995	1996	1997	Summe 1993 bis 1997 (FJP)	1998	1999	2000	2001	2002	Summe 1991 bis 2002 (BP)
	Ist	Ist	Ist	Ist	Ist	Ist	Soll	1. Entwurf	Finanzplanung			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Kap. 12 10.....	10 428,4	10 700,3	10 658,0	10 169,7	10 164,0	52 120,4	10 250,0	10 300,0	10 250,0	10 250,0	10 250,0	223 776,7
Nicht- investitionen.....	1 946,3	1 953,5	1 837,6	1 890,3	1 787,4	9 415,1	1 954,4	1 861,2	1 837,8	1 862,9	1 892,9	41 071,6
Investitionen.....	8 482,1	8 746,8	8 820,4	8 279,4	8 376,6	42 705,3	8 295,6	8 438,8	8 412,2	8 387,1	8 357,1	182 705,1
– davon Hauptbautitel	4 435,5	4 255,3	4 116,4	4 608,3	4 977,6	22 393,1	4 957,0	5 007,0	4 957,0	4 925,0	4 900,0	96 831,0
– davon Investitionen außerhalb der Hauptbautitel	4 046,6	4 491,5	4 704,0	3 671,1	3 399,0	20 312,2	3 338,6	3 431,8	3 455,2	3 462,1	3 457,1	85 874,1

2. Aktuelles

2.1 Stand der Umsetzung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße –

Ein vorrangiges Ziel der Bundesregierung ist nach wie vor die zügige Realisierung der 7 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße –, von der entscheidende Impulse zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und zur Angleichung der Lebensverhältnisse der NBL an die ABL erwartet werden. Wesentliche Teile dieser Projekte sollen bis zum Beginn des nächsten Jahrzehnts verwirklicht werden.

Die finanzielle Situation im Bundesfernstraßenhaushalt sowie die Planungskapazitäten der Länder und der DEGES führten Ende 1995/Anfang 1996 zu einem stufenweisen Vorgehen bei der weiteren Realisierung der VDE, wobei auch die baurechtlichen Voraussetzungen zu berücksichtigen waren. Neben dem Bemühen, alle

Möglichkeiten zur Kostenminimierung auszuschöpfen, wurde in Abstimmung mit den Ländern die Reihenfolge der Realisierung der Verkehrseinheiten nach verkehrlichen und gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten festgelegt.

Aufgrund der begrenzten Mittel für den Bundesfernstraßenbau war es erforderlich, die Höhe der jährlichen Mittelaufschläge für die VDE zu begrenzen. Seit 1997 ist deshalb eine jährliche Plafondierung in Höhe von 2,4 Mrd. DM vorgesehen. Damit können die VDE-Projekte – Straße bis zum Jahr 2005 insgesamt (d. h. Neu- und Ausbau) im wesentlichen fertiggestellt werden. Weitere, abschließende Abschnitte werden erst danach fertiggestellt.

Die VDE-Projekte – Straße – haben – ausgehend von einer Gesamtlänge von rund 2 000 km – zum Ende des 1. Quartals 1998 folgenden Realisierungsstand erreicht:

Realisierungsstand	Stand : Ende 1. Quartal 1998 in %
Linie bestimmt (Neubauvorhaben mit einer Gesamtlänge von 940 km).....	rd. 91
RE-Entwürfe in Arbeit bzw. abgeschlossen	rd. 91
Planfeststellung abgeschlossen.....	rd. 49
in Bau	rd. 24
unter Verkehr	rd. 23

Bis Ende 1997 wurde in die 7 VDE-Projekte – Straße – insgesamt rd. 8,1 Mrd. DM investiert. Für das Jahr 1998 sind – gemäß Plafondierung – 2,4 Mrd. DM vorgesehen. Bis Ende des 1. Quartals 1998 wurde im einzelnen folgendes erreicht:

Projekt 10: A 20, Lübeck (A 1)–Stettin (A 11)

Für den 4streifigen Neubau (Länge: 326 km) ist die Linie durchgängig bestimmt. Die Bauarbeiten laufen auf einer Länge von rd. 52 km mit Schwerpunkt in den Räumen Wismar, Rostock und Jarmen. Ein rd. 26 km lange Verkehrseinheit zwischen Grevesmühlen und dem Autobahnkreuz Wismar ist seit dem 3. Dezember 1997 unter Verkehr.

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

Die Bauarbeiten für die Erweiterung auf 6 Fahrstreifen einschließlich der Grunderneuerung (Länge: 328 km) laufen auf fast der Hälfte der Streckenlänge des Projek-

tes. Unter Verkehr sind nach Erweiterung folgende Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von 108 km:

- A 2, Autobahnkreuz Hannover-Ost-östlich Lehrte
- A 2, Magdeburg-Rothensee–Löstau/Hohenwarthe
- A 2, Burg-Ost–Theeßen
- A 10, Glindow–Autobahndreieck Potsdam
- A 10, Östlich Autobahndreieck Potsdam–westlich Autobahnkreuz Schönefeld (ohne Autobahndreieck Drewitz und ohne Ludwigsfelder Damm)
- A 10, Anschlußstelle B 101n
- A 10, Erkner–Hellersdorf.

Projekt 12: A 9, Berlin–Nürnberg

Die Erweiterung auf 6 Fahrstreifen einschließlich der Grunderneuerung (Länge: 370 km) ist weit vorangeschritten. In Bau befinden sich Verkehrseinheiten mit

einer Gesamtlänge von rd. 75 km. Unter Verkehr sind nach Erweiterung folgende Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von 156 km:

- Südlich Autobahndreieck Potsdam–Beelitz
- Dessau–Süd–Zörbig
- Großkugel–Naumburg
- Droyßig–Eisenberg
- Hirschberg (Landesgrenze TH/BY)–Berg/Bad Steben
- Autobahndreieck Bayerisches Vogtland–Münchberg–Nord
- Münchberg–Süd–Autobahndreieck Bayreuth/Kulmbach
- Südlich Trockau–Hormersdorf
- Schnaittach–Autobahnkreuz Nürnberg.

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

Für den 4streifigen Neubau (Länge: 202 km) ist die Linienbestimmung für rd. 90 % der Streckenlänge abgeschlossen. Der Teilabschnitt Leuna (B 91) bis Lützen (B 87) wurde am 29. August 1997 freigegeben. In Bau sind folgende Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von 24 km:

- Leinefelde–Breitenworbis
- Werther (B 80)–Windehausen (B 80)
- Wallhausen (B 80)–Sangerhausen (B 86).

Projekt 14: A 14, Magdeburg–Halle

– Am 8. November 1996 wurde eine rd. 12 km lange Verkehrseinheit zwischen Könnern und Löbejün und am 15. Oktober 1997 eine weitere, rd. 14 km lange Verkehrseinheit zwischen Magdeburg–Stadtfeld und Magdeburg–Reform für den Verkehr freigegeben. Folgende Verkehrseinheiten mit insgesamt 52 km Streckenlänge sind in Bau:

- Autobahnkreuz Magdeburg–Magdeburg–Stadtfeld
- Magdeburg–Reform–Schönebeck
- Bernburg–Könnern
- Südlich Löbejün–Anschlußstelle Halle–Peißen.

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

Das Projekt umfaßt den 4streifigen Neubau Kassel – Herleshausen (Eisenach), den Ausbau des vorhandenen 4streifigen Abschnittes Eisenach–Dresden auf 6 Fahrstreifen einschließlich grundhafter Erneuerung, den Anbau von Standstreifen und Ergänzung der zweiten Fahrbahn auf Verkehrseinheit zwischen Dresden und Weißenberg und den 4streifigen Neubau Weißenberg–Görlitz bis zur Bundesgrenze (D/PL) (Länge des Gesamtprojektes: 444 km). Folgende Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von rd. 134 km sind fertiggestellt:

- Boxberg–Arnstadt
- Tankstelle und Kleinraststätte Eichelborn–Apolda

- Verkehrseinheit im Bereich Podelsatz- und Zeitgrundbrücke
- Berbersdorf–Autobahndreieck Nossen
- Triebischtal–östlich Tank- und Rastanlage Dresdner Tor
- Pulsnitz–Bautzen-Ost
- Weißenberg–Nieder Seifersdorf
- Kodersdorf–Bundesgrenze (D/PL).

Weitere Verkehrseinheiten mit insgesamt rd. 86 km Streckenlänge sind in Bau.

**Projekt 16: A 71, Erfurt–Schweinfurt/
A 73, Suhl–Lichtenfels**

Die Entwurfsplanung für den 4streifigen Neubau der A 71 und der A 73 (Länge des Gesamtprojektes: rd. 223 km) ist fertiggestellt. Im Berichtsjahr wurden die Bauarbeiten im Bündelungsbereich der A 71 mit der ICE-Neubaustrecke Erfurt–Nürnberg zwischen Erfurt und Traßdorf sowie im Raum Zella-Mehlis auf einer Gesamtlänge von rd. 44 km begonnen.

**2.2 Stand der Umsetzung der Projekte
nach der Privatfinanzierung und dem
Betreibermodell**

2.2.1 Private Vorfinanzierung

Gemäß Kabinettsbeschlüsse vom 29. Januar 1992 und 15. Juli 1992 sowie Beschlußfassung zum Bundeshaushalt 1994.

Im Rahmen der **privaten Vorfinanzierung** von Bundesfernstraßen sollen **12 Pilotprojekte** realisiert werden (siehe Straßenbaubericht 1993/1994, Punkt 1.4). Bis zum 30. Juni 1998 war der in **Tabelle 4** dargestellte Realisierungsstand erreicht.

Im Bundesfernstraßenhaushalt standen zu Beginn des HH-Jahres 1998 nicht benötigte Verpflichtungsermächtigungen für die private Vorfinanzierung von Straßenbaumaßnahmen zur Verfügung. Dadurch wird es über die vorgenannten 12 Maßnahmen hinaus möglich, weitere, nachfolgend genannte 15 Straßenbauprojekte (weitgehend Ortsumfahrungen), von denen fünf in den neuen Bundesländern liegen mit einem Investitionsanteil von 50 % bei einem Bauvolumen von rd. 550 Mio. DM durch private Vorfinanzierung – schneller als bisher – geplant zu realisieren und damit zusätzliche Impulse für die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt zu geben.

**2.2.2 Betreibermodell gemäß Fernstraßenbau-
privatfinanzierungsgesetz**

Mit dem **Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG)** vom 30. August 1994 sind die rechtlichen Voraussetzungen zur Anwendung des **Betreibermodells** im Bundesfernstraßenbau gegeben. Aufgrund der europäischen Rahmenbedingungen ist das Betreibermodell derzeit beschränkt auf den Kraftfahrzeugverkehr auf **Brücken, Tunneln und Gebirgspässen im**

Tabelle 4: Stand der Umsetzung der Projekte der privaten Vorfinanzierung

Str.-Nr.	Projekt/Teilprojekt	Baukosten einschl. Grunderwerb in Mio. DM	Realisierungsstand
A 7	4. Elbtunnelröhre Hamburg	850,8	in Bau
A 8	Borg/Perl–Merzig/Wellingen	178,0	unter Verkehr
A 44	Rheinquerung Ilverich	590,0	Baubeginn 1998
A 60	Bitburg–Wittlich	624,6	in Bau Baubeginn 1998 Baubeginn 1998
	Bitburg–Badem	169,6	
	Badem–Landscheid	180,0	
	Landscheid–Wittlich	275,0	
A 81	Engelberg-Tunnel	628,0	in Bau
A 93	Hof/Nord–Mitterteich/West	574,5	Baubeginn 1999 unter Verkehr in Bau unter Verkehr Baubeginn 1998 Baubeginn 1999 in Bau Baubeginn 1999
	Hof/Nord–Hof/Süd	177,2	
	Hof/Süd–Rehau/Süd	25,3	
	Rehau/Süd–Schönwald	45,3	
	Schönwald–Selb/Nord	54,8	
	Selb/Nord–Selb/West	24,8	
	Selb/West–Thiersheim	95,7	
	Rathaushütte–Marktredwitz/Lengenfeld	79,3	
	Marktredwitz/Lengenfeld–Mitterteich West	74,0	
B 2n	Ortsumgehung Farchant	237,0	in Bau
B 31	Ortsumgehung Freiburg-Ost	233,8	in Bau
B 62	Ortsumgehung Biedenkopf	106,8	Baubeginn 1999
B 254	Ortsumgehung Schwalmtal-Brauerschwend	27,8	in Bau
B 437	Weserquerung Esenshamm	553,2	in Bau Baubeginn 1998
	Los 1: Tunnel	432,2	
	Los 2: Strecke	121,0	
B 457	Ortsumgehung Hungen	20,0	Baubeginn 2001
	Summe	4 626,4	

Verlauf von Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie generell auf mehrstreifigen Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr.

Beim Betreibermodell übernehmen Private Bau, Betrieb, Unterhaltung und Finanzierung des jeweiligen Projektes und erhalten dafür im Gegenzug das Recht zur Erhebung von Straßennutzungsgebühren (Maut). Die Zahl der nach dem Gesetz realisierbaren Maßnahmen (insbesondere Brücken- und Tunnelneubauten) ist begrenzt, da sich nur bestimmte Vorhaben für eine reine Privatfinanzierung mit Mauterhebung eignen. Ungeeignet dürften Projekte mit hohen Baukosten sein, bei denen aufgrund ihrer Lage im Netz in der Anfangsphase mit geringer Verkehrsnachfrage gerechnet werden muß. Obwohl das Gesetz daher nur in begrenztem Umfang zu Entlastungen

im Bundesfernstraßenhaushalt führen wird, schafft es dennoch grundsätzlich weitere Möglichkeiten des privatwirtschaftlichen Engagements im Bundesfernstraßenbau, wodurch weitere Neu- und Ausbaumaßnahmen des Bedarfsplanes vorzeitig realisiert werden können, deren Umsetzung mit Haushaltsmitteln allein auf längere Zeit nicht möglich wäre.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat am 26. Februar 1997 die Initiative zur Ausweitung der Betreibermodelle im Bundesfernstraßenbau ergriffen und insgesamt **17 Projekte** für eine privatwirtschaftliche Finanzierung vorgeschlagen. Außer für die Warnowquerung Rostock sollen im Einvernehmen mit den Bundesländern für weitere 10 Projekte (75 km, 5,5 Mrd. DM) Machbarkeitsuntersuchungen

Land	Str.-Nr.	Projekt	Baukosten einschl. Grund- erwerb in Mio. DM
BW	B 30	OU Baintd–Ravensburg (Teilabschnitt bis L 284)	59,0
BY	B 2	OU Kaisheim	27,0
BY	B 173	OU Selbitz	24,0
HE	B 426	OU Ober-Ramstadt	24,0
NI	B 82	OU Schladen	32,0
NW	B 83	OU Blankenau	17,0
NW	B 51	OU Münster, Lütkenbecker Weg–Westfälische Landeisenbahn (westlich L 586)	26,0
RP	B 10	Ausbau bei Pirmasens (Münchweiler–Waldfriedhof)	25,0
SL	B 51	Querspange Besseringen (B 51 – A 8)	20,0
SH	B 433	OU Kaltenkirchen	21,0
BB	B 5	OU Wustermark, Nordabschnitt	73,0
MV	B 105	OU Bentwisch	21,0
SN	B 6	A 9 – Stadtgrenze Leipzig einschließlich OU Schkeuditz	80,0
ST	B 188	OU Gardelegen	55,0
TH	B 85/281	OU Saalfeld (Nordtangente)	46,0
Summe			550,0

durchgeführt werden. Derartige technisch/ökonomischen Untersuchungen sind zur Zeit für insgesamt sechs Projekte abgeschlossen bzw. noch in Arbeit (B 50n: Hochmoselübergang, B 96n: 2. Rügenanbindung, A 20: Elbequerung nordwestlich von Hamburg, B 10: Nordtangente Karlsruhe, A 17: Pirna–Bundesgrenze D/CR, A 4: Leutraltunnel). Für weitere Maßnahmen sind Machbarkeitsuntersuchungen in Vorbereitung. Es zeichnet sich ab, daß als erstes Projekt die **Warnowquerung in Rostock** auf der Basis der neuen gesetzlichen Grundlage realisiert wird. Im September 1996 wurde dazu zwischen der Hansestadt Rostock als Baulastträger und dem französischen Bauunternehmen Bouygues ein Konzessionsvertrag abgeschlossen.

Für den im Zuge der B 75/B 104 – als Ersatz für die Herrenbrücke – geplanten **Travetunnel Lübeck** wird ebenfalls eine Betreibermodell-Lösung angestrebt. Der Bund hat eine Beteiligung an diesem Projekt in Höhe der Ersatzneubaukosten für die bisherige Brücke (175 Mio. DM) in Aussicht gestellt, falls im Jahr 1998 hierzu ein Konzessionsvertrag abgeschlossen wird. Eine entsprechende Vereinbarung wurde am 16. September 1997 zwischen der Hansestadt Lübeck und dem Land Schleswig-Holstein als Auftragsverwaltung des Bundes geschlossen. Bereits im März 1997 war die Konzession (1. Stufe Teilnahmewettbewerb) durch die Hansestadt Lübeck (als Baulastträger für den geplanten Tunnel) EU-weit ausgeschrieben worden. Die Aufforderung zur An-

gebotsabgabe an ausgewählte Bieter (2. Stufe des Vergebeprozesses) erfolgte im Oktober 1997.

Gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz bietet der Bund zur Herstellung der erforderlichen privatwirtschaftlichen Rentabilität in konkreten Einzelfällen für Projekte, die zum Zeitpunkt der Realisierung im „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplanes enthalten sind, nach dem Betreibermodell eine **staatliche Anschubfinanzierung** von bis zu 20 % der Baukosten an. Zur Verbesserung der Realisierungschancen sind noch weitere Fördermöglichkeiten – wie zum Beispiel durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) – zu prüfen. Für folgende Projekte: B96n Rügenzubringer, A 60 Hochmoselquerung, A 17 Dresden–Bdgrz D/CR, gibt es bereits positive Verabredungen mit den Obersten Straßenbaubehörden der Länder.

2.3 Planung von Großprojekten des Bedarfsplanes

2.3.1 BAB A 20, Nordwestumfahrung Hamburg

Eines der Großprojekte des „Vordringlichen Bedarfs“ im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist der Neubau einer 4streifigen Autobahn zwischen der A 1 südlich Zeven mit einer neuen Elbequerung und Weiterführung über die A 7 bis zur A 1 bei Lübeck (Nordwestumfah-

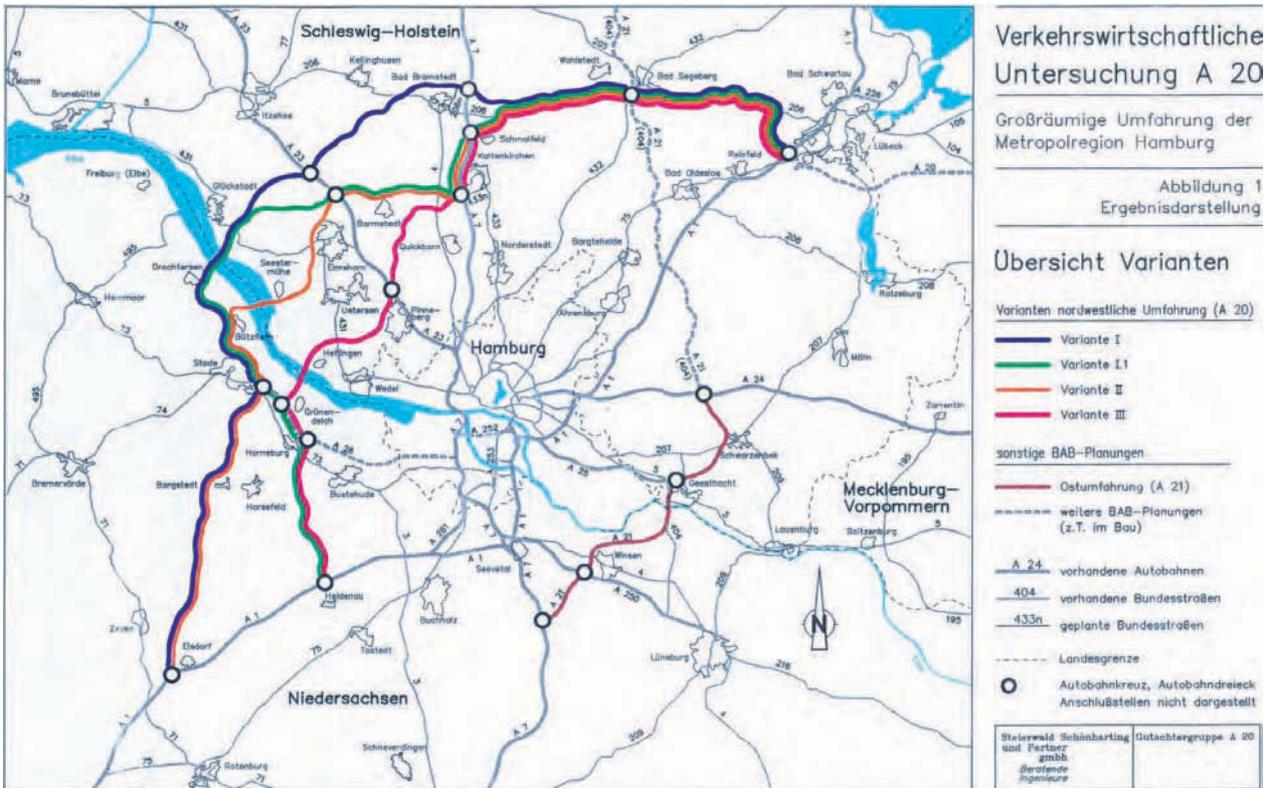
zung Hamburg), von wo aus sich in der Verlängerung ostwärts das VDE-Projekt A 20, Lübeck (A 1)–Stettin (A 11) anschließt. Dieses Projekt dient primär der Anbindung der „Ostseeautobahn“ an das westdeutsche Fernstraßennetz.

Die Nordwestumfahrung Hamburg soll daneben auch der Entlastung der A 7 im Ballungsraum Hamburg vom weiträumigen Nord-Süd-Verkehr aus Skandinavien über Jütland und dem nördlichen Schleswig-Holstein nach Süden und Westen und damit auch des Elbtunnels unter Einschluß der zur Zeit in Bau befindlichen 4. Elbtunnelröhre dienen.

Auf Antrag des Landes Schleswig-Holstein und mit Mitteln des Bundes wurde seit 1995 eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung, **A 20 Großräumige Umfahrung der Metropolregion Hamburg**, durchgeführt. Durch die Eingrenzung potentieller Korridore sollten im Rahmen dieser Untersuchung – noch vor Aufnahme der

detaillierten Untersuchungen zum Linienbestimmungsverfahren – geeignete Trassen ermittelt werden, die alle relevanten verkehrlichen, raum-ordnerischen, ökologischen, städtebaulichen und ökonomischen Belange berücksichtigen. Dabei konnte für 3 Varianten (siehe **Abbildung 5**) nachgewiesen werden, daß die großräumige Umfahrung von Hamburg mit einer zusätzlichen Elbequerung westlich von Hamburg gesamtwirtschaftlich hoch profitabel und ohne erkennbare Umwelt Risiken machbar ist. Die Untersuchungen ergaben weiterhin, daß für die Elbequerung im Westen von Hamburg mit einem Tunnel von rd. 3 km Länge (Variante III der Untersuchung) eine Privatfinanzierung auf der Grundlage des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes denkbar ist. Das Untersuchungsergebnis ist eine Basis für weitere, von den Ländern einzuleitende Planungsschritte und detaillierte Untersuchungen zum Verfahren der Linienbestimmung für die Nord-West-Umfahrung der A 20.

Abbildung 5: Varianten zur BAB A 20, Nordwestumfahrung Hamburg



2.3.2 BAB A 4, Krombach–Hattenbach

Der im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen vorgesehene Neubau der Autobahn A 4 zwischen Krombach und Hattenbach war bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen im Jahre 1993 umstritten. Den positiven verkehrlichen Einschätzungen stehen erhebliche ökologische Probleme bei der Bewältigung des Projektes gegenüber.

Wegen der verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedeutung hat der Deutsche Bundestag 1993 in seinem Beschluß über den geltenden Bedarfsplan das in Nordrhein-Westfalen liegende Teilstück in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgenommen und für die in Hessen liegende Strecke als Teil des „Weiteren Bedarfs“ einen Planungsauftrag erteilt.

Dazu wurde in einem ersten, 1995 abgeschlossenen Schritt eine Vorstudie aufgestellt, in der die bereits vor-

liegenden Planunterlagen gesammelt und gesichtet sowie vorbereitende Arbeiten für eine Machbarkeitsstudie durchgeführt wurden. Dies geschah unter der Prämisse, bei der neu aufzunehmenden Projektplanung nicht mehr auf die Entwürfe früherer Jahrzehnte zurückzugreifen, sondern mit den Untersuchungs- und Planungsmethoden sowie den Bauverfahren auf dem heutigen Stand von Wissenschaft und Technik neu zu beginnen.

Der zweite Schritt besteht aus einer interdisziplinären Machbarkeitsstudie, die 1996 an eine Gruppe namhafter Gutachter aus den Sektoren Natur und Umwelt, Städtebau, Raumstruktur und Bewertung, Linienfindung und Verkehr vergeben wurde und von einem Arbeitskreis aus Bund und Ländern (Bereiche Umwelt und Verkehr) betreut wird. Mit dieser Studie soll den Konfliktpotentialen, die im BVWP'92 deutlich geworden und im Projektdossier beschrieben sind, vor Einleitung weiterführender Untersuchungen zum Linienbestimmungsverfahren intensiv nachgegangen werden.

Aufgabe der Studie ist die Prüfung der Realisierungschancen unter Berücksichtigung verkehrlicher, raumordnerischer, städtebaulicher, ökonomischer und schwerpunktmäßig ökologischer Aspekte. Als Ergebnis wird ein Gutachtentwurf erwartet, der die Möglichkeiten und Grenzen für Korridorbereiche realisierbar erscheinender Lösungen, die die Aufnahme der Planung rechtfertigen, aufzeigt.

2.3.3 BAB A 40/A 44 in Dortmund

Im Raum Dortmund besteht ein deutliches Angebotsdefizit für den Straßendurchgangsverkehr in West-Ost-Richtung. Die einzige durchgehende Straßenachse ist die B 1, welche die A 40 und A 45 im Westen mit der A 1 und A 44 im Osten verbindet. Im Innenstadtbereich ist sie eine über weite Teile des Tages erheblich überlastete Ortsdurchfahrt in der Baulast der Stadt Dortmund mit zahlreichen Zufahrten und teilweise höhengleichen Kreuzungen. Auch städtebaulich ist die vorhandene Situation äußerst unbefriedigend. Die Stadt Dortmund hat daher eine „Durchführbarkeitsstudie – Untertunnelung der B 1 Dortmund“ – erarbeiten lassen und strebt – aufgrund der darin erzielten Ergebnisse – einen Umbau der derzeit 6streifigen Ortsdurchfahrt der B 1 in eine überwiegend in Tunnellage geführte Autobahn A 40 sowie separat 2 oberirdische Fahrbahnen mit je 2 Fahrstreifen an.

Zur grundlegenden Verbesserung der Situation in Dortmund enthalten der Bundesverkehrswegeplan und der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der nachrangigen Stufe „Weiterer Bedarf“ zwei verkehrlich weitgehend vergleichbare Projekte:

- A 40 im Zuge der B 1: neuer Tunnel im Bereich der Ortsdurchfahrt und östlich davon autobahngerechte Erweiterung der B 1 auf 6 Fahrstreifen,
- Neubau einer A 44 im Süden von Dortmund.

Da davon auszugehen ist, daß mittelfristig nur eine der beiden Maßnahmen – A 40 oder A 44 – in Angriff genommen werden kann, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zwei Untersuchungen in Auftrag gegeben, um eine fundierte Grundlage für

eine nachprüfbare, plausible Prioritätsentscheidung zu schaffen. Zunächst wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, an die sich eine interdisziplinäre Machbarkeitsstudie anschloß, in der die Aspekte Freiraum und Landschaftsökologie, Städtebau und Gesamtwirtschaftlichkeit untersucht wurden. Die letztgenannte Untersuchung wurde von einem Arbeitskreis mit Vertretern des Bundes, des Landes Nordrhein-Westfalen, des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe und der Stadt Dortmund begleitet.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung, in der die verkehrlichen Wirkungen einer Vielzahl von Netzfällen ermittelt und vergleichend gegenübergestellt wurden, konnte die Machbarkeitsstudie auf die 3 Varianten A 40, A 44 und A 44R (wie Variante A 44, jedoch mit Rückbau der B-1-Ortsdurchfahrt) konzentriert werden.

Die Gutachter kommen in den Untersuchungen zu dem Ergebnis, daß aus der Sicht von Städtebau, Freiraum und Landschaftsökologie die Variante A 40 sehr deutlich gegenüber den Varianten A 44 und A 44R zu bevorzugen ist. Auch im Bereich Verkehr werden leichte Vorteile für die Variante A 40 gesehen. Lediglich aus der Sicht der gesamtwirtschaftlichen Bewertung erwies sich die Variante A 44 als günstigere Lösung, wenn gleich die Investitionskosten für die Variante A 40 um rund 450 Mio. DM unter denen der Variante A 44 liegen.

Die Gutachter haben daher die Empfehlung ausgesprochen, in der weiteren Planung die Variante A 40 mit folgenden Maßnahmen zu verfolgen:

- Neubau der A 40 im Zuge der heutigen B 1 zwischen der L 660 (Wittekindstraße) und der B 236, überwiegend in Tunnellage,
- parallel dazu oberirdische Fahrbahnen mit 2 Fahrstreifen je Richtung und
- 6streifige Erweiterung der B 1 zur A 40.

Es wird angestrebt, aus diesem Maßnahmenbündel für den Dortmunder Raum und weiteren Projekten in den Bereichen Essen und Bochum eine „Paketlösung zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im Mittleren Ruhrgebiet“ zu schnüren und dieses Paket bei der nächsten Bedarfsplanfortschreibung in den „Vordringlichen Bedarf“ aufzunehmen.

2.4 Erhebung des Ausländeranteils am Straßenverkehr

Aussagen zu Anteil und Zusammensetzung des ausländischen Kraftfahrzeugverkehrs – insbesondere auch des ausländischen Güterverkehrs – am Gesamtverkehr im Straßennetz gewinnen für Planungszwecke des Bundes und der Länder zunehmend an Bedeutung. Gerade dieser Verkehrsanteil, der bisher im Rahmen der alle fünf Jahre durchzuführenden, manuellen Straßenverkehrszählung systematisch erhoben wurde, war einer notwendig gewordenen Straffung des Erhebungsumfanges zum Opfer gefallen. Der Anteil des ausländischen Kfz-Verkehrs wurde letztmalig im Rahmen der bundesweiten manuellen Straßenverkehrszählung 1995 erfaßt.

Die Erhebung des inländischen Ausländerverkehrs ist nach Inkrafttreten des Schengener Abkommens und der Herstellung des Gemeinsamen Marktes, der eine Erfassung des grenzüberschreitenden Kraftfahrzeugverkehrs an den EU-Binnengrenzen durch nationale Zollbehörden nicht mehr zuläßt, mit erheblichen methodischen Schwierigkeiten verbunden. Hinzu kommt, daß die bisherige visuelle Erfassung ausländischer Kraftfahrzeuge nach Fahrzeugkennzeichen ohne Berücksichtigung der Nationalität sowohl methodisch als auch hinsichtlich der erreichbaren Genauigkeit nicht mehr den gewachsenen Anforderungen entspricht.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat deshalb im Rahmen eines Forschungsvorhabens eine spezielle Zählmethodik zur Erhebung des Ausländerverkehrs erarbeiten lassen, die in einem Feldversuch bereits erfolgreich getestet wurde.

Auf der Basis dieser Methodik werden 1998 bundesweit Erhebungen des ausländischen Kraftfahrzeugverkehrs im Autobahnnetz mit Differenzierungen nach

- Nationalitäten und
- fünf Kraftfahrzeugarten

durchgeführt, um zu repräsentativen Aussagen für den Bereich des Autobahn- und Europastraßennetzes – einschließlich der Grenzübergänge – zu gelangen. Es handelt sich hier um eine Kombination von Kurz- und Langzeitzählungen an maximal 330 Zählquerschnitten. Gezählt wird an 15 über das Jahr verteilten Tagen.

Die Zählungen werden mit Unterstützung durch die Straßenbauverwaltungen der Länder durchgeführt, bei denen umfangreiche Erfahrungen zu derartigen Erhebungen vorliegen. Organisation und Auswertung der Zählungen werden im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesens von einem Ingenieurbüro durchgeführt. Die Hochrechnungsergebnisse sollen bis zum Frühjahr 1999 vorliegen.

2.5 Baustellenmanagement und Koordinierung

Baustellen an Bundesautobahnen werden vor allem in Spitzenverkehrszeiten von der Öffentlichkeit besonders kritisch betrachtet. Das unmittelbare und individuelle Erleben von Stausituationen und Zeitverlusten läßt häufig übersehen, daß Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen zur Erhaltung der Substanz der Straßen unbedingt erforderlich sind und der Verbesserung der Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Autobahnen dienen. Angesichts der zunehmenden Abnutzung der Straßen muß dies – schon aus ökonomischen Gründen – netzweit zwangsläufig eine ständig wahrzunehmende Aufgabe sein. Dies gilt insbesondere für die Autobahnen, auf denen über 30 % aller Kfz-Fahrleistungen im Straßenverkehr erbracht werden. Aufgrund der allgemein steigenden Verkehrsnachfrage auf den Autobahnen sowie besonderer örtlicher Verkehrssituationen werden Staus an Baustellen auch in Zukunft nicht immer zu vermeiden sein.

Im Jahr 1998 wird es auf Bundesautobahnen – wie im Berichtsjahr – rd. 700 Baustellen mit einer Dauer von

14 Tagen und mehr geben. Daneben können Verkehrsstörungen auch an einer Vielzahl kurzfristig eingerichteter Tagesbaustellen entstehen.

Die Bauzeit an den länger dauernden Baustellen betrug im Berichtsjahr im Mittel rd. 110 Kalendertage. Autobahnbaustellen hatten im Berichtszeitraum – einschließlich der Überleitungen, jedoch ohne Berücksichtigung kurzer Brückenbaustellen – im Mittel eine Länge von rd. 4,2 km.

Besser als bisher wird die Öffentlichkeit nunmehr durch die Bundesländer rechtzeitig über Baustellenaktivitäten informiert. Seit Sommer 1997 werden im Internetangebot des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Informationen über Baustellen längerer Dauer bereitgestellt (Internet-Adresse: <http://www.bmv.de>). Durch wöchentlich von den Bundesländern aktualisierte Baustelleneingaben stehen dort bundesweit Informationen über längerdauernde Baustellen aktuell zur Verfügung. Insbesondere sollen sie interessierten Medien und sonstigen Diensteanbietern als Multiplikatoren und interessierten Bürgern als Informationsquelle dienen sowie das Grundlagenmaterial zur Weiterverbreitung u. a. für die Erstellung von Übersichtsgrafiken liefern.

Der Verkehrssicherheit in Arbeitsstellen kommt eine besondere Bedeutung zu, da der Autofahrer in diesen Bereichen nicht normale Fahrsituationen antrifft. Dazu wurden die Regelungen zur Arbeitsstellensicherung im Jahr 1995 in einer grundlegend überarbeiteten Ausgabe der „Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA)“ neu gefaßt. Maßnahmen zur Sicherung des Verkehrs richten sich nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO); Einzelheiten sind in § 43 der VwV-StVO festgelegt, der auf die RSA verweist. Diese Richtlinie regelt das äußere Erscheinungsbild der Baustelle bzw. der Arbeitsstelle gegenüber dem Verkehrsablauf. Eine einheitliche Handhabung, die natürlich an die örtliche Situation angepaßt werden muß, ist für das sichere Befahren von Bereichen mit Arbeitsstellen durch die Autofahrer von entscheidender Bedeutung.

Als Ergänzung zur RSA sind Regelungen, die das Vertragsverhältnis zwischen Auftraggeber (z. B. Straßenbaubehörde) und Auftragnehmer (ausführende Firmen) berühren, in den „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Sicherungsarbeiten für Arbeitsstellen an Straßen (ZTV-SA)“ enthalten. Diese wurden von der BASt aufgestellt und vom BMV 1997 eingeführt.

Die ZTV-SA sollen als Ergänzung zu den „Allgemeinen Technischen Vorschriften“ (ATV im Teil C der VOB) primär als Bauvertragsgrundlage verwendet werden. Sie enthalten auch zusätzliche „Richtlinien“, die vom Auftraggeber bei der Aufstellung der Leistungsbeschreibung sowie bei der Abnahme der Arbeiten zu beachten sind. Dies entbindet die zuständigen Behörden allerdings nicht davon, nach wie vor jede Verkehrssicherungsmaßnahme für eine Arbeitsstelle sorgfältig zu planen und das jeweilige Leistungsverhältnis auf die gerade anstehende Maßnahme abzustimmen.

Zeitgleich mit den ZTV-SA wurden auch weitere Technische Lieferbedingungen zu verschiedenen Elementen der Arbeitsstellensicherung eingeführt, z. B. für vorübergehende Markierungen.

Die Technischen Lieferbedingungen enthalten jeweils die Anforderungen an Gestaltung, Material, Umweltverträglichkeit und besondere Eigenschaften der einzelnen Elemente sowie in der Regel verschiedene Anforderungsklassen sowie Prüfverfahren. Die Technischen Lieferbedingungen sollen dafür sorgen, daß insgesamt ein einheitliches Niveau bei Arbeitsstellensicherungseinrichtungen an den Bundesfernstraßen gewährleistet ist.

2.6 Standstreifennutzung auf Bundesautobahnen

Standstreifen (verkehrsrechtliche Bezeichnung: Seitenstreifen) sind für einen sicheren und störungsfreien Betrieb von Bundesautobahnen unverzichtbar. Sie gehören daher zum festen Bestandteil des Autobahnquerschnitts.

In einzelnen Sonderfällen kann vor einem geplanten 6streifigen Ausbau eine Umnutzung von Standstreifen zugunsten eines Querschnitts mit 6 schmaleren Fahrstreifen auf kurzer Länge zweckmäßig sein, wenn auf diese Weise kurzfristig lokal eine Überlastung mit Staus und staubedingten Unfällen abgebaut werden kann. Diese Maßnahme erfordert allerdings vor allem aus Verkehrssicherheitsgründen das Einhalten technischer und rechtlicher Randbedingungen und ist deshalb nur selten durch einfaches „Ummarkieren“ ohne größeren baulichen und planungsrechtlichen Aufwand möglich.

Eine Umnutzung des Standstreifens kann nach Auffassung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen nur ein vorübergehendes Provisorium bis zum bedarfsgerechten Ausbau sein und sollte auf Strecken beschränkt bleiben, deren planmäßiger Ausbau auf sechs Fahrstreifen mit Standstreifen als vordringlicher Bedarf im Bedarfsplan ausgewiesen ist. Um die Fernverkehrsfunktion der Autobahnen nicht in Frage zu stellen, müssen solche Maßnahmen auf kurze, überlastete Strecken in Ballungsräumen mit geringem Lkw-Anteil und überwiegend regionalem Verkehr (Berufspendler) begrenzt werden.

Unter Beachtung der Anwendungsgrenzen zeigen diese Maßnahmen positive Wirkungen. Derzeit sind ca. 50 zumeist kürzere Abschnitte 3streifiger Richtungsfahrbahnen ohne Standstreifen mit einer Gesamtlänge von rd. 180 km in Betrieb, so z. B.:

- A 3 AK Köln-Ost bis AS Mühlheim (4 km),
- A 57 AD Neuss bis AK Neuss-Süd (4 km),
- A 59 AD Sankt Augustin bis AD Bonn-Beuel (3 km).

Ein Sonderfall ist die südliche und teilweise nördliche Fahrbahn der A 6 zwischen AK Walldorf und AK Weinsberg, auf der auf einem längeren Abschnitt von rd. 30 km durch Umnutzung des Standstreifens ein dritter Fahrstreifen eingerichtet werden konnte. Für diese Strecke bestand aufgrund eines vorhandenen, breiteren Ausgangsquerschnittes die Möglichkeit, zusätzlich zu

den drei Fahrstreifen einen provisorischen Standstreifen anzulegen, der für Nothalte genutzt werden kann.

Bei Beachtung der Anwendungsgrenzen können die Nachteile des fehlenden Standstreifens und der durch die Neuaufteilung des Querschnittes entstehenden schmaleren Fahrstreifen durch den Rückgang von Stauunfällen und einen insgesamt flüssigeren Verkehrsablauf ausgeglichen werden, insbesondere wenn gleichzeitig Geschwindigkeitsbegrenzungen und Lkw-Überholverbote angeordnet werden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen läßt z. Z. an mehreren, auf diese Weise umgestalteten Querschnitten die Wirkungen der Umnutzung von Standstreifen auf die Verkehrssicherheit, den Verkehrsablauf und den Betrieb untersuchen. Daraus sollen weitere, generelle Hinweise für die Umnutzung von Standstreifen und deren Anwendungsgrenzen abgeleitet werden.

2.7 Entwicklungen im Bereich der Straßenbefestigung

Maßnahmen zur Vermeidung von Verformungsschäden und zur Verbesserung der Gebrauchseigenschaften von Asphaltbefestigungen für hochbelastete Straßen

Eigenschaften der Fahrbahnoberfläche wie Ebenheit, Griffbarkeit, Helligkeit und Dauerhaftigkeit werden für den Gebrauchswert einer Straße und hier besonders für die Sicherheit und den Fahrkomfort immer wichtiger. Die zunehmende mechanische Beanspruchung durch den ständig wachsenden Schwerverkehr, insbesondere der Anhebung der Achslasten auf 11,5 t und des Gesamtgewichtes für Lkw auf bis zu 44 t sowie die zu erwartende zunehmende Verwendung der Super-Single-Reifen, machen es notwendig, den Oberbau beanspruchungskonformer zu dimensionieren und insbesondere die Gebrauchseigenschaften von Asphaltdecken auf hochbelasteten Straßen in Bezug auf ihre Zusammensetzung zu verbessern. Hierzu wurden folgende Maßnahmen getroffen bzw. geplant:

- Für die Asphaltbinder- und Splittmastixasphaltschichten wurden bereits die Anforderungen an die zu verwendenden Baustoffe, wie z. B. die Bruchflächigkeit, die Gesteinsfestigkeit und die Polierresistenz der Mineralstoffe erhöht und die Verwendung modifizierter Bindemittel eingeführt.
- Für den Splittmastixasphalt wurden die zulässigen Mischguttemperaturen im unteren Bereich auf 150 °C angehoben und im oberen Bereich auf 180 °C gesenkt.
- Für das Baustoffgemisch werden höhere Anteile an Edelsplitten bei ausschließlicher Verwendung von Edelbrechsanden und Veränderungen für den Bindemittelgehalt und den Hohlraumgehalt gefordert.
- Von einer weiteren Verwendung von Deckschichten aus Asphaltbeton auf Verkehrsflächen der Bauklassen (gemäß den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO)) SV und I (für höchste Verkehrsbelastungen) wird generell abgeraten.

Darüber hinaus wurden vertragliche Regelungen zur Qualitätsverbesserung getroffen, die eine 3wöchige Bearbeitungsfrist für die Durchführung erweiterter Eignungsprüfungen sowie Abkühlungsfristen für Deckschichten von mind. 24 Std. bzw. für die Kompaktbauweise von 36 Std. vor Verkehrsfreigabe vorsehen. Die Zusätzlichen Vertragsbedingungen für die Gewährleistung bei Lieferung von Asphaltmischgut für hochbelastete Straßen der Bauklassen SV und I, welche die Mischgutlieferanten in die Gewährleistungsfristen für die fertige Leistung einbeziehen, leisten einen weiteren Beitrag zur Qualitätsverbesserung.

Betondecken der Bauklassen SV und I auf Tragschichten ohne Bindemittel

In der RStO sind die in Abhängigkeit von den Bauklassen zu wählenden Bauweisen festgelegt. Bei der Bauweise Fahrbahndecke aus Beton sind – bis auf wenige Ausnahmen (Bauklassen IV bis VI) – ausschließlich gebundene Tragschichten vorzusehen. Die gebundenen Tragschichten haben sich in der Praxis technisch geeignet und wirtschaftlich bewährt. Allerdings wird ihre Nutzungsdauer durch Veränderung der Auflagebedingungen für die Betondecke bei Erosion unter Verkehrsbeanspruchung in Verbindung mit in die Konstruktion eingedrunenem Wasser eingeschränkt.

Als eine mögliche Alternative ist hier die Anordnung einer wasserdurchlässigen ungebundenen Schottertragschicht unter der Fahrbahndecke aus Beton anzusehen. Erfahrungen mit dieser Bauweise werden z. Z. auf einer im Jahre 1993 auf der BAB A 12 Berlin–Frankfurt/Oder eingerichteten Versuchsstrecke gesammelt.

Die Gewährleistung von Eigenschaften, die gerade für Betondecken wichtig sind wie die Umlagerungsbeständigkeit, Wasserdurchlässigkeit und Gleichmäßigkeit, erfordert zudem eine Ausweitung der Anforderungen sowohl an die Ausgangsmaterialien für die Tragschichten ohne Bindemittel (ToB) als auch an die fertige Tragschicht – und zwar über die der Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen für Tragschichten (ZTVT-StB) hinaus. Da bei dieser Bauweise die Beanspruchungen aus Verkehr nicht wie bei den sonstigen standardisierten Betonbauweisen von einem mehrschichtigen Verbundsystem – sondern von einer Betondecke – aufgenommen werden müssen, ist hier eine – gegenüber den normalen Betondecken – 4 cm größere Dicke vorzusehen. Die über die entsprechenden Regelwerke hinausgehenden Anforderungen sind in dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (Nr. 37/1997 StB 26/38.56.05-05/80 Va 97 – vom 6. Oktober 1997) veröffentlicht. In einigen Bundesländern ist mittlerweile die Verwendung der Bauweise „dicke Betondecke auf ungebundener Schottertragschicht“ fast zur Regel geworden.

2.8 Euroregionale Projekte TEN-T

In einem zusammenwachsenden Europa sind sichere und wirtschaftliche Verkehrsverbindungen zwischen den Staaten unverzichtbar. Verkehrspolitik kann nicht an den Grenzen enden. Gerade in Deutschland spürt man das an dem vergleichsweise hohen Anteil von im Durchschnitt

über 25 % ausländischer Güterkraftfahrzeuge am Gesamtaufkommen der Güterkraftfahrzeuge auf den Bundesautobahnen sehr deutlich.

Für ein sicheres und leistungsfähiges Straßennetz sind Telematikanwendungen unverzichtbar. Im Rahmen nationaler und EU-weiter Forschungs- und Entwicklungsprogramme konnte die Einsatzfähigkeit fortgeschrittener Telematikanwendungen nachgewiesen werden, einige dieser Anwendungen sind mittlerweile soweit ausgereift, daß der Rat und das Europäische Parlament im Juli 1996 beschlossen haben, Informations- und Telekommunikationsdienste in die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) zu integrieren.

Dazu stellt die Europäische Union im Rahmen eines mehrjährigen Programms für das Transeuropäische Netzwerk für Transport (TEN-T) erhebliche Mittel bereit, um Durchführbarkeitsstudien und Pilotprojekte anzuregen und zu fördern.

Gemäß den Leitlinien für das TEN-T besteht das übergeordnete Ziel in der Gewährleistung der Dienstkontinuität sowie der Interoperabilität auf europäischer, nationaler, regionaler und lokaler Ebene. Vorrangig werden Maßnahmen in folgenden Bereichen vorgesehen:

- Verbesserung der Verkehrsdatenerfassung
- Überwachung von Straßen- und Witterungsbedingungen
- Verkehrsmanagement durch Verkehrsleit- und informationszentralen
- Einführung von Verkehrsinformationsdiensten.

Die Vorschläge im „Aktionsprogramm für Straßenverkehrstelematik“ werden vom EU-Ministerrat als Grundlage für folgende Maßnahmen angesehen:

- RDS-TMC (Verkehrsfunk) gestützte Informationsdienste,
- Elektronische Gebührenerhebung,
- Verkehrsdatenaustausch/Informationsmanagement,
- Mensch-Maschine-Schnittstelle,
- Systemarchitektur.

Andere prioritäre Maßnahmen sind Informationen und Lenkung vor und während der Fahrt, Management, Betrieb und Steuerung des Fern- und Stadtverkehrs, Sammelverkehr, hochentwickelte Fahrzeugsicherheitssysteme und -steuerungen sowie Einsatz von Nutzfahrzeugen. Insgesamt will die EG von 1995–1999 Mittel in der Höhe von über 100 Mio ECU für Straßenverkehrsmanagement- und Nutzerinformationsdienste bereitzustellen. Bis 1997 sind bereits 60 Mio ECU in Studien und erste Projekte geflossen.

Für die Durchführung des Programms wurden euroregionale Projekte eingerichtet, wobei die Bundesrepublik Deutschland an folgenden Projekten beteiligt ist:

VIKING

in Nordeuropa mit den Ländern Schweden, Finnland, Dänemark, Norwegen und den Bundesländern Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen.

CENTRICO im nördlichen Westeuropa mit den Ländern Niederlande, Belgien, Frankreich, Luxemburg und den Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland und Hessen.

SERTI im südlichen Westeuropa mit den Ländern Frankreich, Italien, Spanien, Schweiz und dem Bundesland Baden-Württemberg.

CORVETTE in Südeuropa mit den Ländern Italien, Österreich, Schweiz und dem Bundesland Bayern.

In der Bundesrepublik Deutschland werden dabei Durchführbarkeitsstudien im Bereich des internationalen Datenaustausches, des Verkehrsmanagements über Grenzen hinweg, des Verkehrsfunkes, der Verkehrsdatenerfassung und -verarbeitung durchgeführt. Pilotprojekte im Bereich Straßenbau sind Verkehrsbeeinflussungsanlagen (u. a. Streckenbeeinflussungsanlagen auf der A 7/A 23 im Bereich Hamburg/Schleswig-Holstein, auf der A 46 in Wuppertal, auf der A 57 Krefeld–Dormagen, auf der A 8 München–Bad Reichenhall, Netzbeeinflussungsanlagen auf der A 3/A 61 Koblenz–Köln und Verdichtung der Verkehrsdatenerfassung auf Autobahnen), auch über Grenzen hinweg, und Verkehrsrechnerzentralen.

Insgesamt sind bis Ende 1997 für die euroregionalen Projekte in der Bundesrepublik Deutschland 6,6 Mio. DM an Zuschüssen von der EG genehmigt worden.

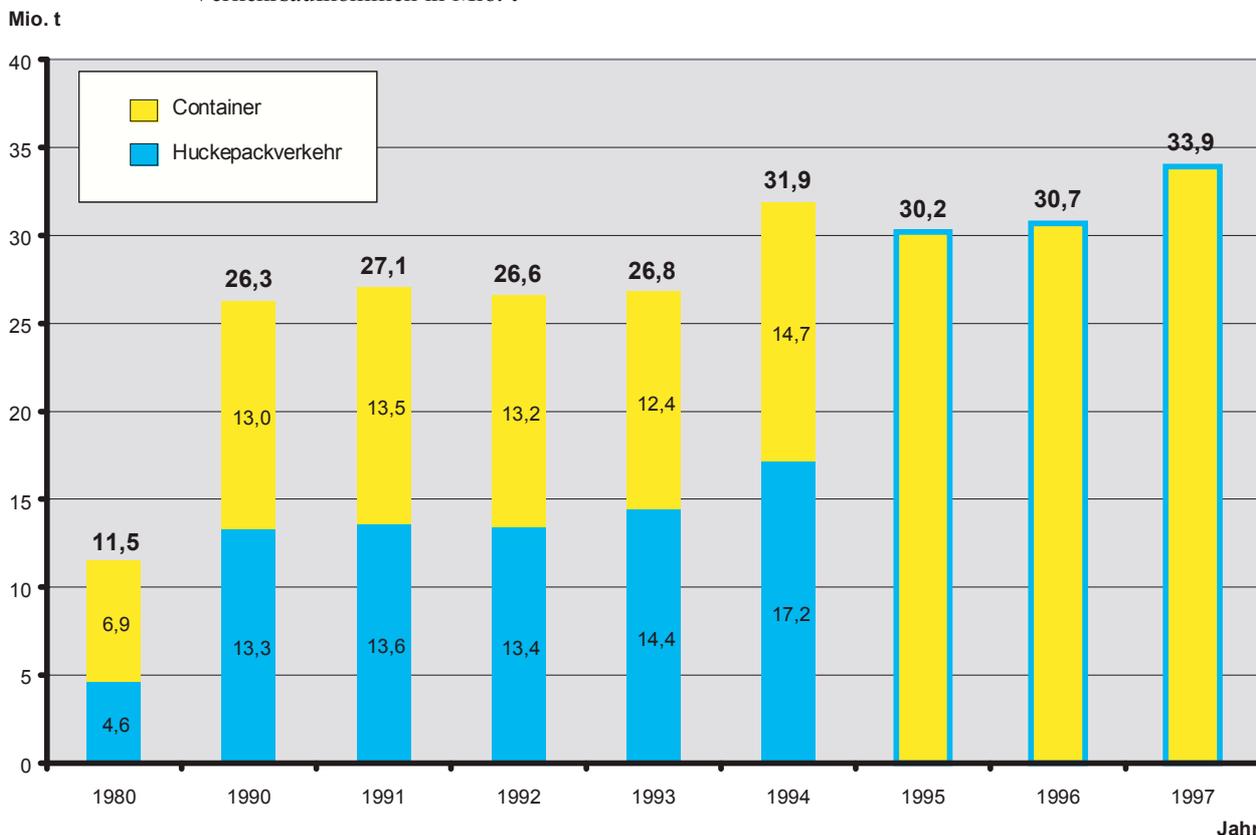
Als erste sichtbare Anwendung aus den euroregionalen TEN-T-Projekten wurde Mitte Januar 1998 die erste grenzüberschreitende Verkehrsbeeinflussungsanlage eingeweiht.

Mit der Wechselwegweisung „Alternativroute Venlo“ mit Umleitungsempfehlungen sollen die Fernverkehrsströme zwischen Köln und Eindhoven an zwei Entscheidungspunkten, dem Autobahnkreuz Kerpen im Zuge der A 4/A 61 auf deutscher Seite und dem Kreuzungspunkt Leenderheide im Zuge der A 2/A 67 auf niederländischer Seite, bei Verkehrsüberlastungen statt der „Normalroute“ über Aachen dann über die „Alternativroute“ über Venlo geleitet werden. So soll vermieden werden, daß Autofahrer zukünftig in überlastete Streckenabschnitte mit Staus hineinfahren. Neben den Vorteilen eines flüssigen Vorankommens mit weniger Streß für den Autofahrer kann vor allem auch die Gefahr staubedingter Unfälle reduziert werden. Außerdem können sich die Staus auf den überlasteten Streckenteilen um so schneller wieder abbauen, je mehr Autofahrer diese Abschnitte meiden und die Alternativrouten nutzen.

2.9 Kombiniertes Verkehr

Ein Beispiel für eine wirksame Kooperation der Verkehrsträger ist der Kombinierte Verkehr (KV). Die Fördermaßnahmen der Bundesregierung haben in der Vergangenheit zu beachtlichen Ergebnissen im KV geführt, vor allem beim KV Schiene/Straße (siehe **Abbildung 6**). Mit einem Aufkommen von 33,9 Mio. t in 1997 hat der KV schon heute eine bemerkenswerte Größenordnung erreicht.

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



Jahr

Der Kombinierte Verkehr nimmt in der Verkehrspolitik der Bundesregierung wegen seines Verlagerungseffektes von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße ein wichtigen Stellenwert ein. Die Bundesregierung fördert den Kombinierten Verkehr durch ordnungspolitische Maßnahmen, so durch Befreiung von der Kfz-Steuer, Befreiung von Sonntags- und Ferienfahrverbot und durch Ausnahmen von Gewichtsbeschränkungen und Kontingentierungen. Sie wird diese Politik sowohl national wie auch in der EU, ECE und CEMT fortsetzen.

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

Für den Neu- und Ausbau leistungsfähiger Umschlagterminals für den Kombinierten Verkehr Straße/Schiene sind im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 1992 rd. 4,1 Mrd. DM bis zum Jahr 2012 vorgesehen.

Grundlage des im Bundesverkehrswegeplan 1992 vorgesehenen Investitionsbedarf bildet die von Bahn und Verkaufsgesellschaften des Kombinierten Verkehrs gemeinsam erarbeitete „KV-Standortkonzeption 2010“, die den Aus- und Neubau von KV-Terminals in 52 Standorträumen der Bundesrepublik Deutschland vorsieht.

Im Juli 1996 wurde zwischen der Bundesregierung und der DB AG eine erste Sammelfinanzierungsvereinbarung für den Bau von 7 KV-Umschlagterminals in Kornwestheim, Karlsruhe, Basel, Erfurt, Köln-Eifeltor, Leipzig-Wahren und Großbeeren abgeschlossen. Mit den Bauarbeiten an den Terminals wurde noch 1996 begonnen.

Im August 1997 wurde eine zweite Sammelfinanzierungsvereinbarung zum Bau der 6 KV-Umschlagterminals in Rostock, Magdeburg-Rothensee, Glauchau (Sachsen), Frankfurt/Main, Regensburg-Ost und Bremerhaven-Speckenbüttel abgeschlossen.

3. Straßenbauleistungen im Jahr 1997

3.1 Straßenbauhaushalt 1997

– Kap. 12 10 –

- Für den Bundesfernstraßenbau standen für das Jahr 1997 nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1997 vom 20. Dezember 1996 (BGBl. I. S. 2033) folgende Ausgabemittel zur Verfügung (**Haushaltssoll**):

Teilbeträge des Haushalts-Solls	Mio. DM
Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen)	10 133,3
hinzu: – freigegebene Reste aus dem Vorjahr	9,8
– verwendbare Einnahmen.....	22,2
– Baukostenzuschüsse der Europäischen Union	9,7
Summe Verfügungsbetrag (SOLL)	10 175,0

- Die **Ausgaben** und **Ausgabenreste** im Haushaltsjahr 1997 betragen demgegenüber:

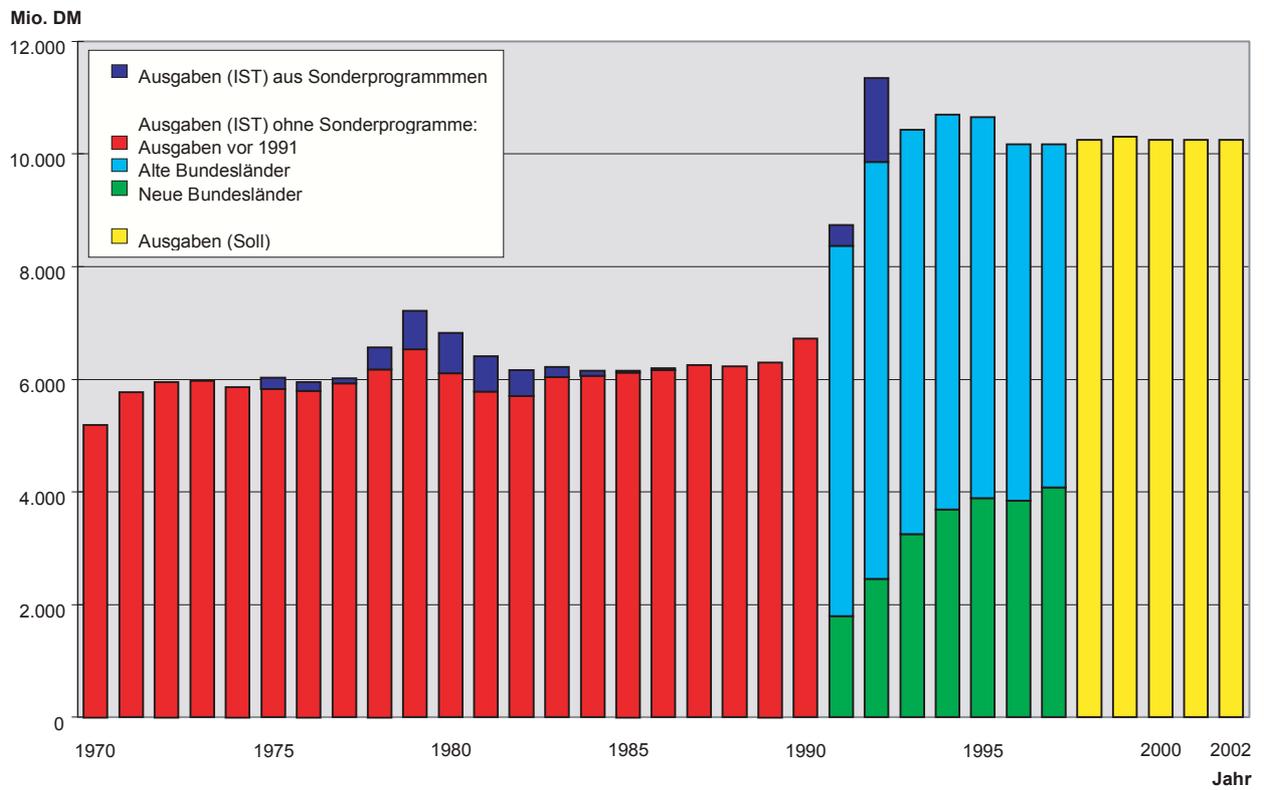
Teilbeträge der Ausgaben und Ausgabenreste	Mio. DM
Länderausgaben einschließlich DEGES (als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen)	10 024,6
Übrige Ausgaben.....	139,4
Summe Ausgaben (Ist).....	10 164,0
(n a c h r i c h t l i c h) – Ausgabenreste Berichtsjahr	11,0

- Die IST-Ausgaben 1997 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)	Sonstige	Summe
Kap. 12 10.....	6 053,9	3 970,7	139,4	10 164,0
– Investitionen	4 764,5	3 589,8	22,3	8 376,6
– Nichtinvestitionen.....	1 289,4	380,9	117,1	1 787,4

**Abbildung 7: Entwicklung der Ausgaben von 1970 bis 1997
und aktuelle Finanzplanung für die Bundesfernstraßen bis 2002**
(Stand: 8. Juli 1998)



– Die IST-Ausgaben 1997 gliedern sich nach **Aufgabenbereichen** wie folgt:

Aufgabenbereich	Titel des Straßenbauplans ¹⁾	Teilbetrag in Mio. DM	Gesamt- betrag in Mio. DM
1	2	3	4
Betriebliche Unterhaltung			1 564,6
○ Bundesautobahnen	521 11, 521 32, 521 52, 521 62 (44 %), 811 12, 812 12	766,5	
○ Bundesstraßen	521 21, 521 42, 521 62 (56 %), 811 22, 812 22	798,1	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesautobahnen (einschl. Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb –			4 767,3
○ Erneuerung, Um- und Ausbau	741 13, 741 15, 741 19, 742 11	1 379,4	
○ Erweiterung einschließlich VDE	741 14, 741 16	2 141,2	
○ Neubau einschließlich VDE	741 17, 741 18	1 179,1	
○ Hochbauten	711 12, 712 12	67,6	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesstraßen (einschl. Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb –			2 646,8
○ Erneuerung, Um- und Ausbau	741 23, 741 25, 741 29, 742 21	1 345,0	
○ Neubau	741 27	1 248,6	
○ Hochbauten	711 22, 712 22	53,2	
Grunderwerb, Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatz- beschaffung			499,8
○ Bundesautobahnen	622 32, 821 11, 852 12, 863 12	269,2	
○ Bundesstraßen	622 42, 821 21, 852 22, 863 22	230,6	
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz	745 21, 882 72, 883 71, 883 82		248,6
Abgeltung von Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	642 12, 642 22		209,8
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulasträger (§ 5a Fernstraßengesetz)	883 81		6,4
Zentrale Aufgaben und Verschiedenes			220,7
○ Forschung, Veröffentlichungen, verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	531 62, 533 62, 534 62, 535 62	22,3	
○ Verschiedenes	546 12, 682 22, 685 01, 685 12, 744 82, 861 62, 883 99	198,4	
Summe IST-Ausgaben:			10 164,07

¹⁾ Einzelnachweise sind im **Anhang, Tabelle 10** 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 Berichtsjahr standen insgesamt 10 698,3 Mio. DM neue VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

im Haushaltsjahr

1998:	rd. 4 205,5 Mio. DM
1999:	rd. 1 730,0 Mio. DM
2000:	rd. 1 198,8 Mio. DM
Folgejahre	rd. 3 564,0 Mio. DM

Am 31. Dezember 1997 bestanden folgende Verpflichtungen zu Lasten des Haushaltes:

1998:	rd. 4 060,9 Mio. DM
1999:	rd. 1 322,4 Mio. DM
2000:	rd. 444,4 Mio. DM
<u>Folgejahre</u>	<u>rd. 4 921,2 Mio. DM</u>
Insgesamt	rd. 10 748,9 Mio. DM

3.2 Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben

Im Berichtsjahr 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.

Tabelle 5: Leistungsübersicht 1997 der Bundesfernstraßen

– Bauleistungen nach Art und Ausgaben – (nur Hauptbautitel einschl. VDE)

Straßenklasse		Titel im Straßenbauplan	Länge der vollständig für den Verkehr freigegebenen Projekte/Verkehrseinheiten in km		Ausgaben insgesamt einschließlich Grunderwerb in Mio. DM
1		2	3		4
Bundesautobahnen	– Betriebsstrecken – (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)	741 14/-16 821 14/-16	insgesamt	195,8	2 244,7
			davon		
			zweibahnig	138,8	
			1. Fahrbahn	20,9	
			2. Fahrbahn	36,1	
	– Neubaustrecken –	741 17/-18 821 17/-18	insgesamt	88,3	1 325,0
			davon		
			zweibahnig	75,8	
			1. Fahrbahn	12,5	
			2. Fahrbahn	–	
Bundesstraßen.....	– Neu- und Ausbaustrecken –	741 27 821 27	insgesamt	127,1	1 408,0
			davon		
			4streifig	38,9	
			2streifig	88,2	
davon.....	– Ortsumgehungen –	741 27 821 27	insgesamt	(100,0)	(1 088,9)
			davon		
			4streifig	(17,1)	
			2streifig	(82,9)	
Summe Ausgaben:					4 977,6

Hauptbautitel einschließlich GE

¹⁾ 741 14	1 707,0 Mio. DM
²⁾ 741 16	537,6 Mio. DM
³⁾ 741 17	642,6 Mio. DM
⁴⁾ 741 18	682,4 Mio. DM
⁵⁾ 741 27	<u>1 408,0 Mio. DM</u>
	4 977,6 Mio. DM

Mit diesen Ausgaben wurde der Finanzrahmen des Berichtsjahres bei den Hauptbautiteln (Ausgabe-Ist: vgl. **Tabelle 3**) fast vollständig ausgeschöpft.

Die Einzelbaufortschritte im Berichtsjahr sind im Anhang in den **Tabellen 11–14** detailliert dargestellt

3.3 Hauptbautitel

3.3.1 Bundesautobahnen

3.3.1.1 Um- und Ausbau, Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen

Die Konzentration des Verkehrs auf den Bundesautobahnen nimmt weiter zu. Es ist daher notwendig, die Leistungsfähigkeit bestehender Bundesautobahnen zu erhöhen bzw. ihren Ausbauzustand, z. B. durch Anbau noch fehlender Standstreifen als auch durch zusätzliche Fahrstreifen an Steigungsstrecken, zu verbessern.

Auch die Erhaltung dieser Strecken gewinnt mit ihrem Alter sowie angesichts steigender Verkehrsnachfrage und insbesondere der Achslasterhöhungen im Lkw-Verkehr zunehmend an Bedeutung.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecken und zur Verminderung der Unfallgefahren wird die Erweiterung der Betriebsstrecken auf 6 und mehr Fahrstreifen erforderlich. Gleichzeitig werden diese Strecken erneuert und dem derzeitigen technischen Standard angepaßt.

Im Zuge der Realisierung des „Vordringlichen Bedarfs“ des Bedarfsplanes auf eine Netzlänge von insgesamt rd. 13 000 km Autobahn sollen rd. 2 600 km 6 und mehr Fahrstreifen erhalten.

Schwerpunkte der BAB-Erweiterung sind neben den Erweiterungsstrecken der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) die stark belasteten Hauptdurchgangsstrecken A 1 bis A 8.

Die Gesamtlänge der 6- und mehrstreifigen Strecken betrug am 1. Januar 1998 1 719 km (Vorjahr: 1 648 km).

Einen Überblick der geplanten Erweiterungen auf 6 und mehr Fahrstreifen sowie der bisher erreichten Fertigstellung gibt im Anhang **Tabelle 11** sowie die Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 1997**“. Die Ausgaben für die Erneuerung, Umbau- und Erweiterung von Bundesautobahnen-Betriebsstrecken sind wie folgt aufgegliedert:

Ausgaben für Bundesautobahn-Betriebsstrecken (einschließlich VDE)

Teilbereich	Titel im Straßenbauplan ¹⁾	Ausgaben in Mio. DM
1	2	3
Erhaltung.....	741 13	980,3
Um- und Ausbau.....	741 15	326,6
Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen.....	741 19/ 821 19	5,5
Erweiterung einschließlich VDE	741 14 / 821 14 741 16 / 821 16	2 244,7
Fernmeldeanlagen, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen.....	742 11	76,8
Summe Ausgaben:		3 643,9

¹⁾ Einzelnachweise sind im **Anhang, Tabelle 10**, detailliert dargestellt.

3.3.1.2 Neubau

Im Berichtsjahr sind 7 BAB-Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von 60,7 km fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden.

Unter Berücksichtigung der erfolgten Umstufungen und Neuvermessungen hatte das Netz der Bundesautobahnen

Ende des Berichtsjahres eine Länge von 11.309 km erreicht; 306,5 km BAB-Neubaustrecken waren zu diesem Zeitpunkt in Bau, davon 10,7 km 1. Fahrbahn und 16,7 km Ergänzung der 2. Fahrbahn.

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Berichtsjahr insgesamt 1.392,6 Mio. DM aufgewendet. Die Leistungen und Ausgaben sind wie folgt aufgegliedert:

Ausgaben für Bundesautobahnen – Neubau –
(einschließlich VDE)

Teilbereich	Titel im Straßenbauplan ¹⁾	Ausgaben in Mio. DM
1	2	3
Baukosten	741 17, 741 18	547,1 632,0
Gründerwerb.....	821 17, 821 18	95,5 50,4
Hochbauten.....	711 12, 712 12	– 67,6
Summe Ausgaben:		1 392,6

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

Die Einzelvorhaben sind im Anhang in **Tabelle 12** aufgelistet und in der Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1997**“ dargestellt.

Von den fertiggestellten Projekten/Verkehrseinheiten sind folgende besonders hervorzuheben:

A 8 Luxemburg–Saarbrücken

Mit der Fertigstellung der 9,5 km langen teilweise zunächst einbahnigen Verkehrseinheit AS Borg-Perl bis AS Merzig/Wellingen ist ein Teil des Lückenschlusses der A 8 in Richtung Luxemburg für den Verkehr freigegeben worden. Ein rd. 600 m langer Tunnel wurde 4streifig mit zwei parallelen Röhren ausgeführt.

A 14 Magdeburg–Halle (Saale)

Durch die Verkehrsfreigabe einer 6,6 km langen Verkehrseinheit zwischen AS Magdeburg-Stadtfeld und südlich AS Magdeburg-Schönebeck ist bereits rd. ein Drittel der rd. 100 km langen Neubaustrecke der A 14 unter Verkehr. Alle übrigen Verkehrseinheiten sind in der Planung. Angestrebt wird die durchgehende Inbetriebnahme der A 14 bis zum Jahr 2000. Damit wird die A 14 bundesweit das erste komplett fertiggestellte VDE-Straßenneubauprojekt sein.

A 20 Lübeck–Rostock

Die Verkehrsfreigabe der Verkehrseinheit zwischen AS Grevesmühlen und dem AK Wismar (Länge rd. 26 km) ist der erste bedeutende Meilenstein auf dem Wege der Realisierung der BAB A 20. Mit dieser Verkehrseinheit erhält Wismar die dringend benötigte Südumfahrung, welche die stark belastete B 105 spürbar vom Durchgangsverkehr entlastet.

A 38 Göttingen–Halle (Saale)

Mit dem 1. Rammschlag an der Saalebrücke (Länge rd. 900 m) bei Schkortleben im August 1995 begannen die Bauarbeiten an der A 38/A 143 Göttingen–Halle (VDE-Projekt Nr. 13). Damit war die wichtigste Voraussetzung

für die Verkehrsfreigabe der raumordnerisch und verkehrlich wichtigen Verkehrseinheit der A 38 zwischen der AS Leuna (B 91) und der AS Lützen (B 87) (Länge rd. 9,3 km) im August 1997 gegeben (Anbindung Leuna 2000).

A 39 Wolfsburg–Braunschweig

Die fertiggestellte Verkehrseinheit zwischen dem der AS Braunschweig-Rautheim und dem AK Braunschweig-Süd (Länge rd. 5,6 km) ist Teil des künftigen Tangentenringes der Stadt Braunschweig, der im Endzustand mit der BAB A 2 (VDE-Projekt Nr. 11) am AK Wolfsburg/Königslutter verknüpft wird. Der „Eckverbindung“ im Zuge der A 39 kommt eine wichtige Verteilerfunktion für den Berlin-Verkehr auf der A 2 zur Nord-Süd-Autobahn A 7 Hamburg–Würzburg zu.

Weitere Fertigstellungen:

Die übrigen für den Verkehr freigegebenen BAB-Verkehrseinheiten haben entweder die Funktion der Erschließung von Randzonen bzw. deren Anbindung an die BAB-Fernstrecken oder der Umgehung bzw. Entlastung von Ballungsräumen. Hierzu zählen u. a.:

A 1 Köln–Trier:

AS Daun–AS Vulkaneifel

A 6 Nürnberg–Waidhaus (Prag)

Waidhaus (B 14)–Bundesgrenze D/CR

A 60 St. Vith–Wittlich

Heisdorfer Talbrücke

A 93 Hof–Regensburg

AS Schönwald–AS Selb-Nord

A 96 Lindau–München

AS Wörthsee–westl. AS Oberpfaffenhofen

Voraussichtliche Fertigstellungen in 1998:

Im Jahr 1998 werden Fertigstellungen von insgesamt rd. 100 km BAB-Streckenlänge erwartet (siehe Anhang, **Tabelle 12**). Folgende BAB-Verkehrseinheiten werden voraussichtlich für den Verkehr freigegeben werden:

- A 14 AS Magdeburg-Reform–AS Schönebeck
- A 21 AS Bad Oldesloe-West (B 75)–AS Bargtheide (A 1)
- A 31 AS Twist–AS Geeste
- A 38 AS Nordhausen–AS Heringen
- A 71 AS Erfurt-Mitte (B 7)–Traßdorf
- A 93 AS Rehau-Süd–AS Schönwald
- A 96 Walchstadt–AS Wörthsee
- A 99 AS München-Allach–AD München-Ludwigsfeld
- A 99 AD Gröbenzell–AD München-Allach (Querspanne Eschenried)

3.3.2 Neu- und Ausbau von Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegebau

Im Berichtsjahr wurden insgesamt folgende Bauleistungen an Bundesstraßen erreicht:

- Verkehrsfreigaben von Teil-Verkehrseinheiten:
46 Teil-Verkehrseinheiten von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 127,1 km (14 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 38,9 km; 32 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 88,2 km).
- Ende des Berichtsjahres in Bau befindlich:
142 Teil-Verkehrseinheiten von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 466,0 km (27 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 92,0 km; 115 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 374,0 km).

Unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Auf- und Abstufungen beträgt die Gesamtlänge der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) am Ende des Berichtsjahres 41 419 km.

Neben dem **Neu- und Ausbau von Bundesstraßen** (Anhang, **Tabelle 13** und Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1997**“) sind weitere wichtige Aufgaben beim Ausbau der Bundesstraßen:

- **Bau von Ortsumgehungen** (Anhang, **Tabelle 14** und Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1997**“)
- **Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG** (Anhang, **Tabelle 15**).

Der **Bau von Ortsumgehungen** im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein Schwerpunkt bei den Investitionen im Fernstraßenbau. Er wird im Rahmen des Fünfjahresplanes 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 (428 Orts-

umgehungen) fortgeführt. Im Berichtsjahr wurden bundesweit folgende Bauleistungen erreicht:

- Verkehrsfreigaben von Teil-Verkehrseinheiten:
34 Teil-Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 100,0 km (5 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 17,1 km; 29 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 82,9 km).
- Vollständige Verkehrsfreigaben:
25 Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 102,6 km (5 Ortsumgehungen, 4streifig: 30,1 km; 20 Ortsumgehungen, 2streifig: 72,5 km).
- Ende des Berichtsjahres in Bau befindlich:
121 Teil-Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 404,6 km (14 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 47,0 km; 107 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 357,6 km).

Insgesamt wurden im Berichtsjahr für den Bau von Ortsumgehungen rd. 1 088,9 Mio. DM ausgegeben.

Die **Beseitigung von Bahnübergängen** der Deutschen Bahn 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 Berichtsjahr aus dem Straßenbauplan 74,4 Mio. DM ausgegeben. Darüber hinaus wurden für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bahn AG und anderen Baulasträgern 174,0 Mio. DM aufgewendet (Kostenanteil des Bundes zu Kreuzungsmaßnahmen 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 Ausgabenniveau zu rechnen.

Ausgaben für Bundesstraßen

Teilbereich	Titel im Straßenbauplan ¹⁾	Ausgaben in Mio. DM
1	2	3
Erhaltung	741 23	712,8
Um- und Ausbau (Baukosten)	741 25	617,6
Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau.....	821 25	55,6
Neubau (einschließlich Ortsumgehungen) (Baukosten)	741 27	1 248,6
Grunderwerb für Neubau.....	821 27	159,4
Hochbauten.....	711 22 / 712 22	53,2
Lärmschutz, Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatzraumbeschaffung	622 42, 741 29, 821 29, 852 22, 863 22	22,9
Betriebsfunkanlagen.....	742 21	7,3
Summe Ausgaben:		2 877,4

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

Im Berichtsjahr sind rd. 340 km **Radwege an Bundesstraßen** fertiggestellt worden. Dafür wurden insgesamt rd. 100 Mio. DM aufgewendet. Für die **alten Bundesländer** ist für den Zeitraum von 1991 bis zum Jahr 2000 der Bau von 2 500 km Radwegen mit Baukosten in Höhe von rd. 1 Mrd. DM vorgesehen. In den Jahren 1991 bis 1997 sind davon bereits rd. 1 870 km realisiert worden. An Baukosten sind in dem gleichen Zeitraum rd. 720 Mio. DM aufgewendet worden. In den **neuen Bundesländern** sind bis zum Jahr 2000 rd. 1 000 km Radwege in einer Ausgabenhöhe von 220 Mio. DM geplant. Bis Ende des Berichtsjahres wurden davon rd. 750 km mit Baukosten in Höhe von rd. 170 Mio. DM fertiggestellt.

Im einzelnen wurden in den Bundesländern folgende Bauleistungen erzielt:

Baden-Württemberg

Für den Verkehr freigegeben:

6 Teil-Verkehrseinheiten	19,2 km
davon	9,0 km, 4streifig
	10,2 km, 2streifig

In Bau befindlich:

29 Teil-Verkehrseinheiten	70,4 km
davon	21,1 km, 4streifig
	49,3 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 14 BAB A 81 (AS Stuttgart-Vaihingen)–Stuttgart:

Neubau zwischen Schattenring und Südheimer Platz in Stuttgart (in Bau)

B 29 Waiblingen–Schwäbisch Gmünd:

Ortsumgehung Schorndorf (unter Verkehr)

B 31 Freiburg–Hüfingen:

Ortsumgehung Freiburg-Ost (in Bau)

B 31 Stockach–Friedrichshafen:

Neubau Hohenlinden–Tierheim (in Bau)
Neubau Friedrichshafen–Waggershausen–Friedrichshafen-Löwental (in Bau)

B 31 Friedrichshafen–Lindau:

Ortsumgehung Eriskirch (in Bau)
Verlegung zwischen Kressbronn und Lindau (unter Verkehr)

Bayern

Für den Verkehr freigegeben:

6 Teil-Verkehrseinheiten	19,5 km
davon	4,7 km, 4streifig
	14,8 km, 2streifig

In Bau befindlich:

24 Teil-Verkehrseinheiten	69,2 km
davon	10,8 km, 4streifig
	58,4 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 2/B 23 Weilheim–Garmisch-Partenkirchen:

Neubau von Farchant/Nord–Garmisch-Partenkirchen (Ortsumgehung Farchant), mit Spange B 23 (in Bau)

B 11 Deggendorf–Zwiesel:

Ortsumgehung Regen (in Bau)

B 16 Krumbach–Donauwörth:

Verlegung in Günzburg (in Bau)

B 17 Augsburg–Landsberg a. Lech:

Ausbau in Lagerlechfeld (in Bau)

B 25 Dinkelsbühl–Donauwörth:

Ortsumgehung Baldingen (in Bau)

B 85 Regen–Passau:

Ortsumgehung Ruderting (in Bau)

B 304 Wasserburg–Freilassing:

Ortsumgehung Teisendorf (in Bau)

B 472 Marktoberdorf–Peißenberg:

Ortsumgehung Peiting (unter Verkehr)

Brandenburg

Für den Verkehr freigegeben:

3 Teil-Verkehrseinheiten	7,8 km
davon	6,3 km, 4streifig
	1,5 km, 2streifig

In Bau befindlich:

4 Teil-Verkehrseinheiten	11,2 km
davon	5,6 km, 4streifig
	5,6 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 2 Bdgrz. D/PL–BAB A 10 (AS Berlin–Weißensee):

Ortsumgehung Schwedt/Vierraden (in Bau)

B 5 Berlin–Nauen:

Ausbau von der Landesgrenze Berlin/Brandenburg–Wustermark (in Bau)

B 112 Forst–Eisenhüttenstadt:

Ortsumgehung Guben (Grenzübergang D/PL mit Brücke) (in Bau)

B 101n Berlin–Luckenwalde:

Neubau von BAB A 10–Stadtgrenze Berlin (BAB-Zubringer Großbeeren) (teilweise unter Verkehr)

B 112 Eisenhüttenstadt–Frankfurt/Oder:

Ortsumgehung Frankfurt/Oder (teilweise unter Verkehr)

B 198 Angermünde–Greiffenberg:

Ortsumgehung Angermünde (in Bau)

Hamburg

In Bau befindlich:

1 Teil-Verkehrseinheit 6,2 km, 4streifig

Folgendes bedeutsames Einzelvorhaben befindet sich in Bau:

B 433 Norderstedt–Hamburg:
Ortsumgehung Fuhlsbüttel**Hessen**

In Bau befindlich:

12 Teil-Verkehrseinheiten 49,4 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau:

B 3 Frankfurt/Main–Darmstadt:
Ortsumgehung Darmstadt/Arheiligen**B 38 Mannheim–B 26 östl. Darmstadt:**
Neubau von der Ldgrz. HE/BW–nördl. Reisen (einschl. Tunnel)**B 44 Mannheim–Groß-Gerau:**
Verlegung zwischen Stockstadt a. Rh. und nördl. Gernsheim (B 426)**B 45 Hanau–östl. Dieburg:**
Neubau von Tannenmühle (B 448)–Rogau/Jügesheim**B 251 Korbach–Kassel:**
Ortsumgehung Wolfhagen/Istha**B 252 Diemelstadt–Korbach:**
Ortsumgehung Arolsen/Helsen und Arolsen**B 417 Limburg–Wiesbaden:**
Ortsumgehung Taunusstein/Neuhof**B 455 Wiesbaden–Bad Homburg:**
Verlegung bei Oberursel**B 486 Rüsselsheim–B 45 (Eppertshausen):**
Ortsumgehung Langen**Mecklenburg-Vorpommern**

Für den Verkehr freigegeben:

2 Teil-Verkehrseinheiten 4,5 km
davon 2,1 km, 4streifig
2,4 km, 2streifig

In Bau befindlich:

6 Teil-Verkehrseinheiten 15,0 km
davon 1,0 km, 4streifig
14,0 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 96 Greifswald–Saßnitz/Insel Rügen:
Ortsumgehung Stralsund (in Bau)**B 96 Neubrandenburg–Stralsund:**
Westumgehung Greifswald (in Bau)**B 104 Lübeck–Schwerin:**
Ortsumgehung Schönberg (in Bau)**B 106 Ludwigslust–Wismar:**
Ortsumgehung Schwerin (Süd- und Westumgehung) (teilweise unter Verkehr)**B 106 Schwerin–Wismar:**
Westtangente Wismar (in Bau)**B 109 Pasewalk–Greifswald:**
Ortsumgehung Anklam (in Bau)**B 192 B 104 (westl. Neubrandenburg)–Malchow:**
Ortsumgehung Penzlin (in Bau)**Niedersachsen**

Für den Verkehr freigegeben:

5 Teil-Verkehrseinheiten 13,8 km
davon 4,6 km, 4streifig
9,2 km, 2streifig

In Bau befindlich:

12 Teil-Verkehrseinheiten 72,5 km
davon 14,5 km, 4streifig
58,0 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 3 Celle–BAB A 37 (AS Burgdorf):
Verlegung und Ausbau von nördl. Ehlershausen–Moormühle (in Bau)**B 3 Northeim–Göttingen:**
Verlegung von nördl. Nörten-Hardenberg–südl. Bovenden (unter Verkehr)**B 4 Lüneburg–Gifhorn:**
Ortsumgehung Uelzen (in Bau)**B 64 Hötter–Holzminden:**
Nordumgehung Holzminden (unter Verkehr)**B 82 BAB A 7 (AS Rhüden)–Goslar:**
Ortsumgehung Langelsheim/Astfeld (in Bau)**B 83 Bückeburg–Hameln:**
Ortsumgehung Hessisch Oldendorf/Fischbeck (in Bau)

B 210 Aurich–Wilhelmshaven:

Ortsumgehung Jever (in Bau)

B 212/ Nordenham–Brake:**B 437** Ortsumgehung Rodenkirchen-Sürwürden einschl. B 437 Ortsumgehung Rodenkircherwarp (in Bau)**Nordrhein-Westfalen**

Für den Verkehr freigegeben:

6 Teil-Verkehrseinheiten	14,7 km
davon	1,7 km, 4streifig
	13,0 km, 2streifig

In Bau befindlich:

16 Teil-Verkehrseinheiten	48,6 km
davon	10,9 km, 4streifig
	37,7 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 8 Düsseldorf:

Ortsumgehung Düsseldorf/Kaiserswerth (in Bau)

B 54 Bdgrz. NL/D–Münster:

Neubau Bdgrz. NL/D–westl. Ochtrup (A 31) (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 54 Kreuztal–Siegen:

Neubau Hüttentalstraße Weidenau – Siegen (in Bau)

B 236 Lennestadt–Winterberg:

Ortsumgehung Schmallenberg (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 264 Aachen–Düren:

Nordumgehung Langerwehe (unter Verkehr)

B 264 Düren–Köln:

Südumgehung Blatzheim/Kerpen (B 477–L 162) (in Bau)

Rheinland-Pfalz

Für den Verkehr freigegeben:

6 Teil-Verkehrseinheiten	13,2 km
davon	1,8 km, 4streifig
	11,4 km, 2streifig

In Bau befindlich:

11 Teil-Verkehrseinheiten	41,7 km
davon	8,9 km, 4streifig
	32,8 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 10 BAB A 8 (AS Pirmasens)–Landau:

Ausbau bei Pirmasens (BAB A 8/A 62, AS Pirmasens-Fehrbach, K 1), (in Bau)

B 10 Pirmasens–Landau:

Ortsumgehung Rinntal-Sarnstall (unter Verkehr)

B 50 Simmern–BAB A 61 (AS Rheinböllen):

Ortsumgehung Argenthal (in Bau)

B 256 Altenkirchen–Neuwied:

Ortsumgehung Nieder- und Oberbieber/Neuwied (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 257 BAB A 565 (AS Grafschaft)–Adenau:

Ortsumgehung Altenahr (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 260 Lahnstein–Wiesbaden:

Ortsumgehung Fachbach/Bad Ems (in Bau)

B 271 Bad Dürkheim–Neustadt a. d. Weinstraße:

Verlegung von Bad Dürkheim–Neustadt a. d. Weinstraße (in Bau)

Saarland

In Bau befindlich:

2 Teil-Verkehrseinheiten	4,1 km, 2streifig
--------------------------	-------------------

Folgendes bedeutsames Einzelvorhaben wurde für den Verkehr freigegeben:

B 51 Saarlouis–Saarbrücken:

Ortsumgehung Ens Dorf

Sachsen

Für den Verkehr freigegeben:

3 Teil-Verkehrseinheiten	5,6 km, 2streifig
--------------------------	-------------------

In Bau befindlich:

7 Teil-Verkehrseinheiten	12,5 km, 2streifig
--------------------------	--------------------

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 6 Halle–Leipzig:

Neubau von Stadtgrenze Leipzig–BAB A 14 (AS Leipzig-Ost/B 186) (in Bau)

B 97 Dresden–Hoyerswerda:

Ortsumgehung Königsbrück (in Bau)

B 101 Freiberg–Großenhain:

Ortsumgehung Meißen (rechtselbisch) mit Elbebrücke Meißen (unter Verkehr)

B 107 Chemnitz–Wittenberge:

Ortsumgehung Eilenburg (in Bau)

B 174 Bdgrz. D/CR–Chemnitz:

Ortsumgehung Zschopau–Gornau (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 175 Döbeln–Glauchau:

Ortsumgehung Töpelu (in Bau)

Sachsen-Anhalt

Für den Verkehr freigegeben:

6 Teil-Verkehrseinheiten	20,9 km
davon	5,8 km, 4streifig
	15,1 km, 2streifig

In Bau befindlich:

7 Teil-Verkehrseinheiten	25,1 km
davon	11,1 km, 4streifig
	14,0 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 6n Goslar–Wernigerode:

Neubau zwischen Stapelburg–Wernigerode (in Bau)

B 176/ Naumburg–Eisleben:

B 180 Ortsumgehung Freyburg (in Bau)

B 183 Bitterfeld–Köthen:

Ortsumgehung Sandersdorf (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 188 Wolfsburg–Rathenow:

Ortsumgehung Stendal–Süd (unter Verkehr)
Ortsumgehung Tangermünde (in Bau)

Schleswig-Holstein

Für den Verkehr freigegeben:

3 Teil-Verkehrseinheiten	7,9 km
davon	2,9 km, 4streifig (1. FB)
	5,0 km, 2streifig

In Bau befindlich:

3 Teil-Verkehrseinheiten	10,5 km
davon	2,9 km, 4streifig (2. FB)
	7,6 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau bzw. wurden für den Verkehr freigegeben:

B 76 Kiel:

Verlegung in Kiel (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 205 B 77 (südl. Rendsburg)–B 404 (nördl. Bad Segeberg):

Ortsumgehung Neumünster (teilweise unter Verkehr)

B 502 Kiel–Schönberg i. Holstein:

Verlegung zwischen Kiel und Brodersdorf (in Bau)

Thüringen

In Bau befindlich:

8 Teil-Verkehrseinheiten 29,6 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau:

B 7 Erfurt–Jena:

Ortsumgehung Weimar–West (in Bau)

B 281 Saalfeld–Triptis (B 2):

Ortsumgehung Unterwellenborn (in Bau)

Ortsumgehung Neustadt a. d. Orla (in Bau)

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.

Die bis Ende des Berichtsjahres erreichten Erfüllungsgrade zeigen, daß die Investitionen in die BAB-Erweiterung deutlich gesteigert werden konnten und Ende 1997 nunmehr die des BAB-Neubaus übertreffen. Damit wurde der Fertigstellungsgrad des BAB-Neubaus fast eingeholt. Im Bundesstraßen-Neubau wurden hinsichtlich Finanzierung und Fertigstellung wie im Vorjahr die höchsten Erfüllungsgrade erzielt.

Die Bauleistungen – insgesamt – erreichen damit dennoch nicht das nach 5 von 8 Planjahren zu erzielende Plansoll von 62,5 %.

Tabelle 6: Fünffjahresplan (FJP) 1993 – 1997 mit Ergänzung bis 2000
– Erfüllungsgrade am 31. Dezember 1997 –

	Soll-Werte FJP (Laufzeit: 8 Jahre)		Ist-Werte bis 1997		Erfüllungsgrade ²⁾ hinsichtlich	
	Ansätze in Mio. DM	Längen in km	Ausgaben in Mio. DM	Längen in km	Ausgaben in %	Längen in %
1	2	3	4	5	6	7
BAB- Erweiterung	15 195,4	934,0 ⁴⁾	8 284,0	553,5	54,5	51,7
BAB-Neubau ¹⁾	12 794,8	921,0 ³⁾	6 607,6	489,1	51,6	52,7
Bundesstraßen- Neubau	10 862,1	1 451,0	7 501,6	773,9	69,1	53,7
davon Ortsumgehungen	9 228,8	1 249,0	5 079,3	638,3	55,0	51,1

¹⁾ zweibahnig oder 2. Fahrbahn

²⁾ Soll: 62,5 %

³⁾ 590 km + 331 km 2. Fb. = 921 km

⁴⁾ 1 265 km – 331 km 2. Fb. = 934 km

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 Ende des Berichtsjahres 34.824 Bauwerke. Die Gesamtlänge aller Brücken beträgt jetzt 1.304,4 km.

In den Jahren 1996 und 1997 wurden 25 Tunnel fertiggestellt, so daß sich jetzt insgesamt 170 Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen in Betrieb befinden (davon 143 in der Baulast des Bundes). Weitere 29 Tunnel befinden sich z. Z. in Bau. Die Erhaltung der Bauwerke erfordert zunehmend höhere Aufwendungen. Im Berichtsjahr waren folgende größere Instandsetzungsmaßnahmen in der Ausführung:

- **A 1 Saarbrücken–Trier:**
Primstalbrücke bei Nonnweiler,
Kosten: rd. 21,0 Mio. DM.
Instandsetzung der Betonfahrbahn und Erneuerung der Entwässerung und Abdichtung sowie Erneuerung der Kappen einschl. Geländer.
- **A 8 Saarlouis–Zweibrücken:**
Kirkeler Talbrücke bei Neunkirchen,
Kosten: rd. 10,2 Mio. DM.
Verstärkung des Überbaues und Instandsetzung der Fahrbahn Tafel, Erneuerung der Abdichtung, Kappen, Geländer und Entwässerung.
- **A 44 Kassel–Unna:**
Talbrücke Rhödaer Grund bei Warburg,
Kosten: rd. 10,7 Mio. DM.
Instandsetzung der Unter- und Überbauten mit Kappen und Abdichtung, Erneuerung der Lager, Fahrbahnübergänge und Geländer.

Die im Berichtsjahr für den Verkehr freigegebenen und in Bau befindlichen großen Ingenieurbauwerke an Bun-

desfernstraßen sind im Anhang in den **Tabellen 16 und 17** zusammengestellt und in der Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1997**“ dargestellt.

3.3.5 Umweltschutz

– Lärmschutz

Im Berichtsjahr wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) rd. 296 Mio. DM (davon 2,3 Mio. DM privat vorfinanziert) und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere 38 Mio. DM ausgegeben. Mit diesen Ausgaben von insgesamt 334 Mio. DM betragen die Aufwendungen für den Lärmschutz seit 1978 rd. 5,3 Mrd. DM.

Im Berichtsjahr wurden rd. 31 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und rd. 85 km Lärmschutzwände errichtet sowie rd. 40 000 m² Lärmschutzfenster eingebaut. An Bundesfernstraßen wurden damit bis Ende 1997 insgesamt folgende Lärmschutzeinrichtungen errichtet bzw. eingebaut:

- Lärmschutzwälle und Steilwälle: 824 km,
- Lärmschutzwände: 1 513 km,
- Lärmschutzfenster: 690 000 m².

Tabelle 7 zeigt die Aufteilung der Maßnahmen für den Lärmschutz nach Bundesländern. Weitere Angaben über die Längen, Materialien sowie über Kosten, der Lärmschutzeinrichtungen enthält die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen herausgegebene „**Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 1997**“.

Tabelle 7: Maßnahmen des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen

Land	Länge der Lärmschutzwälle und Steilwälle		Länge der Lärmschutzwände		Fläche der Lärmschutzfenster	
	1997 km	gesamt km	1997 km	gesamt km	1997 m ²	gesamt m ²
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg.....	7,73	41,13	10,44	114,86	2 164	138 696
Bayern.....	11,85	202,84	14,51	134,44	3 759	51 717
Berlin.....	–	0,54	2,73	24,03	798	23 471
Brandenburg.....	–	0,11	5,39	15,87	2 342	4 736
Bremen.....	–	2,87	3,27	51,17	93	2 428
Hamburg.....	–	13,99	0,47	13,83	–	17 498
Hessen.....	0,12	28,87	1,78	87,21	1 986	65 882
Mecklenburg-Vorpommern.....	–	8,55	–	1,86	354	1 930
Niedersachsen.....	2,72	82,75	17,32	195,73	3 579	79 637
Nordrhein-Westfalen.....	2,73	333,60	9,34	675,97	4 768	138 888
Rheinland-Pfalz.....	2,66	18,87	1,95	74,68	4 599	71 574
Saarland.....	1,07	23,43	1,92	26,39	340	6 105
Sachsen.....	1,97	12,17	12,23	39,80	10 404	44 333
Sachsen-Anhalt.....	–	2,30	1,98	3,52	2 017	10 424
Schleswig-Holstein.....	0,30	46,97	0,67	44,71	525	11 962
Thüringen.....	–	4,61	1,41	9,31	2 744	18 093
Summen für Bundesgebiet.....	31,15	823,60	85,41	1 513,38	40 472	687 374

Anmerkung: Spalten 3, 5, 7 = gesamt heißt hier: incl. 1997!

– Naturschutz- und Landschaftspflege

In den Jahren 1994 bis 1996 betrug der Anteil der Ausgaben für Naturschutz und Landschaftspflege an den Baukosten der Bundesfernstraßen im Durchschnitt 3,7 %. Unter der Annahme eines gleichbleibenden Anteils dürften auch im Berichtsjahr dafür schätzungsweise rd. 250 Mio. DM verausgabt worden sein. Für Grünflächen- und Biotoppflege wurden rd. 230 Mio. DM ausgegeben.

Die Ausgaben beziehen sich auch auf Maßnahmen zur Verminderung von 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 (z. B. Einzäunung wertvoller Biotope) sowie die Maßnahmen zum Gewässer- und Bodenschutz – z. B. Renaturierung von befestigten Straßenflächen – erfaßt.

Zum Erhalt der vorhandenen Biotope und 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 Erhaltung

3.4.1 Ziele

Ziel der Straßenerhaltungspolitik des Bundes ist es, die vorhandene Infrastruktur der Bundesfernstraßen gemäß den Anforderungen der Bausubstanzerhaltung, der Verkehrssicherheit und des Gebrauchswertes zu erhalten. Durch die Wahl geeigneter baulicher Maßnahmen und Strategien sollen die Bundesfernstraßen ihre verkehrliche und volkswirtschaftliche Aufgabe langfristig erfüllen können.

Ausgangspunkt der Finanzplanung für Erhaltungsaufwendungen sind Bedarfsschätzungen auf der Grundlage unterschiedlich differenzierter Prognosen, die im Abstand von fünf Jahren über jeweils einen Zeitraum von 15 – ggfs. 20 – Jahren aktualisiert werden und zu neuen Bedarfsabschätzungen führen. Diese Prognosen berücksichtigen

sichtigen auch Einflüsse auf den Erhaltungsbedarf, die durch Achslasterhöhungen der Antriebsachse bei Lkw, Gesamtgewichtserhöhungen für Lastzüge des Güterkraftverkehrs und Vorgaben zum qualitativen Ausbau des Netzes wie z. B.

- die Verbreiterung der Bundesstraßen auf mindestens RQ 9,5,
- die Verstärkung unterbemessener Fahrbahnbefestigungen,
- der Ersatz nicht anforderungsgerechter Altbauweisen und
- Netzveränderungen durch z. B. Abstufungen von Bundesstraßen

entstehen können. Der durch die o. g. Prognose dargestellte Bedarf ist die Grundlage der Investitionsplanung für Erhaltungsmaßnahmen im geltenden Bundesverkehrswegeplan sowie der mittelfristigen Finanzplanung.

Die Arbeiten zu Prognosen des Finanzbedarfs für die qualifizierte Substanzerhaltung der Straßeninfrastruktur, d. h. für die Erhaltung von Fahrbahnbefestigungen, Brücken und Ingenieurbauwerken und sonstigen Anlagenteilen an Bundesautobahnen wie an Bundesstraßen werden in zeitlicher Abstimmung mit der Bundesverkehrswegeplanung und Bedarfsplanung für die Bundesfernstraßen durchgeführt. Qualifizierte Substanzerhaltung bedeutet hierbei Pflege und Ausbau des vorhandenen Netzes, soweit es die Anpassung an den technischen Fortschritt, neue ordnungspolitische Forderungen aber

Tabelle 8: Erhaltungs-Ausgaben 1997

Titel des Fernstraßenhaushalts (Kap. 12 10) mit Erhaltungsrelevanz, in Klammern: Anteile Erhaltung	Ausgaben in Mio. DM		
	BAB	Bundesstraßen	Summe: Bundesfernstraßen
Zuweisung und Zuschüsse für Hochbauten bis 2 Mio. DM			
711 12 (65 % von 43,3 Mio. DM).....	28,2		
711 22 (70 % von 24,3 Mio. DM).....		17,0	45,2
Um- und Ausbau im Rahmen der Erhaltung von BAB/B			
741 15 (50 % von 457,6 Mio. DM).....	228,8		
741 25 (50 % von 499,9 Mio. DM).....		250,0	478,8
Bau von FM-Einrichtungen und -Anlagen			
742 11 (50 % von 120,0 Mio. DM).....	60,0		
742 21 (50 % von 15,0 Mio. DM).....		7,5	67,5
Verkehrsprojekte Deutsche Einheit			
741 14 (30 % von 1 610,4 Mio. DM).....	483,1	–	483,1
Zuweisung und Zuschüsse für Hochbauten über 2 Mio. DM			
712 12 (30 % von 38,3 Mio. DM).....	11,5		
712 22 (30 % von 46,8 Mio. DM).....		14,0	25,5
Erweiterungsmaßnahmen			
741 16 (30 % von 488,6 Mio. DM).....	146,6	–	146,6
Erhaltung			
741 13 (100 % von 798,1 Mio. DM).....	798,1		
741 23 (100 % von 598,4 Mio. DM).....		598,4	1 396,5
Erwerb von Kfz im Rahmen von Investitionen			
811 12 (100 % von 54,0 Mio. DM).....	54,0		
811 22 (100 % von 30,8 Mio. DM).....		30,8	84,8
Erwerb von Geräten im Rahmen von Investitionen			
812 12 (100 % von 40,0 Mio. DM).....	40,0		
812 22 (100 % von 28,1 Mio. DM).....		28,1	68,1
Summe	1 850,3	945,8	2 796,1

auch der verbesserte Schutz Dritter und der Umwelt vor Beeinträchtigungen erfordern. Der Finanzbedarf für die Erhaltung kann darüber hinaus nach Umfang und Struktur durch die Einbeziehung weiterer, nicht nur erhaltungsrelevanter Überlegungen und Zwangspunkte beeinflusst werden, wie z. B. Schwerpunktbildung bei bestimmten Investitionsvorhaben mit z. B. besonderer Beschäftigungswirksamkeit aufgrund von Haushaltsrestriktionen.

Im Jahr 1997 haben die Bundesländer für die Erhaltung der Bundesautobahnen rd. 1 850,3 Mio. DM und die Bundesstraßen rd. 945,8 Mio. DM ausgegeben, somit rd. 2 796,1 Mio. DM für die Bundesfernstraßen insgesamt. Dies entspricht einem Anteil von rd. 28 % des Bundesfernstraßenhaushaltes. Die auf die einzelnen relevanten Haushaltstitel entfallenden Anteile sind **Tabelle 8** zu entnehmen.

3.4.2 Finanzbedarf nach Langfristprognose

Für die Jahre 1996 bis 2005 ergab die Prognose 1992 folgende Bedarfswerte (incl. MWSt. auf dem Preisniveau 1990):

Straßenklasse	prognostizierter jährlicher Finanzbedarf in Mio. DM in den Zeiträumen	
	1996 – 2000	2001 – 2005
Bundesautobahnen	1 623	1 777
Bundesstraßen.....	1 754	1 425
Summe	3 377	3 202

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 1997):

- bauliche Unterhaltung 7 852 DM/km
- Grünpflege 10 543 DM/km
- Reinigung 11 457 DM/km
- Winterdienst 12 008 DM/km
- verkehrstechnische Dienste 9 586 DM/km
- Schadensbehebung 5 626 DM/km.

3.5 Unterhaltung und Betrieb

3.5.1 Ausgaben

Für Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen wurden im Berichtsjahr ausgegeben:

- insgesamt: 1 405,4 Mio. DM,
- davon für Bundesautobahnen 657,5 Mio. DM,
- Bundesstraßen 747,9 Mio. DM.

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

- insgesamt: 226,7 Mio. DM,
- davon für Bundesautobahnen 136,3 Mio. DM,
- Bundesstraßen 90,4 Mio. DM.

3.5.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Für Fernmeldeanlagen an Bundesfernstraßen sind im Berichtsjahr insgesamt 70 Mio. DM aufgewendet worden. Damit wurden an

- 2 000 km Bundesautobahnen digitale Multiplexübertragungseinrichtungen (PCM30-Systeme) für verkehrs- und betriebstechnische Zwecke aufgebaut und
- 150 km Bundesautobahnen mit neuen Streckenfernmeldekabelanlagen und Notrufsäulen im Rahmen von Streckenbaumaßnahmen ausgestattet.

Von insgesamt 11 309 km Bundesautobahnen sind nunmehr 11 240 km mit Notrufeinrichtungen ausgerüstet.

3.5.3 Autobahn- und Straßenmeistereien, Betriebsdienst

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der 11 309 km Bundesautobahnen 190 Autobahnmeistereien (AM) zur Verfügung.

Im Berichtsjahr sind die Autobahnmeisterei (AM):

A 13 Berlin (A 10/A 113)–AD Spreewald (A 13/A 15):
AM Freiwalde

A 13 AD Spreewald (A 13/A 15)–Dresden:
AM Freienhufen

A 15 AD Spreewald (A 13/A 15)–Bdgrz. D/PL:
AM Gallinchen

A 70 Bamberg–Bayreuth:
AM Thurnau

und die Verkehrsrechnerzentrale (VRZ):

A 111 Autobahnzubringer Berlin:
VRZ Stolpe

in Betrieb gegangen.

Ende des Berichtsjahres befanden sich folgende Autobahnmeistereien (AM) in Bau:

A 4 Bad Hersfeld–Chemnitz:

AM Eisenach
AM Hermsdorf

A 4 Chemnitz–Görlitz:

AM Dresden
AM Weißenberg

A 9 AD Potsdam (A 9/A 10)–Dessau:

AM Niemegek

A 11 Bdgrz. D/PL–Berlin (A 10):

AM Bernau

A 19 Rostock–AD Wittstock (Dosse) (A 19/A 24):

AM Wittstock

A 20 Lübeck–Wismar:

AM Upahl

Die Standorte der in Betrieb genommenen und in Bau befindlichen AM sind der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 1997“ zu entnehmen.

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rd. 165 000 km Bundes-, Landes-(Staats-) und Kreisstraßen 253 bundeseigene und 438 landeseigene Straßenmeistereien (SM) zur Verfügung.

Die Straßenmeistereien (SM)

B 5 Boizenburg–Perleberg:

SM Ludwigslust

B 19 Oberstdorf–Kempten:

SM Sonthofen

B 96 Neustrelitz–Greifswald:

SM Neubrandenburg

B 105 Lübeck–Rostock:

SM Börzow
SM Kröpelin

B 109 Prenzlau–Anklam:

SM Pasewalk

B 198 Prenzlau–BAB-A 19 (AS Röbel):

SM Neustrelitz

B 207 Lübeck–Puttgarden:

SM Oldenburg

B 399 Düren–Monschau:

SM Simmerath

wurden im Berichtsjahr in Betrieb genommen.

Ende des Berichtsjahres befanden sich folgende bundeseigene Straßenmeistereien (SM) in Bau:

B 1 Berlin–Müncheberg (südl. Strausberg):

SM Rehfelde

B 2 Potsdam–Beelitz:

SM Michendorf

B 5 Perleberg–Berlin:

SM Kyritz

B 16 Füssen–Günzburg:

SM Mindelheim

B 28 Freudenstadt–Nagold:

SM Dornstetten

B 71 Salzwedel–Haldensleben:

SM Gardelegen

B 87 Lübben–Frankfurt/Oder:

SM Beeskow

B 96 Bdgrz. D/CR–Bautzen:

SM Zittau

B 96 Berlin–Neustrelitz:

SM Gransee

B 97 Dresden–Cottbus:

SM Hoyerswerda

B 102 Luckau–Brandenburg:

SM Belzig

B 103 Kyritz–BAB-A 24:

SM Pritzwalk

B 103 BAB-A 24–Rostock:

SM Güstrow

B 109 Berlin–Prenzlau:

SM Templin

B 115 Cottbus–Lübbenau:

SM Calau

B 158 Bdgrz. D/PL–Berlin:

SM Bad Freienwalde

B 169 Cottbus–Riesa:

SM Elsterwerda

B 169 Cottbus–Elsterwerda:

SM Schwarzheide

B 183 Bad Dübener–Köthen:

SM Sandersdorf

B 184 Leipzig–Dessau:

SM Kyhna

B 404 Kiel–Bad Segeberg:

SM Stolpe

3.5.4 Verkehrsbeeinflussungsanlagen

Die Länge der mit variablen Höchstgeschwindigkeiten und Stau- und Nebelwarnungen versehenen Strecken betrug am Ende des Berichtsjahr mehr als 550 km (beide Fahrtrichtungen). Hinzu kommen Ende 1997 Autobahn-Netzmaschen mit einer Gesamtlänge von mehr als 1 400 km, auf denen Wechselwegweiser Umleitungsempfehlungen geben. Weitere meist kleinere Anlagen – z. B. Geschwindigkeitswarnanlagen – sind auf den Bundesstraßen in Betrieb.

Im Berichtsjahr wurden auf den Bundesautobahnen folgende größere Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Betrieb genommen:

- A 2, A 7 Netzbeeinflussungsanlage Hannover
- A 8 München–Salzburg
Streckenbeeinflussungsanlage AK München/Brunnthal und AS Bad Aibling (Fahrtrichtung München)
- Netzbeeinflussungsanlage Rhein-Main.

3.6 Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)

An den Bundesautobahnen stehen den Verkehrsteilnehmern bewirtschaftete und unbewirtschaftete Rastanlagen zur Verfügung.

Bewirtschaftete Rastanlagen umfassen **Servicebetriebe**, wie z. B. Tankstelle, Raststätte (Nebenbetriebe) sowie eine **Verkehrsanlage**, bestehend aus den notwendigen Fahrgassen, Park- und Erholungsflächen. Nebenbetriebe werden auf der Grundlage von Konzessionen von Privaten gebaut, finanziert und betrieben; die Verkehrsanlage wird von der Straßenbauverwaltung gebaut und aus dem Fernstraßenbauhaushalt finanziert. Unbewirtschaftete Rastanlagen umfassen keine Nebenbetriebe.

Der Neubau und die Modernisierung einschließlich Erweiterung von Nebenbetrieben wurde von der Autobahn Tank & Rast AG, Konzessionär der meisten Autobahnnebenbetriebe, auf der Grundlage z. T. neuentwickelter Betriebskonzepte zügig fortgesetzt. Dabei kommen zunehmend Investitionsbeteiligungen der Betreiber/Pächter zum Tragen, so insbesondere nach dem Rahmenpachtmodell (Übernahme der Inneneinrichtung) und nach dem Erbbaumodell (Übernahme des gesamten Nebenbetriebes auf Erbbaubasis).

Bis Ende des Berichtsjahres wurden folgende Tankstellen (T), Raststätten (R) und Kleinraststätten (K) fertiggestellt und in Betrieb genommen:

- A 1 Hamburg–Saarbrücken:**
T Hamburg–Stillhorn/Ost (Ersatzneubau)
R Tecklenburger Land/Ost (Ersatzneubau)
R Ville/Ost (Ersatzneubau)
T und R Ville/West (Ersatzneubau)
- A 2 Braunschweig–Magdeburg:**
T Lappwald/Nord (Neubau)

A 3 Frankfurt a.M.–Würzburg:
T Würzburg (Ersatzneubau)

A 4 Eisenach–Erfurt:
T und R Hørselgau/Nord (Neubau)

A 5 Heidelberg–Freiburg:
T Bruchsal/West (Ersatzneubau)
K Schauinsland/West (Neubau)

A 7 Ulm–Füssen:
R Illertal/Ost (Ersatzneubau)

A 9 Dessau–Hermsdorfer Kreuz (A 4/A 9):
T Osterfeld/West (Ersatzneubau)

A 13 AD Spreewald (A 13/A 15)–Dresden:
T und R Freienhufener Eck/Ost (Neubau)
T und R Freienhufener Eck/West (Neubau)

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

A 2 Dortmund–Hannover:
T Garbsen/Nord (Ersatzneubau)

A 4 Chemnitz–Dresden:
T und R Auerswalde/Nord (Neubau)

A 7 Hannover–Kassel:
T Göttingen/West (Ersatzneubau)

A 8 Ulm–Augsburg:
T Leipheim/Süd (Ersatzneubau)

A 9 Nürnberg–München:
R Nürnberg-Feucht/Ost (Ersatzneubau)

A 19 Rostock–AD Wittstock (Dosse), A 19/A 24:
T und R Recknitz Niederung/Ost (Neubau)
T und R Recknitz Niederung/West (Neubau)

A 81 Stuttgart–Singen:
T, R und M Im Hegau/West (Neubau)

A 111 AD Oranienburg (A 10/A 111)–Berlin:
R und M Stolper Heide/Ost (Neubau)

Die Investitionen der Tank & Rast AG beliefen sich in 1997 auf 72,9 Mio DM.

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31. Dezember 1997 die in **Tabelle 9** nach Betriebsgruppen aufgeführten Betriebe zur Verfügung. Die Zahl der Standorte und der Nebenbetriebe ist gegenüber dem Vorjahr leicht zurückgegangen, da im Berichtsjahr mehrere kleinere Standorte im Zusammenhang mit Streckenbaumaßnahmen – wie geplant – den Betrieb einstellen mußten.

Die Standorte der 1997 fertiggestellten und im Bau befindlichen Projekte sind in der Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 1997**“ dargestellt.

Tabelle 9: Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)
(gesamtes Bundesgebiet) – Stand: 31. Dezember 1997 –

Kurz- bez.	Anlagentyp	Anzahl der Stand- orte	Anzahl der Nebenbetriebe						Summe Neben- betriebe Sp. 4 bis 9
			T	K / R	M	W	TI	SpG	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
T	Rastanlage mit Tankstelle	50	50	0	0	0	1	0	51
TK	Rastanlage mit Tankstelle und Kleinraststätte	59	59	59	0	1	0	0	119
TR	Rastanlage mit Tankstelle und Raststätte	198	198	198	0	2	1	1	400
TRM	Rastanlage mit Tankstelle, Raststätte und Motel	48	48	48	48	0	1	0	145
K	Rastanlage mit Kleinraststätte	36	0	36	0	2	0	1	39
R	Rastanlage mit Raststätte	19	0	19	0	3	2	0	24
RM	Rastanlage mit Raststätte und Motel	5	0	5	5	0	0	0	10
	Rastanlagen/ Grenzübergänge mit sonstigen Nebenbetrieben	5	0	0	0	4	3	3	10
Summe		420	355	365	53	12	8	5	798

Die 1993 aufgrund der Verordnung zur Begrenzung der Kohlenwasserstoff-Emissionen bei der Betankung von Kraftfahrzeugen (21. BimSchV) vom 7. Oktober 1992 begonnene Umrüstung der Autobahntankstellen auf Gasrückführung am Zapfpunkt wurde im Berichtsjahr fortgeführt. Am Ende des Berichtsjahres waren rd. 94 % der Tankstellen der Autobahn Tank & Rast AG umgerüstet.

Besonderes Augenmerk gilt dem behindertengerechten Ausbau der Nebenbetriebe im Sinne der DIN 18 024 „Barrierefreies Bauen“. Dazu gehören:

- Behinderten-Parkplätze,
- Stufenfreier Zugang zu den Service-Einrichtungen,
- Behindertengerechte WC- und Waschanlagen und
- Sonstige Einrichtungen (u. a. Posttelefon).

Ende des Berichtsjahres standen den Verkehrsteilnehmern an 319 von 415 Standorten (das sind rd. 77 %) behindertengerechte Anlagen und Einrichtungen zur Verfügung.

Das im Jahre 1995 angelaufene „**Ausbauprogramm zur Verbesserung des Parkflächenangebotes an Tank- und Rastanlagen der Bundesautobahnen**“, mit dem vorhandene Parkengpässe beseitigt werden sollen, wurde im Berichtsjahr fortgeführt. Es umfaßt ein Volumen von 500 Mio. DM und eine Laufzeit von 10 Jahren. Bisher wurden 36 Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen mit einem Volumen von 97 Mio. DM durchgeführt bzw. begonnen.

An den Bundesautobahnen standen den Verkehrsteilnehmern Ende des Berichtsjahres 1 701 **unbewirtschaftete Rastanlagen** zur Verfügung. Aus hygienischen Gründen müssen unbewirtschaftete Rastanlagen mit WC-Gebäuden ausgestattet bzw. entsprechend nachgerüstet werden. Angesichts des hohen finanziellen Aufwandes hierfür kann die Nachrüstung nur sukzessive, zumeist im Zusammenhang mit einer Neuordnung der Rastanlagen, auf den angestrebten Regelabstand von 15 bis 20 km hin erfolgen.

Ende des Berichtsjahres waren insgesamt 440 Rastanlagen mit einem WC-Gebäude ausgestattet.

Anhang

Tabellen und Karte

Tabelle 10: Ist-Ausgaben 1997
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	Sächliche Verwaltungsausgaben (HGr. 5)	1 486,0
521 11	Betriebliche Unterhaltung der Bundesautobahnen (Summe der Titel 521 13 bis Titel 521 19)	659,2
521 13	Ausgaben für auf Bundesautobahnen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung.....	412,5
521 14	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen.....	55,7
521 15	Grundstücke, Gebäude und Räume.....	47,0
521 16	Unternehmerleistungen für die betriebliche Unterhaltung	68,2
521 17	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör	66,6
521 18	Elektrotechnische Anlagen.....	14,2
521 19	Sonstiges	–5,0
521 21	Betriebliche Unterhaltung der Bundesstraßen (Summe der Titel 521 23 bis Titel 521 29)	747,9
521 23	Ausgaben für auf Bundesstraßen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung	382,1
521 24	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen.....	48,5
521 25	Grundstücke, Gebäude und Räume.....	21,8
521 26	Unternehmerleistungen für die betriebliche Unterhaltung	145,2
521 27	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör	95,7
521 28	Elektrotechnische Anlage.....	35,0
521 29	Sonstiges	19,6
521 32	Verkehrsbeeinflussungs- und Beleuchtungsanlagen sowie Tunnelausstattung (Bundesautobahnen).....	36,0
521 42	Verkehrsbeeinflussungs- und Beleuchtungsanlagen sowie Tunnelausstattung (Bundesstraßen)	6,4
521 52	Unterhaltung von Anlagen des BAB-Fernmeldenetzes.....	0,2
521 62	Aufwendungen zur Beseitigung von Schäden, die durch Dritte verursacht worden sind (Bundesfernstraßen).....	5,4
531 62	Veröffentlichungen, straßenbautechnische Veranstaltungen	2,5
533 62	Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiet des Straßenwesens.....	10,9
534 62	Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	4,9
535 62	Zustandserfassung der Bundesfernstraßen mit elektronischer Auswertung	4,0
546 12	Steuern, Steuerberatungskosten, Verwaltungsaufwand aus dem fiktiven Betrieb gewerblicher Art des Bundes.....	8,6
	Zuweisungen und Zuschüsse (ohne Investitionen) (HGr. 6)	301,3
622 32	Zins- und Aufwendungszuschüsse im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen).....	–
622 42	Zins- und Aufwendungszuschüsse im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen).....	–
642 12	Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesautobahnen).....	123,7
642 22	Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesstraßen).....	86,1

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
682 22	Beitrag an nicht bundeseigene Eisenbahnen zu den Kosten für Unterhaltung und Betrieb höhengleicher Kreuzungen von Bundesstraßen und Eisenbahnstrecken.....	1,5
685 01	Bundesanteil an den Verwaltungskosten der DEGES.....	90,0
685 12	Beitrag an die Industrie- und Handelskammer Bonn.....	–
	Ausgaben für Investitionen (Baumaßnahmen) (HGr. 7).....	7 498,3
711 12	Hochbauten an Bundesautobahnen bis 2 000 000 DM Baukosten.....	33,0
711 22	Hochbauten an Bundesstraßen bis 2 000 000 DM Baukosten.....	17,0
712 12	Hochbauten an Bundesautobahnen über 2 000 000 DM Baukosten.....	34,6
712 22	Hochbauten an Bundesstraßen über 2 000 000 DM Baukosten.....	36,2
741 11	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen)..... (Summe der Titel 741 13 bis Titel 741 19)	4 622,9
741 13	Erhaltung von Bundesautobahnen.....	980,3
741 14	Erweiterung von Bundesautobahnen (VDE-Projekte).....	1 649,3
741 15	Um- und Ausbau von Bundesautobahnen.....	308,2
741 16	Erweiterung von Bundesautobahnen (ohne VDE-Projekte).....	491,9
741 17	Neubau von Bundesautobahnen (ohne VDE-Projekte).....	547,1
741 18	Neubau von Bundesautobahnen (VDE-Projekte).....	632,0
741 19	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen.....	14,1
741 21	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen)..... (Summe der Titel 741 23 bis Titel 741 29)	2 586,3
741 23	Erhaltung von Bundesstraßen.....	712,8
741 25	Um- und Ausbau von Bundesstraßen.....	617,6
741 27	Neubau von Bundesstraßen.....	1 248,6
741 29	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen.....	7,3
742 11	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmelde-, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesautobahnen)..... (Summe der Titel 742 13 und Titel 742 14)	76,8
742 13	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen an bestehenden Bundesautobahnen.....	23,9
742 14	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs-, Beleuchtungs- und Glatt-eismeldeanlagen an bestehenden Bundesautobahnen.....	6,3
742 15	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesautobahnen.....	46,6
742 21	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunk- und Stromversorgungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesstraßen)..... (Summe der Titel 742 23 und Titel 742 24)	7,3
742 23	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunkanlagen an bestehenden Bundesstraßen.....	0,3
742 24	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs-, Beleuchtungs- und Glatt-eismeldeanlagen an bestehenden Bundesstraßen.....	0,2

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
742 25	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen	6,8
743 12	Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze im Bereich Bundesautobahnen	8,5
744 82	Privatstraßen des Bundes	1,3
745 21	Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Bundesfernstraßen)	74,4
	(Summe der Titel 745 23 bis Titel 745 26)	
745 23	Änderung von Überführungen (§ 12 EKrG).....	19,5
745 24	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und Deutsche Bahn AG	54,7
745 25	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und sonstigen Eisenbahnen ..	0,2
	Sonstige Ausgaben für Investitionen (HGr. 8)	878,3
811 12	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen).....	38,9
811 22	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesstraßen)	19,9
812 12	Erwerb von Geräten (einschl. Stahlflachstraßen) und Maschinen (Bundesautobahnen)...	29,8
812 22	Erwerb von Geräten und Maschinen (Bundesstraßen).....	20,9
821 11	Grunderwerb (Bundesautobahnen)	269,2
	(Summe der Titel 821 15 bis Titel 821 19)	
821 14	Grunderwerb für VDE (Erweiterung)	57,8
821 15	Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau	18,4
821 16	Grunderwerb für Erweiterung (ohne VDE).....	45,7
821 17	Grunderwerb für Neubau (ohne VDE).....	95,5
821 18	Grunderwerb für VDE (Neubau)	50,4
821 19	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesautobahnen	1,4
821 21	Grunderwerb (Bundesstraßen)	230,6
	(Summe der Titel 821 25 bis Titel 821 29)	
821 25	Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau	55,6
821 27	Grunderwerb für Neubau	159,4
821 29	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen.....	15,6
822 12	Erwerb privatfinanzierter Bundesautobahnabschnitte.....	–
822 22	Erwerb privatfinanzierter Bundesstraßenabschnitte.....	–
831 13	Erhöhung des Eigenkapitals der Autobahn Tank & Rast AG.....	22,2
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.....	15,2
863 12	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesautobahnen).....	–
863 22	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesstraßen)	–

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
882 72	Kostenanteil des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 EKrG (Länder); Kreuzungen zwischen Deutsche Bahn AG und Landesstraßen in der Baulast des Landes.....	59,6
883 71	Kostenanteil des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 EKrG (Kommunale Baulastträger)..... (Summe der Titel 883 73 bis Titel 883 75)	114,4
883 73	Kreuzungen zwischen Deutsche Bahn AG und Landesstraßen in der Baulast der Gemeinden	2,2
883 74	Kreuzungen zwischen Deutsche Bahn AG und öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen in der Baulast von Gemeinden und Gemeindeverbänden	112,2
883 81	Zuwendungen an fremde Baulastträger (Kommunale Baulastträger)..... (Summe der Titel 883 83 bis Titel 883 88)	6,4
883 83	Zuwendung an Gemeinden zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen	4,9
883 85	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen sind.....	0,1
883 87	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sind	1,4
883 92	Zuschüsse nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG).....	0,2
883 99	Aufwendungen für den Bau von Ortsdurchfahrten und Bundesfernstraßen in der Bundesstadt Bonn.....	50,7
	Summe Ist-Ausgaben 1996	10 164,0

Tabelle 11: Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte
(Straßenbauplan, Titel 741 14/- 16 und 821 14/- 16)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Länge (VKE- Länge) km	Projekt- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
Baden-Württemberg					
<u>A 5 FRANKFURT/M. – BASEL (B-GR)</u>					
Rastatt – Baden-Baden	11,6	192,0	11,6	7,0 (2.FB)	–
OU Sandweier – S AS Baden-Baden (K 3731)	(7,0)		7,0		
<u>A 8 KARLSRUHE – STUTTGART</u>					
AD Karlsruhe – Karlsbad	7,3	143,9	3,3 (davon 1,0 1.FB)	–	5,0 (davon 1,0 2.FB)
O AD Karlsruhe – AS Karlsbad	(5,0)		1,0 (1.FB)		
Pforzheim-West – O Pforzheim-Nord	9,0	150,5	1,3	–	7,7
<u>A 8 HEILBRONN – STUTTGART</u>					
S Stuttgart/Feuerbach – AD Leonberg (m Engelberg tunnel)	5,7	638,5*	–	–	5,7
Insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben:				7,0	–
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn					
Ende 1997 in Bau:				–	18,4
4 Teil-Verkehrseinheiten					
3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn				–	17,4
				–	1,0
Bayern					
<u>A 8 STUTTGART – MÜNCHEN</u>					
L-GR BW/BY (AK Ulm/Elchingen) – W Bubesheim	6,8	118,1	–	–	6,8
Augsburg/W – Spange Eschenried	46,4	679,7	–	–	4,3
AS Dachau/Fürstenfeldbruck – Spange Eschenried (A 99)	(4,3)		–		

*¹⁾ Privat finanzierte Maßnahme

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land <u>Straße</u> Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Länge (VKE- Länge) km	Projekt- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Bayern					
<u>A 9 HERMSDORF – NÜRNBERG</u>					
Hirschberg (L-GR TH/BY) – AD Bayreuth/Kulmbach	53,1	881,4	35,0		
S Hirschberg (L-GR TH/BY) – AS Berg/Bad Steben davon Bereich Hirschberg	(6,6)		6,6	1,7	–
AS Berg/Bad Steben – AS Hof davon südl. und nördl. AD Bayer. Vogtland	(9,5)		4,0	–	5,5
AS Hof – AS Münchberg/N (km 259,3 – km 269,5)	(10,2)		10,2	10,2	–
AS Marktschorgast – AD Bayreuth/Kulmbach (m)	(10,2)		10,2	10,2	–
AD Bayreuth/Kulmbach – AK Nürnberg	76,1	1 167,9	43,4 (davon 0,8 1.FB)		
AD Bayreuth/Kulmbach (o) – südl. AS Bayreuth/Nord	(6,7)		–	–	6,7
S AS Trockau – AS Weidensees	(13,1)		13,1	13,1	–
AS Hormersdorf – S AS Schnaittach	(9,5)		0,8 (1.FB)	–	9,5 (davon 0,8 2.FB)
Insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben: 4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				35,2	–
Ende 1997 in Bau: 6 Teil-Verkehrseinheiten				–	32,8
5 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				–	32,0
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn				–	0,8
Brandenburg					
<u>A 2 HANNOVER – BERLIN</u>					
Ziesar (L-GR ST/BB) – AD Werder	42,4	307,0	17,7 (davon 1,9 1.FB)		

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land <u>Straße</u> Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Länge (VKE- Länge) km	Projekt- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Brandenburg					
W AS Ziesar (L-GR ST/BB) – W AS Wollin	(12,0)		7,9 (davon 1,9 1.FB)		
davon L-GR ST/BB – O AS Ziesar			1,9 (1.FB)	1,9 (1.FB)	1,9 (2.FB)
davon O AS Ziesar – W AS Wollin			6,0	6,0	4,1 (1.FB)
W AS Wollin – AS Brandenburg	(13,6)		–		
davon Bereich AS Wollin			–	–	8,3 (1.FB)
W AS Brandenburg – W AD Werder	(16,8)		8,3		
davon W AS Brandenburg – AS Netzen (km 18,4 – 10,1)			8,3	8,3	–
davon W AS Netzen – W AD Werder (km 10,1 – 1,6)			1,5	–	7,0
<u>A 9 BERLIN – HERMSDORF</u>					
AD Potsdam – Kl. Marzehns (L-GR BB/ST)	43,1	271,1	9,3		
S AD Potsdam – S AS Beelitz	(9,3)		9,3	3,4 (2.FB)	–
S AS Beelitz – N TR Fläming	(11,1)		–	–	11,1
N TR Fläming – N KWC Rabenstein	(11,4)		–	–	11,4
N KWC Rabenstein – S AS Marzehns (L-GR BB/ST)	(11,3)		–	–	11,3
<u>A 10 BERLINER RING</u>					
AD Schwanebeck – AK Schönefeld	59,5	821,1	7,7		
AS Hellersdorf (o) – S AS Hellersdorf	(2,2)		2,2	2,2	–
N AS Erkner – AS Erkner (m)	(5,5)		5,5	5,5	–
S AS Freienbrink – AD Spreeau	(7,7)		–	–	7,7 (davon 3,0 1.FB)

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land <u>Straße</u> Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Länge (VKE- Länge) km	Projekt- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Brandenburg					
O AS Königs Wusterhausen – W AK Schönefeld	(9,6)		–	–	9,6 (1.FB)
Ludwigsfelder Damm	6,0	157,3	1,6		
AS Ludwigsfelde-Ost	(1,6)		1,6	1,6	–
AD Potsdam – AD Werder	15,4	168,2	10,3		
AD Potsdam – N AS Glindow	(7,3)		3,0	3,0	–
N AS Glindow – W AD Werder (mit 1,6 km A 2) davon Bereich AD Werder	(8,1)		2,5		
			–	–	4,0
<u>A 115 ZUBRINGER MAGDEB./LEIPZIG</u>					
AD Drewitz – L-GR BB/BE	15,2	254,4	4,7 (davon 2,7 1.FB)		
AS Potsdam-Babelsberg – L-GR BB/BE	(4,7)		4,7 (davon 2,7 1.FB)		
davon N AS Potsdam-Babelsberg – S Kleinmachnow			2,7 (1.FB)	2,7 (1.FB)	2,7 (2.FB)
davon S Kleinmachnow – L-GR BB/BE			2,0	2,0	–
Insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben:					
11 Teil-Verkehrseinheiten				36,6	–
8 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				28,6	–
2 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn				4,6	–
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn				3,4	–
Ende 1997 in Bau:					
12 Teil-Verkehrseinheiten				–	79,1
6 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				–	49,5
4 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn				–	25,0
2 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn				–	4,6

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land <u>Straße</u> Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Länge (VKE- Länge) km	Projekt- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
Hamburg					
<u>A 7 FLENSBURG (B-GR) – HAMBURG</u> HH/Othmarschen – N HH/Waltershausen (4. Elbtunnelröhre)	4,4	910,8*	–	–	4,4
Insgesamt Ende 1997 in Bau: 1 Verkehrseinheit, zweibahnig				–	4,4
Hessen					
<u>A 3 KÖLN – FRANKFURT/M.</u> AK Frankfurt/M. (Rampen/Bahn AG)	2,1	70,1	–	–	2,1
Insgesamt Ende 1997 in Bau: 1 Verkehrseinheit, zweibahnig				–	2,1
Niedersachsen					
<u>A 2 OBERHAUSEN – HANNOVER</u> L-GR NW/NI – Bad Nenndorf	31,3	462,1	6,1 (1.FB)		
O Talbrücke Kleinenbremen – AS Bad Eilsen	(5,0)		4,2 (1.FB)	–	5,0 (davon 4,2 2.FB)
O Talbrücke Arensburg – AS Rehren	(8,9)		–	–	8,9
AS Rehren – W AS Bad Nenndorf	(15,0)		–	–	15,0
Bad Nenndorf – AK Hannover-O	38,1	494,7	29,9		
O AS Bad Nenndorf – W AS Wunstorf-Luthe	(8,2)		–	–	8,2
<u>A 2 HANNOVER – BERLIN</u> AK Hannover-O – Marienborn (L-GR NI/ST)	85,3	1 341,5	30,6 (davon 18,0 1.FB)		
O AS Lehrte – W AS Peine (zurückgestellter Abschnitt)	(12,7)		–		
davon O AS Lehrte – AS Hämeler Wald (km 202,6 – 196,0)			–	–	6,6

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land <u>Straße</u> Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Länge (VKE- Länge) km	Projekt- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Niedersachsen					
davon AS Hämeler Wald – W AS Peine (km 196,0 – 189,9)			–	–	6,1 (1.FB)
W AS Peine – O Peine	(5,9)		–	–	5,9
O Peine – O AS Braunschweig-Watenbüttel	(9,3)		9,3	9,3	–
W AK Braunschweig-N – W AK Wolfsbg./ Königslutter	(14,2)		5,9		
davon W AK Braunschweig-N – AS Braunschweig-O (km 169,7 – 161,4)			–	–	8,3
davon AS Braunschweig-O – W AK Wolfsbg./ Königslutter (km 161,4 – 155,5)			5,9	5,9	–
AK Wolfsburg/Königslutter – Marienborn (L-GR NI/ST) (km 155,5 – km 128,5)	(27,0)		15,0 (davon 10,8 1.FB)		
davon AK Wolfsburg/Königslutter – AS Boimstorf (km 155,5 – 151,3)			4,2	4,2	–
davon AS Boimstorf – AS Rennau (km 151,3 – 140,5)			10,8 (1.FB)	10,8 (1.FB)	10,8 (2.FB)
davon AS Rennau – W AS Helmstedt-W (km 140,5 – 137,1)			–	–	3,4
davon W AS Helmstedt-W – Marienborn (L-GR NI/ST) (km 137,1 – 128,5)			–	–	8,6
<u>A 7 HAMBURG – HANNOVER</u>					
Garlstorf – Soltau-O	29,2	191,9	5,7		
N AS Evendorf – S AS Bispingen	(15,7)		–	–	6,2 (1.FB)
AD Hannover-N – AD Hannover-S	29,2	315,4	–		
S AK Hannover-O – S AS Hannover-Anderten	(4,9)		–	–	4,9
Insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben:					
4 Teil-Verkehrseinheiten				30,2	–
3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				19,4	–
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn				10,8	–

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land <u>Straße</u> Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Länge (VKE- Länge) km	Projekt- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Niedersachsen					
Ende 1997 in Bau:					
13 Teil-Verkehrseinheiten				–	97,9
10 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				–	70,6
2 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn				–	12,3
2 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn				–	15,0
Nordrhein-Westfalen					
<u>A 1 KAMEN – KÖLN</u>					
AK Kamen – Wuppertal-O	49,9	778,6	31,1		
TR Lichtendorf – AK Westhofen	(6,4)		–	–	6,4
AS Hagen-W – AS Gevelsberg	(6,8)				6,8
Wuppertal-O – Wermelskirchen	20,5	618,3	–		
Blombachtal (L 419) – AS Wuppertal S (m)	(2,7)		–	–	2,7
AS Wuppertal-S – AS Remscheid	(4,9)		–	–	4,9
<u>A 2 OBERHAUSEN – HANNOVER</u>					
Castrop-Rauxel – AK Kamen	27,5	435,8	15,9		
AS Castrop-Rauxel (m) – AK Dortmund/NW	(3,5)		1,5	1,5	2,0
O Hamm – Gütersloh	49,1	432,0	7,8		
AS Oelde (o) – AS Rheda/Wiedenbrück	(13,5)		7,8	–	–
Ostwestfalen-Lippe – L-GR NW/NI	34,3	345,1	12,1		
			(davon 2,7 1.FB)		
O AS Ostwestfalen-Lippe – AS Herford-O (o)	(7,4)		7,4 (davon 2,7 1.FB)		
davon					
W AS Herford-O			2,7 (1.FB)	2,7 (1.FB)	2,7 (2.FB)
AS Herford-O – O AS Vlotho/Exter	(6,0)		–	–	6,0
O AS Vlotho/Exter – AS Porta Westfalica	(9,2)		4,7	–	4,5
AS Porta Westfalica – L-GR NW/NI	(11,7)		–	–	11,7
<u>A 3 OBERHAUSEN – KÖLN</u>					
AK Oberhausen – AK Oberhausen-W	6,3	168,7	4,3		
Oberhausen-Holten – AK Oberhausen-W (o)	(2,0)		–	–	2,0

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land <u>Straße</u> Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Länge (VKE- Länge) km	Projekt- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Nordrhein-Westfalen					
AK Duisburg-Kaiserberg – Leverkusen-Opladen	47,8	613,1	43,1		
AK Duisburg-Kaiserberg – AS Duisburg/ Wedau	(4,7)	72,1	–	–	4,7
<u>A 3 KÖLN – FRANKFURT/M.</u> Ausbau im Bereich AS Rösrath	1,7	24,3	–	–	1,7
<u>A 4 AACHEN (B-GR) – KÖLN</u> AK Aachen – Düren (o Rurbrücke)	21,0	301,5	–		
Umbau AS Eschweiler	(0,8)		–	–	0,8
AK Kerpen – W AD Heumar	27,7	715,5	0,1		
AS Containerbahnhof Köln/Eifeltor	(0,1)		0,1	0,1	–
<u>A 46 HEINSBERG – WUPPERTAL</u> Düsseldorf/Wersten – Haan-O	15,1	194,9	15,1		
AK Hilden – O AS Haan-O davon Bereich AS Haan-O	(7,2)		7,2		
			1,4	1,4	–
<u>A 57 GOCH (B-GR) – KÖLN</u> Bereich AD Neuss mit Umbau	2,1	60,6	–	–	2,1
Insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben:					
4 Teil-Verkehrseinheiten				5,7	–
3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				3,0	–
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn				2,7	–
Ende 1997 in Bau:					
14 Teil-Verkehrseinheiten				–	59,0
13 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				–	56,3
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn				–	2,7
Rheinland-Pfalz					
<u>A 650 BAD DÜRKHEIM – LUDWIGSHAFEN</u> Oggersheimer Kreuz – Ludwigshafen/Gartenstadt	2,7	34,4	1,4	–	1,3
Insgesamt					
Ende 1997 in Bau:					
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig				–	1,3

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land <u>Straße</u> Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Länge (VKE- Länge) km	Projekt- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
Sachsen					
<u>A 4 HERMSDORF – DRESDEN</u>					
Schmölln (L-GR TH/SN) – AK Chemnitz	36,9	507,7	4,1		
Schmölln (L-GR TH/SN) – AS Glauchau (o)	(13,7)		4,1		
davon Bereich Crimmitschau			4,1	4,1	–
AK Chemnitz – AD Nossen	45,7	747,1	18,8		
AS Frankenberg (m) – AS Berbersdorf (m)	(18,8)		18,8		
davon AS Frankenberg (m) – W AS Hainichen			8,9	8,9	–
davon AS Hainichen – AS Berbersdorf			9,9	9,9	–
AD Nossen – AD Dresden	33,5	701,3	13,6		
AD Nossen (m) – O Tribischtal	(7,9)		–	–	7,9
O TRA Dresdner Tor (o) – O Flutrinne Elbe (m)	(7,8)		5,0	5,0	–
O Flutrinne Elbe (o) – AD Dresden (m)	(9,2)		–	–	–
davon AS Dresden-N			–	–	2,8
<u>A 14 HALLE – DRESDEN</u>					
AK Schkeuditz – Leipzig/Mockau	15,8	281,7	3,7		
AK Schkeuditz (o) – AS Leipzig/Mitte (B 2n) (o)	(12,1)		–	–	12,1
Insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben:					
4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				27,9	–
Ende 1997 in Bau:					
3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				–	22,8
Sachsen-Anhalt					
<u>A 2 HANNOVER – BERLIN</u>					
Marienborn (L-GR NI/ST) – Burg-O	55,5	644,8	6,3		
Marienborn (L-GR NI/ST) – O AS Eilsleben	(15,8)		–	–	15,8
O AS Eilsleben – W AS Irxleben	(13,1)		–	–	13,1
W AS Irxleben – W AS Magdeburg/Rothensee	(10,0)		–	–	10,0
W AS Magdeburg/Rothensee – O AS Lostau/Hohenwarte	(6,3)		6,3	6,3	–
O AS Lostau/Hohenwarte – AS Burg-O (o)	(10,3)		–	–	10,3

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land <u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Länge (VKE- Länge) km	Projekt- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Sachsen-Anhalt					
Burg-O – Ziesar (L-GR ST/BB)	25,2	179,3	25,2 (davon 12,3 1.FB)		
AS Burg-O – AS Theeßen	(12,9)		12,9	12,9	–
AS Theeßen – (L-GR ST/BB)	(12,3)		12,3 (1.FB)	–	12,3 (2.FB)
<u>A 9 BERLIN – HERMSDORF</u>					
Kl. Marzehns (L-GR BB/ST) – Zörbig	49,5	489,0	13,4		
N Elbebrücke Vockerode – N AS Dessau-O	(4,0)		–	–	4,0
N AS Dessau-O – N AS Dessau-S	(6,1)		–	–	6,1
N AS Dessau-S – S AS Dessau-S	(6,2)		–	–	6,2
Zörbig – Droyßig (L-GR ST/TH)	72,6	1 395,8	43,0 (davon 1,0 1.FB)		
S AS Großkugel – S AS Naumburg (m Altvertrag) davon Bereich N AS Weißenfels	(43,0)		42,0 1,0 (1.FB)	– 1,0 (1.FB)	 1,0 (2.FB)
S AS Naumburg – AS Droyßig (L-GR ST/TH) (6-str. Ergänzung)	(3,0)		–		3,0
Insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben:					
3 Teil-Verkehrseinheiten				20,2	–
2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				19,2	–
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn				1,0	–
Ende 1997 in Bau:					
10 Teil-Verkehrseinheiten				–	81,8
8 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				–	68,5
2 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn				–	13,3

^{*)} Privat finanzierte Maßnahme

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land <u>Straße</u> Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Länge (VKE- Länge) km	Projekt- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
Thüringen					
A 4 BAD HERSFELD – HERMSDORF					
Waltershausen – AK Hermsdorf (A 9)	102,0	2 012,5	34,4 (davon 1,8 1.FB)		
W AS Waltershausen – O AS Gotha	(17,5)		5,5		
davon					
W AS Gotha – O AS Gotha			5,5	5,5	–
davon					
W AS Waltershausen – O Waltershausen			–	–	7,2 (1.FB)
W AS Wandersleben – W AS Arnstadt	(8,8)		8,8		
davon					
O AS Gotha – W Arnstadt			6,0	6,0 (2.FB)	–
W AS Arnstadt - S Erfurt-O	(15,4)		–		
davon					
Bereich AS Arnstadt			–	–	3,8
AS Erfurt-O – TK Eichelborn (m)	(5,5)		–	–	5,5
TK Eichelborn – AS Apolda (o)	(12,4)		7,6 (davon 1,8 1.FB)		
davon					
Bereich AS Weimar			0,7 (2.FB)	0,7 (2.FB)	–
davon					
O AS Weimar – W AS Apolda			5,1 (2.FB)	5,1 (2.FB)	–
davon					
Bereich Apolda			1,8 (1.FB)	1,8 (1.FB)	1,8 (2.FB)
W AS Jena/Göschwitz – AK Hermsdorf (A 9)	(19,0)		5,0		
davon					
O AS Jena-Lobeda			5,0	5,0 (2.FB)	–
O AK Hermsdorf – Schmölln (L-GR TH/SN)	38,8	537,6	–		
O AK Hermsdorf (A 9) – AS Rüdersdorf (o)	(8,7)		–		
davon					
AS Hermsdorf-O				AS in Verkehr	

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land <u>Straße</u> Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Länge (VKE- Länge) km	Projekt- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Thüringen					
AS Rüdersdorf – AS Gera	(8,4)		–	–	8,4
AS Gera-Leumnitz (m) – AS Ronneburg (m) davon AS Gera-Leumnitz	(7,8)		–	–	–
AS Ronneburg (o) – AS Schmölln (m) (L-GR TH/SN) davon AS Schmölln	(8,9)		–	AS in Verkehr	–
			–	AS in Verkehr	–
<u>A 9 BERLIN – HERMSDORF</u>					
Droyßig (L-GR ST/TH) – N AK Hermsdorf	19,0	319,3	8,9		
Droyßig (L-GR ST/TH) – N AS Eisenberg	(8,9)		8,9	8,9 (2.FB)	–
<u>A 9 HERMSDORF – NÜRNBERG</u>					
S AK Hermsdorf – Hirschberg (L-GR TH/BY)	55,3	721,9	–		
AS Schleiz – S AS Hirschberg (L-GR TH/BY) davon Blintendorf – Saalebrücke (o) = ohne; (m) = mit	(19,3)		–	–	4,5
			–	–	–
Insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben:					
7 Teil-Verkehrseinheiten				33,0	–
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig				5,5	–
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn				1,8	–
5 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn				25,7	–
Ende 1997 in Bau:					
6 Teil-Verkehrseinheiten				–	31,2
4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				–	22,2
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn				–	7,2
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn				–	1,8
Länder insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben:					
38 Teil-Verkehrseinheiten				195,8	–
25 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				138,8	–
6 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn				20,9	–
7 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn				36,1	–
Ende 1997 in Bau:					
73 Teil-Verkehrseinheiten				–	430,8
55 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				–	347,1
7 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn				–	44,5
10 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn				–	39,2

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Tabelle 12: Bundesautobahnen – Neubaustrecken –Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte
(Straßenbauplan, Titel 741 17/- 18 und 821 17/- 18)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Länge (VKE- Länge) km	Projekt- Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	davon	
				1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4		5
Baden-Württemberg					
<u>A 96 LINDAU (B-GR) – MÜNCHEN</u>					
Esseratsweiler (L-GR BY/BW) – Ferthofen (L-GR BW/BY)	48,3	665,9	36,8		
S Gebrazhofen (B 18) – Leutkirch	(4,4)		–	–	4,4
<u>A 98 WEIL – SCHAFFHAUSEN (B-GR)</u>					
Lörrach/Inzlingen – Rheinfelden/Karsau (tw. 1. FB)	8,0	201,1	–	–	5,6 (1. FB)
Tiengen-W – Geißlingen (1. FB)					
Tiengen-W – Tiengen-O (B 34) (1. FB)	(3,0)		7,0 (1. FB) 3,0 (1. FB)	3,0 (1. FB)	–
<u>A 861 QUERSPANGE RHEINFELDEN</u>					
AD Rheinfelden – B-GR D/CH (m Zollanlage)	4,6	178,9	–		
davon 1.FB bis B 316			–	–	2,2 (1. FB)
Insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben:					
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn				3,0	–
Ende 1997 in Bau:					
3 Teil-Verkehrseinheiten				–	17,0
2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				–	9,0
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn				–	8,0
Bayern					
<u>A 6 NÜRNBERG – W Aidhaus</u>					
AK Pfreimd – Waidhaus (B-GR D/CZ)	34,8	475,7	5,0		
W AS Lohma – Waidhaus (B-GR D/CZ) mit Grenzbrücke davon Umgehung Waidhaus mit Grenzbrücke	(9,3)		– 5,0	– 5,0	4,3 –

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

2) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
Land <u>Straße</u> Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Länge (VKE- Länge) km	Projekt- Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	davon	
				1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4		5
noch Bayern					
<u>A 7 ULM – FÜSSEN</u>					
Oy/Mittelberg – Füssen (B-GR D/A)	22,8	402,2	6,5		
Füssen (B 310) – B-GR D/A (m Tunnel)	(2,7)		–	–	2,7 (1.FB)
<u>A 93 HOF – REGENSBURG</u>					
Rehau-S – Schönwald	4,1	78,0	–	–	4,1
Schönwald – Selb-N (Umgehung Schönwald)	5,0	90,5	5,0	5,0	–
Rathaushütte – Marktredwitz					
6,8	88,0	–	–	–	6,8
<u>A 94 MÜNCHEN – NEUHAUS/INN</u>					
AK München-O – Simbach	102,4	1 281,6	30,7		
Winhöring - AS Alzger	(7,5)		–	–	7,5
<u>A 96 LINDAU(B-GR) – MÜNCHEN</u>					
Ferthofen (L-GR BW/BY) – AS Jengen/Kaufbeuren	52,0	525,6	44,4	–	–
			(davon 11,7 1.FB)		
S Schöffelding – O Wessling	22,3	355,1	18,0		
AS Inning (B 471) – Wessling	(5,3)		1,0		
davon			–	–	4,3
Eching – O Wessling			–	–	
<u>A 99 AUTOBAHNRING MÜNCHEN</u>					
AD München/Feldmoching – Langwied (m Spange Eschenried)	17,9	674,6	4,6	–	10,5
Insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben:					
2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				10,0	–
Ende 1997 in Bau:					
7 Teil-Verkehrseinheiten				–	40,2
6 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				–	37,5
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn				–	2,7

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

2) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
			davon		
Land	Projekt-Länge (VKE-Länge)	Projekt-Kosten ¹⁾	Bis Ende 1997 für den Verkehr freigegeben Länge km	1997 für den Verkehr freigegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Projektbezeichnung					
Bezeichnung der Verkehrseinheit	km	Mio. DM			
1	2	3	4		5
Berlin					
<u>A 100 STADTRING BERLIN</u>					
AK Schöneberg – Buschkrugallee	6,3	815,1	4,2		
AD Tempelhof – Buschkrugallee	(2,1)		–	–	2,1
Insgesamt					
Ende 1997 in Bau:					
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig				–	2,1
Mecklenburg-Vorpommern					
<u>A 20 LÜBECK – ROSTOCK</u>					
Groß Grönau (L-GR SH/MV) – AK Rostock (A 19)	106,5	1 334,1	26,4		
AS Schöneberg (B 104) – AS Grevesmühlen	(15,6)		–	–	15,6
AS Grevesmühlen – AK Wismar-Mitte	(16,4)		16,4	16,4	–
AS Wismar-Mitte – AK Wismar	(10,0)		10,0	10,0	–
AK Wismar – AS Neukloster (L 101)	(16,5)		–	–	16,5
AS Ziesendorf (L 13) – AK Rostock (A 19)	(13,0)		–	–	13,0
<u>A 20 ROSTOCK – PRENZLAU</u>					
Gützkow – Strasburg	66,0	872,8	–		
AS Gützkow (B 96/B 111) – AS Jarmen (B 110n)	(6,5)		–	–	6,5
<u>A 241 WISMAR – SCHWERIN</u>					
Schwerin (B 104) – Schwerin-S	30,3	87,7	–		
N Schwerin (B 104) – AS Schwerin-S	(11,5)		–	–	11,5
Insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben:					
2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				26,4	–
Ende 1997 in Bau:					
5 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				–	63,1
Niedersachsen					
<u>A 31 EMDEN – BOTTROP</u>					
W Emden (L 2) – N Emden (B 210)	4,7	102,3	4,7		
(Westumgehung Emden)			(davon 3,0 1.FB)	–	3,0 (2. FB)

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

2) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
			davon		
Land	Projekt-Länge (VKE-Länge)	Projekt-Kosten ¹⁾	Bis Ende 1997 für den Verkehr freigegeben Länge km	1997 für den Verkehr freigegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Projektbezeichnung					
Bezeichnung der Verkehrseinheit	km	Mio. DM			
1	2	3	4		5
noch Niedersachsen					
AS Haren – Hubertushof (L-GR NI/NW)	65,5	709,6	16,5		
AS Twist – Geeste (K 225)	(9,0)		–	–	9,0
<u>A 33 OSNABRÜCK – PADERBORN</u>					
Osnabrück/Schinkel – Borgholzhausen (NW)	28,5	354,1	21,3		
AS Dissen-N – AS Dissen-S (L-GR NI/NW)	(3,4)		–	–	3,4
AS Dissen-S (L-GR NI/NW) – Borgholzhausen (NW)	(3,8)		–	–	3,8
<u>A 39 WOLFSBURG – SALZGITTER</u>					
Weyhausen – AK Braunschweig-S	36,1	439,6	20,9		
Rautheim (L 625) – AK Braunschweig-S	(5,6)		5,6	5,6	–
Insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben:					
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig				5,6	–
Ende 1997 in Bau:					
4 Teil-Verkehrseinheiten				–	19,2
3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				–	16,2
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn²⁾				–	3,0
Nordrhein-Westfalen					
<u>A 46 HAGEN – BRILON</u>					
Arnsberg/Neheim – Nuttlar	39,7	969,5	25,7		
Arnsberg/Uentrop (B 7) – Wennemen (B 7/L 743)	(8,6)		–	–	8,6
<u>A 52 ROERMOND (B-GR) – DÜSSELDORF</u>					
Elmpt – Schwalmtal/Hostert	13,2	123,9	5,1		
W Elmpt (B 230) – O Niederkrüchten (B 230)	(8,1)		(1. FB)	–	8,1
O Niederkrüchten (B 230) – O Schwalmtal/Hostert (OU Waldniel)	(5,1)		5,1	–	5,1
			(1.FB)		(2. FB)
Insgesamt					
Ende 1997 in Bau:					
3 Teil-Verkehrseinheiten				–	21,8
2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				–	16,7
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn²⁾				–	5,1

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

2) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Länge (VKE- Länge) km	Projekt- Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	davon	
				1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
Rheinland-Pfalz					
<u>A 1 KÖLN – TRIER</u>					
Lommersdorf (L-GR NW/RP) – AD Vulkaneifel (A 1/A 48)	26,4	674,2	3,6		
Daun (B 257) – AD Vulkaneifel (km 23,8 – 27,4)	(3,6)		3,6	3,6	–
<u>A 60 ST. VITH (B-GR D/B) – WITTLICH</u>					
Bitburg – Badem (m 2. FB Nimstalbrücke)	8,9	195,0^{*)}	–	–	8,9
<u>A 63 MAINZ – KAISERSLAUTERN</u>					
Freimersheim – Kaiserslautern-O	40,5	562,4	36,3		
AS Winnweiler – AS Sembach	(4,8)		2,2		
davon AS Winnweiler – B 40 Lohnsfeld			2,2	2,2	–
davon B 40 Lohnsfeld – AS Sembach			–	–	2,6
Insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben:					
2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				5,8	–
Ende 1997 in Bau:					
2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				–	11,5
Saarland					
<u>A 8 LUXEMBURG (B-GR) – SAARBRÜCKEN</u>					
Borg/Perl – Merzig/Wellingen (1. FB)	9,5	192,8^{*)}	9,5	9,5	–
			(1. FB)	(1. FB)	
Insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben:					
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn				9,5	–

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

2) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
			davon		
Land	Projekt-Länge (VKE-Länge)	Projekt-Kosten ¹⁾	Bis Ende 1997 für den Verkehr freigegeben Länge km	1997 für den Verkehr freigegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Projektbezeichnung					
Bezeichnung der Verkehrseinheit	km	Mio. DM			
1	2	3	4		5
Sachsen					
<u>A 4 DRESDEN – GÖRLITZ</u>					
AS Weißenberg – AS Görlitz (B 115)	23,6	368,3	12,9		
AS Nieder Seifersdorf (o) – AS Görlitz (o) (B 115)	(15,8)		5,1		
davon					
AS Nieder Seifersdorf – AS Kodersdorf			–	–	10,7
davon					
AS Kodersdorf – AS Görlitz (B 115)			5,1	5,1	–
Insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben:					
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig				5,1	–
Ende 1997 in Bau:					
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig				–	10,7
Sachsen-Anhalt					
<u>A 14 MAGDEBURG – HALLE</u>					
Dahlenwarsleben – Schönebeck	31,5	358,9	13,6		
N AS Dahlenwarsleben –					
N AS Magdeburg-Stadtfeld	(8,9)		–	–	6,2
N AS Magdeburg-Stadtfeld (m) –					
S AS Magdeburg-Sudenburg (B 81)	(10,8)		10,8	10,8	–
S AS Magdeburg-Sudenburg (B 81) –					
S AS Schönebeck (m)	(11,8)		2,8	–	9,0
davon					
Nördlicher Abschnitt			2,8	2,8	–
Schönebeck - Könnern	36,6	461,5	–		
S AS Bernburg (o) – N AS Könnern (o)	(14,4)		–	–	14,4
Könnern – Halle/Peißen	30,8	339,9	11,6		
S AS Löbejün (o) – N AS Halle-Tornau	(16,2)		–	–	16,2
N AS Halle-Tornau (m) – N AS Halle/Peißen (o)	(3,0)		–	–	3,0
Peißen (Stangenweg) – S Halle/Peißen	2,8	124,1	–		
Umbau AS Halle/Peißen	(1,6)		–	–	0,3

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

2) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
			davon		
Land	Projekt-Länge (VKE-Länge)	Projekt-Kosten ¹⁾	Bis Ende 1997 für den Verkehr freigegeben Länge km	1997 für den Verkehr freigegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
<u>Straße</u> – Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit	km	Mio. DM			
1	2	3	4		5
noch Sachsen-Anhalt					
<u>A 38 GÖTTINGEN – HALLE (A 9)</u>					
Görsbach (L-GR TH/ST) – Bad Lauchstädt (A 143)	66,7	725,9	–		
W Wallhausen (B 80) –			–	–	8,6
O AS Sangerhausen (B 86)	(8,6)				
Bad Lauchstädt (A 143) – Lützen (A 9)	27,9	442,3	9,3		
AS Leuna - AS Lützen (B 87)	(9,3)		9,3	9,3	–
Insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben:					
3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					
Ende 1997 in Bau:					
7 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					
Schleswig-Holstein					
<u>A 1 HEILIGENHAFEN – HAMBURG</u>					
Heiligenhafen – Oldenburg i. SH	15,5	178,3	–		
N Oldenburg – W Oldenburg	(4,2)		–	–	0,1
<u>A 21 BREMEN - LÜBECK</u>					
Bad Oldesloe (B 75) – Hammoor (A 1)	8,6	76,8	8,6 (1. FB)	–	8,6 (2. FB)
Insgesamt					
Ende 1997 in Bau:					
2 Teil-Verkehrseinheiten					
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig					
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn²⁾					
Thüringen					
<u>A 38 GÖTTINGEN – HALLE</u>					
Uder (L-GR NI/TH) – Görsbach (L-GR TH/ST)	75,7	882,5	–		
AS Werther (B 80) – AS Heringen (B 80) (OU Nordhausen)	(11,0)		–	–	11,0

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

2) als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
			davon		
Land	Projekt-Länge (VKE-Länge)	Projekt-Kosten ¹⁾	Bis Ende 1997 für den Verkehr freigegeben Länge km	1997 für den Verkehr freigegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Projektbezeichnung					
Bezeichnung der Verkehrseinheit	km	Mio. DM			
1	2	3	4		5
noch Thüringen					
<u>A 71 ERFURT – SCHWEINFURT</u>					
Erfurt-Bindersleben – AD Suhl (A 73)	62,3	1 760,5	–		
AS Erfurt-Bindersleben (B 7) – AK Erfurt (A 4) (o)	(7,0)		–	–	7,0
AK Erfurt (A 4) (m) – Ichtershäusen (B 4)	(2,8)		–	–	2,8
Ichtershäusen (B 4) – AS Arnstadt-S (o)	(7,5)		–	–	7,5
AS Arnstadt-S (m) – Traßdorf	(8,3)		–	–	8,3
AS Geraberg (B 88) (o) - AS Zella-Mehlis-N (B 247) (o)	(11,2)		–	–	11,2
AS Zella-Mehlis/Suhl (m) - AD Suhl (A 73) (o) = ohne; (m) = mit	(6,7)		–	–	6,7
Insgesamt					
Ende 1997 in Bau:					
7 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				–	54,5
Länder insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben:					
13 Teil-Verkehrseinheiten				88,3	–
11 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				75,8	–
2 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn				12,5	–
Ende 1997 in Bau:					
42 Teil-Verkehrseinheiten				–	306,5
37 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				–	279,1
2 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn				–	10,7
3 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn ²⁾				–	16,7

^{*)} Privat finanzierte Maßnahme

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

²⁾ als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn oder mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn

Tabelle 13: Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte
(Straßenbauplan, Titel 741 27 und 821 77)

Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Länge km	VKE- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
				Bis Ende 1997 für den Ver- kehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
	1	2	3	4	5	6
Baden-Württemberg						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 28 TÜBINGEN – REUTLINGEN:						
	Neubau von Reutlingen-O – Bahnwärterhaus (2. Bauabschnitt)	2,8	48,3	2,8	2,8	–
B 33 A 81/A 98 AK HEGAU – KONSTANZ:						
	Konstanz-Rheinbrücke – B-GR D/CH	1,2	83,3	0,5 (1. FB)	–	0,7
Insgesamt						
1997 für den Verkehr freigegeben: 1 Verkehrseinheit, 4streifig						
Ende 1997 in Bau: 1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig						
Bayern						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 2 DONAUWÖRTH – AUGSBURG:						
	Ausbau von Asbach-Bäumenheim – Nordendorf	9,5	43,2	2,9	2,9	–
	Ausbau von Nordendorf – Meitingen	5,1	41,8	1,8	1,8	–
B 2/B 23 WEILHEIM – GARMISCH- PARTENKIRCHEN:						
	Neubau von Farchant-N – Garmisch- Partenkirchen (Ortsumgehung Farchant) mit Spange B 23*)	7,3	289,2	–	–	4,6
B 4 BAMBERG – COBURG:						
	Verlegung nördlich Coburg	2,4	22,3	–	–	1,5
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 2 AUGSBURG – MÜNCHEN:						
	Verlegung südlich Fürstenfeldbruck (Münchner Berg)	3,8	14,0	0,9	–	–
B 14 BAB A 6 (AS AURACH) – NÜRNBERG:						
	Verlegung in Ansbach (Westtangente)	1,9	34,6	0,6	0,6	1,3
B 27 WÜRZBURG – TAUBERBISCHOFSHHEIM:						
	Verlegung bei Höchberg Ausbau B 8 (2. Bauabschnitt)	1,3	18,2	–	–	1,3

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Länge km	VKE- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1997 für den Ver- kehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Bayern					
B 299 <u>NEUMARKT I. D. OPF. – AMBERG:</u> Verlegung bei Neumark/Opf. (2. Bauabschnitt)	5,6	10,9	1,5	–	–
Insgesamt 1997 für den Verkehr freigegeben:					
3 Teil-Verkehrseinheiten				5,3	–
2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig				4,7	–
1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig				0,6	–
Ende 1997 in Bau:					
4 Teil-Verkehrseinheiten				–	8,7
2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig				–	6,1
2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				–	2,6
Brandenburg					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 5 <u>BERLIN – NAUEN:</u> Ausbau von der L-GR BE/BB – Wustermark	11,2	69,0	–	–	5,6
B 96a <u>MAHLOW (B 96) – L-GR BB/B:</u> Ausbau von Mahlow – Schönefeld	5,4	35,0	2,3	–	–
B 101n <u>BERLIN – LUCKENWALDE:</u> Neubau von BAB A 10 – Stadtgrenze Berlin (BAB-Zubringer Großbeeren)	12,0	120,0	5,2	5,2	–
B 273 <u>POTSDAM – WUSTERMARK:</u> Ausbau von Potsdam – BAB A 10 (Knoten GUM – Marquardt)	6,0	28,0	1,1	1,1	–
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 2 <u>B-GR D/PL – BAB A 10</u> <u>(AS BERLIN-WEISSENSEE):</u> Ortsumgehung Schwedt	24,0	114,3	–	–	4,8
B 198 <u>ANGERMÜNDE – GREIFFENBERG:</u> Ortsumgehung Angermünde	4,5	22,4	–	–	0,6
Insgesamt 1997 für den Verkehr freigegeben:					
2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig				6,3	–
Ende 1997 in Bau:					
3 Teil-Verkehrseinheiten				–	11,0
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig				–	5,6
2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				–	5,4

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Länge km	VKE- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1997 für den Ver- kehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
Niedersachsen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 83 <u>HAMELN – HOLZMINDEN:</u> Ausbau und Verlegung S Hameln („Am Fort Luise“)	1,6	25,6	1,6	1,6	–
B 3 <u>CELLE – BAB A 37 (AS BURGDORF):</u> Verlegung und Ausbau von N Ehlershausen – Moormühle	12,1	47,0	–	–	12,1
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 27 <u>GÖTTINGEN – L-GR NI/ST:</u> Ausbau und Verlegung zwischen Bad Lauterberg und Braunlage (1. Bauabschnitt)	6,0	12,6	–	–	2,0
B 401 <u>BAB A 31 (AS DÖRPEN) – OLDENBURG:</u> Neubau zwischen BAB A 31 und B 70 bei Dörpen	3,2	11,7	3,2	3,2	–
Insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben:					
2 Teil-Verkehrseinheiten				4,8	–
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig				1,6	–
1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig				3,2	–
Ende 1997 in Bau:					
2 Teil-Verkehrseinheiten				–	14,1
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig				–	12,1
1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig				–	2,0
Nordrhein-Westfalen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 51 <u>MÜNSTER:</u> Ausbau in Münster (Lütkenbecker Weg – W L 586)	1,3	45,1	–	–	1,3
B 56 <u>JÜLICH – DÜREN:</u> Ausbau Niederzier (L 255) – BAB A 4 (AS Düren), (2. Fahrbahn)	1,7	4,4	1,7	1,7	–
B 223 <u>BOTTROP – DORSTEN:</u> Ausbau der Ortsdurchfahrt Dorsten	4,6	72,7	3,1	–	–
B 236 <u>LÜNEN – SCHWERTE:</u> Neubau von Remberg (B 1) – Schüruferstraße	1,1	97,9	–	–	1,1
B 239 <u>LÜBBECKE – BAD SALZUFFELN:</u> Ortsumgehung Herford (B 61 – A 2)	5,3	162,6	–	–	1,3

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –					
Land <u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Länge km	VKE- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1997 für den Ver- kehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Nordrhein-Westfalen					
B 481 <u>RHEINE:</u> Ausbau in Rheine	1,4	28,3	–	–	1,4
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 1 <u>PADERBORN – HAMELN:</u> Neubau Kohlstädt – Horn (westlich L 828), (Eggeübergang)	3,7	19,7	–	–	3,7
B 239 <u>HERFORD – LÜBBECKE:</u> Neubau in Kirchlengern (L 775 – L 782), (nur Elsetalbrücke)	5,2	60,4	–	–	0,5
Insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben: 1 Verkehrseinheit, 4streifig				1,7	–
Ende 1997 in Bau: 6 Teil-Verkehrseinheiten 4 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig 2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				–	9,3
				–	5,1
				–	4,2
Rheinland-Pfalz					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 9 <u>SPEYER – WÖRTH A. RHEIN:</u> Verlegung von Germersheim – Rülzheim	4,3	37,0	4,3	1,8	–
B 10 <u>BAB A 8 (AS PIRMASENS) – LANDAU:</u> Ausbau bei Pirmasens (A 8/A 62, AS Pirmasens – Fehrbach, K 1)	3,1	98,4	–	–	3,1
B 42 <u>NEUWIED – LAHNSTEIN:</u> Koblenz – Pfaffendorf Brückenkopf (2. Bauabschnitt)	1,3	63,1	–	–	1,3
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 9 <u>WORMS:</u> Verlegung Worms-N	1,8	30,0	1,0	–	–
B 41 <u>ST. WENDEL – KREUZNACH:</u> Verlegung bei Idar-Oberstein (3. Bauabschnitt)	5,0	335,4	5,0	1,5	–

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –					
Land <u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Länge km	VKE- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1997 für den Ver- kehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Rheinland-Pfalz					
Insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben:					
2 Teil-Verkehrseinheiten					
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig					
1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig					
Ende 1997 in Bau:					
2 Verkehrseinheiten, 4streifig					
Sachsen-Anhalt					
<i>4streifige Bundesstraße</i>					
<u>B 6n</u> <u>GOSLAR – WERNIGERODE:</u>					
Neubau zwischen Stapelburg – Wernigerode	8,1	62,0	–	–	8,1
Insgesamt					
Ende 1997 in Bau:					
1 Verkehrseinheit, 4streifig					
Schleswig-Holstein					
<i>4streifige Bundesstraße</i>					
<u>B 76</u> <u>KIEL:</u>					
Verlegung in Kiel	3,6	180,4	2,9 (1. FB)	2,9 (1. FB)	2,9 (2. FB)
Insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben:					
1 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig					
(1. Fahrbahn)					
Ende 1997 in Bau:					
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig					
(2. Fahrbahn)					
Thüringen					
<i>2streifige Bundesstraße</i>					
<u>B 93</u> <u>ZWICKAU – ALTENBURG:</u>					
Verlegung zwischen L-GR SN/TH – S Gößnitz	2,2	8,4	–	–	2,2

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –					
Land Straße _____ Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Länge km	VKE- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1997 für den Ver- kehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Thüringen					
Insgesamt					
Ende 1997 in Bau:					
1 Verkehrseinheit, 2streifig				–	2,2
Länder insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben:					
12 Teil-Verkehrseinheiten				27,1	–
9 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig				21,8	–
davon 1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn				2,9	–
3 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				5,3	–
Ende 1997 in Bau:					
21 Teil-Verkehrseinheiten				–	61,4
13 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig				–	45,0
davon 1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn				–	2,9
8 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				–	16,4

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Tabelle 14: Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte
(Straßenbauplan, Titel 741 27 und 821 27)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –							
Land	Straße	Verkehrsweg	VKE-Länge	VKE-Kosten ¹⁾	davon		
					Bis Ende 1997 für den Verkehr freigegeben	1997 für den Verkehr freigegeben	Ende 1997 in Bau
	Bezeichnung der Verkehrseinheit		km	Mio. DM	Länge km	Länge km	
	1		2	3	4	5	
Baden-Württemberg							
<i>4streifige Bundesstraßen</i>							
B 14	<u>BAB A 31 (AS STUTTGART-VAIHINGEN) – STUTTGART:</u>						
	Neubau zwischen Schattenring und Südheimer Platz in Stuttgart		2,2	96,7	–	–	0,1
B 29	<u>WAIBLINGEN – SCHWÄBISCH GMÜND:</u>						
	Ortsumgehung Schorndorf		6,2	137,6	6,2	6,2	–
B 31	<u>FREIBURG – HÜFINGEN:</u>						
	Ortsumgehung Freiburg-O *)		7,0	278,0	–	–	7,0
	Ortsumgehung Döggingen		3,5	163,8	–	–	1,6
B 462	<u>RASTATT – FREUDENSTADT:</u>						
	Ausbau von Rastatt – Rotenfels		6,7	65,9	–	–	6,7
B 535	<u>SCHWETZINGEN – LEIMEN:</u>						
	Verlegung bei Schwetzingen-O Leimen (B 3) ohne Knoten (A 5)		5,0	67,8	–	–	5,0
<i>2streifige Bundesstraßen</i>							
B 3	<u>BADEN-BADEN – OFFENBURG:</u>						
	Ortsumgehung Bühl-Ottersweier		9,0	45,1	7,8	–	1,2
	Ortsumgehung Sasbach und Achern		4,9	51,7	2,8	–	2,1
B 3	<u>OFFENBURG – FREIBURG:</u>						
	Verlegung bei Hofweier		3,2	15,5	–	–	3,2
B 3	<u>FREIBURG – B-GR D/CH:</u>						
	Verlegung bei Weil/Otterbach		1,8	10,8	–	–	1,8
B 10	<u>KARLSRUHE – PFORZHEIM:</u>						
	Verlegung in Karlsruhe-Grötzingen		1,8	91,4	–	–	1,8
B 10	<u>PFORZHEIM – MÜHLACKER:</u>						
	Verlegung bei Enzberg		2,7	20,8	–	–	2,7
B 27	<u>BALINGEN – SCHWENNINGEN:</u>						
	Nordumgehung Rottweil		2,9	23,2	–	–	0,5

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –							
Land	Straße	Verkehrsweg	VKE-Länge	VKE-Kosten ¹⁾	davon		
					Bis Ende 1997 für den Verkehr freigegeben	1997 für den Verkehr freigegeben	Ende 1997 in Bau
	Bezeichnung der Verkehrseinheit		km	Mio. DM	Länge km	Länge km	
	1		2	3	4	5	
noch Baden-Württemberg							
B 27a	STUTTGART:						
	Neubau zwischen Stuttgart-Zuffenhausen – Stuttgart-Stammheim (Containerbahnhof)		2,5	38,4	1,2	1,2	–
B 29	SCHWÄBISCH GMÜND – NÖRDLINGEN:						
	Westumgehung Aalen		12,6	167,4	–	–	6,0
B 31	STOCKACH – FRIEDRICHSHAFEN:						
	Neubau Hohenlinden – Tierheim		2,1	26,4	–	–	2,1
	Neubau Friedrichshafen-Waggershausen – Friedrichshafen-Löwental		2,9	81,6	–	–	2,9
B 31	FRIEDRICHSHAFEN – LINDAU:						
	Ortsumgehung Eriskirch		2,8	39,8	–	–	0,2
	Verlegung zwischen Kressbronn und Lindau		5,8	38,2	5,3	5,3	0,5
B 32	SIGMARINGEN – RAVENSBURG:						
	Ortsumgehung Altshausen		2,9	27,3	–	–	2,9
B 32	RAVENSBURG – WANGEN:						
	Ortsumgehung Amtzell		2,0	28,4	–	–	1,5
B 35	GERMERSHEIM – BRUCHSAL:						
	Ortsumgehung Karlsdorf		7,0	75,9	–	–	3,0
B 38a	MANNHEIM – LINDENFELS:						
	Verlegung von B 3 bei Weinheim – L-GR BW/HE		1,5	58,3	–	–	1,5
B 45	NECKARGEMÜND – SINSHEIM:						
	Ortsumgehung Mauer		3,8	38,1	–	–	3,8
B 311	TUTTLINGEN – MENGAN:						
	Verlegung bei Meßkirch (2. Bauabschnitt)		1,5	17,4	1,5	1,5	–
B 311	MENGAN – RIEDLINGEN:						
	Ortsumgehung Ertingen		3,5	36,1	–	–	3,5
B 312	REUTLINGEN – RIEDLINGEN:						
	Ortsumgehung Pfullingen		4,9	110,8	–	–	1,0
B 317	WEIL AM RHEIN – SCHOPFHEIM:						
	Neubau zwischen Weil am Rhein (B 3) und Lörrach (Zollfreie Straße)		4,1	95,5	–	–	2,6

¹⁾ Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Länge km	VKE- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
				Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
	1	2	3	4	5	6
noch Baden-Württemberg						
B 317	<u>SCHOPFHEIM – TODTNAU:</u> Ortsumgehung Zell	1,6	42,1	–	–	1,6
B 462	<u>RASTATT – FREUDENSTADT:</u> Verlegung in Gernsbach	2,2	117,3	2,2	2,2	–
B 463	<u>BALINGEN – SIGMARINGEN:</u> Ortsumgehung Laufen	1,3	37,1	–	–	0,4
B 518	<u>BAD SÄCKINGEN – SCHOPFHEIM:</u> Verlegung bei Wehr	4,0	54,0	–	–	2,5
Insgesamt						
1997 für den Verkehr freigegeben:						
5 Teil-Verkehrseinheiten						
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig						
4 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						
damit						
1997 vollständig für den Verkehr freigegeben:						
3 Ortsumgehungen						
1 Ortsumgehung, 4streifig						
2 Ortsumgehungen, 2streifig						
Ende 1997 in Bau:						
28 Teil-Verkehrseinheiten						
5 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig						
23 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						
Bayern						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 8	<u>WÜRZBURG – KITZINGEN:</u> Verlegung östlich Würzburg	2,2	47,5	1,8	–	0,4
B 17	<u>AUGSBURG – LANDSBERG A. LECH:</u> Ausbau in Lagerlechfeld	3,2	57,2	–	–	0,5
B 173	<u>BAMBERG – KRONACH:</u> Neubau Lichtenfels – Zettlitz (1. Bauabschnitt, Ortsumgehung Lichtenfels)	3,8	35,5	–	–	3,8

¹⁾ Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Länge km	VKE- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
				Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
	1	2	3	4	5	6
noch Bayern						
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 2	<u>MÜNCHEN – WEILHEIM:</u> Ortsumgehung Pöcking	5,2	29,1	5,1	–	0,1
B 11	<u>DEGGENDORF – ZWIESEL:</u> Ortsumgehung Regen	2,3	46,8	–	–	2,3
B 12	<u>PASSAU – FREYUNG:</u> Ortsumgehung Kumreut	6,0	30,0	–	–	4,7
B 15	<u>ROSENHEIM – WASSERBURG A. INN:</u> Ortsumgehung Schechen und Höchstätt	6,0	28,3	2,0	–	4,0
B 16	<u>KRUMBACH – DONAUWÖRTH:</u> Verlegung in Günzburg	3,0	55,9	2,1	–	0,9
B 16	<u>DONAUWÖRTH – NEUBURG A. D. DONAU:</u> Ortsumgehung Genderkingen (B 2 – Rain a. Lech)	7,0	40,2	6,5	6,5	0,5
B 16	<u>REGENSBURG – CHAM:</u> Verlegung von Bernhardswald – Nittenau	14,8	83,1	–	–	14,8
B 22	<u>BAYREUTH – WEIDEN I. D. OPF.:</u> Ortsumgehung Speichersdorf	4,0	8,8	–	–	4,0
B 25	<u>DINKELSBÜHL – DONAUWÖRTH:</u> Ortsumgehung Baldingen	3,3	16,7	1,5	–	1,8
B 26	<u>ASCHAFFENBURG – LOHR:</u> Ausbau (Verkehrsentlastung) Goldbach/Hösbach	1,7	11,2	–	–	0,9
B 85	<u>REGEN – PASSAU:</u> Ortsumgehung Ruderting	3,6	20,0	–	–	3,6
B 299	<u>B-GR D/CZ – AMBERG:</u> Ortsumgehung Mitterteich	4,7	20,0	–	–	4,7
B 304	<u>WASSERBURG – FREILASSING:</u> Ortsumgehung Traunstein (1. Bauabschnitt Matzing – Aiging)	3,4	7,7	3,4	3,4	–
	Ortsumgehung Teisendorf	3,5	17,5	–	–	3,5

¹⁾ Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Länge km	VKE- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Bayern					
B 388 TAUFKIRCHEN – EGGENFELDEN: Ortsumgehung Vordersarling	2,7	8,0	–	–	2,7
B 470 FORCHHEIM – WEIDEN I. D. OPF.: Ortsumgehung Muggendorf	2,2	12,0	–	–	2,2
B 472 MARKTOBERDORF – PEISSENBERG: Ortsumgehung Peiting (B 23 – B 472)	4,6	23,9	4,6	4,3	–
B 472 SCHONGAU – BAD TÖLZ: Ortsumgehung Söchering	2,4	9,0	–	–	2,4
Ortsumgehung Bichl	2,7	16,8	–	–	2,7
Insgesamt 1997 für den Verkehr freigegeben: 3 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig damit 1997 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 Ortsumgehungen, 2streifig Ende 1997 in Bau: 20 Teil-Verkehrseinheiten 3 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig 17 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig		31,6		14,2 8,0	– – 60,5 4,7 55,8
Brandenburg <i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 112 FORST – EISENHÜTTENSTADT: Ortsumgehung Guben (Grenzübergang D/PL mit Brücke)	7,7	34,6	–	–	0,2
B 112 EISENHÜTTENSTADT – FRANKFURT (ODER): Ortsumgehung Frankfurt (Oder)	8,8	77,8	1,5	1,5	–
Insgesamt 1997 für den Verkehr freigegeben: 1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig Ende 1997 in Bau: 1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig				1,5	– 0,2

¹⁾ Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Länge km	VKE- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
Hamburg					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 433 NORDERSTEDT – HAMBURG:</u> Ortsumgebung Fuhlsbüttel (einschl. Anbindung an BAB A 7)	9,0	444,9	–	–	6,2
Insgesamt Ende 1997 in Bau: 1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig				–	6,2
Hessen					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 3 FRANKFURT/MAIN – DARMSTADT:</u> Ortsumgebung Darmstadt/Arheiligen	4,5	41,3	–	–	4,5
<u>B 38 MANNHEIM – B 26 O DARMSTADT:</u> Neubau von der L-GR HE/BW – N Reisen (einschl. Tunnel)	3,7	101,7	–	–	3,3
<u>B 44 MANNHEIM – GROSS-GERAU:</u> Verlegung zwischen Stockstadt a. Rhein und N Gernsheim (B 426)	7,3	36,1	–	–	7,3
<u>B 45 HANAU – O DIEBURG:</u> Neubau von Tannenmühle (B 448) – Rodgau/Jügesheim	4,0	114,0	–	–	4,0
<u>B 251 KORBACH – KASSEL:</u> Ortsumgebung Wolfhagen/Istha	4,4	20,6	–	–	4,4
<u>B 252 DIEMELSTADT – KORBACH:</u> Ortsumgebung Arolsen/Helsen und Arolsen	3,5	22,5	–	–	3,5
<u>B 254 ALSFELD – LAUTERBACH:</u> Ortsumgebung Schwalmthal/Brauerschwend *)	5,6	29,7	–	–	5,6
<u>B 254 LAUTERBACH – FULDA:</u> Ortsumgebung Großenlüder	2,6	17,3	1,7	–	0,9
<u>B 255 HERBORN – S MARBURG:</u> Ortsumgebung Gladenbach/Erdhausen	1,8	7,5	–	–	1,8

*) Privat finanzierte Maßnahme

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Länge km	VKE- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
				Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
	1	2	3	4	5	6
noch Hessen						
B 417	LIMBURG – WIESBADEN: Ortsumgehung Taunusstein/Neuhof	5,1	41,5	–	–	5,1
B 455	WIESBADEN – BAD HOMBURG: Verlegung bei Oberursel	5,2	51,2	–	–	5,2
B 486	RÜSSELSHEIM – B 45 (EPPERTS- HAUSEN): Ortsumgehung Langen (K 168 – B 3)	3,8	54,4	–	–	3,8
Insgesamt						
Ende 1997 in Bau:						
12 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						
					–	49,4
Mecklenburg-Vorpommern						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 96	GREIFSWALD – SASSNITZ/INSEL RÜGEN: Ortsumgehung Stralsund (1. – 3. Bauabschnitt)	3,5	175,0	–	–	1,0
B 106	LUDWIGSLUST – WISMAR: Ortsumgehung Schwerin (Süd- und Westumgehung)	8,1	80,0	8,1	2,1	–
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 96	ORANIENBURG – NEUBRANDENBURG: Ortsumgehung Neustrelitz (einschl. Anschluß an die B 193)	7,0	34,5	7,0	2,4	–
B 96	NEUBRANDENBURG – STRALSUND: Westumgehung Greifswald	9,4	60,0	–	–	5,8
B 104	LÜBECK – SCHWERIN: Ortsumgehung Schönberg	6,6	52,0	–	–	0,2
B 106	SCHWERIN – WISMAR: Westtangente Wismar	6,1	41,8	–	–	6,1
B 109	PASEWALK – GREIFSWALD: Ortsumgehung Anklam (3. Bauabschnitt)	3,1	20,8	–	–	0,4

¹⁾ Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land	Straße	Verkehrsweg	VKE-Länge	VKE-Kosten ¹⁾	davon	
					Bis Ende 1997 für den Verkehr freigegeben	1997 für den Verkehr freigegeben
		Bezeichnung der Verkehrseinheit	km	Mio. DM	Länge km	Länge km
			1	2	3	4
						5
						6
noch Mecklenburg-Vorpommern						
B 192	B 104 (W NEUBRANDENBURG) –	<u>MALCHOW:</u>				
	Ortsumgehung Penzlin (1. Bauabschnitt)		1,5	12,3	–	–
Insgesamt						
1997 für den Verkehr freigegeben:						
2 Teil-Verkehrseinheiten						4,5
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig						2,1
1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig						2,4
damit						
1997 vollständig für den Verkehr freigegeben:						
2 Ortsumgehungen						114,5
1 Ortsumgehung, 4streifig						80,0
1 Ortsumgehung, 2streifig						34,5
Ende 1997 in Bau:						
6 Teil-Verkehrseinheiten						–
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig						–
5 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						–
15,0						15,0
1,0						1,0
14,0						14,0
Niedersachsen						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 3	NORTHEIM – GÖTTINGEN:					
	Verlegung von S Bovenden –					
	N Göttingen		3,0	33,6	3,0	3,0
B 217	HANNOVER – HAMELN:					
	Ortsumgehung Steinkrug		2,4	16,2	–	–
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 3	NORTHEIM – GÖTTINGEN:					
	Verlegung von N Nörten-Hardenberg –					
	S Bovenden		7,7	91,8	7,7	2,3
B 4	LÜNEBURG – GIFHORN:					
	Ortsumgehung Uelzen		12,6	73,0	–	–
B 64	HÖXTER – HOLZMINDEN:					
	Nordumgehung Holzminden		3,7	45,8	3,7	3,7
B 82	BAB A 7 (AS RHADEN) – GOSLAR:					
	Ortsumgehung Langelsheim/Astfeld		8,2	82,7	–	–
						8,2

¹⁾ Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Länge km	VKE- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Niedersachsen					
B 83 <u>BÜCKEBURG – HAMELN:</u> Ortsumgehung Hessisch Oldendorf/Fischbeck	11,0	81,2	–	–	11,0
B 210 <u>AURICH – WILHELMSHAVEN:</u> Ortsumgehung Jever	7,1	59,7	–	–	7,1
Ortsumgehung Wittmund	2,2	13,2	–	–	2,2
B 212/ <u>NORDENHAM – BRAKE:</u>					
B 437 Ortsumgehung Rodenkirchen – Sürwürden einschl. B 437, OU Rodenkircherwarp	8,2	90,7	–	–	8,2
B 241 <u>USLAR – NORTHEIM:</u> Ortsumgehung Ellierode	3,2	15,7	–	–	3,2
B 442 <u>WUNSTORF – COPPENBRÜGGE:</u> Ortsumgehung Apelern (wird mit Ausbau A 2 gebaut, daher keine gesonderten Kosten)	1,8	–	–	–	1,8
B 497 <u>HOLZMINDEN – SCHÖNHAGEN (B 241):</u> Ortsumgehung Holzminden	1,7	15,6	–	–	1,7
Insgesamt					
1997 für den Verkehr freigegeben:					
3 Teil-Verkehrseinheiten				9,0	–
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig				3,0	–
2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				6,0	–
damit					
1997 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
3 Ortsumgehungen		171,2		14,4	–
1 Ortsumgehung, 4streifig		33,6		3,0	–
2 Ortsumgehungen, 2streifig		137,6		11,4	–
Ende 1997 in Bau:					
10 Teil-Verkehrseinheiten				–	58,4
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig				–	2,4
9 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				–	56,0
Nordrhein-Westfalen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 8 <u>DÜSSELDORF:</u> Ortsumgehung Düsseldorf/Kaiserswerth	3,6	63,4	–	–	3,6

¹⁾ Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Länge km	VKE- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
				Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
	1	2	3	4	5	6
noch Nordrhein-Westfalen						
B 54	KREUZTAL – SIEGEN:					
	Neubau Hüttentalstraße Weidenau – Siegen	3,3	276,8	1,1	–	2,2
B 62	BETZDORF – SIEGEN:					
	Neubau Hüttentalstraße Siegen-W – L-GR bei Niederschelden einschl. Abzweig Eiserfeld	4,4	173,7	1,2	–	–
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 54	B-GR D/NL – MÜNSTER:					
	Neubau B-GR D/NL – S Gronau (B 474)	4,2	31,0	4,2	4,2	–
	Gronau (L 566) – W Ochtrup (A 31)	2,9	28,2	–	–	2,9
B 64	PADERBORN – HOLZMINDEN:					
	Neubau Höxter/Albaxen – Stahle mit Nord- abschnitt Höxter (Anteil NW ohne Weserbrücke)	6,8	25,4	3,0	3,0	3,8
	Neubau Stahle – L-GR NW/NS (Anteil NW mit Weserbrücke)	0,8	27,9	0,8	0,8	–
B 65	LÜBBECKE – BÜCKEBURG:					
	Südumgehung Minden (Haddenhausen/Barkhausen, K 30 – B 61n)	5,2	32,2	0,7	–	–
B 70	RHEINE – AHAUS:					
	Ortsumgehung Neuenkirchen (B 499 – Rheine)	5,3	31,3	–	–	5,3
B 221	BAB A 61 (AS KALDENKIRCHEN-S) – W NIEDERKRÜCHTEN (B 230):					
	Ortsumgehung Brüggen/Bracht	3,5	12,4	–	–	3,5
B 234	HASSLINGHAUSEN (B 51) – DORTMUND:					
	Verlegung in Wetter (1. Bauabschnitt)	1,0	16,0	0,2	–	–
B 236	LENNESTADT – WINTERBERG:					
	Ortsumgehung Schmallenberg	2,8	34,0	0,3	0,3	2,5
B 238	DETMOLD – RINTELN:					
	Ortsumgehung Lemgo, Südabschnitt (L 712-L 941)	4,6	40,0	–	–	4,6

¹⁾ Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Länge km	VKE- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Nordrhein-Westfalen					
<u>B 264 AACHEN – DÜREN:</u> Nordumgehung Langerwehe	4,7	19,5	4,7	4,7	–
<u>B 264 DÜREN – KÖLN:</u> Südumgehung Blatzheim/Kerpen	7,0	20,6	–	–	7,0
<u>B 515 LANGSCHEDE (B 233) – N BALVE (B 229):</u> Ortsumgehung Menden/Lendringen	3,9	66,1	–	–	3,9
Insgesamt 1997 für den Verkehr freigegeben: 5 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig damit 1997 vollständig für den Verkehr freigegeben: 3 Ortsumgehungen, 2streifig Ende 1997 in Bau: 10 Teil-Verkehrseinheiten 2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig 8 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig		78,4		13,0 9,7 – – –	– – 39,3 5,8 33,5
Rheinland-Pfalz					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 50 SIMMERN – BAB A 61 (AS RHEINBÖLLEN):</u> Ortsumgehung Argenthal	4,5	43,1	–	–	4,5
<u>B 266 EUSKIRCHEN – BAD NEUENAUH:</u> Verlegung zwischen Bad Neuenahr und Lohrsdorf	6,7	204,3	4,5	–	–
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 9 MAINZ – WORMS:</u> Ortsumgehung Guntersblum	2,4	29,6	2,4	2,4	–
<u>B 10 PIRMASENS – LANDAU:</u> Ortsumgehung Rinthal-Sarnstall	4,4	138,2	4,4	4,4	–
<u>B 47 BAB A 6 (AS WATTENHEIM) – WORMS:</u> Ortsumgehung Eisenberg	6,8	33,0	3,5	–	–
<u>B 53 TRIER – BERNKASTEL-KUES:</u> Verlegung Biewer – Pfälzel	4,0	59,4	–	–	4,0

¹⁾ Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Länge km	VKE- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
				Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
	1	2	3	4	5	6
noch Rheinland-Pfalz						
B 54	LIMBURG – WIESBADEN: Teilortsumgehung Diez	1,5	14,3	0,5	–	1,0
B 255	MONTABAUR – HERBORN: Ortsumgehung Boden (nördlich L 300)	2,9	35,1	–	–	2,9
B 256	ALTENKIRCHEN – NEUWIED: Ortsumgehung Nieder- und Oberbieber/Neuwied	4,8	92,5	2,2	–	2,6
B 257	BAB A 565 (AS GRAFSCHAFT) – ADENAU: Ortsumgehung Altenahr	4,4	107,9	–	–	4,4
B 260	LAHNSTEIN – WIESBADEN: Ortsumgehung Fachbach/Bad Ems	4,2	265,2	0,6	–	3,6
B 270	WEIERBACH – KAISERSLAUTERN: Verlegung bei Lauterecken einschließlich Ortsumgehung Lonweiler und Heinzenhausen	4,6	51,2	4,6	1,0	–
B 271	ALZEY – BAD DÜRKHEIM: Ortsumgehung Grünstadt – A 6	5,3	38,7	5,3	2,1	–
B 271	BAD DÜRKHEIM – NEUSTADT A. D. WEINSTRASSE: Verlegung von Bad Dürkheim – Neustadt	11,0	99,8	1,7	–	9,3
B 274	ST. GOARSHAUSEN (B 9) – ZOLLHAUS (B 54): Ortsumgehung Nastätten	5,0	25,0	–	–	5,0
Insgesamt						
1997 für den Verkehr freigegeben: 4 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig damit					9,9	–
1997 vollständig für den Verkehr freigegeben: 4 Ortsumgehungen, 2streifig			257,7		16,7	–
Ende 1997 in Bau: 9 Teil-Verkehrseinheiten					–	37,3
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig					–	4,5
8 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					–	32,8

¹⁾ Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Länge km	VKE- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
				Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
	1	2	3	4	5	6
Saarland						
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
<u>B 51</u>	<u>MERZIG – SAARBRÜCKEN:</u> Ortsumgehung Saarlouis/Fraulautern-Roden	7,0	99,0	3,4	–	–
<u>B 51</u>	<u>SAARLOUIS – SAARBRÜCKEN:</u> Ortsumgehung Ens Dorf	2,4	30,7	–	–	2,4
<u>B 269</u>	<u>ST. WENDEL – SAARLOUIS:</u> Verlegung bei Körprich	1,7	16,4	–	–	1,7
Insgesamt						
Ende 1997 in Bau:						
2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						
					–	4,1
Sachsen						
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
<u>B 6</u>	<u>HALLE – LEIPZIG:</u> Neubau von Stadtgrenze Leipzig – A 14 (AS Leipzig-O/B 186 (neu))	3,0	22,3	–	–	3,0
<u>B 6/</u> <u>B 115</u>	<u>Bautzen – Görlitz:</u> Ortsumgehung Görlitz	6,5	43,4	6,0	–	0,5
<u>B 97</u>	<u>Dresden – Hoyerswerda:</u> Verlegung N Dresden	1,2	11,7	–	–	1,2
	Ortsumgehung Königsbrück	1,3	10,3	–	–	1,3
<u>B 101</u>	<u>Freiberg – Großenhain:</u> Ortsumgehung Meißen (rechtselbisch) mit Elbebrücke Meißen	1,9	60,0	1,9	1,9	–
<u>B 107</u>	<u>Chemnitz – Wittenberge:</u> Ortsumgehung Eilenburg	3,6	19,9	0,5	–	3,1
<u>B 169</u>	<u>Riesa – Chemnitz:</u> Ortsumgehung Frankenberg	1,4	5,7	1,4	1,4	–
<u>B 174</u>	<u>B-GR D/CZ – Chemnitz:</u> Ortsumgehung Zschopau-Gornau	6,9	121,6	6,3	2,3	0,6
<u>B 175</u>	<u>Döbeln – Glauchau:</u> Ortsumgehung Töpel	2,8	15,6	–	–	2,8

¹⁾ Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Länge km	VKE- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
				Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
	1	2	3	4	5	6
noch Sachsen						
Insgesamt						
1997 für den Verkehr freigegeben: 3 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					5,6	–
damit						
1997 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 Ortsumgehungen, 2streifig				65,7	3,3	–
Ende 1997 in Bau: 7 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					–	12,5
Sachsen-Anhalt						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
<u>B 91 ZEITZ – MERSEBURG:</u>						
	Ortsumgehung Weißenfels	7,4	160,8	7,4	2,9	–
<u>B 107 COSWIG – L-GR ST/BB:</u>						
	Ortsumgehung Genthin	3,0	29,6	–	–	3,0
<u>B 189 MAGDEBURG – STENDAL:</u>						
	Ortsumgehung Barleben	5,4	66,4	5,4	2,9	–
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
<u>B 80/86 NORDHAUSEN – EISLEBEN:</u>						
	Ortsumgehung Sangerhausen (2. Bauabschnitt)	3,9	13,6	–	–	3,9
<u>B 176/ NAUMBURG – EISLEBEN:</u>						
<u>B180</u>	Ortsumgehung Freyburg	6,6	45,0	1,6	–	5,0
<u>B 183 BITTERFELD – KÖTHEN:</u>						
	Ortsumgehung Sandersdorf	10,2	35,0	3,6	3,6	1,5
<u>B 183 BITTERFELD – KÖTHEN:</u>						
	Ortsumgehung Zörbig	2,1	6,2	–	–	2,1
	Ortsumgehung Radegast	3,5	12,5	3,5	3,5	–
<u>B 188 WOLFSBURG – RATHENOW:</u>						
	Ortsumgehung Stendal-S	6,5	54,3	6,5	6,5	–
	Ortsumgehung Tangermünde	8,8	124,6	–	–	1,5
	Ortsumgehung Weteritz	1,5	4,3	1,5	1,5	–

¹⁾ Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Länge km	VKE- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
				Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
	1	2	3	4	5	6
noch Sachsen-Anhalt						
Insgesamt						
1997 für den Verkehr freigegeben:						
6 Teil-Verkehrseinheiten						
2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig						
4 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						
damit						
1997 vollständig für den Verkehr freigegeben:						
5 Ortsumgehungen						
2 Ortsumgehungen, 4streifig						
3 Ortsumgehungen, 2streifig						
Ende 1997 in Bau:						
6 Teil-Verkehrseinheiten						
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig						
5 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						
Schleswig-Holstein						
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 203	BÜSUM – RENDSBURG: Ortsumgehung Wöhrden	4,3	12,4	–	–	4,3
B 205	B 77 (S RENDSBURG) – B 404 (N BAD SEGEBERG): Ortsumgehung Neumünster	16,9	80,9	10,1	3,8	–
B 209	SCHWARZENBEK (B 207) – LÜNEBURG: Ortsumgehung Schwarzenbek (B 404 – Zubringer/N) 1. Bauabschnitt	1,2	6,0	1,2	1,2	–
B 502	KIEL – SCHÖNBERG I. HOLSTEIN: Verlegung zwischen Kiel und Brodersdorf	9,2	92,8	–	–	3,3
Insgesamt						
1997 für den Verkehr freigegeben:						
2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						
damit						
1997 vollständig für den Verkehr freigegeben:						
1 Ortsumgehung, 2streifig						
Ende 1997 in Bau:						
2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						

¹⁾ Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Länge km	VKE- Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	1997 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1997 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
Thüringen					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 4</u> <u>NORDHAUSEN – ERFURT:</u> Ortsumgehung Westerengel	2,0	5,2	–	–	2,0
<u>B 7</u> <u>ERFURT – JENA:</u> Ortsumgehung Weimar	5,8	40,9	–	–	5,8
<u>B 62</u> <u>BAD HERSFELD –</u> <u>B 19 (O BAD SALZUNGEN):</u> Ortsumgehung Bad Salzungen	2,9	17,7	–	–	2,9
<u>B 175</u> <u>ZWICKAU – GROSEBERSDORF (B 2):</u> Ortsumgehung Weida	2,1	10,3	–	–	2,1
<u>B 249</u> <u>MÜHLHAUSEN – EBELEBEN (B 84):</u> Ortsumgehung Schlotheim	4,0	17,9	–	–	4,0
<u>B 281</u> <u>SAALFELD – TRIPTIS (B 2):</u> Ortsumgehung Unterwellenborn	3,4	39,0	–	–	3,4
Ortsumgehung Neustadt a. d. Orla	7,2	59,2	–	–	7,2
Insgesamt Ende 1997 in Bau: 7 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				–	27,4
Länder insgesamt 1997 für den Verkehr freigegeben: 34 Teil-Verkehrseinheiten 5 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig 29 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig damit 1997 vollständig für den Verkehr freigegeben: 25 Ortsumgehungen 5 Ortsumgehungen, 4streifig 20 Ortsumgehungen, 2streifig Ende 1997 in Bau: 121 Teil-Verkehrseinheiten 14 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig 107 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				100,0 17,1 82,9 102,6 30,1 72,5 – – –	– – – – – – 404,6 47,0 357,6

¹⁾ Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1998)

Tabelle 15: Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Kreuzungsmaßnahmen

Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen				
Land Straße Verkehrsweg Teilstrecke	1997 für den Verkehr freigegeben Ort (in/bei)	Ende 1997 in Bau Ort (in/bei)	Kosten ¹⁾	
			insgesamt in 1 000 DM	Bundesanteil in 1 000 DM
1	2	3	4	5
Bayern				
B 15 <u>LANDSHUT – ROSENHEIM:</u> Wasserburg a. Inn – Rosenheim	–	Schechen	7 200	2 400
B 25 <u>FEUCHTWANGEN – DONAUWÖRTH:</u> Feuchtwangen – Nördlingen	–	Baldingen	14 500	4 700
B 304 <u>ALTENMARKT – TRAUNSTEIN:</u> Traunreut – Traunstein	Nußdorf	–	9 300	3 100
Brandenburg				
B 5/ <u>NAUEN – BERLIN:</u> B 273 bei Wustermark	–	Wustermark	11 100	3 700
B 102 <u>BRANDENBURG – BÜCKWITZ:</u> Rathenow, Milower Landstraße	–	Rathenow	23 700	7 900
Hessen				
B 44 <u>FRANKFURT/M – MANNHEIM:</u> Groß-Gerau – Bürstadt	Groß-Rohrheim	–	20 986	13 343
Mecklenburg-Vorpommern				
B 5 <u>HAMBURG – BERLIN:</u> bei Goldenitz	Goldenitz	–	4 988	3 325
Niedersachsen				
B 3 <u>HANNOVER – GÖTTINGEN:</u> Northeim – Walkenried	–	Northeim	40 796	25 773
B 403 <u>NORDHORN – OCHTRUP:</u> Nordhorn – Bad Bentheim	–	Bad Bentheim	38 365	24 305
Nordrhein-Westfalen				
B 57 <u>AACHEN – MÖNCHEGLADBACH:</u> Alsdorf – Herzogenrath	–	Alsdorf	31 733	5 685
Rheinland-Pfalz				
B 256 <u>ANDERNACH (B 9) – MAYEN:</u> Kruft – Thür	–	Mendig	7 050	4 486
Sachsen				
B 183a <u>WELLAUNE – BREHNA:</u> in Delitzsch	–	Delitzsch	18 829	10 951
Sachsen-Anhalt				
B 1 <u>BURG – BRANDENBURG:</u> in Genthin	–	Genthin	40 100	25 000
B 71 <u>SALZWEDEL – MAGDEBURG:</u> bei Gardelegen	Gardelegen	–	39 800	26 500

Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen				
Land Straße Verkehrsweg Teilstrecke	1997 für den Verkehr freigegeben Ort (in/bei)	Ende 1997 in Bau Ort (in/bei)	Kosten ¹⁾	
			insgesamt in 1 000 DM	Bundesanteil in 1 000 DM
1	2	3	4	5
noch Schleswig-Holstein				
<u>B 107 BAD DÜBEN – COSWIG:</u> in Gräfenhainichen	Gräfenhainichen	–	14 100	10 500
<u>B 107 ZIESAR – FISCHBECK:</u> in OL Genthin	–	Genthin	10 500	5 700
Schleswig-Holstein				
<u>B 75 HAMBURG – LÜBECK:</u> Ahrensburg – Bad Oldesloe	–	Bad Oldesloe (Kneeden)	14 503	9 636
Thüringen				
<u>B 175 NOSSEN – GROSSEBERSDORF:</u> bei Weida	Weida	–	9 761	3 844

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1997)

²⁾ Verkehrsprojekt Deutsche Einheit, Schiene/Bundesstraße

Tabelle 16: Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen
 – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –
 Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 11)

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen					
<u>Straße Verkehrsweg</u> Teilstrecke	Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
1997 für den Verkehr freigegeben					
<u>A 2</u> <u>MAGDEBURG – BERLIN</u> (A 10): AS Magdeburg-Rothensee – AS Lostau	1	Elbebrücke Hohenwarthe,	327	40,9	Stahlverbund
	2	Vorlandbrücke Hohenwarthe, 2. Überbau	832	62,2	Spannbeton
<u>A 4</u> <u>ERFURT – DRESDEN:</u> AS Jena – AK Hermsdorf	3	Talbrücke Zeitgrund	285	21,3	Spannbeton
	4	Teufelstalbrücke	253	14,6	Spannbeton
AS Schmölln – AS Meerane	5	Pleißetalbrücke	550	50,8	Spannbeton
AS Hainichen – AD Nossen	6	Muldebrücke Siebenlehn	413	42,2	Stahlverbund
<u>A 9</u> <u>BAYREUTH – NÜRNBERG:</u> AS Hormersdorf – AS Schnaittach	8	Talbrücke Simmelsdorf	300	15,1	Stahlverbund
<u>A 12</u> <u>BERLIN (A 10) –</u> <u>FRANKFURT (ODER):</u> AS Frankfurt (Oder) – B-GR D/PL	9	Oderbrücke Frankfurt 2. Überbau	556	58,4	Spannbeton
Ende 1997 in Bau					
<u>A 1</u> <u>DORTMUND – KÖLN:</u> AS Wuppertal-S – AS Remscheid	17	Talbrücke Diepmannsbach Umbau, 2. Überbau	275	41,2	Spannbeton
<u>A 2</u> <u>DORTMUND –</u> <u>MAGDEBURG:</u> AS Bad Eilsen – AS Rehren	18	Talbrücke Oelbergen	325	16,7	Spannbeton
AK Wolfsburg – AS Königslutter	19	Scheppaubrücke	508	41,6	Spannbeton
<u>A 3</u> <u>FRANKFURT A. M. –</u> <u>WÜRZBURG:</u> AS Marktheidenfeld – AS Wertheim	20	Mainbrücke Bettingen	378	31,0	Stahlverbund
<u>A 4</u> <u>CHEMNITZ – GÖRLITZ:</u> AD Nossen – AD Dresden	21	Talbrücke Triebisch	427	33,3	Spannbeton
	22	Talbrücke Triebisch- Seitental	330	21,5	Spannbeton
	23	Elbebrücke Dresden	500	60,8	Stahlverbund

¹⁾ Baukosten ohne Grunderwerb
 Stand: 31. Dezember 1997

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen					
<u>Straße</u> Verkehrsweg Teilstrecke	Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
noch Ende 1997 in Bau					
<u>A 7 FLENSBURG – HAMBURG:</u> Hamburg	26	4. Röhre Elbtunnel Hamburg	3 100	private Vor- finan- zierung	Stahlbeton
<u>A 8 ULM – AUGSBURG:</u> Leipheim	28	Donaubrücke Leipheim	375	15,0	Spannbeton
<u>A 9 BERLIN (A 10) – NÜRNBERG:</u> AS Vockerode – AS Roßlau	29	Elbebrücke Vockerode	654	75,6	Stahlverbund
AS Dessau-S – AS Dessau-N	30	Muldebrücken	585	43,1	Spannbeton
AD Bayer. Vogtland – L-GR BY/TH	31	Lehestentalbrücke	344	10,5	Spannbeton
AD Bayreuth/Kulmbach – AS Bad Berneck	32	Talbrücke Lanzendorf	1 092	71,3	Spannbeton
AS Hormersdorf – AS Schnaittach	33	Talbrücke Schnaittach	2 428	95,6	Spannbeton
<u>A 10 BERLINER RING:</u> AS Leest – AS Phöben	34	Havelbrücke	704	40,0	Stahl
<u>A 81 WÜRZBURG – STUTTGART:</u> AS Stuttgart-Feuerbach – AD Leonberg (A 8/A 81)	53	Engelbergbasistunnel	4 620	private Vor- finan- zierung	Stahlbeton

¹⁾ Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 1997

Tabelle 17: Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen
 – Neubaustrecken –
 Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 12)

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen					
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Teilstrecke	Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
1997 für den Verkehr freigegeben					
<u>A 8 L-GR D/L – SAARLOUIS:</u> AS Borg/Perl – AS Merzig/Wellingen	7	Tunnel Pellingner Berg	596	private Vor- finan- zierung	Stahlbeton
<u>A 14 MAGDEBURG – HALLE A. D. SAALE:</u> Magdeburg (A 2) – Magdeburg (B 81)	10	Schrotetalbrücke	492	27,6	Stahlverbund
<u>A 20 LÜBECK – ROSTOCK:</u> AS Grevesmühlen – AD Wismar	11 12	Talbrücke Triwalk Mühlenbachbrücke Poischow	390 313	17,3 16,2	Spannbeton Spannbeton
<u>A 38 HALLE A. D. SAALE – LEIPZIG:</u> S Merseburg (B 91) – Markranstädt	13 14	Saalebrücke Schkortleben Überführung im AK Rippach	860 323	52,7 19,3	Spannbeton Spannbeton
<u>A 39 BRAUNSCHWEIG – SALZGITTER:</u> AK Braunschweig-S – AK Wolfsburg	15	Lindenbergtunnel	690	19,1	Stahlbeton
<u>A 98 WEIL AM RHEIN – B-GR D/CH:</u> AS Lörrach – AS Waldshut/Tiengen	16	Bürgerwaldtunnel	1 520	73,8	Stahlbeton
Ende 1997 in Bau					
<u>A 4 CHEMNITZ – GÖRLITZ:</u> AS Nieder Seifersdorf – AS Görlitz	24 25	Tunnel Königshainer Berge Talbrücke Weißer Schöps	3 300 306	170 19,8	Stahlbeton Spannbeton
<u>A 7 KEMPTEN – B-GR D/A:</u> W Füssen	27	Grenztunnel Füssen	1 270	31,8	Stahlbeton
<u>A 14 MAGDEBURG – HALLE A. D. SAALE:</u> nördlich Halle südwestlich Bernburg	35 36	Götschetalbrücke Saalebrücke Beesedau: Strombrücke Vorland	731 311 494	37,2 54,0	Spannbeton Stahl Spannbeton

¹⁾ Baukosten ohne Grunderwerb
 Stand: 31. Dezember 1997

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen					
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Teilstrecke	Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
noch Ende 1997 in Bau					
<u>A 20 LÜBECK – ROSTOCK:</u>					
S Rostock	37	Warnowbrücke	930	47,5	Spannbeton
W AS Grevesmühlen	38	Radegastbrücke	451	22,3	Spannbeton
<u>A 33 OSNABRÜCK – BIELEFELD:</u>					
S AS Dissen/Bad Rothenfelde	39	LS-Tunnel Dissen	500	54,8	Stahlbeton
<u>A 46 HAGEN – BRILON:</u>					
AS Arnsberg-Uentrop – AS Meschede-Wennemen	40	Hemberg Tunnel	410	28,0	Stahlbeton
	41	Talbrücke Sülte	653	30,6	Spannbeton
	42	Tunnel Olpe	1 020	44,9	Stahlbeton
	43	Ruhrtalbrücke Wennemen	414	19,0	Spannbeton
	44	Talbrücke Rümmecke	379	19,2	Spannbeton
<u>A 52 MÖNCHENGLADBACH – DÜSSELDORF:</u>					
N Niederkrüchten	45	Schwalmtalbrücke	254	18,6	Spannbeton
<u>A 60 BITBURG – WITTLICH (A 1/A 48):</u>					
AS Bitburg – AS Badem	46	Nimstalbrücke	781	21,5	Spannbeton
	47	Kylltalbrücke	645	59,3	Spannbeton
<u>A 63 MAINZ – KAISERSLAUTERN:</u>					
AS Göllheim – AS Kaiserslautern-O	48	Lohnsbachtalbrücke	271	13,7	Spannbeton
<u>A 71 ERFURT – SCHWEINFURT:</u>					
AK Erfurt (A 4) – AD Suhl (A 73)	49	Steinatalbrücken	577	28,1	Spannbeton
	50	Talbrücke Apfelstädt	293	16,2	Spannbeton
	51	Talbrücke Wilde Gera	552	45,9	Stahlverbund
	52	Schwarzachtalbrücke	354	20,7	Spannbeton
<u>A 94 MÜNCHEN – SIMBACH</u>	54	Innbrücke Neuötting	470	37,1	Stahlverbund
<u>A 99 AUTOBAHNRING MÜNCHEN:</u>					
AK Langwied (A 8) – AD Feldmoching (A 92)	55	Tunnel Allach	1 400	161,3	Spannbeton
<u>A 100 AUTOBAHNSTADTRING BERLIN:</u>					
AD Tempelhof – Neukölln	56	Tunnel Britz	1 700	77,8	Stahlbeton

¹⁾ Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 1997

Tabelle 18: Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen

– Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen –

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 13 u. 14)

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen					
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Teilstrecke	<u>Nummer</u> <u>in der</u> <u>Karte</u>	<u>Bezeichnung der Baumaßnahme</u>	<u>Länge</u> <u>m</u>	<u>Bau-</u> <u>kosten¹⁾</u> Mio. DM	<u>Baustoff</u>
1	2	3	4	5	6
1997 für den Verkehr freigegeben					
B 10 <u>LANDAU – PIRMASENS:</u>					
Ortsumgehung Rinnthal-Sarnstall	57	Staufertunnel	1 038	43,2	Stahlbeton
	58	Kostenfelstunnel	304	13,0	Stahlbeton
B 29 <u>WAIBLINGEN –</u> <u>SCHWÄBISCH GMÜND:</u>					
Ortsumgehung Schorndorf	59	Tunnel Grafenberg	260	20,6	Stahlbeton
	60	Schornbachtalbrücke	618	33,1	Spannbeton
	61	Wieslaufbrücke	340	18,5	Spannbeton
B 64 <u>HÖXTER –</u> <u>ESCHERSHAUSEN:</u>					
Nordumgehung Holzminden	62	Weserbrücke Holzminden	557	22,5	Spannbeton
B 76 <u>SCHLESWIG – KIEL:</u>					
in Kiel	63	Tunnel Eichhofstraße	246	30,3	Stahlbeton
B 91 <u>ZEITZ – HALLE A. D.</u> <u>SAALE:</u>					
Ortsumgehung Weißenfels	64	Saalebrücke Weißenfels	792	50,2	Spannbeton
B 101 <u>GROSSENHAIN –</u> <u>FREIBERG:</u>					
Ortsumgehung Meißen (rechtseibisch)	65	Elbebrücke Meißen	330	24,7	Stahlverbund
B 174 <u>REITZENHAIN (B-GR D/CZ)</u> <u>– CHEMNITZ:</u>					
Ortsumgehung Zschopau-Gornau	66	Talbrücke Zschopau	408	27,3	Spannbeton
B 462 <u>RASTATT – ROTTWEIL:</u>					
Verlegung in Gernsbach	67	Tunnel und Trog Gernsbach	2 063	72,0	Spannbeton
Ende 1997 in Bau					
B 2 <u>WEILHEIM – GARMISCH-</u> <u>PARTENKIRCHEN:</u>					
Neubau von Farchant-N – Garmisch-Partenkirchen (OU Farchant)	68	Tunnel Farchant	2 326	private Vorfinanzierung	Stahlbeton
B 10 <u>KARLSRUHE –</u> <u>PFORZHEIM:</u>					
Verlegung in Karlsruhe-Grötzingen	69	Tunnel Grötzingen	1 108	53,6	Stahlbeton

¹⁾ Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 1997

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen						
Straße Verkehrsweg Teilstrecke	Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Baustoff	
1	2	3	4	5	6	
noch Ende 1997 in Bau						
B 11 <u>DEGGENDORF – BAYER. EISENSTEIN (B-GR D/CZ):</u> Ortsumgehung Regen	70	Riedbergtunnel	810	24,2	Stahlbeton	
B 14 <u>BAB A 831 (AS STUTTGART-VAIHINGEN) – STUTTGART:</u> Neubau Stuttgart-Schattenring – Südheimer Platz	71	Nesenbachtalbrücke	292	19,4	Stahlverbund	
B 29 <u>SCHWÄBISCH GMÜND – NÖRDLINGEN:</u> Westumgehung Aalen	72	Kochertalbrücke	311	13,6	Spannbeton	
B 31 <u>FREIBURG – HÜFINGEN:</u> Ortsumgehung Freiburg-O	73 74	Tunnel Schützenallee Kappler-Tunnel	846 1 156	private Vor- finan- zierung	Stahlbeton Stahlbeton	
Ortsumgehung Döggingen	75	Tunnel Döggingen	1 160		77,8	Stahlbeton
B 38a <u>MANNHEIM – LINDENFELS:</u> Neubau von der L-GR HE/BW – nördlich Reisen	75a	Saukopftunnel	2 715		71,0	Stahlbeton
B 54 <u>KREUZTAL – SIEGEN:</u> Neubau Hüttentalstraße Weidenau – Siegen	76	Ziegenbergtunnel	662	33,4	Stahlbeton	
B 62 <u>BETZDORF – SIEGEN:</u> Neubau Hüttentalstraße Siegen-W – L-GR bei Niederschelden	77 78	Brücke Schemscheid Hochstraße Siegen	763 504	28,5 45,4	Spannbeton Spannbeton	
B 188 <u>STENDAL – RATHENOW:</u> Ortsumgehung Tangermünde	79	Elbebrücke Tangermünde	1 435	47,8	Stahl + Spannbeton	
B 236 <u>LÜNEN – SCHWERTE:</u> Neubau von Remberg (B 1) – Schüruferstraße	80	Emscherbrücke	333	11,4	Spannbeton	
B 239 <u>LÜBBECKE – BAD SALZUFFLEN:</u> Ausbau der Ortsumgehung Herford (B 61 – B 238)	81	Elsetalbrücke	526	13,1	Spannbeton	
B 256 <u>ALTENKIRCHEN – NEUWIED:</u> Ortsumgehung Nieder- und Oberbieber/Neuwied	82 83	Aubachtalbrücke Wallbachtalbrücke	321 446	17,0 21,6	Spannbeton Spannbeton	

¹⁾ Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 1997

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen					
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Teilstrecke	Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
noch Ende 1997 in Bau					
<u>B 257 A 565 AK MECKENHEIM – ADENAU:</u> Ortsumgehung Altenahr	84	Ditschardtunnel	565	90,0	Stahlbeton
<u>B 433 NORDERSTEDT – HAMBURG:</u> Ortsumgehung Fuhlsbüttel	85	Tunnel Kronstieg	420	74,3	Stahlbeton
	86	Tunnel Alsterkrugchaussee	320	49,5	Stahlbeton
	87	Tunnel Holtkoppel	800	38,5	Stahlbeton
<u>B 515 MENDEN – B 229 (N BALVE):</u> Ortsumgehung Menden/Lendringen	88	Talbrücke Hönne	428	14,4	Spannbeton

¹⁾ Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 1997

Tabelle 19: Neubau von Bundesautobahnen
– Vollzogene und voraussichtliche Verkehrsfreigaben 1998 und 1999 –
Stand: 30. Juni 1998

Vollzogene und voraussichtliche Verkehrsfreigaben 1998								
Lfd. Nr.	Land	BAB Nr.	Verkehrsweg	Neubauabschnitt	Typ*)	Länge km	Gesamtkosten Mio. DM	Verkehrsfreigabe
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	BY	A 96	Lindau – München	Walchstadt – AS Wörthsee	12	3,0	75,0	18. Juli
2	BY	A 93	Hof – Regensburg	AS Rehau-S – AS Schönwald	12	4,3	45,3	5. August
3	ST	A 38	Südfahrt Leipzig	Saaletalbrücke Schkortleben 2. FB	2	1,5	53,5	August
4	BY	A 99	Autobahnring München	AD München-Allach – AS München-Ludwigsfeld (B 304)	12	2,9	399,0	4. September
				AD Gröbenzell – AD München-Allach (Quersp. Eschenried)	12	3,6		
5	NI	A 31	Emden – Bottrop	AS Twist – Geeste	12	9,0	84,3	10. September
6	ST	A 14	Magdeburg – Halle (Saale)	AK Magdeburg – AS Magdeburg/Stadtfeld	1	2,4	35,0	Oktober
7	ST	A 14	Magdeburg – Halle (Saale)	AS Magdeburg-Reform – AS Schönebeck	12	6,6	117,8	Oktober
8	BY	A 93	Hof – Regensburg	N AS Selb-N – AS Selb-N	1	0,9	6,0	Oktober
9	SH	A 21	Kiel – Hamburg	AS Bad Oldeslohe-W (B 75) – AS Bargtheide (A 1)	21	8,3	74,1	November
10	TH	A 38	Göttingen – Halle (Saale)	AS Nordhausen – AS Heringen	12	6,4	96,0	November
11	ST	A 14	Magdeburg – Halle (Saale)	AS Halle (Saale)-Tornau – AS Halle (Saale)/Peißen	12	4,4	43,1	Dezember
12	TH	A 71	Erfurt – Schweinfurt	AS Erfurt-Mitte (B 7) – Traßdorf	12	25,6	377,9	Dezember

Vollzogene und voraussichtliche Verkehrsfreigaben 1998			
Art der Bauleistung		Typ*)	Länge km
1		2	3
zweibahnig		12	65,8
1. Fahrbahn		1	3,3
2. Fahrbahn; mit Aufstufung der 1. Fahrbahn zur BAB		21	8,3
			77,4
2. Fahrbahn als Ergänzung einer einbahnigen BAB		2	1,5
			78,9
			Bauleistung insgesamt:

*) 12 = 2bahnig

1 = 1. Fahrbahn

2 = 2. Fahrbahn

21 = 2. Fahrbahn mit Aufstufung der 1. Fahrbahn zur BAB

Voraussichtliche Verkehrsfreigaben 1999								
Lfd. Nr.	Land	BAB Nr.	Verkehrsweg	Neubauabschnitt	Typ*)	Länge km	Gesamtkosten Mio. DM	Verkehrsfreigabe
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	SN	A 4	Dresden – Görlitz	AS Nieder Seifersdorf – AS Kodersdorf	12	10,9	310,0	Mai
2	BY	A 6	Nürnberg – Waidhaus (-Prag)	AS Pleystein – Waidhaus (B 14)	12	2,5	62,0	Juni
					21	2,2		
3	BY	A 7	Ulm – Füssen	AS Füssen – B-GR D/A	12	0,7	86,0	August
					1	1,1		
4	NW	A 52	Roermond – Düsseldorf	Elmpt (B 230) – W AS Schwalmthal	12	7,6	91,7	August
				W AS Schwalmthal – AS Hostert	2	4,6	43,2	
5	ST	A 14	Magdeburg – Halle (Saale)	AS Löbejün – AS Halle (Saale)-Tornau	12	16,3	146,0	Oktober
					1	1,0		
6	NI	A 31	Emden – Bottrop	AS Emden-W – AS Emden-Conrebbersweg	2	2,8	30,0	Oktober
7	BE	A 100	Stadtring Berlin	AD Tempelhof – AS Buschkrugallee	12	2,2	457,0	Oktober
8	NI/ NW	A 33	Osnabrück – Bielefeld	AS Dissen/Bad Rothenfelde – AS Borgholzhausen	12	6,9	139,0	November
9	NW	A 46	Hagen – Brilon	AS Meschede-Freienohl – AS Meschede-Wennemen	12	4,4	158,0	November
10	RP	A 60	Sankt Vith – Wittlich	Bickendorf – AS Bitburg	2	1,3	35,0	November
11	RP	A 60	Sankt Vith – Wittlich	AS Bitburg – AS Badem	12	7,5	169,6	November
12	RP	A 63	Mainz – Kaiserslautern	Lohnsfeld (B 40) – AS Sembach	12	3,1	67,0	November
13	TH	A 38	Göttingen – Halle (Saale)	AS Werther – AS Nordhausen	12	4,4	45,0	November
14	ST	A 14	Magdeburg – Halle (Saale)	AK Magdeburg – AS Magdeburg-Stadtfeld	2	2,4	16,0	Dezember
15	ST	A 38	Göttingen – Halle (Saale)	Wallhausen (B 80) – AS Sangerhausen	12	8,4	118,4	Dezember
16	BY	A 93	Hof – Regensburg	N AS Selb-N – AS Selb-N	2	0,9	11,0	Dezember
				AS Selb-N – AS Selb-W	21	2,5	24,8	
17	BY	A 93	Hof – Regensburg	AS Rathaushütte – Lengenfeld (B 15)	12	6,8	79,3	Dezember
18	BY	A 95 (B 2n)	München – Garmisch-Partenkirchen	N AS Farchant – Kreisel Garmisch-Partenkirchen	12	4,5	237,0	Dezember
19	BW	A 96	Lindau – München	Gebrazhofen – AS Leutkirch-S	1	4,4	60,0	Dezember

Voraussichtliche Verkehrsfreigaben 1999			
Art der Bauleistung		Typ*)	Länge km
1		2	3
zweibahnig		12	86,2
1. Fahrbahn		1	6,5
2. Fahrbahn; mit Aufstufung der 1. Fahrbahn zur BAB		21	4,7
			Netzverlängerung insgesamt:
2. Fahrbahn als Ergänzung einer einbahnigen BAB		2	12,0
			Bauleistung insgesamt:
			109,4

*) 12 = 2bahnig

1 = 1. Fahrbahn

2 = 2. Fahrbahn

21 = 2. Fahrbahn mit Aufstufung der 1. Fahrbahn zur BAB

Tabelle 20 Längenentwicklung^{*)} der Bundesfernstraßen
1950 bis 1998 in km

Längenentwicklung 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	– 66,0
1992 ⁷⁾	10 995,0	+ 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
1996	11 190,0	+ 47,0	41 729,0	– 41,0	52 919,0	+ 6,0
1997	11 246,0	+ 56,0	41 487,0	– 213,0	52 733,0	– 186,0
1998	11 309,0	+ 63,0	41 419,0	– 68,0	52 728,0	– 5,0

*) Entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen

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 Neubaustrecken enthalten

6) ab 1. Januar 1991 im Beitrittsgebiet: Bundesautobahnen 1 895 km, Bundesstraßen 11 694 km = Bundesfernstraßen 13589 km

7) ab 1. Januar 1992 alte und neue Bundesländer