

## Unterrichtung durch die Bundesregierung

### Straßenbaubericht 1999

#### Inhalt

	Seite
<b>Zusammenfassung</b> .....	4
<b>1. Grundlagen</b> .....	7
1.1 Netz der Bundesfernstraßen .....	7
1.2 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen .....	7
1.3 Verkehrsmarkt in Deutschland .....	10
1.4 Das Vergaberechtsänderungsgesetz (VgRÄG) .....	13
1.5 Finanzierung .....	14
1.5.1 Fünfjahresplan 1993–1997 mit Ergänzung bis 2000 .....	14
1.5.2 Bundeshaushalt 1999 und mittelfristige Finanzplanung .....	14
<b>2. Aktuelles</b> .....	16
2.1 Stand der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße – .....	16
2.2 Stand der Projekte mit privater Vorfinanzierung .....	17
2.3 Stand der Projekte nach dem Betreibermodell gemäß Fernstraßenbau- privatfinanzierungsgesetz .....	19
2.4 Inhalt und Stand der Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) .....	20
2.5 Privatisierung der Autobahn Tank + Rast AG .....	21
2.6 Übertragung des Notrufes an Bundesautobahnen auf einen privaten Betreiber .....	21

	Seite	
2.7	Moderne Managementsysteme für eine systematische Erhaltungsplanung der Fernstraßeninfrastruktur .....	22
2.8	Wirtschaftlichkeit in der betrieblichen Straßenunterhaltung .....	22
2.9	BAB A4, Aus- und Neubau im Streckenabschnitt zwischen Dresden und der Bundesgrenze Deutschland–Polen .....	23
2.10	Hinweise zur Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Bundesfernstraßenbau (HNL – S 99) – Ausgabe 1999 .....	24
2.11	Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-T) .....	24
2.12	Kombinierter Verkehr .....	25
<b>3.</b>	<b>Straßenbauleistungen im Jahr 1998</b> .....	<b>26</b>
3.1	Straßenbauhaushalt 1998 – Kapitel 12 10 – .....	26
3.1.1	Haushaltsoll .....	26
3.1.2	IST-Ausgaben .....	26
3.2	Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben .....	29
3.3	Hauptbautitel .....	30
3.3.1	Bundesautobahnen .....	30
3.3.1.1	Um- und Ausbau, Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen .....	30
3.3.1.2	Neubau .....	30
3.3.2	Neubau und Erweiterung von Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegebau .....	32
3.3.3	Erfüllungsgrade des Fünfjahresplanes 1993–1997 mit Ergänzung bis 2000 .....	37
3.3.4	Ingenieurbauwerke .....	38
3.3.5	Umweltschutz .....	38
3.4	Erhaltung .....	39
3.4.1	Ziele, Aufgabenverteilung .....	39
3.4.2	Statusbeurteilung der Erhaltung der Straßeninfrastruktur .....	39
3.5	Unterhaltung und Betrieb .....	40
3.5.1	Ausgaben .....	40
3.5.2	Autobahn-Fernmeldenetz und Notrufanlagen .....	40
3.5.3	Autobahn- und Straßenmeistereien, Betriebsdienst .....	40
3.5.4	Verkehrsbeeinflussungsanlagen .....	41
3.6	Rastanlagen und Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe) .....	41

	Seite
<b>Verzeichnis der Abbildungen im Text</b>	
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 Kombiniertes Ladungsverkehr – Verkehrsaufkommen in Mio. t. – .....	25
6 Entwicklung der Ausgaben von 1970 bis 1998 und Finanzplanung für die Bundesfernstraßen bis 2003 (Stand: 23. Juni 1999) .....	27
<b>Verzeichnis der Tabellen im Text</b>	
1 Kurzzeitige Entwicklungen im Personenverkehr .....	12
2 Kurzzeitige Entwicklungen im Güterverkehr .....	12
3 Finanzrahmen 1993 bis 2003 (gemäß Kabinettsbeschluß zum Entwurf des Haushaltes 2000 vom 23. Juni 1999) .....	15
4 Stand der Projekte der privaten Vorfinanzierung .....	17
5 Stand der Projekte nach dem Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz .....	19
6 Leistungsübersicht 1998 der Bundesfernstraßen .....	29
7 Fünfjahresplan 1993–1997 mit Ergänzung bis 2000 – Erfüllungsgrade am 31. Dezember 1998 – .....	37
8 Maßnahmen des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen .....	38
9 Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe) (gesamtes Bundesgebiet) – Stand 31. Dezember 1998 – .....	43
<b>Anhang:</b> .....	45
Erläuterungen .....	46
<b>Tabellen</b>	
10 IST-Ausgaben 1998 – aufgeschlüsselt nach Titeln – .....	47
11 Bundesautobahnen – Erweiterungsstrecken – .....	51
12 Bundesautobahnen – Neubaustrecken – .....	63
13 Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken – .....	72
14 Bundesstraßen – Ortsumgehungen – .....	80
15 Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen .....	98
16 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) – .....	100
17 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken – .....	102
18 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen – Neubau, Erweiterungsstrecken und Ortsumgehungen – .....	104
19 Neubau von Bundesautobahnen – Zusammenstellung der vollzogenen und voraussichtlichen Fertigstellungen in 1999 und 2000 .....	107
20 Längenentwicklung der Bundesfernstraßen .....	109
<b>Karte (in der Umschlagtasche)</b>	
– Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1998 (Stand: 31. Dezember 1998)	

## Straßenbaubericht 1999

Gemäß § 7 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG in der Fassung vom 15. November 1993, BGBl. I S. 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 vom 1. Januar 1998 bis zum 31. Juli 1999 (Kapitel 1. und 2.) sowie 31. Dezember 1998 (Kapitel 3).

## Zusammenfassung

Im vorliegenden Bericht für das Jahr 1998 werden – neben der fortlaufenden Berichterstattung über die Straßenbauleistungen – die wichtigsten **Neuerungen bei den Rahmenbedingungen** für den Fernstraßenbau dargelegt. Es ist dies:

- das in Kraft treten des **Vergaberechtsänderungsgesetzes (VgRÄG)** vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2512) am 1. Januar 1999. Es wurde zur formalrechtlichen Umsetzung von EG-Richtlinien im Bereich des öffentlichen Auftragswesens erlassen und gilt demnach nur für die den EG-Vergaberichtlinien unterworfenen Aufträge. Artikel 1 des VgRÄG wurde in Teil 4 der Neufassung des „**Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB)**“ vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2546) aufgenommen. Die Neufassung des GWB ist ebenfalls zum 1. Januar 1999 in Kraft getreten.

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

- Gemäß der Koalitionsvereinbarung vom 20. Oktober 1998 soll der **Bundesverkehrswegeplan (BVWP)** im Sinne eines umfassenden, ökonomische und ökologische Ziele integrierenden Verkehrskonzeptes zügig überarbeitet werden. Mit den vorbereitenden fachlichen Arbeiten, insbesondere der Fortentwicklung der Methodik, der Erschließung und Vervollständigung der Datengrundlagen zum Personen- und Güterverkehr, der Erstellung der Strukturdatenprognose und der Entwicklung von Prognose-Szenarien, wurde bereits begonnen. Wichtige weitere Entscheidungen sind: Festlegung des Überprüfungsrahmens, der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen und methodische Grundlagen sowie Bestätigung des vorgesehenen Zeitplans.

Bei der Umsetzung des BVWP '92 wurden Erkenntnisse gewonnen, dass einige **Komponenten der Bewertung weiterzuentwickeln** sind. Weiterhin sind veränderte Rahmenbedingungen und Anregungen des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, des Umwelt-Bundesamtes und anderer Gutachter zu berücksichtigen. Diese betreffen vor allem Gesichtspunkte der Raumordnung, der städtebaulichen Beurteilung und der Umweltwirkungen. Es soll u. a. erreicht werden, dass

- weitere Umweltwirkungen zusätzlich zu der nichtmonetären ökologischen Beurteilung (URE) in die quantifizierte Nutzen-Kosten-Analyse eingeführt werden,
- bei der Beurteilung regional konkurrierender Verkehrsträger zukünftig ergänzend eine gemeinsame Beurteilung in Form eines Infrastrukturmaßnahmenprogrammes – unter Berücksichtigung bestehender Interdependenzen – durchgeführt wird und
- nach einer ersten Bewertung der erwogenen Maßnahmen das sich daraus ergebende Infrastrukturangebot (Bündel von Infrastrukturmaßnahmen) mit der für die konkurrierenden Verkehrsträger prognostizierten Nachfrage rückgekoppelt wird, um für die endgültige Bewertung auf diese Weise den Integrationsansatz voll zu berücksichtigen.

Die neue Bundesregierung räumt der **Erhaltung und Modernisierung der vorhandenen Straßeninfrastruktur** besonderen Rang ein. Dies ist notwendig, um die Funktionsfähigkeit des Fernstraßennetzes für Wirtschaft und Gesellschaft auch unter weiter wachsendem Individualverkehr und der zunehmenden Beanspruchung durch den Güterverkehr unverändert zu gewährleisten. Alle Rationalisierungspotentiale zu seiner Erhaltung sind zu nutzen. Eine systematische und wirtschaftliche Straßeninfrastrukturerhaltung erfordert eine stärkere Zusammenfassung und Koordinierung der Planungs-, Projektierungs- und Realisierungsfunktionen der Bundesländer sowie der Steuerungs- und Controllingfunktionen des Bundes als Baulasträger des Fernstraßennetzes zur Umsetzung seiner Straßeninfrastrukturpolitik. Moderne Managementsysteme sollen diesen Prozeß auch auf der Seite der im Auftrage des Bundes tätigen Straßenbauverwaltungen der Länder unterstützen. Gedacht ist hierbei insbesondere an Managementsysteme für die Fahrbahn- und Brückenerhaltung sowie für die Straßenausstattung.

Eine wesentliche Grundlage für die Straßenplanung ist die **Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen**. Wichtige Faktoren sind der Kfz-Bestand sowie der Transitverkehr. Ende des Berichtsjahres waren im gesamten Bundesgebiet rd. 49,8 Mio. Kfz (+ 1,6 % gegenüber 1997) zugelassen.

Im Berichtsjahr wurden folgende durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen (DTV) – und Veränderungen gegenüber dem Vorjahr – im Netz der Bundesfernstraßen festgestellt (SV = Schwerverkehrsanteil: Lkw > 3,5 t und Busse)

#### in den **alten Bundesländern**

- auf Autobahnen rd. 49 600 Kfz/24h (+3,3%), SV rd. 13,8%,
- auf Bundesstraßen – außerorts rd. 10 200 Kfz/24h (+1,0%), SV rd. 7,8%,

#### in den **neuen Bundesländern**

- auf Autobahnen rd. 34 400 Kfz/24h (+2,4%), SV rd. 17,3%,
- auf Bundesstraßen – außerorts rd. 7 500 Kfz/24h (+2,7%), SV rd. 10,2%,

bezogen auf das **gesamte Bundesgebiet** ergeben sich

- auf Autobahnen rd. 47 000 Kfz/24h (+3,1%), SV rd. 14,2%,
- auf Bundesstraßen – außerorts rd. 9 550 Kfz/24h (+1,6%), SV rd. 8,2%.

Die Gesamtfahrleistung im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland betrug im Berichtsjahr rd. 627,2 Mrd. Kfzkm (+ 1,4%). Davon entfielen auf die

- Autobahnen rd. 194,2 Mrd.Kfzkm (+ 3,6%), Anteil der Gesamtfahrleistung 31,0%,
- Bundesstraßen – außerorts rd. 110,7 Mrd.Kfzkm (+ 1,4%), Anteil der Gesamtfahrleistung 17,6%.

Die Zahlen zeigen, dass sich der langjährige Trend der Konzentration der Straßenverkehrs auf den Autobahnen fortsetzt. Wegen der überdurchschnittlichen Auslastung der Kfz im Fernverkehr liegen die Anteile der **Verkehrsleistungen** (in Pkm und tkm) auf den Bundesfernstraßen noch deutlich über denen der **Kfz-Fahrleistungen** (in Kfz km).

Nach dem **Haushaltsgesetz 1998** vom 22. Dezember 1997 waren im Berichtsjahr für den Bereich der Bundesfernstraßen (Kapitel 12 10) Ausgaben in Höhe von **10 250 Mio. DM** (SOLL) geplant. Danach ergaben sich IST-Ausgaben von insgesamt 10 351,3 Mio. DM. Die Ausgaben verteilen sich wie folgt auf die alten und neuen Bundesländer:

- **alte Bundesländer:** 6 062,6 Mio. DM
  - Investitionen 4 846,1 Mio. DM
  - Nichtinvestitionen 1 216,5 Mio. DM
- **neue Bundesländer** (einschl. DEGES): 4 179,0 Mio. DM
  - Investitionen 3 812,5 Mio. DM
  - Nichtinvestitionen 366,5 Mio. DM
- Sonstige 109,6 Mio. DM

Für das Jahr 1999 sind für den Bereich der Bundesfernstraßen **Ausgabemittel** in Höhe von **10 193,9 Mio. DM** vorgesehen (Kabinettsbeschluss zum Entwurf des Haushaltes 2000 vom 23. Juli 1999).

Für die Bauleistungen der Kapazitätserweiterung auf den Bundesfernstraßen (Maßnahmen des Bedarfsplanes, Hauptbautitel) wurden im Berichtsjahr insgesamt rd. 5 191,2 Mio. DM aufgewendet. Folgende Fertigstellungsleistungen wurden erbracht.

- Bundesautobahnen:
  - 283,3 km Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen),
  - 72,9 km Neubaustrecken und
- Bundesstraßen – Neubau und Erweiterungsstrecken einschließlich Ortsumgehungen:
  - 35,0 km 4streifig,
  - 149,3 km 2streifig.

Die **Ausgaben** einschließlich Grunderwerb betragen:

- für Bundesautobahnen rd. 3 711,7 Mio. DM
- für Bundesstraßen rd. 1 479,5 Mio. DM.

**Wichtige Verkehrsfreigaben** von Teilstrecken im Zuge von Bundesautobahnen waren:

- A 14 Magdeburg–Halle (Saale), 12,0 km AS Magdeburg–Sudenburg (B 81)–AS Schönebeck,
- A 31 Emden–Bottrop: 9,0 km AS Twist–Geeste (K 225),
- A 38 Göttingen–Halle (Saale): 8,0 km AS Nordhausen (B 4)–AS Heringen (B 80),
- A 71 Erfurt–Schweinfurt: von rd. 26,0 km AS Erfurt–Bindersleben–Traßdorf,
- A 93 Hof–Regensburg: 4,0 km AS Rehau–Süd–Schönwald,
- A 96 Lindau–München: 4,3 km östlich AS Inning–östlich Wessling,
- A 99 Autobahnring München: 7,6 km langer Teilabschnitt zwischen AD München/Feldmoching und Langwied (mit Spange Eschenried).

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 58 vollständige Verkehrseinheiten oder Teil-Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von rd. 166,4 km für den Verkehr freigegeben. Insgesamt wurden für den Bau von Ortsumgehungen im Berichtsjahr 856,1 Mio. DM ausgegeben.

Die **Beseitigung von Bahnübergängen** der Deutsche Bahn AG im Streckenverlauf von Bundesstraßen dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung des Verkehrsablaufs. Hierfür sowie für andere technische Sicherungen wurden im Berichtsjahr 85,5 Mio. DM (Baulastträger und Bundesdrittel) ausgegeben. Darüber hinaus wurden aus dem Kapitel 12 10 für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bahn AG und anderen Baulastträgern 162,6 Mio. DM aufgewendet.

Im Berichtsjahr wurden rd. 310 km **Radwege an Bundesstraßen** fertiggestellt. Hierfür wurden rd. 100 Mio. DM aufgewendet. Für den Zeitraum von 1991 bis zum Jahr 2000 ist der Bau von insgesamt 3500 km Radwegen vorgesehen.

Im Rahmen des **Umweltschutzes** wurden im Berichtsjahr für Maßnahmen der Lärmvorsorge rd. 409 Mio. DM und rd. 28 Mio. DM für die Lärmsanierung investiert. Damit wurden im Berichtsjahr rd. 26 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und 80 km Lärmschutzwände errichtet sowie rd. 42 000 m<sup>2</sup> Lärmschutzfenster eingebaut.

Für Naturschutz und Landschaftspflege wurden rd. 190 Mio. DM sowie für Grünflächen- und Biotoppflege rd. 230 Mio. DM ausgegeben. Die Ausgaben für den Umweltschutz hatten im Berichtsjahr einen Anteil an den Baukosten der Bundesfernstraßen von rd. 3,7 %. Nicht eingerechnet sind die nur schwer bezifferbaren Kosten zur Berücksichtigung von Umweltkriterien bei der Planung, wozu z. B. die Abrückung der Trasse, Einhausungen, umweltbedingte Tunnelabschnitte etc. gehören.

# 1. Grundlagen

## 1.1 Netz der Bundesfernstraßen

Anfang des Jahres 1999 verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von rd. 230 665 km Länge.

Dieses Straßennetz hat sich nach Straßenkategorien gegenüber dem Vorjahr wie folgt verändert (Stand: 1. Januar 1999):

Straßennetz	Netzlänge in km		Veränderung in km
	1. 1. 1998	1. 1. 1999	
<b>Bundesfernstraßen ...</b>	<b>52 728</b>	<b>52 813</b>	<b>+ 85</b>
Bundesautobahnen .....	11 309	11 427	+118
Bundesstraßen .....	41 419	41 386	- 33
<b>Übrige überörtliche Straßen .....</b>	<b>178 346</b>	<b>177 852</b>	<b>+494</b>
Landesstraßen .....	86 819	86 798	- 21
Kreisstraßen .....	91 527	91 054	-473

In **Abbildung 1** und **Tabelle 20** (Anhang) ist die Längenentwicklung der Bundesfernstraßen dargestellt.

## 1.2 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen

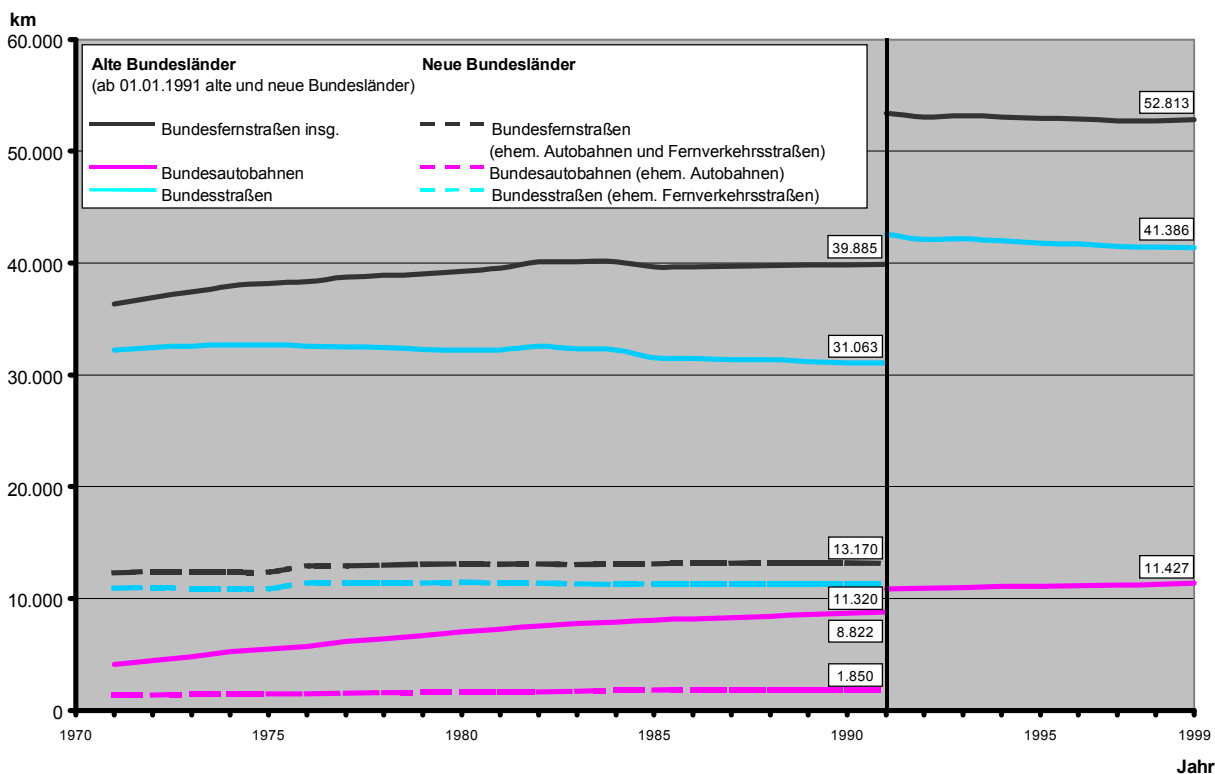
Orientierungsgröße für den Ausbau und die Unterhaltung der Bundesfernstraßen ist die zu erwartende Verkehrsnachfrage im Personen- und Güterverkehr. Wichtige Einflußfaktoren sind der inländische Kraftfahrzeugbestand sowie das Aufkommen im Transitverkehr.

### – Kraftfahrzeuge

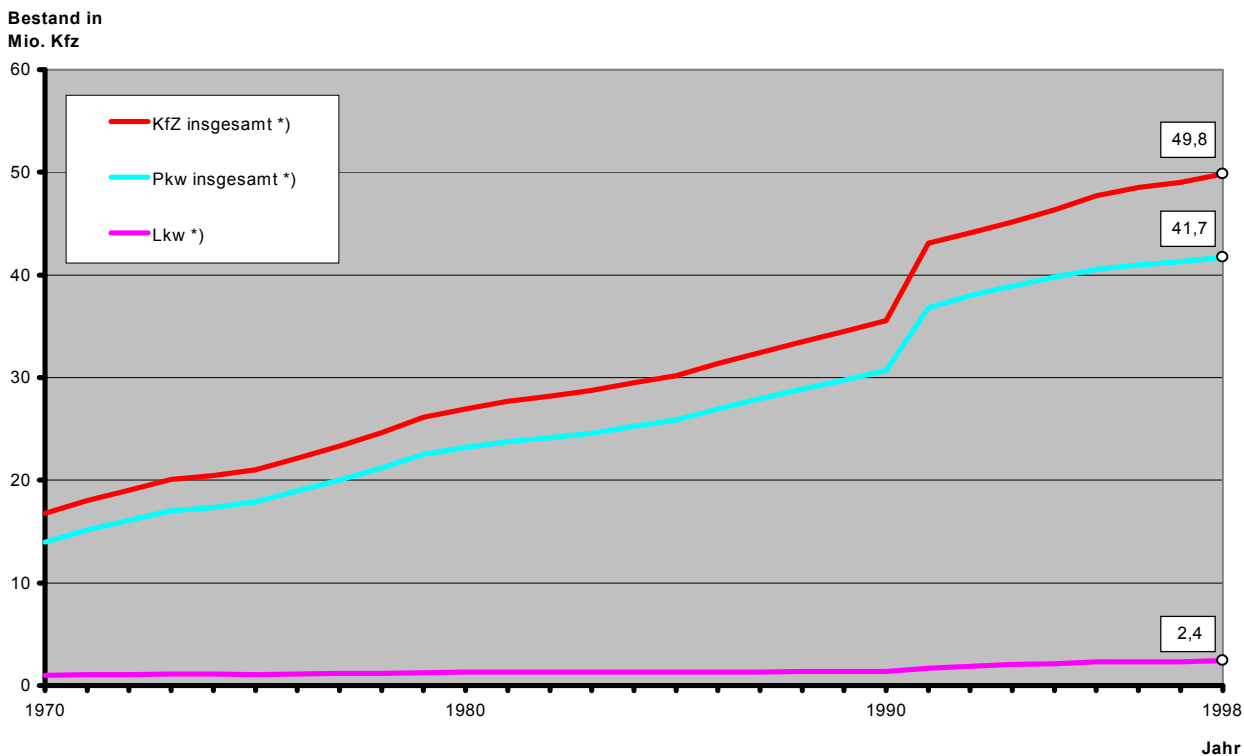
Anfang des Jahres 1999 wurde für das Bundesgebiet für die Haupt-Kfz-Arten folgende Bestandsentwicklung gegenüber dem Vorjahr festgestellt:

Kfz-Arten	Bestand in Mio.		Zuwachs in Mio.
	1. 1. 1998	1. 1. 1999	
<b>Krafträder .....</b>	<b>2,8</b>	<b>3,0</b>	<b>0,2</b>
<b>Pkw .....</b>	<b>41,3</b>	<b>41,7</b>	<b>0,4</b>
<b>Lkw .....</b>	<b>2,3</b>	<b>2,4</b>	<b>0,1</b>
<b>übrige Kfz .....</b>	<b>2,6</b>	<b>2,6</b>	<b>0</b>
<b>Summe Kfz .....</b>	<b>49,0</b>	<b>49,8</b>	<b>0,8</b>

**Abbildung 1: Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes**  
– Stand: 1. Januar 1999 –



**Abbildung 2: Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes**  
 \*) ab 1991 ABL + NBL



Quelle: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (Kraftfahrzeuge Sonderhaft 1, 1999).

Abbildung 2 zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes. Der Motorisierungsgrad lag zu Ende des Berichtsjahres bei 643 Pkw/1000 ff-EW<sup>1)</sup> in den alten Bundesländern und bei 578 Pkw/1000 ff-EW<sup>1)</sup> in den neuen Bundesländern.

**– Verkehrsstärken**

Für das Berichtsjahr wurden nachfolgende, über das Jahr gemittelten Werte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) ermittelt, die in ihrer zeitlichen Entwicklung in **Abbildung 3** dargestellt sind:

Netz / Teilnetz		1997		1998		Änderungen 1997 / 1998	
		DTV <sub>Kfz</sub> Kfz / 24h	SV <sup>2)</sup> %	DTV <sub>Kfz</sub> Kfz / 24h	SV %	DTV <sub>Kfz</sub> %	DTV <sub>SV</sub> %
ABL	BAB	48 200	13,7	49 600	13,8	2,9	3,7
	BStr. – außerorts –	10 090	7,8	10 200	7,8	1,1	1,1
NBL	BAB	33 300	17,2	34 400	17,3	3,3	3,9
	BStr. – außerorts –	7 330	10,2	7 500	10,2	2,3	2,3
Bundesgebiet	BAB	45 600	14,1	47 000	14,2	3,1	3,8
	BStr. – außerorts –	9 400	8,2	9 550	8,2	1,6	1,6

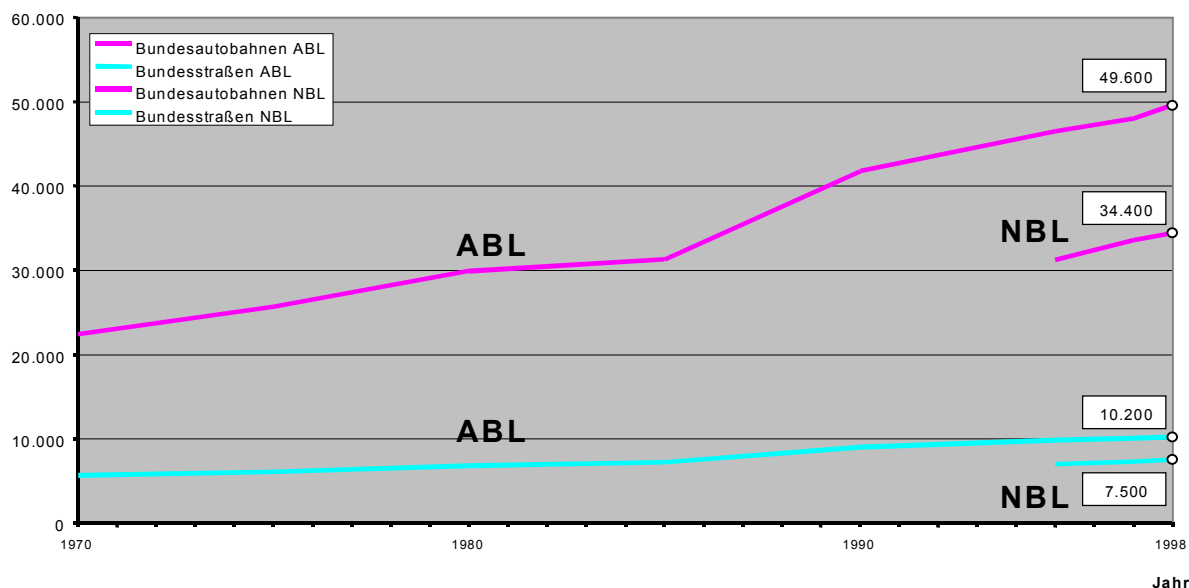
<sup>1)</sup> Fahrfähige Einwohner.

<sup>2)</sup> SV = Schwerverkehrsanteil: Lkw > 3,5 t und Busse.



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

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



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), August 1999.

– **Fahrleistungen**

Im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland wurden im Berichtsjahr folgende Kfz-Fahrleistungen (**JFL – Jahresfahrleistungen**) erbracht:

Netz / Teilnetz	1997		1998		Änderungen 1997 / 1998 der JFL
	JFL <sup>1)</sup> Mrd. Kfzkm	Anteile %	JFL <sup>2)</sup> Mrd. Kfzkm	Anteile %	
<b>Gesamtes Straßennetz</b>	618,5	100	627,2	100	1,4
davon: <b>BFStr. – außerorts</b> <sup>–2)</sup>	296,7	48,0	304,9	48,6	2,7
davon: <b>Bundesautobahnen</b> <sup>2)</sup>	187,9	30,4	194,2	31,0	3,2
<b>Bundesstraßen</b> <sup>2)</sup>	109,2	17,7	110,7	17,6	1,4

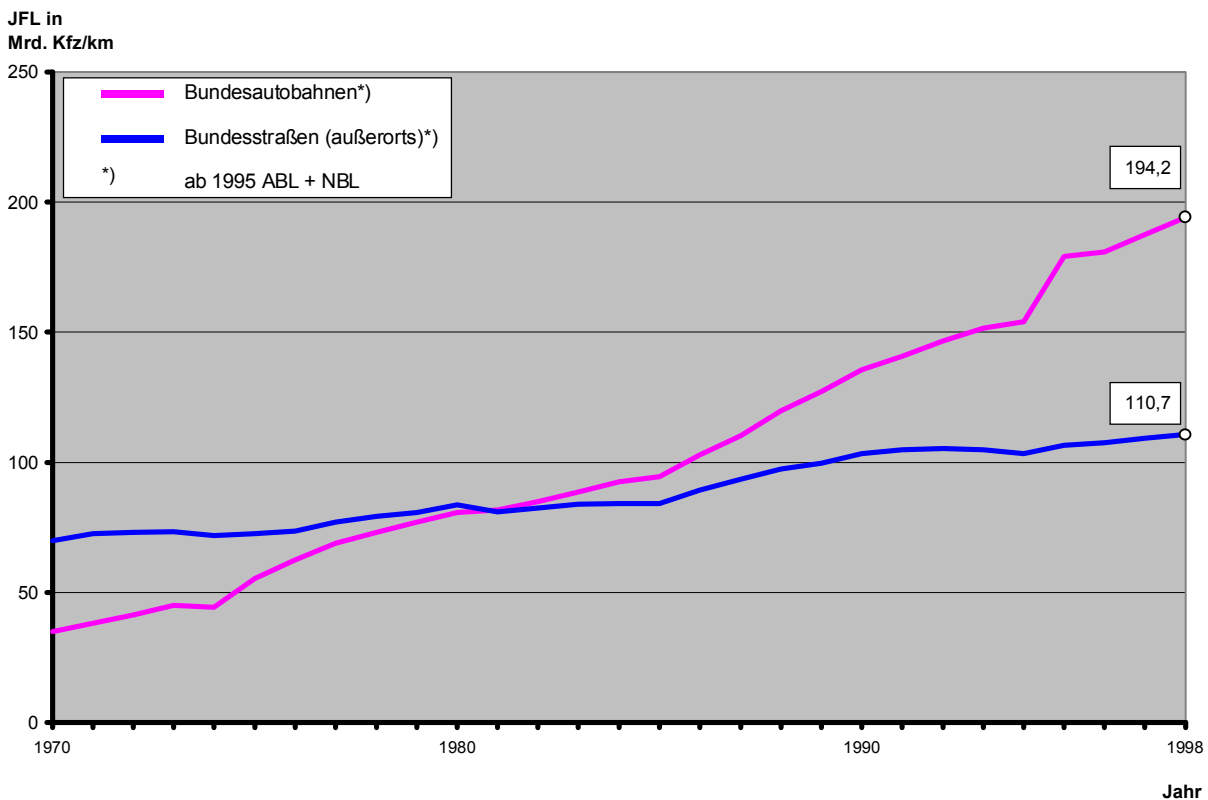
1) DIW, Verkehr in Zahlen 1999.

2) Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Die Bedeutung der **Bundesfernstraßen** wird eindrucksvoll unterstrichen durch ihren – gegenüber dem Längenanteil am Gesamtnetz von rd. 23 % – mit 48,6 % hohen Anteil an den Jahresfahrleistungen und den – mit rd. 56 % für den Straßenpersonenverkehr (Pkm) und rd. 72 % für den Straßengüterverkehr (tkm) – überproportional hohen Anteilen an den Verkehrsleistungen im Straßenverkehr. Die Entwicklung der Jahresfahrleistungen (Kfzkm) ist in **Abbildung 4** dargestellt.

Bemerkenswert ist auch die sich fortsetzende Konzentration des Kfz-Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs auf den **Autobahnen** (vgl. DTV-Werte). Mit einem Längenanteil von rd. 1,8 % des gesamten Straßennetzes übernehmen sie rd. 31 % der gesamten Kfz-Fahrleistungen.

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



Quellen: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), August 1999.

#### – 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. Es wird jedoch versucht, in der Bauzeit die Zahl der Fahrstreifen nicht zu verringern, um die Leistungsfähigkeit der Strecke möglichst beizubehalten. Wie im Berichtsjahr wird auch 1999 an rd. 700 Baustellen auf Bundesautobahnen 14 Tage und länger gearbeitet. Zur Information für die Öffentlichkeit wurde in Zusammenarbeit mit den Obersten Straßenbaubehörden der Länder ein bundesweites Baustelleninformationssystem aufgebaut. Aktuelle Baustellendaten werden durch eine zentrale Stelle der Straßenbauverwaltung in jedem Bundesland (außer Hamburg) zusammengetragen und über vorgegebene Eingabemasken unmittelbar ins Internet eingestellt. Die Daten betreffen laufende und zu erwartende neue Baustellen von längerer Dauer (mehr als 14 Tage) im Autobahnnetz. Die Informationen sind im Internetangebot des BMVBW unter <http://www.bmvbw.de> abrufbar.

### 1.3 Verkehrsmarkt in Deutschland

In seinem diesjährigen Bericht<sup>1)</sup> 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 1998 erstmals seit der Vereinigung nicht mehr zu, sondern verharrte annähernd auf dem Vorjahres-Niveau von rd. 82,0 Mio. Einwohnern. Für 1999 ist erneut eine Stagnation zu erwarten. In beiden Jahren stand bzw. steht einem geringfügigen Anstieg in den alten Bundesländern ein leichter Rückgang der Bevölkerungszahlen in den neuen Bundesländern gegenüber.

Die Wachstumsrate des realen **Bruttoinlandsproduktes** lag im Berichtsjahr bei 2,8 % (Vorjahr 2,2 %). In den neuen Bundesländern blieb der Anstieg der gesamtwirtschaftlichen Produktion mit 2,1 % zum zweiten Mal in Folge hinter dem Ergebnis in den alten Bundesländern (2,9 %) zurück. Für 1999 zeichnet sich eine deutliche Verlangsamung des Wachstumstempos ab; die gesamt-

<sup>1)</sup> Ifo-Kurzzeit-Prognose, Februar 1999.

wirtschaftliche Produktion dürfte nur noch um rd. 1,7 % ausgeweitet werden. Dabei wird von einer Angleichung der Wachstumsraten in den alten und neue Bundesländern ausgegangen.

Der **private Verbrauch** in Deutschland ist 1998 mit rd. 1,7 % stärker gestiegen als im Jahr zuvor (0,5 %). Ausschlaggebend für das schnellere Tempo war, dass die Arbeitseinkommen nach dem kräftigen Rückgang im Jahr 1997 infolge der Besserung am Arbeitsmarkt wieder zunahmen. Im Jahr 1999 verbessern sich die Arbeitsmarkt- und Einkommens-Perspektiven weiter und das real verfügbare Einkommen der privaten Haushalte dürfte um mindestens 2 % zunehmen. Bei einer nahezu unveränderter Sparquote könnte der private Verbrauch ebenfalls um 2 % wachsen.

Der **Pkw-Bestand** – als eine zentrale Einflußgröße der Verkehrsnachfrage – nahm **1998** weiter moderat zu. Die getrennte Betrachtung der Entwicklung nach alten und neuen Bundesländern zeigt allerdings Unterschiede, mit Parallelen zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, insbesondere zu der des Arbeitsmarktes. Die Pkw-Dichte in den neuen Bundesländern ist 1988 nach einer dynamischen Annäherungsphase an das Niveau der alten Bundesländer bis 1997 in einen stark verlangsamten Anstieg übergegangen. Das am Jahresende erreichte Niveau vom 578 Pkw pro 1000 fahrfähige Einwohner entspricht nur noch knapp 90 % des Wertes in den alten Bundesländern mit 643 Pkw/1000 fahrfähige EW. Damit ist die Annäherung, die bereits seit 1996 stark gebremst war, erstmals unterbrochen.

Für das Jahr **1999** deutet sich ein Bestandszuwachs in Höhe des Vorjahres auf über 42,0 Mio. Pkw an. Da sich die Zahl der fahrfähigen Einwohner geringfügig erhöhen dürfte, liegt das Wachstum der Pkw-Dichte unter dem des Bestandszuwachses. Die Anteile der alten und neuen Bundesländer werden sich mit 647 bzw. 581 Pkw/1000 ff-EW gegenüber denen des Vorjahres nicht verändern.

Im **Personenverkehr** nahmen **1998** sowohl Aufkommen als auch Verkehrsleistung mit rd. 1 % zu. Positive Impulse gingen von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung aus. Der Individualverkehr dominierte. Die Nachfrage im ÖPV ging allgemein leicht zurück – lediglich der Luftverkehr nahm – aufgrund expandierender innerdeutscher und grenzüberschreitender Geschäftsreisstätigkeit – zu.

Im Jahr **1999** wird sich die moderate Aufwärtsentwicklung im Personenverkehr (vgl. **Tabelle 1**) fortsetzen. Die hierfür wichtigen Einflußfaktoren, privater Verbrauch, Arbeitsmarkt- und Einkommensperspektiven werden einen Aufkommens- und Leistungszuwachs von rd. 1 % bewirken. Der anteilmäßig dominierende Individualverkehr wird – trotz der Mineralölsteuererhöhung ab 1. April – mit 1 % in ähnlicher Größenordnung wachsen wie im Vorjahr. Für die öffentlichen Verkehrsmittel werden keine weiteren Fahrgastverluste erwartet. Nach wie vor besitzt der Luftverkehr eine große Dynamik (+5 %). Beim Eisenbahnverkehr zeichnen sich

dagegen nochmals Einbußen – mit 1 % allerdings schwächer als im Vorjahr – ab. Der öffentliche Straßenpersonenverkehr kann nur mit geringen Aufkommensgewinnen rechnen.

Aufgrund der Reform des Güterkraftverkehrsgesetzes wird in der amtlichen Statistik seit Mitte 1998 nicht mehr zwischen Nah- und Fernverkehr unterschieden. Aufgrund dessen werden unterschiedliche Charakteristika des Straßengüterverkehrs – im Nahbereich der Verteiler- und Zubringerverkehr und im Fernbereich der Wettbewerb mit Bahn und Binnenschifffahrt – in Zukunft separat ermittelt, wobei der Lkw-Verkehr nach Entfernungsstufen dargestellt wird.

Im **Güterverkehr** unterschritten die Transportmengen **1998** mit rd. –0,3 % knapp das Vorjahresergebnis. Dämpfend wirkte sich insbesondere die fortgesetzte Rezession der Bauwirtschaft – im 2. Halbjahr der Einbruch der Stahlproduktion – aus. Da sich der Nachfragerückgang auf den Binnenverkehr konzentrierte und der internationale Verkehr mit seinen überdurchschnittlichen Transportweiten nochmals deutlich zulegte, erhöhte sich die Verkehrsleistung dennoch insgesamt um 3,4 % auf 468,0 Mrd. tkm (vgl. **Tabelle 2**).

Hinter diesem Ergebnis verbergen sich divergierende Entwicklungen bei den einzelnen Verkehrsträgern. Den stärksten Einbruch verzeichnete die Luftfracht mit –3,9 %. Auch die Bahn nahm mit –3,1 % unerwartet deutlich ab. Ein leichter Rückgang um 0,3 % gab es auch für den Straßengüterverkehr, wobei hohe Verluste beim Transport von Baustoffen und Mineralölprodukten den Ausschlag gaben. Zunahmen konnte die Binnenschifffahrt (1,4 %), die Seeschifffahrt (3,0 %) – aufgrund stark ausgeweiteter Rohölanlandungen und des expandierenden Containerumschlags – sowie der Durchsatz der Mineralölleitungen (3,5 %) verbuchen.

In **1999** kann das Transportgewerbe trotz Abschwächung der gesamtwirtschaftlichen Antriebskräfte mit einem leichten Anstieg der Transportmengen um 0,6 % auf 3,85 Mrd. t rechnen. Diese Entwicklung kommt ausschließlich durch den mengenmäßig – aber nicht entfernungsmäßig bedeutenden Zuwachs von Baustofftransporten zustande, die von einer Abnahme bei den internationalen Transporten begleitet wird, sodass die Verkehrsleistung mit 0,7 % (auf 471 Mrd. tkm) kaum stärker ansteigt als die Transportmengen.

Die verbesserte Baukonjunktur macht sich insbesondere für den Straßengüterverkehr positiv bemerkbar (1,0 %). Die Eisenbahnen (–2,6 %) und die Binnenschifffahrt (–1,8 %) leiden unter der stark zurückgegangenen Nachfrage der Stahlerzeuger. Aus den gleichen Gründen und wegen sinkender Rohölanlandungen und einem Rückgang im Containerverkehr stagniert der Umschlag im Seeverkehr. Die noch nicht überwundenen Krisen in wichtigen Zielgebieten lassen auch die Luftfracht nochmals schrumpfen (–1 %). Lediglich der Durchsatz der Mineralölleitungen verzeichnet aufgrund verstärkter Einfuhren russischen Erdöls ein deutliches Wachstum (2,9 %).

Tabelle 1: Kurzzeitige Entwicklungen im Personenverkehr

Personenverkehr	1997		1998		Änderung 1997/98 %	1999		Änderung 1998/99 %
	Ifo <sup>1)</sup>	Anteil %	Ifo <sup>1)</sup>	Anteil %		Ifo <sup>1)</sup>	Anteil %	
	Leistung in Mrd. P.km							
1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>1. Eisenbahn<sup>2)</sup></b> .....	<b>64,0</b>	<b>6,9</b>	<b>62,9</b>	<b>6,7</b>	<b>-1,7</b>	<b>63,2</b>	<b>6,7</b>	<b>0,5</b>
1.1 – Schienennahverkehr .....	33,0		32,4		-1,8	32,0		-1,2
1.2 – Schienenfernverkehr .....	31,0		30,5		-1,6	31,2		2,3
<b>2. Öff. StraßenPV</b> .....	<b>76,2</b>	<b>8,3</b>	<b>76,0</b>	<b>8,1</b>	<b>-0,3</b>	<b>76,3</b>	<b>8,1</b>	<b>0,4</b>
2.1 Kraftomnibusse .....	67,9		67,8		-0,1	68,0		0,3
2.1.1 – Linienverkehr (Nah) .....	43,9		43,6		-0,7	43,7		0,2
2.1.2 – Gelegenheitsverkehr (Fern) .....	24,0		24,2		0,8	24,3		0,4
2.2 Bahnen <sup>3)</sup> .....	8,3		8,2		-1,2	8,3		1,2
<b>3. Luftverkehr</b> .....	<b>28,0</b>	<b>3,0</b>	<b>37,7</b>	<b>4,0</b>	<b>34,6</b>	<b>39,7</b>	<b>4,2</b>	<b>5,3</b>
<b>4. Individualverkehr<sup>4)</sup></b> .....	<b>754,8</b>	<b>81,8</b>	<b>760,9</b>	<b>81,2</b>	<b>0,8</b>	<b>768,0</b>	<b>81,1</b>	<b>0,9</b>
<b>5. Summe Personenverkehr</b> .....	<b>923,0</b>	<b>100,0</b>	<b>937,5</b>	<b>100,0</b>	<b>1,6</b>	<b>947,2</b>	<b>100,0</b>	<b>1,0</b>

<sup>1)</sup> Ifo-Prognose, Februar 1999.

<sup>2)</sup> Ohne Schiffs-, einschließlich Militärverkehr.

<sup>3)</sup> Quelle: DIW Verkehr in Zahlen, Heft 1998 (für 1998/1999 gleiche Anteile angenommen).

<sup>4)</sup> Pkw, Kombi, Krad, einschließlich Taxi und Mietwagen.

Tabelle 2: Kurzzeitige Entwicklungen im Güterverkehr

Güterverkehr	1997		1998		Änderung 1997/98 %	1999		Änderung 1998/99 %
	Ifo <sup>1)</sup>	Anteil %	Ifo <sup>1)</sup>	Anteil %		Ifo <sup>1)</sup>	Anteil %	
	Leistung in Mrd. t.km							
1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>1. Eisenbahn<sup>2)</sup></b> .....	<b>72,7</b>	<b>16,1</b>	<b>73,8</b>	<b>15,8</b>	<b>1,5</b>	<b>72,8</b>	<b>15,4</b>	<b>-1,4</b>
<b>2. Binnenschifffahrt</b> .....	<b>62,2</b>	<b>13,8</b>	<b>63,9</b>	<b>13,7</b>	<b>2,7</b>	<b>63,5</b>	<b>13,5</b>	<b>-0,6</b>
<b>3. Straßengüterverkehr</b> .....	<b>303,6</b>	<b>67,1</b>	<b>314,8</b>	<b>67,3</b>	<b>3,7</b>	<b>319,0</b>	<b>67,7</b>	<b>1,3</b>
3.1 Inländische Unternehmen .....	223,1		228,6		2,5	229,7		0,5
3.1.1 – Gewerblicher Verkehr <sup>3)</sup> .....	151,3		157,8		4,3	159,0		0,8
3.1.2 – Werkseigener Verkehr .....	71,8		70,8		-1,4	70,7		-0,1
3.2 Ausländische Unternehmen .....	80,5		86,2		7,1	89,3		3,6
<b>4. Luftverkehr</b> .....	<b>0,5</b>	<b>0,1</b>	<b>0,6</b>	<b>0,1</b>	<b>20,0</b>	<b>0,6</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>
<b>5. Rohrleitungen</b> .....	<b>13,2</b>	<b>2,9</b>	<b>14,7</b>	<b>3,1</b>	<b>11,4</b>	<b>15,3</b>	<b>3,2</b>	<b>4,1</b>
<b>6. Summe Güterverkehr</b> .....	<b>452,2</b>	<b>100,0</b>	<b>467,8</b>	<b>100,0</b>	<b>3,4</b>	<b>471,2</b>	<b>100,0</b>	<b>0,7</b>

<sup>1)</sup> Ifo-Prognose, Februar 1999.

<sup>2)</sup> Ohne Expresß- und Stückgutverkehr sowie ohne Dienstgut- und Militärverkehr.

<sup>3)</sup> Einschließlich der DB AG-eigenen und der im Auftrag der DB AG fahrenden Fahrzeuge.

## 1.4 Das Vergaberechtsänderungsgesetz (VgRÄG)

Das Gesetz zur Änderung der Rechtsgrundlagen für die Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergaberechtsänderungsgesetz VgRÄG) vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2512) ist am 1. Januar 1999 in Kraft getreten. Es wurde zur Umsetzung der EG-Richtlinien im Bereich des öffentlichen Auftragswesens erlassen und gilt demnach nur für die den EG-Vergaberichtlinien unterworfenen Aufträge. Dieses sind:

Artikel 1 VgRÄG wurde in Teil 4 der Neufassung des „**Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB)**“ vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2546) aufgenommen. Die Neufassung des GWB ist ebenfalls zum 1. Januar 1999 in Kraft getreten.

Das GWB ist in 3 Abschnitte untergliedert, von denen der 1. Abschnitt „**Vergabeverfahren**“ die wesentlichen Vergabegrundsätze (z.B. wettbewerbliche und transparente Vergabeverfahren, Gleichbehandlung, Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot, Arten der Vergabe usw.) und den sachlichen und persönlichen Geltungsbereich des Gesetzes regelt. Besonders bedeutsam ist § 106 Abs. 7 VgRÄG bzw. § 97 Abs. 7 GWB, wonach Unternehmen Anspruch darauf haben, dass der Auftraggeber die Bestimmungen über das Vergabeverfahren einhält („subjektives Recht“).

Im 2. Abschnitt „**Nachprüfungsverfahren**“ werden Besetzung, Einrichtung und Organisation der Nachprüfungsbehörden, das Verfahren vor der Vergabekammer (Einleitung, Antrag, Form, Verfahrensbeteiligte, Untersuchungsgrundsatz, Verhandlung, Beschleunigung, Akteneinsicht, Entscheidung, Aussetzung des Vergabeverfahrens), die sofortige Beschwerde (Zulässigkeit, Frist, Form, Wirkung, Beteiligte) und die nur vom Auftraggeber zu beantragende Vorabentscheidung über den Zuschlag geregelt.

Das gesetzliche Nachprüfungsverfahren sieht die zwei Instanzen „Vergabekammern“, die jeweils beim Bund (Bundeskartellamt) und bei den Ländern eingerichtet werden, und „Beschwerdegerichte“ (Vergabesenat beim OLG, ggf. beim Obersten Landesgericht) vor. Für die Verfahren bei diesen Instanzen sind strenge Formalien festgelegt. Bund und Länder können außerdem für Vergaben öffentlicher Auftraggeber – neben den o. a. Instanzen – „Vergabeprüfstellen“ einrichten. Ihre Einschaltung führt jedoch im Gegensatz zu den Verfahren vor den beiden genannten Instanzen nicht automatisch zur Aussetzung des Vergabeverfahrens.

Die **Vergabekammer** leitet als 1. Instanz ein Nachprüfungsverfahren nur auf Antrag eines Unternehmens ein, das ein Interesse am Auftrag hat und eine Verletzung seiner Rechte durch Nichtbeachtung von Vergabevorschriften geltend macht und dabei begründet darlegt (Sachverhaltsdarstellung, Beweismittel), dass ihm ein Schaden entstanden ist oder zu entstehen droht. Verfahrensbeteiligte sind außer dem Auftraggeber auch die Unternehmer, deren Interessen schwerwiegend berührt werden. Die Vergabekammer entscheidet i.d.R. innerhalb von fünf Wochen. Die Vergabekammer kann außerdem auf Antrag des Auftraggebers unter bestimmten

Voraussetzungen im einstweiligen Rechtsschutz den sofortigen Zuschlag nach Ablauf von zwei Wochen seit Bekanntgabe der Entscheidung gestatten. Auf Antrag des Unternehmens kann das Beschwerdegericht (OLG) das Verbot des Zuschlags wieder herstellen.

Im Regelfall ist gegen eine ergangene Entscheidung der Vergabekammer oder, wenn diese innerhalb von fünf Wochen nach Antrag keine Entscheidung getroffen hat, beim **Beschwerdegericht** (OLG) als 2. Instanz die „sofortige Beschwerde“ innerhalb von zwei Wochen zulässig. Die sofortige Beschwerde hat unterschiedliche aufschiebende Wirkung gegenüber den Verfahrensbeteiligten:

- Hat der Auftraggeber vor der Vergabekammer obsiegt, entfällt die aufschiebende Wirkung zwei Wochen nach Ablauf der Beschwerdefrist.
- Wird auf Antrag des Unternehmers vom OLG die aufschiebende Wirkung bis zur Entscheidung über die Beschwerde nicht verlängert, kann der Zuschlag erteilt werden.
- Hat dagegen das Unternehmen vor der Vergabekammer Recht erhalten, kann auf Antrag des Auftraggebers das OLG in einem gesondert geschaffenen Eilverfahren innerhalb von fünf Wochen über den Zuschlag entscheiden.

Gegen Entscheidungen des Beschwerdegerichts (OLG) sind Rechtsmittel nicht zulässig.

Ein erteilter Zuschlag kann nicht aufgehoben werden. Der Auftraggeber darf nach Zustellung des Nachprüfungsantrags aber vor einer Entscheidung der Vergabekammer und dem Ablauf der Beschwerdefrist den Zuschlag nicht erteilen. Die neue gesetzliche Regelung sieht nicht vor, dass die Vergabestelle ihre Vergabeentscheidung vor Zuschlagerteilung den am Vergabeverfahren beteiligten Unternehmen mitteilen muß.

Der 3. Abschnitt „**Sonstige Regelungen**“ sieht Regelungen vor zum Schadensersatz bei Rechtsmißbrauch, über die Kosten für die Inanspruchnahme des Rechtsschutzes vor der Vergabekammer, über Kosten der Vergabeprüfstellen und die Ermächtigung zum Erlass von Verordnungen.

Im Artikel 2 des VgRÄG wird die „**Änderung kostenrechtlicher Vorschriften**“, die das „Gerichtskostengesetz“ und die „Bundesgebührenordnung für Rechtsanwälte“ betreffen, geregelt.

Artikel 3 des VgRÄG enthält „**Übergangs- und Schlußbestimmungen**“, z. B. Aufhebung der §§ 57a bis 57c des HGrG und der Nachprüfungsverordnung (NpV), Regelungen zu anhängigen Nachprüfungsverfahren, Übergangsregelung für bestehende vergabefremde Aspekte bis zum 30. Juni 2000. Bis zum Erlass einer neuen Vergabeverordnung bleibt die auf der Grundlage des Haushaltsgrundsätzegesetzes bestehende Vergabeverordnung in Kraft.

Die gesetzliche Neuregelung dürfte sich erheblich auf die künftige Vergabepaxis auswirken, insbesondere weil – erstmals in Deutschland – ein Bieter/Interessent generell den Fortgang und Abschluß d.h. die Zuschlags-

erteilung eines Vergabeverfahrens verzögern bzw. stoppen kann. Bei rechtsmißbräuchlicher Inanspruchnahme des Nachprüfungsverfahrens drohen ihm allerdings beträchtliche Schadensersatzforderungen.

## 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 damaligen Entscheidungen zu den Bundeshaushalten 1993 und 1994 zugrunde. Danach waren für Kapitel 12 10 (Bundesfernstraßen) in den Jahren 1993 und 1994 Ausgaben in Höhe von 10 757,3 Mio. DM und für die Jahre 1995 bis 2000 ein Ansatz in Höhe von 10 600,0 Mio. DM eingeplant.

In den bisherigen sechs von acht Jahren Laufzeit des Fünfjahresplanes (mit Ergänzung) wurden in den Hauptbautiteln (HBT) bisher rd. 27 613,1 Mio. DM von 38 780,3 Mio. DM (SOLL) verausgabt; das sind rd. 71 % IST gegenüber einem SOLL von 75 % (vgl. **Tabelle 3**). Die Erfüllungsgrade des Fünfjahresplan 1993–1997 mit Ergänzung bis 2000 hinsichtlich Ausgaben und Längen sind in **Tabelle 7** dargestellt.

#### – West/Ost-Aufteilung

Mit dem Bundesverkehrswegeplan 1992, dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sowie dem daraus entwickelten Fünfjahresplan 1993–1997 mit Ergänzung bis 2000 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 weitgehend 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 Bedarfplan 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.

### 1.5.2 Bundeshaushalt 1999 und mittelfristige Finanzplanung

Das Haushaltsgesetz 1999 vom 21.06.1999 wurde am 23. Juni 1999 verkündet (BGBl. I S. 1387). Der vom Bundestag verabschiedete Bundeshaushalt 1999 sieht für Kapitel 12 10 (Bundesfernstraßen) Ausgaben in Höhe von 10 193,9 Mio. DM vor.

In der mittelfristigen Finanzplanung bis 2003 sind für das Jahr 2000 rd. 9 955,9 Mio. DM für die Jahre 2001 und 2002 jeweils 9 901,0 Mio. DM und für das Jahr 2003 rd. 10 004,0 Mio. DM vorgesehen. Neben den vorgegebenen Finanzplanansätzen gilt für den Einzelplan Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in den Jahren 2001 bis 2003 eine globale Minderausgabe von rd. 1,1 Mrd. DM in 2001, rd. 1,8 Mrd. DM in 2002 und rd. 2,4 Mrd. DM in 2003, wobei die Anteile für die Bundesfernstraßen noch nicht konkretisiert sind. (**Tabelle 3** bzw. **Abbildung 6**, Seite 27).

**Tabelle 3: Finanzrahmen 1991–2003**

– in Mio. DM – (gemäß Kabinettsbeschuß zum Entwurf des Haushaltes 2000 vom 23. Juni 1999)

	Summe 1991 bis 1992	1998	Summe 1993 bis 1998	1999	2000	Summe 1993 bis 2000 (FJP)	2001	2002	2003
	Ist	Ist	Ist	Soll	Entwurf		Finanzplanung <sup>1)</sup>		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	109
Kap. 12 10 .....	18 224,6	10 351,3	<b>62 471,7</b>	10 193,9	9 955,9	<b>85 114,6</b>	9 901,0	9 901,0	10 004,0
Nicht- investitionen .....	3 547,4	1 692,6	<b>11 107,7</b>	1 833,4	1 693,8	<b>16 374,6</b>	1 714,0	1 744,0	1 767,0
Investitionen .....	14 677,2	8 658,7	<b>51 364,0</b>	8 360,5	8 262,1	<b>68 740,0</b>	8 187,0	8 157,0	8 237,0
– davon Hauptbautitel ...	7 245,8	5 219,8	<b>27 613,1</b>	4 831,0	4 731,0	<b>38 780,3<sup>1)</sup></b>	4 662,3	4 635,3	4 521,8
– davon Investitionen außerhalb der Hauptbautitel ...	7 431,4	3 438,9	<b>23 750,9</b>	3 529,5	3 531,1	<b>29 959,7</b>	3 524,7	3 521,7	3 715,2

<sup>1)</sup> Ein Anteil der Bundesfernstraßen an der globalen Minderausgabe war bei Redaktionsschluß (siehe Bemerkung S. 18) noch nicht fest gelegt.

## 2. Aktuelles

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

Die zügige Realisierung der sieben Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße – ist aufgrund der erwarteten wirtschaftlichen Impulse für die neuen Bundesländer nach wie vor vorrangiges Ziel der Bundesregierung. Weitere wesentliche Teile dieser Projekte sollen in den nächsten Jahren fertiggestellt werden.

Die finanzielle Situation im Bundesfernstraßenhaushalt sowie die Planungskapazitäten der Länder und der DEGES hat zu einem stufenweisen Vorgehen bei der Realisierung der VDE geführt. 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. Die Höhe der jährlichen Mittelansätze für die VDE ist seit 1997 auf 2,4 Mrd. DM plafondiert. Damit können die VDE-Projekte –Straße bis zum Jahr 2010 im wesentlichen fertiggestellt werden.

Bis Ende 1998 wurden in die 7 VDE-Projekte –Straßen insgesamt rd. 10,5 Mrd. DM investiert. Für das Jahr 1999 sind – gemäß Plafondierung – weitere 2,4 Mrd. DM vorgesehen. Die VDE-Projekte –Straße– haben – ausgehend von einer Gesamtlänge von rund 2000 km – zum Ende des 1. Quartals 1999 folgenden Realisierungsstand erreicht:

Linie bestimmt (Neubauvorhaben mit einer Gesamtlänge von 945 km) .....	rd. 91 %
RE-Entwürfe in Arbeit bzw. abgeschlossen .....	rd. 91 %
Planfeststellung abgeschlossen .....	rd. 55 %
in Bau .....	rd. 21 %
unter Verkehr .....	rd. 34 %

Im Einzelnen wurden folgende Planungs- und Bauziele erreicht:

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

Für den 4streifigen Neubau (Länge: 323 km) ist die Linie durchgängig bestimmt. Die Bauarbeiten laufen auf einer Länge von 120 km mit Schwerpunkt zwischen Wismar und Rostock und in den Räumen Grimmen, Jarmen und Uckermark. Ein rd. 26 km langer Teilabschnitt zwischen Grevesmühlen und dem Autobahnkreuz (AK) Wismar ist seit Ende 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 einer Grunderneuerung (Länge: rd. 328 km) laufen auf rund 90 km des Vorhabens. Unter Verkehr sind bereits 180 km:

- A 2, AK Hannover-Ost–östlich Lehrte,
- A 2, Peine–Braunschweig/Watenbüttel,
- A 2, Teilabschnitte AK Braunschweig-Nord und Magdeburg/Rothensee,
- A 2, Magdeburg/Rothensee–Ziesar (L-Gr. ST/BB),
- A 2, Teilabschnitte zwischen Ziesar (L-Gr. ST/BB) und Brandenburg,
- A 2, Brandenburg–westlich Autobahndreieck (AD) Werder,

- A 10, östlich AD Werder–AD Potsdam,
- A 10, AD Potsdam–westlich AK Schönefeld (ohne AD Drewitz und ohne Ludwigsfelder Damm),
- A 10, Bereich Anschlußstelle (AS) B 101n,
- A 10, Erkner–Hellersdorf.

#### Projekt 12: A 9, Berlin–Nürnberg

Die Erweiterung auf 6 Fahrstreifen einschließlich einer Grunderneuerung (Länge: 370 km) ist weit vorangeschritten. In Bau befinden sich Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von rd. 60 km. Unter Verkehr sind folgende Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von rd. 200 km:

- AD Potsdam–nördlich Tank- und Rastanlage (TR) Fläming,
- Dessau-Süd–Zörbig,
- Großkugel–Naumburg,
- Droyßig–Eisenberg,
- Hirschberg (L-Gr. TH/BY)–Münchberg-Nord,
- Münchberg-Süd–AD Bayreuth/Kulmbach,
- AD Bayreuth/Kulmbach–Bayreuth-Nord (Teilstrecke),
- Trockau–AK Nürnberg.



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

Für den 4streifigen Neubau (Länge: 206 km) ist die Linienbestimmung für rd. 90 % der Streckenlänge abgeschlossen. Der Teilabschnitt der A 38 von Nordhausen (B 4) bis Windehausen (B 80) wurde am 6. November 1998 für den Verkehr freigegeben (Länge rd. 17 km). In Bau sind folgende Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von rd. 20 km:

- A 38, Leinefelde–Breitenworbis,
- A 38, Werther (B 80)–Nordhausen (B 4),
- A 38, Wallhausen (B 80)–Sangerhausen (B 86).

**Projekt 14: A 14, Magdeburg–Halle**

Von dem rd. 102 km 4streifigen Neubau umfassenden Projekt wurde am 24. November 1998 ein weiterer Teilabschnitt: Magdeburg/Reform bis Schönebeck (rd. 7 km) für den Verkehr freigegeben. Folgende Teilabschnitte mit einer Gesamtlänge von 65 km sind in Bau:

- AK Magdeburg–Magdeburg/Stadtfeld,
- Schönebeck–Könnern,
- Löbejün–Halle/Peißen.

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

Das Projekt umfaßt den 4streifigen Neubau der A 44 Kassel–Herleshausen (Eisenach), den Ausbau der vorhandenen Strecke Eisenach–Dresden auf 6 Fahrstreifen einschließlich Grunderneuerung, den Anbau von Standstreifen und Ergänzung der zweiten Fahrbahn auf Teilabschnitten zwischen Dresden und Weißenberg und den 4streifigen Autobahnneubau Weißenberg–Görlitz bis zur Bundesgrenze Deutschland–Polen (Länge des Gesamtprojektes: 451 km). Unter Verkehr sind folgende Teilabschnitte mit einer Gesamtlänge von rd. 56 km:

- Boxberg–Erfurt-West,
- Erfurt-Ost–Apolda,
- Bereich Stadtroda,
- Schmölln–Crimmitschau,
- Frankenberg–Hainichen,
- Berbersdorf–AD Nossen,
- Triebischtal–östlich Flutrinne Elbe,
- AD Dresden–Görlitz (B-Gr. D/PL).

Weitere Abschnitte mit rd. 65 km Länge sind in Bau.

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

Die Linien für den 4streifigen Neubau der A 71 und der A 73 (Länge des Projektes: rd. 223 km) sind bestimmt. Fertiggestellt ist seit dem 12. Dezember 1998 ein rd. 26 km langer Abschnitt der A 71 zwischen Erfurt/Bindersleben (B 7) und Traßdorf (Bündelungsabschnitt mit der ICE-Trasse des Schienenverkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8, Nürnberg–Erfurt–Berlin).

In Bau sind Teilabschnitte der A 71 zwischen Geraberg und dem AD Suhl mit einer Länge von rd. 20 km. Mit dem Bau des in diesem Abschnitt liegenden Rennsteigtunnels (Länge: rd. 8 km) wurde am 26. August 1998 begonnen.

**2.2 Stand der Projekte mit privater Vorfinanzierung**

Im Rahmen der **privaten Vorfinanzierung** werden **12 Pilotprojekte** sowie **15 weitere Projekte** des Bundesfernstraßenbaus realisiert. Der Sachstand dieser **12 Pilotprojekte** ist in **Tabelle 4** dargestellt.

**Tabelle 4: Stand der Projekte mit privater Vorfinanzierung (12 Pilotprojekte)**

Str.-Nr.	Projekt/Teilprojekt	Baukosten 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	427,0	in Bau
A 60	Bitburg–Wittlich	550,5	in Bau
	Bitburg–Badem	185,6	
	Badem–Landscheid	163,3	
	Landscheid–Wittlich	201,6	
A 81	Engelberg-Tunnel	628,0	in Bau
A 93	Hof-Nord–Mitterteich-West	594,5	Baubeginn 1999
	Hof (A72)–südlich AS B173	65,0	
	südl. AS B173 –Regnitzlosau	59,0	
	Regnitzlosau –Hof-Süd	55,0	
	Hof-Süd –Rehau-Süd	25,3	unter Verkehr

Str.-Nr.	Projekt/Teilprojekt	Baukosten in Mio. DM	Realisierungsstand
	Rehau-Süd-Schönwald	45,3	unter Verkehr
	Schönwald-Selb-Nord	54,8	unter Verkehr
	Selb-Nord-Selb-West	24,8	in Bau
	Selb-West-Schwarzenhammer	70,0	Baubeginn 1999
	Schwarzenhammer-Thiersheim	42,0	Baubeginn 1999
	Rathauhütte-Markredwitz/Lengenfeld	79,3	in Bau
	Marktredwitz/Lengenfeld-Mitterteich-West	74,0	Baubeginn 1999
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 Schwalmthal-Brauerschwend	27,8	in Bau
B 437	Weserquerung Esenshamm	382,3	in Bau
	Los 1: Tunnel	286,4	in Bau
	Los 2: Strecke	95,9	
B 457	Ortsumgehung Hungen	20,0	Baubeginn 2001
	Summe	4236,5	

Die nachfolgend aufgeführten 15 Folgeprojekte wurden sämtlich im Haushaltsjahr 1998 vergeben und befinden sich derzeit in Bau:

**Tabelle 4 (Fortsetzung): Stand der Projekte mit privater Vorfinanzierung (15 Folgeprojekte)**

Land	Str.-Nr.	Projekt	Baukosten in Mio. DM
BW	B 30	OU Baint-Ravensburg (Teilabschnitt bis L 284)	65,7
BY	B 2	OU Kaisheim	17,8
BY	B 173	OU Selbitz	16,6
HE	B 426	OU Ober-Ramstadt	18,5
NI	B 82	OU Schladen	20,5
NW	B 83	OU Blankenau	11,0
NW	B 51	OU Münster, Lütkenbecker Weg–Westfälische Landeisenbahn (westlich L 586)	15,8
RP	B 10	Ausbau bei Pirmasens (Münchweiler–Waldfriedhof)	20,3
SL	B 51	Querspange Besseringen (B 51–A 8)	26,6
SH	B 433	OU Kaltenkirchen	12,2
BB	B 5	OU Wustermark, Nordabschnitt	71,7
MV	B 105	OU Bentwisch	46,6
SN	B 6	A 9–Stadtgrenze Leipzig einschließlich OU Schkeuditz	58,2
ST	B 188	OU Gardelegen	26,1
TH	B 85/281	OU Saalfeld (Nordtangente)	30,9
		Summe	458,5

### 2.3 Stand der Projekte nach dem Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz

Mit dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) vom 30. August 1994 sind die rechtlichen Voraussetzungen zur Anwendung des Betreiber-

modells im Bundesfernstraßenbau gegeben. Aufgrund der europäischen Rahmenbedingungen ist das Betreibermodell derzeit beschränkt auf den Bau von **Brücken, Tunnel und Gebirgspässen im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen** sowie generell auf **mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr**.

**Tabelle 5: Stand der Projekte nach dem Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz<sup>1)</sup> (Stand: 12. März 1999)**

#### Baulast Bund

Nr.	Land	Maßnahme	Länge km	Geschätzte Baukosten Mio. DM	Sachstand
1	SN	A 17: Pirna (B 172)–Breitenau (Bundesgrenze D/CR) (Gebirgspaß)	15,0	360	Machbarkeitsuntersuchung in Abschlußphase; konventionelle Planung <sup>*)</sup>
2	SH/ NI	A 20: Elbequerung nordwestlich Hamburg	9,0	1 000	Machbarkeitsuntersuchung liegt vor; bisher Zustimmung nur von SH (Lage zw. HH, NI, SH nicht abgestimmt)
3	TH	A 4: Leutraltunnel	3,0	300	Machbarkeitsuntersuchung in Abschlußphase
4	HH	A 252: Hafenquerspange	6,5	810	Machbarkeitsuntersuchung in Vorbereitung
5	HB	A 281: Weserquerung	4,4	463	Weiterer Bedarf mit Planungsauftrag; Machbarkeitsuntersuchung läuft
6	BW	B 10: Nordtangente Karlsruhe	4,5	407	Machbarkeitsuntersuchung liegt vor
7	BY	B 21: Kirchholztunnel Bad Reichenhall	3,7	150	Machbarkeitsuntersuchung läuft
8	RP	B 50 n: Hochmoselübergang Wittlich/Bernkastel	19,4	257	Machbarkeitsuntersuchung liegt vor; Gemeinsame Erklärung zum Bau zw. Bund und Land unterzeichnet; konventionelle Planung <sup>*)</sup>
9	MV	B 96 n: Strelasundquerung zur Insel Rügen	2,0	240	Machbarkeitsuntersuchung liegt vor; Gemeinsame Erklärung zur Finanzierung zw. Bund und Land unterzeichnet
10	BW	B 38a: Rheinquerung bei Mannheim	3,0	120	Weiterer Bedarf; Entscheidung offen
11	BE	A 100: AD Neukölln–AS Frankfurter Allee	6,0	1 200	Machbarkeitsuntersuchung läuft
12	BW	A 8: Alaufstieg	8,0	480	Machbarkeitsuntersuchung in Vorbereitung
Baulast Bund: 12 Projekte			84,5	5 787	

#### Baulast Gemeinden

Nr.	Land	Maßnahme	Länge km	Geschätzte Baukosten Mio. DM	Sachstand
1	SH	B 75/B 104: Tunnelneubau Travequerung Lübeck (Ersatz Herrenbrücke)	0,8	275	Ideenwettbewerb <sup>**)</sup> ; Vereinbarung zur Baulastübernahme am 16.09.1997; Konzessionsnehmer Konsortium Hochtief / Bilfinger-Berger
2	MV	B 103: Warnowquerung Rostock	4,0	460	Ideenwettbewerb <sup>**)</sup> ; Konzessionsnehmer Bouygues; Einleitung Planfeststellung 08/98
Baulast Gemeinde: 2 Projekte			4,8	735	

#### Summen

14 Projekte	89,3	6 522
-------------	------	-------

<sup>\*)</sup> = Konzession wird erst auf der Grundlage bestandskräftiger Planfeststellungsunterlagen ausgeschrieben.

<sup>\*\*)</sup> = Konzession wird bereits im Vorfeld der Planung und Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ausgeschrieben.

<sup>1)</sup> = Für diese Projekte besteht zwischen Bund und jeweiligem Land Einvernehmen, Machbarkeitsuntersuchungen durchzuführen.

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 in Frage kommenden Maßnahmen ist aufgrund der gesetzlichen Kriterien begrenzt. Ungeeignet dürften auch 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 Möglichkeiten des privatwirtschaftlichen Engagements im Bundesfernstraßenbau. In geeigneten Fällen können Neubau und Erweiterungsmaßnahmen des Bedarfsplanes vorzeitig realisiert werden, deren Umsetzung mit Haushaltsmitteln auf längere Zeit nicht möglich wäre. Zugleich wird der deutschen Bau- und Finanzwirtschaft die Gelegenheit geboten, im international expandierenden Bereich der Privatfinanzierung öffentlicher Verkehrsinfrastrukturinvestitionen Erfahrungen auf dem heimischen Markt zu sammeln. Hierdurch wird die Wettbewerbssituation der international tätigen deutschen Unternehmen gefestigt.

Für insgesamt **12 Projekte** (Gesamtlänge: 85 km; geschätzte Baukosten: 5,8 Mrd. DM) in der Baulast des Bundes konnte Einvernehmen mit den Ländern zur Durchführung von Machbarkeitsuntersuchungen (technisch/ökonomische Voruntersuchungen zur Abschätzung einer grundsätzlichen Eignung für eine Realisierung nach dem Betreibermodell) erzielt werden. Zum erreichten Sachstand siehe **Tabelle 5**.

Der Bund hat sich bereit erklärt, zur Förderung der privatwirtschaftlichen Rentabilität von Betreibermodell-Projekten im konkreten Einzelfall eine staatliche Anschubfinanzierung in Höhe von bis zu 20 % der Baukosten zu gewähren, sofern das Projekt zum Zeitpunkt der Realisierung in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplans eingestuft ist. Darüber hinaus werden zur weiteren Steigerung der Realisierungschancen im Einzelfall weitere Fördermöglichkeiten geprüft, z.B. Einsatz von Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) oder Beiträge der Länder.

Für die B 50n (**Hochmoselquerung**) und die B 96n (**Strelasundquerung zur Insel Rügen**) wurden bereits gemeinsame Erklärungen Bund/Land zur notwendigen staatlichen Ergänzungsfinanzierung abgegeben. Mit der Ausschreibung einer ersten Konzession wird Anfang 2000 gerechnet.

Zwei weitere Projekte werden als Betreibermodell nach dem FStrPrivFinG in der Baulast der Gemeinden durchgeführt: **Warnowquerung** (Stadt Rostock) und **Travequerung** (Stadt Lübeck).

Für die Warnowquerung in Rostock wurde der Konzessionsvertrag zwischen der Hansestadt Rostock als Baulasträger und dem Betreiber im September 1996 unterzeichnet. Das Planfeststellungsverfahren wurde im August 1998 eingeleitet.

Für den als Ersatz der Herrenbrücke im Zuge der B75/B 104 geplanten Travetunnel Lübeck ist eine privatwirt-

schaftliche Betreibermodell-Lösung vorgesehen. Der Bund bringt in diesem Falle einen Kostenbeitrag ein, der den Aufwendungen für die Wiederherstellung des abgängigen Ersatzbauwerkes entspricht. Der Konzessionsvertrag wurde im März 1999 unterzeichnet.

## 2.4 Inhalt und Stand der Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP)

Gemäß der Koalitionsvereinbarung vom 20. Oktober 1998 soll der Bundesverkehrswegeplan im Sinne eines umfassenden, ökonomische und ökologische Ziele integrierenden Verkehrskonzeptes zügig überarbeitet werden. Mit den vorbereitenden fachlichen Arbeiten, insbesondere der Fortentwicklung der Methodik, der Erschließung und Vervollständigung der Datengrundlagen zum Personen- und Güterverkehr, der Erstellung der Strukturdatenprognose und der Entwicklung von Prognose-Szenarien, wurde bereits begonnen. Folgende Ziele werden angestrebt:

- Bis zu Beginn des Jahres 2000 wird die Methodik überarbeitet und die Verkehrsprognosen für einen neuen BVWP aktualisiert.
- In einem „Verkehrsbericht 2000“ (Mitte 2000) sollen die Ergebnisse der – ohnehin notwendigen – Überprüfung des Bedarfsplans Schiene, aktuelle Entwicklungen im Straßen- und Wasserstraßenbereich sowie wichtige verkehrspolitische Aspekte einer integrierten Verkehrs-, Raumordnungs- und Städtebaupolitik dargestellt werden.
- Neue Projekte sollen auf der Basis modernisierter Bewertungsmethodik, verkehrspolitischer Szenarien und der Ergebnisse der neuen Prognosen sowie aktueller Projektdaten bewertet werden. Auf dieser Grundlage wird innerhalb der Legislaturperiode der Entwurf des neuen BVWP aufgestellt.
- Nach Bestätigung des BVWP durch das Bundeskabinett wird die Novellierung der bestehenden Ausbaugesetze in Angriff genommen. Es ist beabsichtigt, diese für die Straße, Schiene und Wasserstraße gleichzeitig zu überprüfen und für die Entscheidung vorzubereiten.
- Zur Sicherung der Kontinuität der Planungs- und Bauaktivitäten werden alle laufenden und einige hoch prioritären neuen Vorhaben bei Bundesfernstraßen, Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes und bei Bundeswasserstraßen in einem Investitionsprogramm 1999 bis 2002 zusammengefaßt, das damit die Funktion der früheren Fünfjahrespläne Fünfjahrespläne übernimmt.

### Ansätze zur Fortentwicklung des gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahrens des Bundesverkehrswegeplans 1992

Bei der Umsetzung des BVWP '92 hat sich gezeigt, dass einige Komponenten der Bewertung weiterzuentwickeln sind, um den veränderten Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen. Dabei werden u. a. folgende Anregun-

gen des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, des Umwelt-Bundesamtes und anderer Gutachter berücksichtigt:

- **Raumordnung und Verkehr**  
Neben der Nutzen-Kosten-Analyse sollen raumordnerische Anforderungen in Form einer „Raumwirksamkeitsanalyse“ Eingang in das Verfahren finden.
- **Städtebauliche Beurteilung**  
Städtebauliche Effekte, die im Rahmen des gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahrens der BVWP '92 nur bei Großprojekten der „Straße“ – als städtebauliche Beurteilung – Berücksichtigung fanden, sollen künftig umfassender abgebildet werden.
- **Monetarisierung weiterer Umwelteffekte**  
Durch eine Monetarisierung weiterer Umweltwirkungen, beispielsweise des Verbrauchs von Natur und Landschaft, sollen Umweltbelange – zusätzlich zu der nichtmonetären ökologischen Beurteilung (URE) – in die Nutzen-Kosten-Analyse eingeführt werden.
- **Umweltrisikoeinschätzung**  
Eine Umweltrisikoeinschätzung von Vorhaben der BVWP erfolgte bisher nur projektbezogen. Es wird angestrebt, außerhalb der Nutzen-Kosten-Analyse die ökologische Beurteilung durch ein Verfahren für eine netzbezogene Umweltrisikoeinschätzung zu erweitern. Damit würde die derzeit nur auf Korridore und einzelne Verkehrsträger beschränkte ökologische Beurteilung auf die Ermittlung der gebündelten Wirkung aller BVWP-Maßnahmen in einem Netzbezug erweitert.

#### **Abschätzung von Ersatz- und Erhaltungsinvestitionen**

Der künftige Ersatzinvestitionsbedarf soll mit Unterstützung eines makroökonomischen Modellansatzes präzisiert werden. Hierbei wird mit Hilfe einer Abgangs- und Abschreibungsrechnung eine untere und obere Leitlinie für den künftigen Ersatzbedarf ermittelt.

#### **Korridorbetrachtung**

Im zukünftigen Ablauf der Projektbewertung im Rahmen der BVWP wird ein zusätzlicher Integrationsschritt geplant. Nach einer ersten Bewertung der erwogenen Maßnahmen soll das sich daraus ergebende Bündel von Infrastrukturmaßnahmen mit der für die konkurrierenden Verkehrsträger prognostizierten Nachfrage rückgekoppelt werden, um für die endgültige Bewertung auf diese Weise integrierte Ergebnisse zu erhalten.

#### **Netzfunktion/Programmbetrachtung**

Das bisherige Prinzip der Einzelprojektbewertung soll grundsätzlich beibehalten werden. Bei der Beurteilung regional konkurrierender Verkehrsträger soll zukünftig ergänzend eine gemeinsame Beurteilung in Form eines Infrastrukturmaßnahmenprogrammes – unter Berücksichtigung bestehender Interdependenzen – durchgeführt werden.

## **2.5 Privatisierung der Autobahn Tank & Rast AG**

Die Privatisierung der Autobahn Tank & Rast AG als Eigentümerin von mehr als 700 Nebenbetrieben an den Bundesautobahnen ist abgeschlossen. Der Bund hat alle von ihm bisher gehaltenen Gesellschaftsanteile an ein Erwerberkonsortium aus Allianz Capital Partners GmbH, Apax-Fondsgesellschaft und LSG Lufthansa Service Holding AG veräußert. Die Privatisierung erfolgte in Einklang mit den öffentlich rechtlichen Rahmenbedingungen. Hoheitliche Befugnisse wurden dabei nicht übertragen. Die verkehrs- und ordnungspolitischen Ziele der Bundesregierung wurden durch Festbeschreibung im Vertragswerk umgesetzt. Dazu gehören insbesondere der Erhalt der mittelständischen Pächterstruktur und die Weiterführung der Tank & Rast AG als selbständige Gesellschaft. Im Rahmen der angestrebten Kooperation zwischen den neuen Eigentümern und den Pächtern erhalten letztere Mitwirkungsrechte in künftigen Aufsichtsgremien der Gesellschaft.

Das der Privatisierung zugrundeliegende Vertragswerk schafft die Grundlage für eine weitere erfolgreiche Entwicklung der Autobahn Tank & Rast AG und damit ein verbessertes Dienstleistungsangebot der Nebenbetriebe. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat die Veräußerung nach kartellrechtlichen Gesichtspunkten geprüft.

Im Rahmen der Schaffung einer neuen Holding-Struktur wurde die Tank & Rast AG im Februar 1999 in eine GmbH umgewandelt.

## **2.6 Übertragung des Notrufes an Bundesautobahnen auf einen privaten Betreiber**

Prüfungsbemerkungen des Bundesrechnungshofes, wonach der Notruf als Bestandteil des Unfallrettungswesens in die Kompetenz der Länder fallen müßte, und die Freigabe des Netzmonopols der Post waren Anlaß für eine Neuordnung des Fernmeldenetzes und der Notrufanlagen an Bundesautobahnen.

Ein Markttest Anfang 1997 führte zu einem positivem Ergebnis. Im Rahmen eines europaweit ausgeschriebenen Teilnahmewettbewerbes haben sich zahlreiche Bewerber gemeldet und ihr Interesse bekundet. Nach einem Auswahlverfahren wurden im Frühjahr 1998 sechs Bewerber zur Abgabe eines Angebotes aufgefordert. Die Ausschreibung führte zu folgendem Ergebnis:

- Das Interesse an einer Übernahme des Fernmeldenetzes hat sich nicht bestätigt. Hierzu sind keine verwertbaren Angebote eingegangen. Betrieb und Unterhaltung des Fernmeldenetzes verbleiben daher weiterhin beim Bund. Vor diesem Hintergrund wird jetzt geprüft, inwieweit die bedarfsgerechte Einbindung des Autobahnfernmeldenetzes in das betriebs- und verkehrstechnische Planungskonzept an Bundesfernstraßen erfolgen und wie durch eine Optimierung des Netzes eine weitere Kostenentlastung des Bundes erreicht werden kann.

- Den Zuschlag für den Notruf an den Bundesautobahnen erhielt der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft. Der Vertrag beinhaltet:
  - Übernahme der Notrufvermittlung,
  - Entwicklung, Einbau und Finanzierung einer Schnittstelle in den Notrufzentralen der Autobahnmeistereien zur automatischen Weiterleitung des Notrufes zu den Call-Centern des Betreibers,
  - Kostenerstattung für Unterhaltung, Erneuerung und Neubau der Notrufsäulen und des Netzanteils des BAB-Fernmeldenetzes einschließlich der Schnittstelle.
  - Die Benutzung des Notrufes darf nicht an die Zahlung einer Gebühr gekoppelt werden.

Im Jahr 1999 erfolgt die Entwicklung und Erprobung der Technik zur automatischen Weiterleitung des Notrufes. In den Jahren 2000 und 2001 ist die schrittweise Umstellung des Notrufes auf den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft in Abstimmung mit Bund und Ländern vorgesehen.

## 2.7 Moderne Managementsysteme für eine systematische Erhaltungsplanung der Fernstraßeninfrastruktur

Die neue Bundesregierung räumt der Erhaltung und Modernisierung der vorhandenen Straßeninfrastruktur besonderen Rang ein. Dies ist notwendig, um die Funktionsfähigkeit des Fernstraßennetzes für Wirtschaft und Gesellschaft auch unter weiter wachsendem Individualverkehr und der zunehmenden Beanspruchung durch den Güterverkehr unverändert zu gewährleisten. Alle Rationalisierungspotentiale zu seiner Erhaltung sind zu nutzen.

Eine systematische und wirtschaftliche Straßeninfrastrukturerhaltung erfordert eine stärkere Zusammenfassung und Koordinierung der Planungs-, Projektierungs- und Realisierungsfunktionen der Bundesländer sowie der Steuerungs- und Controllingfunktionen des Bundes als Baulastträger des Fernstraßennetzes zur Umsetzung seiner Straßeninfrastrukturpolitik. Moderne Managementsysteme sollen diesen Prozeß auch auf der Seite der im Auftrage des Bundes tätigen Straßenbauverwaltungen der Länder unterstützen. Gedacht ist hierbei insbesondere an Management Systeme für die Fahrbahn- und Brückenerhaltung sowie für die Straßenausstattung.

Wesentliche Bausteine derartiger Systeme sind

- eine umfassende Datensammlung zum Infrastrukturbestand und dessen mittelfristiger Veränderung,
- Instrumente zur Definition und einheitlichen Bewertung von Erhaltungsprojekten und
- deren Zusammenfassung zu einem kurz- und mittelfristigen Programm von Erhaltungsmaßnahmen.

Auf der Basis langfristiger Erhaltungsbedarfsprognosen und den Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes können auf diese Weise wirtschaftlich optimierte Verhal-

tensstrategien zur Erhaltung der Straßeninfrastruktur abgeleitet und in Programme umgesetzt werden.

In den 80er und verstärkt in den 90er Jahren wurden weltweit Management-Systeme entwickelt, getestet und teilweise auch eingeführt, mit denen periodische Straßenerhaltungsprogramme unter Beachtung wirtschaftlicher Mittelverwendung und verkehrs- und sicherheitsrelevanter Ziele aufgestellt werden konnten. Bei der Vorbereitung von Entscheidungen haben sie sich inzwischen bewährt.

Für die Anwendung in Deutschland müssen diese planungsunterstützenden Managementsysteme an nationale Bedingungen angepaßt und in den Bundesländern bundesweit eingeführt werden. Die Arbeiten hierzu wurden vor einigen Jahren aufgenommen; der erste Feldversuch ist in 8 Bauämtern angelaufen. Nach der Anpassung des Bewertungsmoduls an BVWP-Bedingungen könnte das erste Pavement-Management-System in Deutschland Mitte des kommenden Jahrzehnts für eine umfassende Einführung zur Verfügung stehen.

In Zeiten knapper Kassen werden sich realistische Qualitätsziele eher an den finanziellen Möglichkeiten des Baulastträgers Bund als am wünschenswerten Optimalzustand von Fahrbahndecken und Brückenbauwerken orientieren müssen. Gerade hier bieten leistungsfähige Managementsysteme die Möglichkeit, die für die Straßenerhaltung verfügbaren Finanzmittel für bundesweit gleichwertige Bedingungen optimal einzuplanen.

Die Abteilung Straßenbau, Straßenverkehr des BMVBW hat Empfehlungen erarbeitet, nach denen die Kernelemente einer wirtschaftlichen und systematischen Straßenerhaltung vordringlich weiterentwickelt und eingeführt werden sollten. Auf Bundeseite sind dies

- langfristige und disaggregierte Erhaltungsbedarfsprognosen unter realistischen Qualitäts- und Finanzszenarien,
- die Absicherung straßenbaupolitischer Zielsetzungen bei der Erhaltungsprogrammabwicklung sowie
- regelmäßige Erfolgskontrollen nach der Programmrealisierung.

Auf Länderseite sind dies

- die Anpassung und Einführung der Managementsysteme, die systematisches, zielorientiertes Planen und das Bewerten und Realisieren von Erhaltungsmaßnahmen unterstützen.

## 2.8 Wirtschaftlichkeit in der betrieblichen Straßenerhaltung

Die betriebliche Unterhaltung der Bundesfernstraßen umfaßt Grünpflege, Reinigung und Entsorgung, Winterdienst, verkehrstechnische Dienste und – in geringem Umfang – Sofortmaßnahmen in der baulichen Unterhaltung. Für diesen Bereich mußten im Haushalt 1998 einschließlich der Ausgaben für die Fahrzeug- und Geräteausrüstung insgesamt rd. 1,9 Mrd. DM bereitgestellt werden. Dies sind etwa 19 % des Straßenbauhaushaltes.

Für die Organisation und Durchführung der betrieblichen Unterhaltung, die von den zuständigen Landesverwaltungen im Auftrag des Bundes wahrgenommen wird, gilt ebenfalls das Erfordernis der wirtschaftlichen Haushaltsführung. In diesem Zusammenhang hat der Bundesrechnungshof 1995 im Rahmen einer Querschnittsprüfung empfohlen, die Wirtschaftlichkeit der betrieblichen Unterhaltung der Bundesautobahnen zu verbessern und unter Beibehaltung des Qualitätsstandards zusammen mit den Bundesländern neu zu gestalten.

Parallel zu der Untersuchung des Bundesrechnungshofes haben die Straßenbauverwaltungen der Länder unter Beteiligung des Bundes in einem Bericht „Meisterei 2000“ Grundsätze zusammengestellt, die aus heutiger Sicht für eine wirtschaftliche Organisation des Straßenunterhaltungsdienstes sowohl für die Bundesautobahnen als auch für das nachgeordnete Netz zu beachten sind. Diese beziehen sich auf die Aufgabenstruktur, die Länge der Streckenabschnitte, die von einer Meisterei zu betreuen ist, sowie das dafür einzusetzende Personal und technische Gerät.

Auf dieser Grundlage wird der Straßenunterhaltungsdienst zz. von den Ländern neu geordnet. Schwerpunkt bildet dabei die Neuordnung der gebietlichen Zuständigkeit der Autobahn- und Straßenmeistereien. Die gestiegene Leistungsfähigkeit von Fahrzeugen und Geräten ermöglicht dabei größere Netzbereiche je Meisterei. Im Ergebnis sollen das Netz der Bundesautobahnen und das nachgeordnete Straßennetz in Zukunft durch deutlich weniger Meistereien und mit rationalisierter Ausstattung unterhalten werden können.

Der augenblickliche Stand der Planung und Umsetzung ist von Land zu Land unterschiedlich. Einzelne Länder haben die Neustrukturierung vorwiegend im nachgeordneten Netz eingeleitet und zum Teil umgesetzt.

Die Bemühungen der Länder werden vom Bund nachhaltig unterstützt. Im Fall von Standortoptimierungen ist der Bund bereit, für die erforderlichen Neubauten von Meistereien auch Investitionsmittel bereitzustellen. Im Rahmen eines Forschungs- und Entwicklungsauftrages soll dazu ein detaillierter Handlungskatalog entwickelt werden. Dieser soll zugleich auch Grundlage für das Konzept einer an betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten orientierten Kostenrechnung für den Straßenunterhaltungsdienst werden. Beides soll den Straßenbauverwaltungen der Länder als Hilfsmittel für die wirtschaftliche Erledigung der Aufgaben in der betrieblichen Straßenunterhaltung dienen.

In Erwartung des Ertrages der Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit im Straßenunterhaltungsdienst liegen die Ausgaben für die betriebliche Straßenunterhaltung je km auf einem niedrigeren Niveau als ursprünglich vorgesehen.

## **2.9 BAB A4, Aus- und Neubau im Streckenabschnitt zwischen Dresden und der Bundesgrenze Deutschland/Polen**

Die Bundesautobahn A 4 ist bundesweit eine der Haupt-Ost-West-Verkehrsverbindungen und die wichtigste Verkehrsader Sachsens.

Um den aktuellen und zukünftigen Anforderungen gerecht werden zu können, wurde 1992 der Aus- und Neubau der A 4 Eisenach-Görlitz, im Zusammenhang mit dem Neubau der A 44, Kassel-Eisenach, als VDE-Projekt Nr. 15 als eines der 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) und als „Vordringlicher Bedarf“ in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommen.

Der Streckenabschnitt vom AD Dresden bis zur Bundesgrenze Deutschland/Polen wurde in 4 Bauabschnitte unterteilt. Zur Verbesserung der Grenzabfertigung im Stadtgebiet von Görlitz wurde als vordringlichste Maßnahme bereits 1992 mit dem Bau des 3,2 km langen 4. BA von der AS Görlitz (B 115)–Bundesgrenze D/Pl begonnen und 1996 einschließlich der Grenzabfertigungsanlage fertiggestellt. Gleichzeitig wurde 1993 der Bau für den 23,6 km langen Neubauabschnitt AS Weißenberg–AS Görlitz (B 115) mit dem Tunnel Königshainer Berge, 1994 der Baubeginn für den 55,5 km langen Ausbauabschnitt AD Dresden–AS Bautzen-Ost mit dem Neubau der Spreetalbrücke bei Bautzen sowie 1996 mit dem Bau für den Lückenschluß (13,5 km) AS Bautzen-Ost–AS Weißenberg begonnen.

Die Kosten für die Gesamtstrecke betragen rd. 1,14 Mrd. DM. Die Realisierung des 1., 2. und 4. BA vollzog die Straßenbauverwaltung Sachsen, Planung und Bau des 3. BA wurde der DEGES übertragen.

Kernstück des von der DEGES realisierten Neubauabschnitts ist der 3,3 km lange Tunnel Königshainer Berge. Mit dem Tunnelanschlag am 27. März 1996 erfolgte am Ostportal der offizielle Baubeginn. Insgesamt wurden in den Bau dieses nunmehr längsten Autobahntunnels in Deutschland rd. 155 Mio. DM investiert, damit Natur und Landschaft durch Bau und Betrieb der Autobahn so wenig wie möglich beeinträchtigt werden.

Die Lage der Tunnelportale West und Ost wurden nach detaillierten geologischen, ökologischen und topografischen Untersuchungen festgelegt. Damit stellt der Tunnel eine wesentliche Optimierung der Trasse dar. Um die Bauzeit möglichst kurz zu halten, erfolgten die Arbeiten gleichzeitig an beiden Röhren und von beiden Portalen aus.

Mit der Verkehrsfreigabe des Tunnels Königshainer Berge als letztes Teilstück auf dieser Strecke wird nun eine fast 60 Jahre lang bestehende Lücke zwischen Dresden und Görlitz geschlossen, damit die A 4 ihrer Funktion als große europäische Magistrale gerecht werden kann. Nach den Verkehrsprognosen für 2010 werden Verkehrsbelastungen von rd. 48 000 Kfz/24 h zwischen AD Dresden und AS Hermsdorf und rd. 38 000 Kfz/24 h im Abschnitt Hermsdorf und AS Görlitz erwartet.

## 2.10 Hinweise zur Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Bundesfernstraßenbau (HNL – S 99) – Ausgabe 1999

Die HNL-S 99 ersetzen die im Jahre 1987 eingeführten HNL-StB 87.

Die HNL-S 99 zeigen die Pflichten auf, die sich bei Planung, Bau, Unterhaltung und Betriebsdienst von Bundesfernstraßen aus dem Bundesnaturschutzgesetz und den Naturschutzgesetzen der Länder ergeben.

Besondere Bedeutung für den Straßenbau hat dabei die sogenannte Eingriffsregelung. Ein Eingriff in Natur und Landschaft ist die Veränderung der Gestalt oder Nutzung einer Grundfläche, durch die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigt werden kann. Der Verursacher des Eingriffs hat vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen sind durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen.

In den HNL-S 99 sind die Grundsätze für die Feststellung eines Eingriffs, die Regeln für die Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen und die Vorschriften für den Ausgleich näher beschrieben. Darüber hinaus gibt es detaillierte Vorschriften der Länder, vor allem über den Ausgleich.

Die HNL-S 99 enthalten ferner Empfehlungen für die Berücksichtigung von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung und Europäischen Vogelschutzgebieten bei Planung und Bau von Straßen. Im Jahre 1998 wurden die Vorschriften der Europäischen Richtlinien 79/409 EWG über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten und der Richtlinie 92/43 EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen in das Bundesnaturschutzgesetz übernommen. Allerdings ist die Ausweisung der betreffenden Schutzgebiete in Deutschland noch nicht abgeschlossen. Ferner gibt es erst wenige Erfahrungen mit der Anwendung der neuen Vorschriften. Dies stellt die Straßenplanung vor erhebliche Probleme. Die HNL-S 99 zeigen einen bestmöglich gesicherten Weg für die Straßenplanung auf.

Die Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege erfolgt – mit zunehmendem Detaillierungsgrad – auf allen Ebenen der Straßenplanung, d. h. bei der

- Bundesverkehrswegeplanung,
- Bestimmung der Linie und
- Entwurfsaufstellung.

Die HNL-S 99 geben Empfehlungen für eine den Verpflichtungen entsprechende und angemessene Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege auf diesen Planungsebenen.

Die Straßenbaubehörden sind nach dem Gesetz verpflichtet, bei der Wahrnehmung der straßenbaulichen Aufgaben die Verwirklichung der Ziele und Grundsätze

des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu unterstützen. Diese Verpflichtung besteht auch dann, wenn kein Eingriff in den Naturhaushalt erfolgt, wie z.B. bei der Pflege des Grüns an Straßen oder der Erhaltung von Bauwerken.

Für die Vermeidung und den Ausgleich von Beeinträchtigungen des Naturhaushalts, aber auch für die Pflege des Grüns an Straßen werden jährlich hohe Beträge ausgegeben (s. Kapitel 3.3.5). Die HNL-S 99 sollen dazu beitragen, dass der Mitteleinsatz wirtschaftlich erfolgt und der erwartete Nutzen für Natur und Landschaft erreicht wird.

## 2.11 Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-T)

Auf der Grundlage der Verordnung über die „Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen“ (Verordnung Nr. 2236/95/EG) kann die Gemeinschaft die finanziellen Anstrengungen der Mitgliedstaaten beim Auf- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze unterstützen. Dies gilt für Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die in den am 23. Juli 1996 verabschiedeten „Gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Netzes“ (Entscheidung Nr. 1692/96/EG) beschrieben sind.

Diese Leitlinien sind der Orientierungsrahmen für den Auf- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der EU bis zum Jahr 2010. Sie tragen damit der jüngsten europäischen Entwicklung Rechnung durch:

- Zusammenführung der nationalen Wegenetze und schrittweise Überführung in einen intermodalen Ansatz unter Einbeziehung von Verkehrstelematiksystemen.
- Schaffung eines Planungsrahmens, u. a. für die Beteiligung privaten Kapitals z. B. durch öffentlich-rechtliche Finanzierungsmodelle für Bau und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturprojekten.
- Beschreibung der Netze aller Verkehrsträger unter Einbeziehung von Knotenpunkten (u. a. See-, Flug- und Binnenhäfen) und modernen Verkehrsmanagementsystemen.
- Festlegungen zur Förderung des Auf- und Ausbaues durch die Gemeinschaft.
- Verbesserung der Anbindung peripherer Gebiete der Gemeinschaft.
- Gesonderte Ausweisung der im Dezember 1994 von den Staats- und Regierungschefs verabschiedeten 14 prioritären Projekten, die überwiegend Schienenprojekte sind.

Bis einschließlich 1998 wurden durch die Gemeinschaft Zuschüsse für folgende Straßenprojekte in Deutschland bewilligt:

- B 27a:  
Anbindung des KV-Terminals Kornwestheim  
1,0 Mio. ECU,
- BAB A 2  
4,0 Mio. ECU,



- BAB A 6 6,5 Mio. ECU,
- Machbarkeitsstudie „Feste Warnowquerung“ Rostock 4,5 Mio. ECU,
- BAB A 20 10,0 Mio. ECU,
- BAB A 17: Planungsstudien 1,8 Mio. ECU,
- Euroregionale Straßenverkehrsmanagementprojekte (VIKING, CENTRICO, SERTI und CORVETTE) 10,4 Mio. ECU.

Die Auszahlung der Zuschüsse erfolgt gemäß Realisierungsfortschritt.

Ausgehend von dem strukturierten Dialog zwischen Rat (Verkehr) und den Verkehrsministern der assoziierten Staaten im September 1995 wurde unter Leitung der Kommission ein Vorschlag zur Erweiterung des Trans-europäischen Verkehrsnetzes (TEN) auf die assoziierten Staaten erarbeitet. Hierzu gehört auch die Ermittlung des Verkehrsinfrastrukturbedarfs (TINA „Transport Infrastructure Needs Assessment“) aufgrund einheitlicher Prognosen und Projektbewertungen.

Der TINA-Abschlußbericht ist auf Vorschlag der Kommission während der deutschen Präsidentschaft am 29. Juni 1999 von den zuständigen Ministern angenommen worden. Die Ergebnisse ermöglichen eine Rangreihung prioritärer Projekte in diesen Staaten zur Förderung mit Gemeinschaftsmitteln und durch internationale Finanzinstitutionen, präjudizieren jedoch nicht nationale Investitionsentscheidungen.

## 2.12 Kombiniertes Verkehr

Der Kombinierte Verkehr (KV) nimmt in der Verkehrspolitik der Bundesregierung – nach wie vor – einen hohen Stellenwert ein. Der KV soll ein Beispiel für eine wirksame Kooperation der Verkehrsträger sein.

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 international in der EU, ECE und CEMT fortsetzen.

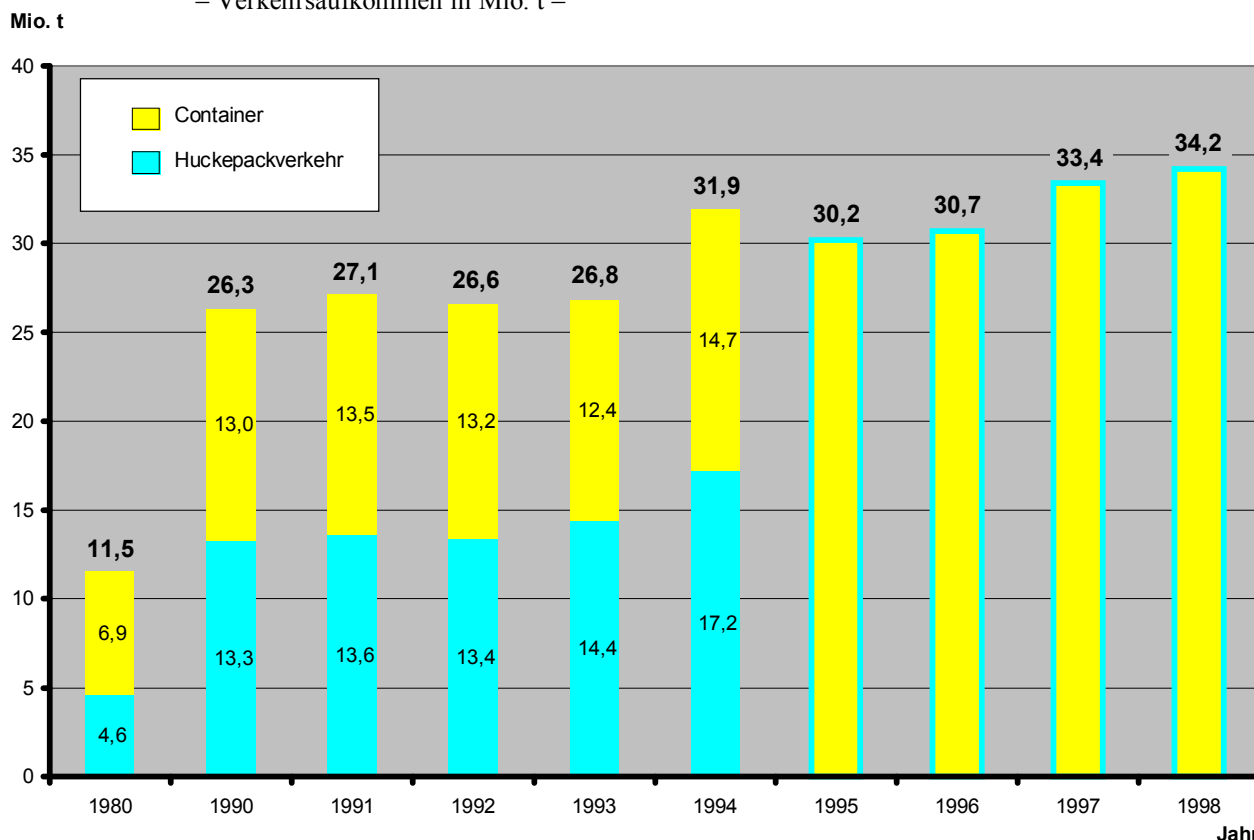
Darüber hinaus mißt die Bundesregierung der investitionspolitischen Förderung des Ausbaus der Schnittstellen im KV zwischen den Verkehrsträgern besondere Bedeutung bei. Sie fördert die Finanzierung des Neu- und Ausbau's von KV-Terminals auf Antrag der Deutschen Bahn AG und seit März 1998 auch von privaten Unternehmen nach der Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr. Damit können sowohl KV-Terminals für Schiene/Straße als auch für Binnenwasserstraße/Schiene/Straße gefördert werden.

Im 2. Halbjahr 1998 nahm die Deutsche Bahn AG die KV-Terminals Kornwestheim und Großbeeren in Betrieb und erweiterte somit das KV-Terminalnetz in Deutschland. Die KV-Terminals in Basel, Karlsruhe, Leipzig/Wahren und Regensburg befinden sich in Bau.

Mit den Zuwendungsbescheiden für den Bau des KV-Terminals auf dem BASF-Gelände in Ludwigshafen und einer trimodalen KV-Umschlaganlage im Koblenzer Hafen, die Ende 1998 erteilt wurden, fördert die Bundesregierung erstmalig KV-Terminals, die nicht durch die Deutsche Bahn AG gebaut werden.

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im KV zeigt **Abbildung 5**.

**Abbildung 5: Kombiniertes Ladungsverkehr**  
– Verkehrsaufkommen in Mio. t –



### 3. Straßenbauleistungen im Jahr 1998

#### 3.1 Straßenbauhaushalt 1998 – Kapitel 12 10 –

##### 3.1.1 Haushaltssoll

- Für den Bundesfernstraßenbau standen für das Jahr 1998 nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1998 vom 22. Dezember 1997 (BGBl. I S. 3252) folgende Ausgabemittel zur Verfügung (**Haushaltssoll**):

	<b>Mio. DM</b>
Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen) .....	10 250,0
hinzu: – freigegebene Reste aus dem Vorjahr .....	10,6
– verwendbare Einnahmen .....	5,1
– Verstärkung aus Kap. 12 22 .....	87,7
– Baukostenzuschüsse der Europäischen Union .....	10,4
<b>Summe Verfügungsbetrag (SOLL) .....</b>	<b>10 363,8</b>

##### 3.1.2 IST-Ausgaben

- Im Haushaltsjahr 1998 wurde ausgeben:

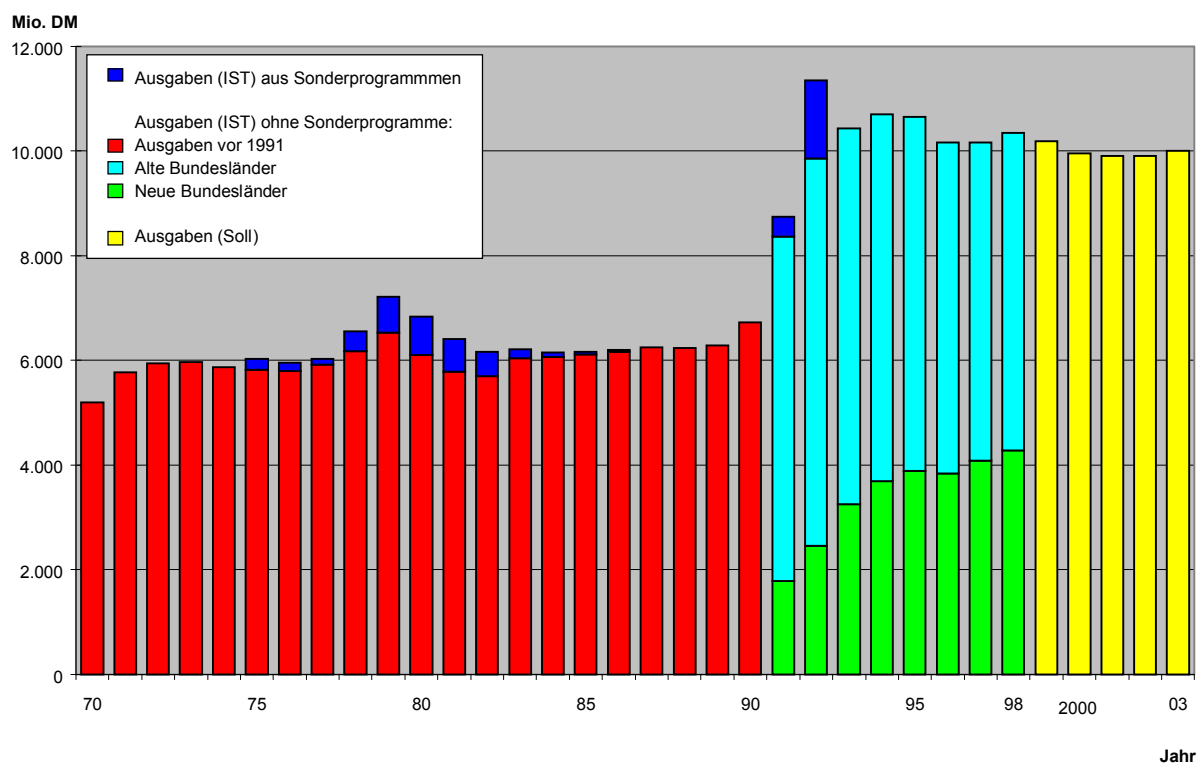
	<b>Mio. DM</b>
Länderausgaben einschließlich DEGES (als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen) .....	10 241,7
Übrige Ausgaben .....	109,6
<b>Summe IST-Ausgaben .....</b>	<b>10 351,3</b>
(n a c h r i c h t l i c h) – Ausgabenreste Berichtsjahr .....	12,5

- Die IST-Ausgaben 1998 verteilen sich wie folgt auf alte und neue Bundesländer:

#### **Kapitel 12 10 Ausgaben alte/neue Bundesländer (einschl. Berlin)**

	<b>alte Bundesländer (ohne BE)</b>	<b>neue Bundesländer (mit BE)</b>	<b>Sonstige</b>	<b>Summe</b>
	<b>Mio. DM</b>			
<b>Kap. 12 10 .....</b>	<b>6 062,6</b>	<b>4 179,1</b>	<b>109,6</b>	<b>10 351,3</b>
– Investitionen .....	4 846,1	3 812,6	–	8 658,7
– Nichtinvestitionen .....	1 216,5	366,5	109,6	1 692,6

**Abbildung 6: Entwicklung der Ausgaben von 1970 bis 1998 und Finanzplanung für die Bundesfernstraßen bis 2003<sup>1)</sup> (gemäß Kabinettsbeschluss zum Entwurf des Haushaltes 2000 vom 23. Juni 1999)**



<sup>1)</sup> ohne Berücksichtigung eines Beitrages zur globalen Minderausgabe.

– Die IST-Ausgaben 1998 gliedern sich nach **Aufgabenbereichen** wie folgt:

Aufgabenbereich	Titel des Straßenbauplans <sup>1)</sup>	Teilbetrag in Mio. DM	Gesamt- betrag in Mio. DM
Betriebliche Unterhaltung .....			1 461,0
○ Bundesautobahnen .....	521 11, 521 32, 521 52, 521 62 (44 %), 811 12, 812 12	727,4	
○ Bundesstraßen .....	521 21, 521 42, 521 62 (56 %), 811 22, 812 22	733,7	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesautobah- nen (einschl. Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunder- werb – .....			4 940,4
○ Erneuerung, Um- und Ausbau .....	741 13, 741 15, 741 19, 742 11	1 420,6	
○ Erweiterung einschließlich VDE .....	741 14, 741 16	2 105,4	
○ Neubau einschließlich VDE .....	741 17, 741 18	1 357,0	
○ Hochbauten .....	711 12, 712 12	57,4	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesstraßen (einschl. Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb – ..			2 712,5
○ Erneuerung, Um- und Ausbau .....	741 23, 741 25, 741 29, 742 21	1 393,9	
○ Neubau .....	741 27	1 262,6	
○ Hochbauten .....	711 22, 712 22	56,0	
Zinszuschüsse für Ersatzbeschaffung, Grunderwerb, Dar- lehen und Zuweisungen für Ersatzbeschaffung .....			573,5
○ Bundesautobahnen .....	622 32, 821 11, 852 12, 863 12, 882 12	271,8	
○ Bundesstraßen .....	622 42, 821 21, 852 22, 863 22	301,7	
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz .....	745 01, 745 21, 882 01, 883 01, 883 03		248,1
Abgeltung von Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht .....	642 12, 642 22		208,6
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger (§ 5a Fernstraßengesetz) .....	883 02		4,4
Erwerb privatfinanzierter Bundesfernstraßenabschnitte .....			28,6
○ Bundesautobahnen .....	822 12	28,6	
○ Bundesstraßen .....	822 22	–	
Zentrale Aufgaben und Verschiedenes			174,0
○ Forschung, Veröffentlichungen, verkehrswirtschaftliche Untersuchungen .....	534 01, 543 01, 544 01, 545 01, 535 62	21,9	
○ Verschiedenes .....	546 01, 547 01, 682 01, 685 02, 685 32, 743 12, 744 01, 831 01, 861 12, 861 22, 883 04, 883 05	152,2	
<b>Summe IST-Ausgaben:</b>			<b>10 351,3</b>

<sup>1)</sup> Einzelnachweise sind im **Anhang, Tabelle 10** detailliert dargestellt.

Ausgabemittel 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 10 462,5 Mio. DM neue VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

1999:	rd. 4 178,5 Mio. DM
2000:	rd. 1 721,8 Mio. DM
2001:	rd. 1 201,5 Mio. DM
<u>Folgejahre</u>	<u>rd. 3 360,7 Mio. DM</u>
<u>Insgesamt</u>	<u>rd. 10 462,5 Mio. DM</u>

Am 31. Dezember 1998 bestanden folgende Verpflichtungen zu Lasten des Haushaltes:

1999:	rd. 4 446,6 Mio. DM
2000:	rd. 1 307,5 Mio. DM
2001:	rd. 565,1 Mio. DM
<u>Folgejahre</u>	<u>rd. 6 705,9 Mio. DM</u>
<u>Insgesamt</u>	<u>rd. 13 025,1 Mio. DM</u>

### 3.2 Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben

Im Berichtsjahr sind die in **Tabelle 6** zusammengefaßten Streckenlängen fertiggestellt worden. Die Tabelle weist außerdem die Ausgaben für den Neubau und die Erweiterung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, darunter für Ortsumgehungen, aus.

**Tabelle 6: Leistungsübersicht 1998 der Bundesfernstraßen**

– Bauleistungen nach Art und Ausgaben – (nur Hauptbautitel einschl. VDE, ohne Refinanzierung der privatfinanzierten Bundesautobahn- und Bundesstraßenabschnitte)

Straßenklasse		Titel im Straßen- bauplan	Verkehrsfreigaben <sup>1)</sup> in km	Ausgaben einschließlich Grunderwerb in Mio. DM
1		2	3	4
Bundesautobahnen .....	– Betriebsstrecken – Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)	741 14/-16 821 14/-16	insgesamt 283,8 davon zweibahnig 92,5 1. Fahrbahn 156,5 2. Fahrbahn 34,3	2 217,5
	– Neubaustrecken –	741 17/-18 821 17/-18	insgesamt 72,9 davon zweibahnig 64,3 1. Fahrbahn – 2. Fahrbahn 8,6	1 494,2
Bundesstraßen .....	– Neubau und Erwei- terungsstrecken –	741 27 821 27	insgesamt 184,3 davon 4streifig 35,0 2streifig 149,3	1 479,5
davon .....	– Ortsumgehungen –	741 27 821 27	insgesamt (166,4) davon 4streifig (21,1) 2streifig (145,3)	(856,1)
<b>Summe Ausgaben:</b>				<b>5 191,2</b>

1) Länge der freigegebenen Teil-Verkehrseinheiten

Hauptbautitel einschließlich GE

741 14	1 567,1 Mio. DM
741 16	650,4 Mio. DM
741 17	642,8 Mio. DM
741 18	851,4 Mio. DM
741 27	<u>4 479,5 Mio. DM</u>
	5 191,2 Mio. DM.

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

### 3.3 Hauptbautitel

#### 3.3.1 Bundesautobahnen

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

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

Auch die Erhaltung dieser Strecken gewinnt mit ihrem Alter sowie angesichts steigender Verkehrsnachfrage zunehmend an Bedeutung.

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 9.

Die Gesamtlänge der 6- und mehrstreifigen Strecken betrug am 1. Januar 1999 1 947 km (Vorjahr: 1 703 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 1998**“. Die Ausgaben für die Erneuerung, Umbau- und Erweiterung von Bundesautobahnen-Betriebsstrecken sind wie folgt aufgliedert:

	Titel im Straßenbauplan <sup>1)</sup>	Ausgaben in Mio. DM
Erhaltung .....	741 13	1 018,3
Um- und Ausbau .....	741 15	319,2
Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen .....	741 19 / 821 19	11,5
Erweiterung einschließlich VDE .....	741 14 / 821 14 741 16 / 821 16	2 217,5
Fernmeldeanlagen, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen .....	742 11	72,7
<b>Summe Ausgaben:</b>		<b>3 639,2</b>

<sup>1)</sup> Einzelnachweise sind im **Anhang, Tabelle 10**, detailliert dargestellt.

##### 3.3.1.2 Neubau

Im Berichtsjahr sind 12 BAB-Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von 79,5 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 11 427 km erreicht; 405,1 km BAB-Neubaustrecken waren zu diesem Zeitpunkt in Bau, davon 14,1 km 1. Fahrbahn und 8,1 km 2. Fahrbahn.

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Berichtsjahr insgesamt 1 551,5 Mio. DM aufgewendet. Die Ausgaben sind wie folgt aufgliedert:

	Titel im Straßenbauplan <sup>1)</sup>	Ausgaben in Mio. DM
Baukosten .....	741 17, 741 18	564,1 792,9
Grunderwerb .....	821 17, 821 18	78,7 58,4
Hochbauten .....	711 12, 712 12	– 57,4
<b>Summe Ausgaben:</b>		<b>1 551,5</b>

<sup>1)</sup> Einzelnachweise sind im **Anhang, Tabelle 10**, detailliert dargestellt.

Die Einzelvorhaben sind im Anhang in **Tabelle 12** aufgelistet und in der Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1998**“ dargestellt.

Von den fertiggestellten Projekten/Verkehrseinheiten sind folgende besonders hervorzuheben:

**A 14 Magdeburg–Halle (Saale)**

Mit der im Jahr 1997 fertiggestellten Verkehrseinheit von AS Magdeburg-Stadtfeld–AS Magdeburg-Sudenburg (B 81) (Länge rd. 11,0 km) und der im Folgejahr (1998) fertiggestellten Verkehrseinheit von AS Magdeburg-Sudenburg–AS Schönebeck (Länge rd. 12,0 km) wurde die Wirksamkeit der A 14 als Westumfahrung von Magdeburg wesentlich verbessert. Alle übrigen Verkehrseinheiten sind in Bau. Angestrebt wird die durchgehende Inbetriebnahme der A 14 im Jahre 2000. Damit wird die A 14 bundesweit das erste vollständig fertiggestellte VDE Straßenneubauprojekt sein.

**A 31 Emden–Bottrop**

Durch die Verkehrsfreigabe der Verkehrseinheit AS Twist–Geeste (K 225) (Länge rd. 9,0 km) und dem gleichzeitigen Baubeginn des Folgeabschnittes (Länge rd. 6,0 km) ist die Gesamtstrecke der A 31 mit 188,0 km bis auf 40,0 km nunmehr unter Verkehr.

**A 38 Göttingen–Halle (Saale)**

Mit einem rd. 8,0 km langen Teilabschnitt der Verkehrseinheit zwischen AS Nordhausen (B 4) und AS Heringen (B 80) ist eine zweite Verkehrseinheit der A 38 für den Verkehr freigegeben worden. Mit der Fertigstellung des im Bau befindlichen weiteren Teilabschnittes bis zur AS Werther wird Nordhausen gänzlich vom Durchgangsverkehr der B 80 und der B 243 entlastet.

**A 71 Erfurt–Schweinfurt**

Die Verkehrsfreigabe von vier Verkehrseinheiten zwischen AS Erfurt-Bindersleben und Traßdorf (Länge rd. 26,0 km) ist der erste bedeutende Meilenstein auf dem Wege zur Realisierung dieses Verkehrsprojektes Deutsche Einheit. Eine Besonderheit auf dem gesamten Streckenabschnitt ist die Bündelung mit der ICE-Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt (VDE Nr. 8).

**A 93 Hof–Regensburg**

Mit der Verkehrsfreigabe der 4,0 km langen Verkehrseinheit AS Rehau-Süd bis Schönwald kann die A 93 zwischen den Anschlussstellen Hof-Süd und Selb-Nord auf rd. 12,0 km nun durchgehend vierstreifig befahren werden. Der Weiterbau der von Regensburg bis Mitterteich bereits fertiggestellten A 93 nach Norden über Rehau, der Ostumgehung Hof und Anbindung an die A 72 Hof-Chemnitz soll mit Hilfe der privaten Vorfinanzierung bis zum Jahre 2000 fertiggestellt werden.

**A 96 Lindau–München**

Mit der Verkehrsfreigabe der Verkehrseinheit östl. AS Inning bis östl. Wessling ist die Autobahn A 96 Lindau-München in Bayern geschlossen. Damit sind jetzt 105 km des 124 km langen bayerischen Streckenabschnittes der A 96 vierspurig ausgebaut.

**A 99 Autobahnring München**

Mit der Verkehrsfreigabe eines 7,6 km langen Teilabschnittes der Verkehrseinheit AD München-Feldmo-

ching bis Langwied (mit Spange Eschenried) ist im Zuge des Autobahnringes München die wichtigste Autobahnverbindung im Raum München fertiggestellt. Der Autobahnlückenschluss ist von europäischer Bedeutung. Mit der Eschenrieder Spange entsteht endlich eine direkte Autobahnverbindung für den Verkehr von und nach Stuttgart mit der A 92, A 9, A 94 und A 8 östlich München.

**Weitere Fertigstellungen:**

Die übrigen für den Verkehr freigegebenen Verkehrseinheiten sind Teilstrecken die entweder erste Fahrbahnen oder die Fertigstellung von zweiten Fahrbahnen als Ergänzung vorhandener einbahniger BAB-Strecken darstellen. Hierzu zählen u.a.:

**A 14 Magdeburg–Halle (Saale):**

AK Magdeburg–AS Magdeburg-Stadtfeld (1. Fahrbahn)

**A 21 Kiel–Hamburg:**

AS Bad Oldesloe–AK Bargdeheide (A 1) (2. Fahrbahn)

**A 38 Göttingen–Halle (Saale):**

Saalebrücke Schkortleben (2. Fahrbahn)

**A 93 Hof–Regensburg:**

Bereich AS Selb-Nord (1. Fahrbahn)

**Voraussichtliche Fertigstellungen in 1999:**

Im Jahr 1999 werden Fertigstellungen von insgesamt rd. 100 km BAB-Streckenlänge erwartet (siehe Anhang, **Tabelle 19**). Folgende BAB-Verkehrseinheiten werden voraussichtlich für den Verkehr freigegeben werden:

**A 4** AS Nieder Seifersdorf–AS Kodersdorf (Lückenschluss)

**A 6** AS Pleystein–Waidhaus

**A 7** AS Füssen–Bundesgrenze D/A

**A 14** AS Halle (Saale)-Tornau–AS Halle (Saale)-Peißen

AS AK Magdeburg–AS Magdeburg-Stadtfeld  
AS Löbejün–AS Halle (Saale)-Tornau

**A 38** AS Werther–AS Nordhausen

**A 46** AS Meschede-Freienohl–AS Meschede-Wennemen

**A 52** Elmpt–AS Hostert

**A 60** Bickendorf–AS Badem

**A 63** Lohnsfeld–AS Sembach

**A 93** AS Selb-Nord–AS Selb-West

AS Rathaushütte–Lengenfeld

A 96 Wiedergeltingen–AS Jengen-Kaufbeuren Gebrazhofen–AS Leutkirch-Süd

A 100 AS Gradestrasse–AS Buschkrugallee

### 3.3.2 Neubau und Erweiterung von Bundesstrassen einschließlich Ortsumgehungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegebau

Für die Bundesstraßen wurden im Berichtsjahr insgesamt rd. 3 041,1 Mio. DM ausgegeben. Die Ausgaben gliedern sich nach Erneuerung, Umbau- und Erweiterung von Betriebsstrecken wie folgt:

	Titel im Straßenbauplan <sup>1)</sup>	Ausgaben in Mio. DM
Erhaltung .....	741 23	743,3
Um- und Ausbau (Baukosten) .....	741 25	629,0
Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau .....	821 25	71,9
Neubau (einschließlich Ortsumgehungen) (Baukosten) .....	741 27	1 262,6
Grunderwerb für Neubau .....	821 27	216,9
Hochbauten .....	711 22 / 712 22	55,9
Lärmschutz, Darlehen, Zinszuschüsse und Zuweisungen für Ersatzraumbeschaffung .....	622 42 / 741 29, 821 29 / 852 22, 863 22, 882 22	17,1
Betriebsfunkanlagen .....	742 21	17,4
<b>Summe Ausgaben:</b>		<b>3 014,1</b>

<sup>1)</sup> Einzelnachweise sind im **Anhang, Tabelle 10** detailliert dargestellt.

Im Berichtsjahr wurden an Bundesstraßen insgesamt folgende Bauleistungen erreicht:

- im Berichtsjahr für den Verkehr freigegeben:
  - 68 Teil-Verkehrseinheiten von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 184,3 km (18 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 35,0 km; 50 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 149,3 km).
- Ende des Berichtsjahres in Bau:
  - 149 Teil-Verkehrseinheiten von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 532,0 km (44 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 148,1 km; 105 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 383,9 km).

Unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Um- bzw. Abstufungen beträgt die Gesamtlänge der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) am Ende des Berichtsjahres 41 386 km.

Im Rahmen des **Neubaues und der Erweiterung von Bundesstraßen** (Anhang, **Tabelle 13** und Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1998**“) haben folgende Aufgaben besondere Bedeutung:

- **Bau von Ortsumgehungen** (Anhang, **Tabelle 14** und Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1998**“)
- **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 1993–1997 mit Ergänzung bis 2000 (428 Ortsum-

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

- im Berichtsjahr in Teilen für den Verkehr freigegeben:
  - 58 Teil-Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 166,4 km (11 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 21,1 km; 47 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 145,3 km).
- im Berichtsjahr vollständig für den Verkehr freigegeben:
  - 42 Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 160,4 km (7 Ortsumgehungen, 4streifig: 23,1 km; 35 Ortsumgehungen, 2streifig: 137,3 km).
- Ende des Berichtsjahres in Bau:
  - 114 Teil-Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 419,8 km (21 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 73,1 km; 93 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 346,7 km).

Insgesamt wurden im Berichtsjahr für den Bau von Ortsumgehungen rd. 856,1 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 85,5 Mio. DM (Baulastträger – und Bundesdrittel) ausgegeben. Darüber hinaus wurden für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bahn AG und anderen Baulastträgern 162,6 Mio. DM aufgewendet (Kostenanteil des Bundes zu Kreuzungs-



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

Im Berichtsjahr sind rd. 310 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 2500 km Radwegen mit Baukosten in Höhe von rd. 1 Mrd. DM vorgesehen. In den Jahren 1991 bis 1998 sind davon bereits rd. 2 040 km realisiert worden. An Baukosten sind in dem gleichen Zeitraum rd. 790 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. 890 km mit Baukosten in Höhe von rd. 200 Mio. DM fertiggestellt. Im einzelnen wurden in den Bundesländern folgende Bauleistungen erzielt:

### Baden-Württemberg

Für den Verkehr freigegeben:

11 Teil-Verkehrseinheiten	26,8 km
davon	2,3 km, 4streifig 24,5 km, 2streifig

In Bau befindlich:

21 Teil-Verkehrseinheiten	51,7 km
davon	18,1 km, 4streifig 33,6 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 Schwäbisch Gmünd–Immenhofen (B 290):

Westumgehung Aalen (in Bau)

#### B 31 Freiburg–Hüfingen:

Ortsumgehung Freiburg-Ost (in Bau)

#### Stockach–Friedrichshafen:

Neubau Hohenlinden–Tierheim (unter Verkehr)  
Neubau Friedrichshafen–Waggershausen–Friedrichshafen–Löwental (in Bau)

#### B 31 Friedrichshafen–Lindau:

Ortsumgehung Eriskirch (in Bau)

### Bayern

Für den Verkehr freigegeben:

14 Teil-Verkehrseinheiten	38,1 km
davon	4,6 km, 4streifig 33,5 km, 2streifig

In Bau befindlich:

20 Teil-Verkehrseinheiten	66,6 km
davon	17,5 km, 4streifig 49,1 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 mit Spange B 23 (Ortsumgehung Farchant) (in Bau)

#### B 8 Würzburg–Höchberg (B 27)–BAB A 3 (AS Rottendorf):

Verl. östl. Würzburg (Grainbergknoten-Faulenberg) (unter Verkehr)

#### B 11 Deggendorf–Zwiesel:

Ortsumgehung Regen (in Bau)

#### B 15 BAB A 8 (AS Rosenheim)–Taufkirchen (Vils) (B 388):

Ortsumgehung Hochstätt-Schechen (unter Verkehr)

#### B 16 Krumbach–Donauwörth:

Verlegung in Günzburg (unter Verkehr)

#### BAB A 93 (AS Regensburg-Nord)–Roding (B 85):

Verl. Bernhardswald–Nittenau (St 2149) (unter Verkehr)

#### B 17 Augsburg–Landsberg a. Lech:

Ausbau in Lagerlechfeld (in Bau)

#### B 25 Dinkelsbühl–Donauwörth:

Ortsumgehung Baldingen (unter Verkehr)

#### B 85 Regen–Passau:

Ortsumgehung Ruderting (in Bau)

#### B 304 Wasserburg–Freilassing:

Ortsumgehung Teisendorf (in Bau)

### Brandenburg

Für den Verkehr freigegeben:

2 Teil-Verkehrseinheiten	3,2 km
davon	2,7 km, 4streifig 0,5 km, 2streifig

In Bau befindlich:

10 Teil-Verkehrseinheiten	47,3 km
davon	3,0 km, 4streifig 44,3 km, 2streifig

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

**B 2 A 11 (B-GR D/Pl)–Berlin:**

Ortsumgehung Schwedt/Vierraden (in Bau)

**B 5 Nauen–Berlin:**

A 10 (o OU Wustermark)–L-GR BB/BE  
(2. Fb) (teilweise unter Verkehr / teilweise in Bau)

Ortsumgehung Wustermark  
[Privatfinanzierung] (in Bau)

**B 87 Frankfurt/Oder–Lübben:**

Ortsumgehung Beeskow (in Bau)

**B 101n Berlin–Luckenwalde:**

BAB-Zubringer Großbeeren (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

**B 166 Prenzlau–Schwedt/Oder:**

Gramzow-Zichow (in Bau)

**Hamburg**

Für den Verkehr freigegeben:

1 Teil-Verkehrseinheit 1,6 km, 4streifig

In Bau befindlich:

2 Teil-Verkehrseinheiten 6,7 km, 4streifig

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

**B 433 Norderstedt–Hamburg:**

A 7–Ortsumgehung Fuhlsbüttel, 2. BA–Swebenweg (in Bau)

Ortsumgehung Fuhlsbüttel, 1. BA (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

**Hessen**

Für den Verkehr freigegeben:

5 Teil-Verkehrseinheiten 16,0 km, 2streifig

In Bau befindlich:

13 Teil-Verkehrseinheiten 46,2 km  
davon 5,8 km, 4streifig  
40,4 km, 2streifig

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

**B 3 Frankfurt/Main–Darmstadt:**

Ortsumgehung Darmstadt/Arheiligen (teilw. unter Verkehr)

**B 38 Mannheim–B 26 östlich Darmstadt:**

Neubau von der L-GR. HE/BW–nördlich Reisen (einschließlich Tunnel) (in Bau)

**B 44 Mannheim–Groß-Gerau:**

Verlegung zwischen Stockstadt a. Rh. und nördlich Gernsheim (B 426) (in Bau)

**B 45 Hanau–östlich Dieburg:**

Neubau von Tannenmühle (B 448)–Rodgau/Jügesheim (in Bau)

**B 251 Korbach–Kassel:**

Ortsumgehung Wolfhagen/Istha (unter Verkehr)

**B 252 Diemelstadt–Korbach:**

Ortsumgehung Arolsen-Helsen und Arolsen (unter Verkehr)

**B 417 Limburg–Wiesbaden:**

Ortsumgehung Taunusstein-Neuhof (unter Verkehr)

**B 455 Wiesbaden–Bad Homburg:**

Verlegung bei Oberursel (in Bau)

**B 486 Rüsselsheim–B 45 (Eppertshausen):**

Ortsumgehung Langen (in Bau)

**Mecklenburg-Vorpommern**

Für den Verkehr freigegeben:

2 Teil-Verkehrseinheiten 7,5 km, 2streifig

In Bau befindlich:

6 Teil-Verkehrseinheiten 18,9 km  
davon 1,0 km, 4streifig  
17,9 km, 2streifig

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

**B 96 Saßnitz/Insel Rügen–Greifswald:**

Ortsumgehung Stralsund, 1.–3. BA, Bhf. Rügendamm–Umspannwerk (in Bau)

Westumgehung Greifswald (in Bau)

**B 104 Lübeck–Wismar:**

Ortsumgehung Schönberg (in Bau)

**B 105 Rostock–Stralsund:**

Ortsumgehung Bentwisch [Privatfinanzierung]–(in Bau)

**B 106 Schwerin–Wismar:**

Westtangente Wismar (unter Verkehr)

**B 109 Greifswald–Prenzlau:**

Ortsumgehung Anklam, 3. BA; B 197–S Anklam (B 109) (in Bau)

**B 192 Neubrandenburg–Malchow:**

Ortsumgehung Penzlin, 1. BA (unter Verkehr)

**Niedersachsen**

Für den Verkehr freigegeben:

3 Teil-Verkehrseinheiten	15,3 km
davon	2,4 km, 4streifig
	12,9 km, 2streifig

In Bau befindlich:

13 Teil-Verkehrseinheiten	76,6 km
davon	14,4 km, 4streifig
	62,2 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 N Ehlershausen–Moormühle (OU Schillerslage) (in Bau)

**B 4 Lüneburg–Gifhorn:**

Ortsumgehung Uelzen mit Verlegung bis Holdenstedt (in Bau)

**B 82 BAB A 7 (AS Rhüden)–Goslar:**

Ortsumgehung Langelsheim/Astfeld (in Bau)

**B 83 Bückeburg–Hameln:**

Ortsumgehung Hessisch Oldendorf/Fischbeck (unter Verkehr)

**B 210 Aurich–Wilhelmshaven:**

Ortsumgehung Jever (L 808–L 807) (in Bau)

**B 212/Nordenham–Brake:****B 437**

Ortsumgehung Rodenkirchen-Sürwürden m B 437, Ortsumgehung Rodenkircherwarp (in Bau)

**Nordrhein-Westfalen**

Für den Verkehr freigegeben:

5 Teil-Verkehrseinheiten	9,4 km
davon	4,9 km, 4streifig
	4,5 km, 2streifig

In Bau befindlich:

22 Teil-Verkehrseinheiten	73,7 km
davon	14,6 km, 4streifig
	59,1 km, 2streifig

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

**B 8 BAB A 59 (AS Duisburg)–Leverkusen:**

Ortsumgehung Düsseldorf/Kaiserswerth (in Bau)

**B 54 Gronau B-GR D/NL–Steinfurt:**

B-GR D/NL–westlich Ochtrup (A 31) (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

**Kreuztal–Siegen:**

Neubau Hüttentalstraße Weidenau–Siegen (in Bau)

**B 56 BAB A 61 (AS Miel)–BAB A 560 (AS Siegburg):**

Bonn-Bad Godesberg (Bahnparallele B 9/A 562 (in Bau)

**B 61 Bad Oeynhausen–Petershagen:**

Ortsumgehung Barkhausen (B 65–L 780) mit Weserauentunnel (in Bau)

**B 227 Gelsenkirchen-Erle (B 226)–BAB A 52 (AS Breitscheid):**

Essen, L 439–BAB A 44 (in Bau)

**B 236 Lünen–Schwerte:**

Neubau von Remberg (B 1)–Schüruferstraße (in Bau)

**Lennestadt–Winterberg:**

Ortsumgehung Schmallenberg (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

**B 264 Düren–Köln:**

Ortsumgehung Kerpen–Blatzheim (B 477–L 162) (in Bau)

**Rheinland-Pfalz**

Für den Verkehr freigegeben:

5 Teil-Verkehrseinheiten	13,8 km
davon	5,5 km, 4streifig
	8,3 km, 2streifig

In Bau befindlich:

12 Teil-Verkehrseinheiten	38,3 km
davon	10,7 km, 4streifig
	27,6 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), (teilw. unter Verkehr/teilw. in Bau)

**B 41 AS Ingelheim/West–(Bad Kreuznach)–Idar-Oberstein:**

Rüdesheim–Bad Kreuznach (B 428) 2. Fb. (in Bau)

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

Ortsumgehung Argenthal (unter Verkehr)

**B 53 Trier–Bernkastel-Kues:**

Verlegung Biewer-Pfalzel (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 (größtenteils unter Verkehr)

**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 3,9 km, 2streifig

Folgendes bedeutsame Einzelvorhaben wurde für den Verkehr freigegeben:

**B 269 Lebach–BAB A 8 (AS Nalbach):**

OU Körprich (größtenteils unter Verkehr)

**Sachsen**

Für den Verkehr freigegeben:

7 Teil-Verkehrseinheiten 12,5 km  
davon 4,8 km, 4streifig  
7,7 km, 2streifig

In Bau befindlich:

7 Teil-Verkehrseinheiten 21,8 km  
davon 14,4 km, 4streifig  
7,4 km, 2streifig

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

**B 6 Halle–Leipzig:**

Stadtgrenze Leipzig–AS Leipzig-Ost (in Bau)

**B 93 Schneeberg–Borna:**

Teilortsumgehung Schneeberg (in Bau)

**B 97 Dresden–Hoyerswerda:**

Ortsumgehung Königsbrück (unter Verkehr)

**B 107 Chemnitz–Wittenberge:**

Ortsumgehung Eilenburg (unter Verkehr)

**B 169 Cottbus–Chemnitz:**

Ortsumgehung Riesa m Elbebrücke bis B 6  
(1. BA) (in Bau)

**B 172 Dresden–B-GR D/CZ:**

Ortsumgehung Pirna (1. BA) (in Bau)

**B 174 B-GR D/CZ–Chemnitz:**

Ortsumgehung Zschopau-Gornau (unter Verkehr)

**B 175 Döbeln–Glauchau:**

Ortsumgehung Töpel (unter Verkehr)

**B 178 B-GR D/CZ–Löbau:**

B 178 alt (S Oberseifersdorf.)–  
B 99 (östlich Zittau); 1. Fb (in Bau)

**Sachsen-Anhalt**

Für den Verkehr freigegeben:

4 Teil-Verkehrseinheiten 9,3 km, 2streifig

In Bau befindlich:

7 Teil-Verkehrseinheiten 39,4 km  
davon 28,4 km, 4streifig  
11,0 km, 2streifig

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

**B 1 Magdeburg–Brandenburg:**

Teilortsumgehung Genthin (in Bau)

**B 2/ Weißenfels–Gera:**

**B 91** Ortsumgehung Zeitz-Theißen, 1. BA (NW-Umgehung B 91–B 180–L 193) (in Bau)

**B 2 Lutherstadt Wittenberg–Bad Dübener:**

Ortsumgehung Wittenberg–Pratau (in Bau)

**B 6n Bad Harzburg–Wernigerode:**

L-GR NI/ST–Wernigerode (B 244) (in Bau)

**B 180 Naumburg–Eisleben:**

Ortsumgehung Freyburg (teilweise unter Verkehr)

**B 180 Naumburg–Aschersleben:**

Ortsumgehung Eisleben-Osttangente (in Bau)

**B 188 Wolfsburg–Rathenow:**

Ortsumgehung Tangermünde (in Bau)

**B 189 Magdeburg–Stendal:**

Ortsumgehung Wolmirstedt (in Bau)

**Schleswig-Holstein**

Für den Verkehr freigegeben:

3 Teil-Verkehrseinheiten 10,5 km  
davon 3,3 km, 4streifig (1. Fb)  
2,9 km, 4streifig (2. Fb)  
4,3 km, 2streifig

In Bau befindlich:

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

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

**B 76 Kiel–Schönberg i. Holstein:**

Verlegung in Kiel Eckernförder Str.–Theodor-Heuss-Ring (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

**B 205 B 77 (südlich Rendsburg)–B 404 (nördlich Bad Segeberg):**

Ortsumgehung Neumünster (teilweise unter Verkehr)

**B 433 Ochsenzoll–Lentförhden:**

Südumgehung Kaltenkirchen [teilweise Privatfinanzierung] (in Bau)

**B 502 Kiel–Schönberg i. Holstein:**

Verlegung zwischen Kiel und Brodersdorf (in Bau)

**Thüringen**

In Bau befindlich:

6 Teil-Verkehrseinheiten 20,3 km, 2streifig

In Bau befindlich:

8 Teil-Verkehrseinheiten 31,7 km  
davon 7,1 km, 4streifig  
2,4 km, 4streifig (2. Fb)  
22,2 km, 2streifig

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

**B 7 Erfurt–Jena:**

Ortsumgehung Weimar-West (unter Verkehr)

**B 85 Weimar–L-GR TH/BY:**

Rudolstadt/Schwarza/Graba 1. und 2. BA (Südnoten-Ankerwerk) (in Bau)

**B 281 Saalfeld–Triptis (B 2):**

Ortsumgehung Unterwellenborn (unter Verkehr)

Ortsumgehung Neustadt a. d. Orla (in Bau)

**3.3.3 Erfüllungsgrade des Fünfjahresplanes 1993–1997 mit Ergänzung bis 2000**

In **Tabelle 7** 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.

Bei der Interpretation von Erfüllungsgraden sind Planungsvorläufe und Finanzierungsnachläufe zu beachten.

Im Bundesstraßen-Neubau wurden hinsichtlich Finanzierung und Fertigstellung wie im Vorjahr die höchsten Erfüllungsgrade erzielt.

Die Bauleistungen – insgesamt – erreichen nicht das nach 6 von 8 Planjahren bei linearer Aufteilung der Leistungen auf die Laufzeit des Planes zu erzielende Plansoll von 75 %. Die Tatsache, dass die Erfüllungsgrade bei den Ausgaben höher liegen als bei den Baulängen ist in erster Linie auf Kostensteigerungen zurückzuführen.

**Tabelle 7: Fünfjahresplan (FJP) 1993–1997 mit Ergänzung bis 2000**  
– Erfüllungsgrade am 31. Dezember 1998 –

1	Soll-Werte FJP (Laufzeit: 8 Jahre)		Ist-Werte bis 1998		Erfüllungsgrade <sup>2)</sup> hinsichtlich	
	Ansätze in Mio. DM	Längen in km	Ausgaben in Mio. DM	Längen in km	Ausgaben in %	Längen in %
2	3	4	5	6	7	
BAB-Erweiterung (6 u. mehr FS) .....	15 195,4	934,0 <sup>4)</sup>	10 501,5	650,4	69,1	69,3
BAB-Neubau <sup>1)</sup> .....	12 794,8	921,0 <sup>3)</sup>	8 101,8	546,5	63,3	59,3
Bundesstraßen- Neubau u. Erweiterung .....	10 862,1	1 462,0 <sup>5)</sup>	8 981,1	918,2	82,7	62,8
davon Ortsumgehungen .....	9 228,8	1 321,0 <sup>5)</sup>	5 935,4	804,7	64,3	60,9

<sup>1)</sup> Zweibahnig oder 2. Fahrbahn.

<sup>2)</sup> Soll: 75 %.

<sup>3)</sup> 590 km + 331 km 2. Fb. = 921 km.

<sup>4)</sup> 1265 km – 331 km 2. Fb. = 934 km.

<sup>5)</sup> Nur Maßnahmen mit Baubeginn 1993–2000.

### 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 35 272 Bauwerke. Die Gesamtlänge aller Brücken beträgt jetzt 1 329,9 km.

Im Jahr 1998 wurden 18 Tunnel fertiggestellt, so dass sich jetzt insgesamt 188 Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen in Betrieb befinden (davon 157 in der Baulast des Bundes). Weitere 8 Tunnel befinden sich zz. in Bau. Die Erhaltung der Bauwerke erfordert zunehmend höhere Aufwendungen. Im Berichtsjahr waren folgende größere Instandsetzungsmaßnahmen in der Ausführung:

- **A 7 Kassel–Würzburg:**  
Talbrücke Klöffelsberg,  
Kosten: rd. 11,4 Mio. DM.  
Erneuerung der Lager, Abdichtung, Entwässerung, Geländer und Kappen, Instandsetzung der Unterbauten.
- **A 7 Kassel–Würzburg:**  
Pleichachbrücke Mühlhausen,  
Kosten: rd. 13,1 Mio. DM.  
Erneuerung der Fahrbahnübergänge, Lager, Abdichtung, Entwässerung, Geländer und Kappen, Instandsetzung der Unterbauten.
- **B 110 Anklam–Rostock:**  
Peenebrücke Zecherin,  
Kosten: rd. 15,7 Mio. DM.  
Erneuerung Korrosionsschutz, Fahrbahnübergänge, Abdichtung, Geländer und Instandsetzung des Überbaues.

Die im Berichtsjahr für den Verkehr freigegebenen und in Bau befindlichen großen Ingenieurbauwerke an Bundesfernstraßen sind im Anhang in den **Tabellen 16 bis 18** zusammengestellt und in der Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1998**“ dargestellt.

### 3.3.5 Umweltschutz

#### – Lärmschutz

Im Rahmen des Umweltschutzes wurden im Berichtsjahr für Maßnahmen der Lärmvorsorge rd. 409 Mio. DM und rd. 28 Mio. DM für die Lärmsanierung investiert. Mit diesen Ausgaben von insgesamt 434 Mio. DM betragen die Aufwendungen für den Lärmschutz seit 1978 rd. 5,7 Mrd. DM. Im Berichtsjahr wurden rd. 26 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und 80 km Lärmschutzwände errichtet sowie rd. 42 000 m<sup>2</sup> Lärmschutzfenster eingebaut. Damit wurden beim Bau von Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen bis Ende des Berichtsjahres folgende Leistungen erzielt:

- Lärmschutzwälle und Steilwälle: 850 km,
- Lärmschutzwände: 1 594 km und
- Fläche der Lärmschutzfenster: 730 000 m<sup>2</sup>.

**Tabelle 8** zeigt die Aufteilung der Maßnahmen für den Lärmschutz nach Bundesländern. Weitere Angaben über die Kosten, Längen und Materialien der Lärmschutzeinrichtungen enthält die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen herausgegebene „**Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 1998**“. – **Naturschutz und Landschaftspflege.**

**Tabelle 8: Maßnahmen des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen**

Land	Länge der Lärmschutzwälle und Steilwälle		Länge der Lärmschutzwände		Fläche der Lärmschutzfenster	
	1998 km	gesamt km	1998 km	gesamt km	1998 m <sup>2</sup>	gesamt m <sup>2</sup>
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg .....	1,81	42,94	5,41	120,27	1 875	140 571
Bayern .....	6,52	209,36	4,35	138,79	8 264	59 981
Berlin .....	–	0,54	1,10	25,13	394	23 865
Brandenburg .....	–	0,11	3,77	19,64	2 455	7 191
Bremen .....	–	2,87	1,94	53,11	16	2 444
Hamburg .....	–	13,99	–	13,83	89	17 587
Hessen .....	1,78	30,65	4,66	91,87	2 141	68 023
Mecklenburg-Vorpommern .....	0,59	9,14	0,75	2,61	439	2 369
Niedersachsen .....	8,84	91,59	34,24	229,97	2 796	82 433
Nordrhein-Westfalen .....	2,32	335,92	7,49	683,46	2 987	141 875
Rheinland-Pfalz .....	0,49	19,36	1,44	76,12	5 535	77 109
Saarland .....	–	23,43	2,22	28,61	452	6 557
Sachsen .....	1,42	13,59	5,90	45,70	7 850	52 183
Sachsen-Anhalt .....	0,04	2,34	3,37	6,89	2 319	12 743
Schleswig-Holstein .....	0,61	47,58	1,67	46,38	1 678	13 640
Thüringen .....	1,76	6,37	2,11	11,42	2 686	20 779
<b>Bundesgebiet .....</b>	<b>26,18</b>	<b>849,78</b>	<b>80,42</b>	<b>1 593,80</b>	<b>41 976</b>	<b>729 350</b>

Anmerkung: Spalten 3, 5, 7 = gesamt heißt hier: incl. 1998 !

Für Naturschutz und Landschaftspflege wurden rd. 190 Mio. DM sowie für Grünflächen- und Biotoppflege rd. 230 Mio. DM ausgegeben. Die Ausgaben für den Umweltschutz hatten im Berichtsjahr einen Anteil an den Baukosten der Bundesfernstraßen von rd. 3,7 %. Nicht eingerechnet sind die nur schwer bezifferbaren Kosten zur Berücksichtigung von Umweltkriterien bei der Planung, wozu z.B. die Abrückung der Trasse, Einhausungen, umweltbedingte Tunnelabschnitte etc. gehören.

Die Ausgaben beziehen sich auch auf Maßnahmen zur Verminderung von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Landschaftsgerechte Begrünung und landschaftsangepasste Geländemodellierung tragen zur Einbindung einer Straße in die Landschaft bei. In den Ausgaben sind darüber hinaus auch die Schutzmaßnahmen beim Bau (z. B. Einzäunung wertvoller Biotope) sowie die Maßnahmen zum Gewässer- und Bodenschutz (z. B. Renaturierung von befestigten Straßenflächen) enthalten. Zum Erhalt der vorhandenen Biotope und von Flora und Fauna (z. B. Amphibien) wurden Schutzvorkehrungen gebaut.

Zur Kompensation unvermeidbarer Eingriffe sind weiterhin 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, Aufgabenverteilung

Ziel der **Straßenerhaltung** des Bundes wie der Bundesländer ist es, die vorhandene Infrastruktur der Bundesfernstraßen nach den Leitkriterien

- Verkehrssichere Vorhaltung,
- Kontinuität in der Substanz und
- Sicherung eines homogenen Gebrauchswertes

vorzuhalten. Durch die Bereitstellung einer ausreichenden Menge von Finanzmitteln und moderner Instrumentarien zur Umsetzung des Bedarfs in geeignete bauliche Maßnahmen und Programmstrategien sollen die Bundesfernstraßen langfristig ihre verkehrliche und volkswirtschaftliche Aufgabe erfüllen können.

Die wesentlichen Komponenten des Systems „Erhaltung“ sind:

- die – langfristig orientierte – **Bedarfsprognose**, die auf Netzebene finanzielle und strukturelle Steuerungsinformationen auf der Basis von Qualitäts- und Quantitätszielen der Straßenerhaltungspolitik des Bundes entwickelt,

- die **Maßnahmen- und programmbildenden Instrumentarien** der Bundesländer, um aus erkannten problematischen Zustandsentwicklungen der Infrastruktur periodisch technisch-wirtschaftlich
- **optimierte Maßnahmebündel** an Erhaltungsobjekten abzuleiten und in Bauprogramme umzusetzen und die
- **sonstigen Controllinginstrumentarien** des Bundes, mit denen die Ziele der Erhaltungspolitik des Bundes gesteuert werden.

In diesen Komponenten spiegeln sich auch Aufgabenverteilung und Kompetenz des Bundes wie der Bundesländer in der Infrastrukturerhaltung wider: Der Bund führt auf Netzebene Controllingaufgaben in Form von Steuerungs-, Überwachungs- und Erfolgskontrollfunktionen durch, während die Bundesländer operative Funktionen sowie Objektplanung und -bewertung und Realisierung wahrnehmen.

#### 3.4.2 Statusbeurteilung der Erhaltung der Straßeninfrastruktur

Vor dem Hintergrund der bereits eingetretenen und absehbaren Entwicklung des Straßengüterverkehrs sowohl bei den Aufkommensmengen als auch bei den Achslasten und zulässigen Gesamtgewichten muß der Erhaltung höchste Aufmerksamkeit gewidmet werden.

- Die insgesamt noch hohe Kapitalbindung (Substanzwert) in der Straßeninfrastruktur und die aktuelle Angebotsqualität des Fernstraßennetzes erlauben prinzipiell eine geordnete Gegensteuerung bei sichtbar werdenden Mängeln der Finanzausstattung der Straßenerhaltung.
- Dringend erforderlich wird eine sorgfältige Beobachtung der Veränderung der gebundenen Substanz insbesondere in den Hauptabfuhrstrecken des Bundesfernstraßennetzes, um denkbare kapazitive Probleme noch im Rahmen des normalen Erhaltungsgeschäfts zu beherrschen.
- Die Erstellung von Erhaltungsprogrammen wird verstärkt auf technisch-ökonomisch orientierte Instrumentarien, z. B. auf Pavement- und Bridge-Management-Systeme zugreifen müssen, um weitere Rationalisierungsreserven zu erschließen. Die Entwicklung und erste Felderprobungen solcher Systeme sind im Gange.
- Die bereits begonnenen Finanzbedarfsprognosen werden sich mit einer breiten Palette denkbarer Qualitäts- und Finanzszenarien auseinandersetzen müssen. Es gilt, die Problematik und Folgen möglicher politischer Handlungsstrategien offenzulegen und die Ergebnisse in die Überarbeitung der Bundesverkehrswegeplanung einfließen zu lassen.

Insgesamt gesehen wird der Stellenwert der Straßenerhaltung weiter zunehmen. Da jedoch alle Bereiche wie Betrieb, Modernisierung und Neubau um knappe Haushaltsmittel konkurrieren, kommt der politischen Prioritätensetzung in dieser Frage besondere Bedeutung zu.

### 3.5 Unterhaltung und Betrieb

#### 3.5.1 Ausgaben

Für Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen wurden im Berichtsjahr ausgegeben:

insgesamt:	1 317,2 Mio. DM,
davon für Bundesautobahnen:	630,3 Mio. DM,
Bundesstraßen:	686,9 Mio. DM.

Hinzu kommen Investitionen für Hochbauten (Nebenanlagen), sowie für Fahrzeuge und Geräte in Höhe von:

insgesamt:	209,4 Mio. DM,
davon für Bundesautobahnen:	118,6 Mio. DM,
Bundesstraßen:	90,8 Mio. DM.

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 1998):

– 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.

#### 3.5.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Berichtsjahr sind für Fernmeldeanlagen an Bundesfernstraßen insgesamt 30 Mio. DM aufgewendet worden. Damit wurden an

- 1 000 km Bundesautobahnen digitale Multiplexübertragungseinrichtungen (PCM 30-Systeme) für verkehrs- und betriebstechnische Zwecke aufgebaut und
- 110 km Bundesautobahnen mit neuen Streckenfernmeldekabelanlagen und Notrufsäulen im Rahmen von Streckenbaumaßnahmen ausgestattet.

Von insgesamt 11 427 km Bundesautobahnen sind nunmehr 11 350 km mit Notrufeinrichtungen ausgerüstet.

#### 3.5.3 Autobahn- und Straßenmeistereien, Betriebsdienst

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rd. 11 427 km Bundesautobahnen 191 Autobahnmeistereien (AM) zur Verfügung. Im Berichtsjahr sind folgende Autobahnmeistereien (AM) in Betrieb gegangen:

(N) = Neubau,

(E) = Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung

#### A 4 Bad Hersfeld–Chemnitz:

AM Hermsdorf (E)

#### A 4 Chemnitz–Görlitz:

AM Dresden (E)

#### A 11 B-GR D/PL–Berlin (A 10):

AM Bernau (E)

#### A 20 Lübeck–Wismar:

AM Upahl (N)

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

#### A 4 Bad Hersfeld–Chemnitz:

AM Eisenach (E)

#### A 4 Chemnitz–Görlitz:

AM Weißenberg (E)

#### A 9 AD Potsdam (A 9/A 10)–Dessau:

AM Niemege (E)

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

AM Wittstock (E)

#### A 19 Rostock–Dreieck Wittstock (Dosse) (A 24):

AM Kavelstorf (N)

#### A 93 Hof–Weiden (B 470):

AM Rehau (N)

Die Standorte der in Betrieb gegangenen und der in Bau befindlichen AM sind der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 1998“ zu entnehmen.

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rd. 220 000 km Bundes-, Landes-(Staats-) und Kreisstraßen 250 bundeseigene und 439 landeseigene Straßenmeistereien (SM) zur Verfügung.

Die bundeseigenen Straßenmeistereien (SM)

#### B 2 Potsdam–Beelitz:

SM Michendorf

#### B 28 Freudenstadt–Nagold:

SM Dornstetten

#### B 87 Lübben–Frankfurt/Oder:

SM Beeskow

#### B 96 B-GR D/CR–Bautzen:

SM Zittau

#### B 97 Dresden–Cottbus:

SM Hoyerswerda

#### B 102 Luckau–Brandenburg:

SM Belzig



**B 183 Bad Dübén–Köthen:**

SM Sandersdorf

**B 184 Leipzig–Dessau:**

SM Kyhna

**B 404 Kiel–Bad Segeberg:**

SM Stolpe

sind im Berichtsjahr in Betrieb gegangen.

Folgende bundeseigenen Straßenmeistereien (SM) befanden sich Ende des Berichtsjahres in Bau:

**B 1 Berlin–Müncheberg (südlich Strausberg):**

SM Rehfelde

**B 5 Perleberg–Berlin:**

SM Kyritz

**B 16 Füssen–Günzburg:**

SM Mindelheim

**B 71 Salzwedel–Haldensleben:**

SM Gardelegen

**B 85 BAB A 93 (AS Schwandorf)–Passau (B 12):**

SM Kötzing

**B 93 Schneeberg (B 169)–Borna (B 176):**

SM Zwickau

**B 96 Berlin–Neustrelitz:**

SM Gransee

**B 103 Kyritz–BAB A 24 (AS Meyenburg):**

SM Pritzwalk

**B 103 BAB A 24 (AS Meyenburg)–BAB A 19 (AS Laage):**

SM Güstrow

**B 109 Berlin–Prenzlau:**

SM Templin

**B 115 Cottbus–Lübbenau:**

SM Calau

**B 158 B-GR D/PL–Berlin:**

SM Bad Freienwalde

**B 169 Cottbus–Riesa:**

SM Elsterwerda

**B 169 Cottbus–Elsterwerda:**

SM Schwarzheide

**B 183 Bad Liebenwerda (B 101)–Köthen (B 185):**

SM Torgau

**B 245 B 81 Halberstadt–Haldensleben (B 71):**

SM Oschersleben

Alle genannten Straßenmeistereien sind Ersatzumbauten.

**3.5.4 Verkehrsbeeinflussungsanlagen**

Verkehrsbeeinflussungsanlagen leisten einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf Bundesautobahnen.

Die Länge der mit variablen Höchstgeschwindigkeitsanzeigen und Stau- und Nebelwarnungen versehenen Strecken betrug am Ende des Berichtsjahres mehr als 600 km (beide Fahrrichtungen). Hinzu kommen Ende 1998 Autobahn-Netzmaschen mit einer Gesamtlänge von mehr als 1550 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 40 Streckenbeeinflussungsanlagen  
Duisburg–Dortmund
- A 620 Streckenbeeinflussungsanlage  
Saarbrücken–Völklingen
- A 94 Verkehrsbeeinflussungsanlage München/  
Steinhausen–Parsdorf
- Wechselwegweisungsanlage Köln–Eindhoven
- Verkehrsrechnerzentrale Südbayern.

**3.6 Rastanlagen und Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)**

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

**Bewirtschaftete Rastanlagen** umfassen **Nebenbetriebe**, wie z. B. Tankstelle, Raststätte, 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.

Der Neubau und die Modernisierung einschließlich Erweiterung von Nebenbetrieben wurde von der Autobahn Tank &amp; Rast GmbH, dem Konzessionär der meisten Autobahnn Nebenbetriebe, auf der Grundlage z. T. neuentwickelter Betriebskonzepte zügig fortgesetzt. Dabei kommen zunehmend Investitionsbeteiligungen der Betreiber und 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), Kleinraststätten (K) und Motels (M) fertiggestellt und in Betrieb genommen:

- A 1 Münster–Dortmund:**  
K Eichengrund/West (Ersatzneubau)
- A 2 Oberhausen–Berlin:**  
K Niedergassel/Nord (Ersatzneubau)  
K Obergassel/Süd (Ersatzneubau)  
T Garbsen/Nord (Ersatzneubau)  
T Buckautal/Süd (Ersatzneubau)
- A 3 Oberhausen–(Arnhem):**  
T Hünxe/West (Ersatzneubau)  
T Spessart/Nord (Ersatzneubau)
- A 4 Eisenach–Dresden:**  
T Eichelborn/Nord (Ersatzneubau)  
T und R Auerswalder Blick/Nord (Neubau)  
T Auerswalder Blick/Süd (Provisorium)
- A 7 Hannover–Kassel:**  
T Allertal/Ost (Ersatzneubau)  
T Göttingen/West (Ersatzneubau)
- A 9 Berlin–München:**  
T Köckern/West (Ersatzneubau)  
R Osterfeld/Ost (Ersatzneubau)  
R Osterfeld/West (Ersatzneubau)  
T Frankenwald/Ost (Ersatzneubau)  
R Nürnberg-Feucht/Ost (Ersatzneubau)
- A 19 AD Dosse–Rostock:**  
T und R Recknitz Niederung/Ost (Neubau)  
T und R Recknitz Niederung/West (Neubau)
- A 24 Berlin–Hamburg:**  
T Stolpe/Nord (Ersatzneubau)  
T Stolpe/Süd (Ersatzneubau)
- A 81 Stuttgart–Singen:**  
T, R und M Im Hegau/West (Neubau)

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

- A 1 Münster–Dortmund:**  
K Im Mersch/Ost (Ersatzneubau)
- A 2 Oberhausen–Berlin:**  
K Schafstrift/Nord (Ersatzneubau)  
R Zweidorfer Holz/Süd (Ersatzneubau)  
T Buckautal/Nord (Ersatzneubau)
- A 4 Eisenach–Görlitz:**  
T und R Auerswalder Blick/Süd (Neubau)

T und R Oberlausitz/Nord (Neubau)

T und R Oberlausitz/Süd (Neubau)

- A 7 Würzburg–Ulm:**  
R Ohrenbach/Ost (Ersatzneubau)
- A 8 Stuttgart–München:**  
T, R und M Leipheim/Süd (Ersatzneubau)
- A 9 Berlin–München:**  
T Köckern/Ost (Ersatzneubau)  
T, R und M Fränkische Schweiz-Pegnitz/Ost (Neubau)  
T und R Fränkische Schweiz-Pegnitz/West (Neubau)
- A 14 Halle–Magdeburg:**  
T und R Plötzetal/Ost (Neubau)  
T und R Plötzetal/West (Neubau)
- A 24 Berlin–Hamburg:**  
T Walsleben/Ost (Ersatzneubau)  
T Walsleben/West (Ersatzneubau)
- A 111 Autobahnzubringer Hamburg:**  
R und M Stolper Heide/Ost (Neubau)

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31. Dezember 1998 die in **Tabelle 9** nach Betriebsgruppen aufgeführten Zahlen von Betrieben 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 – geschlossen wurden.

Die Standorte der 1998 fertiggestellten und im Bau befindlichen Projekte sind in der Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 1998**“ dargestellt.

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. 99 % 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 Nebenbetrieben,
- Behindertengerechte WC- und Waschanlagen und
- Sonstige Einrichtungen (u. a. Posttelefon).

Ende des Berichtsjahres standen den Verkehrsteilnehmern an 321 von 423 Standorten (rd. 76 %) 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 48 Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen mit einem Volumen von rd. 123 Mio. DM durchgeführt bzw. begonnen.

**Unbewirtschaftete Rastanlagen** umfassen keine Nebenbetriebe. An den Bundesautobahnen standen den

Verkehrsteilnehmern Ende des Berichtsjahres rd. 1700 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 allmählich, zumeist im Zusammenhang mit einer Neuordnung der Rastanlagen auf den angestrebten Regelabstand von 15 bis 20 km hin erfolgen.

Ende des Berichtsjahres waren insgesamt 444 Rastanlagen mit einem WC-Gebäude ausgestattet.

**Tabelle 9: Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)**  
(gesamtes Bundesgebiet) – Stand: 31. Dezember 1998 –

Kurz- bez.	Anlagentyp	Anzahl der Standorte	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
<b>T</b>	Rastanlage mit Tankstelle	50	50	0	0	0	1	0	51
<b>TK</b>	Rastanlage mit Tankstelle und Kleinraststätte	56	56	56	0	1	0	0	113
<b>TR</b>	Rastanlage mit Tankstelle und Raststätte	204	204	204	0	2	1	2	413
<b>TRM</b>	Rastanlage mit Tankstelle, Raststätte und Motel	48	48	48	48	0	1	0	145
<b>K</b>	Rastanlage mit Kleinraststätte	37	0	37	0	3	0	2	42
<b>R</b>	Rastanlage mit Raststätte	19	0	19	0	3	2	0	24
<b>RM</b>	Rastanlage mit Raststätte und Motel	4	0	4	4	0	0	0	8
	Rastanlagen/ Grenzübergänge mit sonstigen Nebenbetrieben	5	0	0	0	2	2	2	6
<b>Summe</b>		<b>423</b>	<b>358</b>	<b>368</b>	<b>52</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>802</b>



**Anhang**

**Tabellen und Karte**

**Erläuterungen:**

Abkürzungen in Projekt- und VKE-Bezeichnungen

(laut PROJIS-Konvention zum Datenaustausch im Berichtswesen Bund/Länder, Stand: 16.09.1995)

AK	Autobahnkreuz
AD	Autobahndreieck
AS	Anschlußstelle
N	Nord/Nördlich
S	Süd/Südlich
W	West/Westlich
O	Ost/Östlich
B-GR	Bundesgrenze
L-GR	Landesgrenze
(m)	mit Knoten
(o)	ohne Knoten

**Tabelle 10: Ist-Ausgaben 1998**  
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	<b>Sächliche Verwaltungsausgaben (HGr. 5)</b>	
534 01	Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen .....	4,8
543 01	Veröffentlichung und Dokumentation .....	2,4
544 01	Forschung, Untersuchungen und ähnliches .....	9,9
545 01	Konferenzen, Tagungen, Messen und Ausstellungen .....	0,2
546 01	Steuern, Steuerberatungskosten, Verwaltungsaufwand aus dem fiktiven Betrieb gewerblicher Art des Bundes .....	– 2,5
547 01	Wartung und Instandsetzung von Geräten sowie Bewirtschaftung und Unterhaltung von Gerätelagern der zivilen Verteidigung .....	3,1
	<b>Zuweisungen und Zuschüsse (ohne Investitionen)</b>	
682 01	Beitrag an nichtbundeseigene Eisenbahnen zu den Kosten für Unterhaltung und Betrieb höhengleicher Kreuzungen von Bundesstraßen und Eisenbahnen .....	1,4
685 02	Beitrag an die Industrie- und Handelskammer Bonn .....	0,1
	<b>Ausgaben für Investitionen</b>	
744 01	Privatstraßen des Bundes .....	1,3
745 01	Kostendrittel des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Baulast: Bund) .....	25,3
831 01	Erhöhung des Eigenkapitals der Autobahn Tank und Rast AG .....	–
882 01	Kostendrittel des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Baulast: Länder) .....	44,8
883 01	Kostendrittel des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Baulast: Kommunen) .....	117,7
883 02	Zuwendungen an kommunale Baulastträger nach § 5a Bundesfernstraßengesetz (FStrG) .....	4,4
883 03	Zuschüsse nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) .....	0,2
883 04	Zuwendungen für den Bau von Ortsdurchfahrten und Bundesfernstraßen in der Bundesstadt Bonn nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz (FStrG) .....	41,2
883 05	Ausbau und Erhaltung von nichtbundeseigenen Zufahrten für Ausgaben der zivilen Verteidigung .....	–
	<b>Bau und Betrieb der Bundesfernstraßen</b>	
<b>521 11</b>	<b>Betriebliche Unterhaltung der Bundesautobahnen</b> (Summe der Titel 521 13 bis Titel 521 19) .....	<b>630,8</b>
521 13	Ausgaben für auf Bundesautobahnen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung .....	399,4
521 14	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen .....	51,8
521 15	Grundstücke, Gebäude und Räume .....	44,1
521 16	Unternehmerleistungen für die betriebliche Unterhaltung .....	63,3
521 17	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör .....	43,8
521 18	Elektrotechnische Anlagen .....	15,1
521 19	Sonstiges .....	13,3

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
<b>521 21</b>	<b>Betriebliche Unterhaltung der Bundesstraßen</b> (Summe der Titel 521 23 bis Titel 521 29) .....	<b>686,9</b>
521 23	Ausgaben für auf Bundesstraßen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung .....	364,3
521 24	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen .....	46,0
521 25	Grundstücke, Gebäude und Räume .....	18,1
521 26	Unternehmerleistungen für die betriebliche Unterhaltung .....	135,4
521 27	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör .....	85,7
521 28	Elektrotechnische Anlage .....	33,0
521 29	Sonstiges .....	4,4
521 32	Verkehrsbeeinflussungs- und Beleuchtungsanlagen sowie Tunnelausstattung (Bundesautobahnen) .....	31,4
521 42	Verkehrsbeeinflussungs- und Beleuchtungsanlagen sowie Tunnelausstattung (Bundesstraßen) .....	7,2
521 52	Betriebliche Unterhaltung von Anlagen des Fernmeldenetzes (Bundesautobahnen) .....	0,3
521 62	Aufwendungen zur Beseitigung von Schäden, die durch Dritte verursacht worden sind (Bundesfernstraßen) .....	8,3
535 62	Bestandserfassung der Bundesfernstraßen mit elektronischer Auswertung .....	–
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) .....	123,0
642 22	Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesstraßen) .....	85,7
685 32	Bundesanteil an den Verwaltungskosten der DEGES .....	95,0
711 12	Hochbauten an Bundesautobahnen bis 2 000 000 DM Baukosten .....	31,8
711 22	Hochbauten an Bundesstraßen bis 2 000 000 DM Baukosten .....	22,2
712 12	Hochbauten an Bundesautobahnen über 2 000 000 DM Baukosten .....	25,6
712 22	Hochbauten an Bundesstraßen über 2 000 000 DM Baukosten .....	33,7
<b>741 11</b>	<b>Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen)</b> (Summe der Titel 741 13 bis Titel 741 19) .....	<b>4 810,3</b>
741 13	Erhaltung von Bundesautobahnen .....	1 018,3
741 14	Erweiterung von Bundesautobahnen (VDE-Projekte) .....	1 499,7
741 15	Um- und Ausbau von Bundesautobahnen .....	319,2
741 16	Erweiterung von Bundesautobahnen (ohne VDE-Projekte) .....	605,7
741 17	Neubau von Bundesautobahnen (ohne VDE-Projekte) .....	564,1
741 18	Neubau von Bundesautobahnen (VDE-Projekte) .....	792,9
741 19	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen .....	10,4
<b>741 21</b>	<b>Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen)</b> (Summe der Titel 741 23 bis Titel 741 29) .....	<b>2 639,1</b>
741 23	Erhaltung von Bundesstraßen .....	743,3
741 25	Um- und Ausbau von Bundesstraßen .....	629,0
741 27	Neubau von Bundesstraßen .....	1 262,6
741 29	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen .....	4,2



Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
<b>742 11</b>	<b>Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmelde-, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesautobahnen)</b> (Summe der Titel 742 13 bis Titel 742 15) .....	<b>72,7</b>
742 13	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen an bestehenden Bundesautobahnen .....	24,1
742 14	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs-, Beleuchtungs- und Glatt-eismeldeanlagen an bestehenden Bundesautobahnen .....	8,9
742 15	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesautobahnen .....	39,7
<b>742 21</b>	<b>Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunk- und Stromversorgungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesstraßen)</b> (Summe der Titel 742 23 bis Titel 742 25) .....	<b>17,4</b>
742 23	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunkanlagen an bestehenden Bundesstraßen .....	0,1
742 24	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs-, Beleuchtungs- und Glatt-eismeldeanlagen an bestehenden Bundesstraßen .....	1,1
742 25	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen .....	4,2
743 12	Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze im Bereich Bundesautobahnen .....	10,5
<b>745 21</b>	<b>Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Bundesfernstraßen)</b> (Summe der Titel 745 23 bis Titel 745 26) .....	<b>60,2</b>
745 23	Änderung von Überführungen (§ 12 EKrG) .....	28,7
745 24	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und Deutsche Bahn AG ....	27,3
745 25	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und sonstigen Eisenbahnen	4,2
811 12	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen) .....	36,5
811 22	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesstraßen) .....	17,8
812 12	Erwerb von Geräten (einschl. Stahlflachstraßen) und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 10 000 DM im Einzelfall (Bundesautobahnen) .....	24,7
812 22	Erwerb von Geräten und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 10 000 DM im Einzelfall (Bundesstraßen) .....	17,0
<b>821 11</b>	<b>Grunderwerb (Bundesautobahnen)</b> (Summe der Titel 821 14 bis Titel 821 19) .....	<b>271,8</b>
821 14	Grunderwerb für VDE (Erweiterung) .....	67,4
821 15	Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau .....	21,5
821 16	Grunderwerb für Erweiterung (ohne VDE) .....	44,7
821 17	Grunderwerb für Neubau (ohne VDE) .....	78,7
821 18	Grunderwerb für VDE (Neubau) .....	58,4
821 19	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesautobahnen .....	1,1
<b>821 21</b>	<b>Grunderwerb (Bundesstraßen)</b> (Summe der Titel 821 25 bis Titel 821 29) .....	<b>301,7</b>
821 25	Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau .....	71,9
821 27	Grunderwerb für Neubau .....	216,9

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
821 29	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen .....	12,9
822 12	Erwerb privatfinanzierter Bundesautobahnabschnitte .....	28,6
822 22	Erwerb privatfinanzierter Bundesstraßenabschnitte .....	–
852 12	Abwicklung zur Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen) .....	–
852 22	Abwicklung zur Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen) .....	–
861 12	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen (Bundesautobahnen) .....	1,7
861 22	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen (Bundesstraßen) .....	0,4
863 12	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesautobahnen) .....	–
863 22	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesstraßen) .....	–
882 12	Zuweisungen an die Länder für Investitionen im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen) .....	–
882 22	Zuweisungen an die Länder für Investitionen im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen) .....	–
	<b>Summe Ist-Ausgaben 1998 .....</b>	<b>10 351,3</b>

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

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>	Projekt- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 1998	In 1998	Bis Ende 1998
<u>Straße Verkehrsweg</u> Projektbezeichnung	(VKE- Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE- Länge)	Länge km	Länge km	Länge km
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	km	km	km
1	3	2	4	5	6
<b>Baden-Württemberg</b>					
<u>A 8 KARLSRUHE – STUTTGART</u>					
<b>AD Karlsruhe – Karlsbad</b>					
O AD Karlsruhe – AS Karlsbad	148,9	7,3	7,3		
	(77,9)	(5,0)	5,0	5,0	–
<b>Pforzheim-West – O Pforzheim-Nord</b>	179,9	9,0	1,3	–	7,7
<u>A 81 HEILBRONN – STUTTGART</u>					
<b>S Stuttgart/Feuerbach –</b>					
<b>AD Leonberg (m Engelbergtunnel) <sup>2)</sup></b>					
	1 343,2	5,7	–	–	5,7
	(810,9 +532,3)				
<b>Insgesamt</b>					
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>1 Verkehrseinheit, zweibahnig</b>					
				5,0	
<b>Bis Ende 1998 in Bau:</b>					
<b>2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					
					13,4
<b>Bayern</b>					
<u>A 3 FRANKFURT/M – NÜRNBERG</u>					
<b>AD Seligenstadt (L-GR HE/BY) – Hösbach</b>					
AS Aschaffenburg-O – AS Hösbach	445,2	16,6	5,3		
	(238,2)	(6,4)	–	–	6,4
<b>Ausbau der Mainbrücke Bettingen (BW 258 b)</b>	41,8	1,0	–	–	1,0
<u>A 8 STUTTGART – MÜNCHEN</u>					
<b>L-GR BW/BY (AK Ulm/Elchingen) –</b>					
<b>W Bubesheim</b>					
<b>Augsburg-W – Spange Eschenried</b>	121,4	6,8	–	–	6,8
W Dachau/Fürstenfeldbruck –	688,3	46,4	5,9		
Spange Eschenried (A 99)	(48,1)	(4,3)	4,3	4,3	–
<u>A 9 HERMSDORF – NÜRNBERG</u>					
<b>Hirschberg (L-GR TH/BY) –</b>					
<b>AD Bayreuth/Kulmbach</b>					
AS Berg/Bad Steben – AS Hof	845,6	53,1	42,0		
	(129,0)	(9,3)	3,4	–	5,9
AS Münchberg-N – AS Münchberg-S	(112,7)	(5,2)	–	–	5,2

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land <u>Straße Verkehrsweg</u> Projektbezeichnung  Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>  (VKE- Kosten) <sup>1)</sup>  Mio. DM	Projekt- Länge  (VKE- Länge)  km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 1998  Länge km	In 1998  Länge km	Bis Ende 1998  Länge km
1	3	2	4	5	6
<b>noch Bayern</b>					
<b>AD Bayreuth/Kulmbach – AK Nürnberg</b>	<b>1 180,6</b>	<b>76,1</b>	<b>50,6</b>		
AD Bayreuth/Kulmbach (o) – S AS Bayreuth-Nord	(62,7)	(6,7)	3,5	<b>3,5</b>	<b>3,2</b>
TK Sophienberg – N AS Tockau	(105,0)	(10,8)	–	–	<b>10,8</b>
N AS Tockau – S AS Tockau	(99,4)	(5,2)	–	–	<b>5,2</b>
AS Hormersdorf – S AS Schnaittach	(284,7)	(9,5)	9,5	<b>9,5</b>	–
<b>Insgesamt</b>					
<b>1998 für den Verkehr freigegeben: 3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>				<b>17,3</b>	
<b>Ende 1998 in Bau: 8 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					<b>44,5</b>
<b>Brandenburg</b>					
<u>A 2 HANNOVER – BERLIN</u>					
<b>Ziesar (L-GR ST/BB) – AD Werder</b>	<b>324,0</b>	<b>42,4</b>	<b>38,3</b> (davon <b>15,5 km</b> (1. Fb))		
W AS Ziesar (L-GR ST/BB) (m) – W AS Wollin	(92,3)	(12,0)	6,0	–	<b>4,1</b>
davon Bereich Ziesar			1,9 (1.Fb)	–	<b>1,9</b> (2.Fb)
W AS Wollin (m) – W AS Brandenburg (o)	(80,0)	(13,6)	13,6 (1. Fb)	<b>13,6</b> (1. Fb)	<b>13,6</b> (2. Fb)
W AS Brandenburg (m) – W AD Werder (o)	(151,7)	(16,8)	16,8	<b>7,0</b> (2. Fb)	–
<u>A 9 BERLIN – HERMSDORF</u>					
<b>AD Potsdam – Kl. Marzehns (L-GR BB/ST)</b>	<b>263,3</b>	<b>43,1</b>	<b>43,1</b> (davon <b>15,8</b> <b>1. Fb)</b>		
S AS Beelitz (o) – N TR Fläming	(58,4)	(11,1)	11,1	<b>11,1</b>	–
N TR Fläming – N KWC Rabenstein	(66,3)	(11,4)	11,4 (davon 4,5 1. Fb)	<b>11,4</b> (davon <b>4,5</b> <b>1. Fb)</b>	<b>4,5</b> (2. Fb)

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

<b>Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –</b>					
Land <u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b>  Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>  (VKE- Kosten) <sup>1)</sup>  Mio. DM	Projekt- Länge  (VKE- Länge)  km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 1998  Länge km	<b>In 1998</b>  <b>Länge</b> km	<b>Bis Ende</b> 1998  <b>Länge</b> km
1	3	2	4	5	6
<b>noch Brandenburg</b>					
N KWC Rabenstein – S AS Marzehns (L-GR BB/ST)	(75,6)	(11,3)	11,3 (1. Fb)	<b>11,3</b> <b>(1. Fb)</b>	<b>11,3</b> <b>(2. Fb)</b>
<u>A 10 BERLINER RING</u> <b>AD Schwanebeck – AK Schönefeld</b>	<b>821,1</b>	<b>59,5</b>	<b>17,6</b> <b>(davon</b> <b>9,0</b> <b>1. Fb)</b>		
AS Erkner (o) – S AS Freienbrink	(89,8)	(5,0)	–	–	<b>5,0</b>
S AS Freienbrink – AD Spreeau	(94,4)	(8,8)	7,7 (1. Fb)	<b>7,7</b> <b>(1. Fb)</b>	<b>7,7</b> <b>(2. Fb)</b>
O AS Königs Wusterhausen – W AK Schönefeld	(127,6)	(9,6)	2,2 (1. Fb)	<b>2,2</b> <b>(1. Fb)</b>	<b>9,6</b> <b>(davon</b> <b>2,2</b> <b>2. Fb)</b>
<b>Ludwigsfelder Damm</b> (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	<b>158,3</b>	<b>6,0</b>	<b>1,6</b>	–	–
<b>AD Potsdam – AD Werder</b>	<b>174,3</b>	<b>15,4</b>	<b>12,4</b>		
N AS Glindow – W AD Werder (mit 1,6 km A 2) davon Bereich AD Werder	(95,8)	(8,1)	5,1  –	<b>2,6</b>  –	–  <b>3,0</b>
<u>A 115 ZUBRINGER MAGDEB./LEIPZIG</u> <b>L-GR BB/BE – AD Drewitz</b>	<b>211,8</b>	<b>15,2</b>	<b>4,7</b> <b>(davon</b> <b>2,7</b> <b>1. Fb)</b>		
L-GR BB/BE – AS Potsdam-Babelsberg	(49,4)	(4,7)	4,7 (davon 2,7 1. Fb)	<b>2,7</b> <b>(1. Fb)</b>	<b>2,7</b> <b>(2. Fb)</b>
AS Potsdam-Babelsberg – AD Drewitz davon AS Potsdam-Babelsberg (km 9,0 – 11,5)	(162,4)	(10,5)	–  –	–  –	–  <b>2,5</b>
<b>Insgesamt</b>					
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>10 Teil-Verkehrseinheiten</b>				<b>69,6</b>	
<b>3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>				<b>20,6</b>	
<b>6 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn</b>				<b>42,0</b>	

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land <u>Straße Verkehrsweg</u> Projektbezeichnung  Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>  (VKE- Kosten) <sup>1)</sup>  Mio. DM	Projekt- Länge  (VKE- Länge)  km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 1998  Länge km	In 1998  Länge km	Bis Ende 1998  Länge km
1	3	2	4	5	6
<b>noch Brandenburg</b>  1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn  <b>Bis Ende 1998 in Bau:</b> 12 Teil-Verkehrseinheiten 5 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig 7 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn				7,0	65,9 22,0 43,9
<b>Hamburg</b>  <u>A 7 FLENSBURG (B-GR) – HAMBURG</u> <u>HH/Othmarschen – N HH/Waltershof</u> (4. Elbtunnelröhre) <sup>2)</sup>	1 592,9 (971,1 + 621,8)	4,4	–	–	4,4
<b>Insgesamt</b>  <b>Bis Ende 1998 in Bau:</b> 1 Verkehrseinheit, zweibahnig					4,4
<b>Hessen</b>  <u>A 3 KÖLN – FRANKFURT/M.</u> <u>AK Frankfurt/M. (Rampen/Bahn AG)</u>	87,8	2,1	–	–	2,1
<b>Insgesamt</b>  <b>Ende 1998 in Bau:</b> 1 Verkehrseinheit, zweibahnig					2,1
<b>Niedersachsen</b>  <u>A 2 OBERHAUSEN – HANNOVER</u> <u>L-GR NW/NI – Bad Nenndorf</u>  O Talbrücke Kleinenbremen – AS Bad Eil- sen  O Talbrücke Arensburg – AS Rehren	482,1  (147,1)  (112,4)	31,3  (5,0)  (8,9)	21,8 (davon 10,8 1. Fb)  5,0  5,8 (1. Fb)	5,0 (davon 4,2 2. Fb)  5,8 (1. Fb)	–  8,9 (davon 5,8 2. Fb)

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

<b>Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –</b>					
Land <u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b>  Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>  (VKE- Kosten) <sup>1)</sup>  Mio. DM	Projekt- Länge  (VKE- Länge)  km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 1998  Länge km	<b>In 1998</b>  <b>Länge</b> km	<b>Bis Ende</b> 1998  <b>Länge</b> km
1	3	2	4	5	6
<b>noch Niedersachsen</b>					
AS Rehren – W AS Bad Nenndorf	(139,8)	(15,0)	11,0 (davon 5,0 1. Fb)	<b>11,0</b> <b>(davon</b> <b>5,0</b> <b>1. Fb)</b>	<b>9,0</b> <b>(davon</b> <b>5,0</b> <b>2. Fb)</b>
<b>Bad Nenndorf – AK Hannover-O</b>	<b>481,0</b>	<b>38,1</b>	<b>38,1</b> <b>(davon</b> <b>8,2</b> <b>1. Fb)</b>		
O AS Bad Nenndorf – W AS Wunstorf- Luthe	(61,4)	(8,2)	8,2 (1. Fb)	<b>8,2</b> <b>(1. Fb)</b>	<b>8,2</b> <b>(2. Fb)</b>
<u>A 2 HANNOVER – BERLIN</u>					
<b>AK Hannover-O – Marienborn (L-GR NI/ST)</b>	<b>1341,5</b>	<b>85,3</b>	<b>53,7</b> <b>(davon</b> <b>24,6</b> <b>1. Fb)</b>		
O AS Lehrte – W AS Peine	(161,8)	(12,7)	6,6 (1. Fb)	–	–
davon O AS Lehrte – AS Hämeler Wald			6,6 (1. Fb)	<b>6,6</b> <b>(1. Fb)</b>	<b>6,6</b> <b>(2. Fb)</b>
AS Hämeler Wald – W AS Peine			–	–	<b>6,1</b> <b>(1. Fb)</b>
W AS Peine – O Peine	(97,5)	(5,9)	5,9	<b>5,9</b>	–
W AK Braunschweig-N – W AK Wolfsbg./Königslutter	(221,3)	(14,2)	14,2 (davon 8,3 1. Fb)	–	–
davon W AK Braunschweig-N – AS Braunschweig-O			8,3 (1. Fb)	<b>8,3</b> <b>(1. Fb)</b>	<b>8,3</b> <b>(2. Fb)</b>
AK Wolfsburg/Königslutter – Marienborn (L-GR NI/ST)	(477,4)	(27,0)	27,0 (davon 9,7 1. Fb)	–	–
davon AS Boimstorf – AS Rennau			10,8	<b>10,8</b> <b>(2. Fb)</b>	–
AS Rennau – W AS Helmstedt-W			3,4 (1. Fb)	<b>3,4</b> <b>(1. Fb)</b>	<b>3,4</b> <b>(2. Fb)</b>

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land <u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b>  Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>  (VKE- Kosten) <sup>1)</sup>  Mio. DM	Projekt- Länge  (VKE- Länge)  km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 1998  Länge km	<b>In 1998</b>  <b>Länge km</b>	<b>Bis Ende 1998</b>  <b>Länge km</b>
1	3	2	4	5	6
<b>noch Niedersachsen</b>					
W AS Helmstedt-W – Marienborn (L-GR NI/ST)			8,6 (davon 6,3 1. Fb)	<b>8,6 (davon 6,3 1. Fb)</b>	<b>6,3 (2. Fb)</b>
<u>A 7 HAMBURG – HANNOVER</u> <b>Garlstorf – Soltau-Ost</b>	<b>162,4</b>	<b>29,2</b>	<b>29,2 (davon 23,5 1. Fb)</b>		
S AS Garlstorf – N AS Evendorf	(42,1)	(7,8)	7,8 (1. Fb)	<b>7,8 (1. Fb)</b>	–
N AS Evendorf – S AS Bispingen	(94,6)	(15,7)	15,7 (1. Fb)	<b>15,7 (1. Fb)</b>	–
<b>AD Hannover-N – AD Hannover-S</b>	<b>318,0</b>	<b>29,2</b>	–		
N AS Großburgwedel – N AS Altwarmbü- chen	(65,3)	(6,0)	–	–	<b>0,8</b>
N AS Altwarmbüchen – N AK Hannover-O	(54,1)	(5,7)	–	–	<b>0,8</b>
S AK Hannover-O – S AS Hannover- Anderten	(59,7)	(4,9)	–	–	<b>4,9</b>
S AS Hannover-Anderten – AD Hannover-S	(60,7)	(6,0)	–	–	<b>6,0</b>
<b>Insgesamt</b>					
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>15 Teil-Verkehrseinheiten</b>				<b>97,1</b>	
<b>4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>				<b>15,0</b>	
<b>9 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn</b>				<b>67,1</b>	
<b>2 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn</b>				<b>15,0</b>	
<b>Bis Ende 1998 in Bau:</b>					
<b>14 Teil-Verkehrseinheiten</b>					<b>69,3</b>
<b>6 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					<b>19,6</b>
<b>1 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn</b>					<b>6,1</b>
<b>7 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn</b>					<b>43,6</b>
<b>Nordrhein-Westfalen</b>					
<u>A 1 BREMEN – KAMEN</u> <b>N DEK-Brücke – S DEK-Brücke bei Ladbergen</b>	<b>9,8</b>	<b>0,8</b>	–	–	<b>0,8</b>
<u>A 1 KAMEN – KÖLN</u> <b>AK Kamen – Wuppertal-O</b>	<b>778,6</b>	<b>49,9</b>	<b>31,1</b>		
TR Lichtendorf – AK Westhofen	(285,5)	(6,4)	–	–	<b>6,4</b>

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.



<b>Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –</b>					
Land <u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b>  Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>  (VKE- Kosten) <sup>1)</sup>  Mio. DM	Projekt- Länge  (VKE- Länge)  km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 1998  Länge km	<b>In 1998</b>  <b>Länge km</b>	<b>Bis Ende 1998</b>  <b>Länge km</b>
1	3	2	4	5	6
<b>noch Nordrhein-Westfalen</b>					
AS Hagen-West – AS Gevelsberg	(90,7)	(6,8)	–	–	6,8
<b>Wuppertal/O – Wermelskirchen</b>					
Blombachtal (L 419) – AS Wuppertal-S (m)	(50,1)	(2,7)	–	–	2,7
AS Wuppertal-Süd – AS Remscheid	(125,9)	(5,1)	–	–	5,1
<b>A 2 OBERHAUSEN – HANNOVER</b>					
<b>Castrop-Rauxel – AK Kamen</b>					
AS Castrop-Rauxel (m) – AK Dortmund/NW	(79,5)	(3,5)	3,5	2,0	–
<b>O Hamm – Gütersloh</b>					
AS Beckum (m) – AS Oelde (m)	(94,2)	(10,6)	–	–	10,6
AS Oelde (o) – AS Rheda-Wiedenbrück	(115,7)	(13,5)	7,8	–	5,7
AS Rheda-Wiedenbrück (m) – AS Gütersloh (o)	(64,9)	(7,0)	–	–	7,0
<b>Ostwestfalen-Lippe – L-GR NW/NI</b>					
O AS Ostwestfalen-Lippe – AS Herford-Ost (o)	(69,4)	(7,4)	7,4	4,7	–
AS Herford-Ost – O AS Vlotho/Exter	(77,7)	(6,0)	–	–	6,0
O AS Vlotho/Exter – AS Porta Westfalica	(84,1)	(9,2)	4,7	–	4,5
AS Porta Westfalica – L-GR NW/NI	(115,7)	(11,7)	–	–	11,7
<b>A 3 OBERHAUSEN – KÖLN</b>					
<b>AK Oberhausen – AK Oberhausen-West</b>					
Oberhausen-Holten – AK Oberhausen-West (o)	(71,3)	(2,0)	–	–	2,0
<b>AK Duisburg-Kaiserberg – Leverkusen-Opladen</b>					
AK Duisburg-Kaiserberg – AS Duisburg-Wedau	(72,3)	(4,7)	4,7	4,7	–
<b>A 3 KÖLN – FRANKFURT/M.</b>					
<b>Ausbau im Bereich AS Rös Rath</b>					
	20,8	1,7	–	–	1,7
<b>A 4 Aachen (B-GR) – Köln</b>					
<b>AK Aachen – Düren (o Rurbrücke)</b>					
AK Aachen – AS Eschweiler (o)	(63,6)	(4,9)	–	–	4,9
Umbau AS Eschweiler	23,2)	(0,8)	–	–	0,8

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land <u>Straße Verkehrsweg</u> Projektbezeichnung  Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>  (VKE- Kosten) <sup>1)</sup>  Mio. DM	Projekt- Länge  (VKE- Länge)  km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 1998  Länge km	In 1998  Länge km	Bis Ende 1998  Länge km
1	3	2	4	5	6
<b>noch Nordrhein-Westfalen</b>					
<b>AK Kerpen – W AD Heumar</b> (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	<b>721,5</b>	<b>27,7</b>	<b>15,9</b>	–	–
<u>A 57 GOCH (B-GR) – KÖLN</u> <b>Bereich AD Neuss mit Umbau</b>	<b>59,2</b>	<b>2,1</b>	–	–	<b>2,1</b>
<b>Insgesamt</b>				<b>11,4</b>	
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					
<b>Bis Ende 1998 in Bau:</b> <b>16 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					<b>78,8</b>
<b>Rheinland-Pfalz</b>					
<u>A 650 BAD DÜRKHEIM – LUDWIGSHAFEN</u> <b>Oggersheimer Kreuz (o) –</b> <b>Ludwigshafen/Gartenstadt</b>	<b>34,0</b>	<b>2,7</b>	<b>2,7</b>	<b>1,3</b>	–
<b>Insgesamt</b>					
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>1 Verkehrseinheit, zweibahnig</b>				<b>1,3</b>	
<b>Sachsen</b>					
<u>A 4 HERMSDORF – DRESDEN</u> <b>Schmölln (L-GR TH/SN) – Rabenstein</b>	<b>488,6</b>	<b>35,0</b>	<b>4,1</b>		
Schmölln (L-GR TH/SN) – AS Glauchau (o) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	(207,1)	(13,7)	4,1	–	–
<b>Rabenstein – AD Nossen</b>	<b>780,2</b>	<b>48,9</b>	<b>19,6</b>		
AS Chemnitz-N (m) – AS Frankenberg (o)	(246,6)	(14,0)	–	–	<b>10,6</b>
AS Frankenberg (m) – AS Berbersdorf (m) davon	(245,4)	(18,8)	8,9	–	–
AS Hainichen (m) – AS Berbersdorf (m)			–	–	<b>9,9</b>
<b>AD Nossen – AD Dresden</b>	<b>693,4</b>	<b>33,5</b>	<b>17,6</b>		
AD Nossen (m) – O Triebischtal	(150,8)	(7,9)	–	–	<b>7,9</b>
O TRA Dresdner Tor (o) – O Flutrinne Elbe (m)	(192,4)	(7,8)	7,8 (davon 1,0 1. Fb)	–	<b>1,0</b> <b>(2. Fb)</b>

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

<b>Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –</b>					
Land <u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b>  Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>  (VKE- Kosten) <sup>1)</sup>  Mio. DM	Projekt- Länge  (VKE- Länge)  km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 1998  Länge km	<b>In 1998</b>  <b>Länge</b> km	<b>Bis Ende</b> 1998  <b>Länge</b> km
1	3	2	4	5	6
<b>noch Sachsen</b>					
<b>O Flutrinne Elbe (o) – AD Dresden (m)</b>	(185,5)	(9,2)	1,2	–	8,0
<u>A 14 HALLE – DRESDEN</u> <b>AK Schkeuditz – Leipzig/Mockau</b>	<b>281,7</b>	<b>15,8</b>	<b>15,8</b> (tw. 1. Fb)		
K Schkeuditz (o) – AS Leipzig-Mitte (B 2n) (o)	(99,2)	(12,1)	12,1 (1. Fb)	<b>12,1</b> (1. Fb)	<b>12,1</b> (2. Fb)
<b>Insgesamt</b>					
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn</b>					
<b>Bis Ende 1998 in Bau:</b>					
<b>6 Teil-Verkehrseinheiten</b>					
<b>4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					
<b>2 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn</b>					
<b>Sachsen-Anhalt</b>					
<u>A 2 HANNOVER – BERLIN</u> <b>Marienborn (L-GR NI/ST) – Burg-Ost</b>	<b>706,1</b>	<b>55,5</b>	<b>48,7</b> (davon <b>32,1</b> 1. Fb)		
Marienborn (L-GR NI/ST) – O AS Eilsleben	(162,8)	(15,8)	15,8 (1. Fb)	<b>15,8</b> (1. Fb)	<b>15,8</b> (2. Fb)
O AS Eilsleben – W AS Irxleben	(127,5)	(13,1)	13,1 (1. Fb)	<b>13,1</b> (1. Fb)	<b>13,1</b> (2. Fb)
W AS Irxleben – W AS Magdeburg- Rothensee	(112,8)	(10,0)	3,2 (1. Fb)	<b>3,2</b> (1. Fb)	<b>10,0</b> (davon 3,2 2. Fb)
W AS Magdeburg-Rothensee – O AS LOSTAU	(211,2)	(6,3)	6,3	<b>6,3</b>	–
O AS LOSTAU – AS Burg-Ost (o)	(91,8)	(10,3)	10,3	<b>10,3</b>	–
<b>Burg/Ost – Ziesar (L-GR ST/BB)</b>	<b>188,7</b>	<b>25,2</b>	<b>25,2</b>		
AS Theeßen – (L-GR ST/BB)	(79,3)	(12,3)	12,3	<b>12,3</b> (2. Fb)	–

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –					
Land  Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung  Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>  (VKE- Kosten) <sup>1)</sup>  Mio. DM	Projekt- Länge  (VKE- Länge)  km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 1998  Länge km	In 1998  Länge km	Bis Ende 1998  Länge km
1	3	2	4	5	6
<b>noch Sachsen-Anhalt</b>					
<b>A 9 BERLIN – HERMSDORF</b>					
<b>Kl. Marzehns (L-GR BB/ST) – Zörbig</b>					
	<b>492,8</b>	<b>49,5</b>	<b>16,3</b> (davon 2,9 1. Fb)		
N Elbebrücke Vockerode – N AS Dessau/O	(111,6)	(4,0)	1,4 (1. Fb)	<b>1,4</b> <b>(1. Fb)</b>	<b>4,0</b> (davon 1,4 2. Fb)
N AS Dessau-O – N AS Dessau-S	(89,5)	(6,1)	1,5	<b>1,5</b>	<b>4,6</b>
N AS Dessau-S – S AS Dessau-S	(52,9)	(6,2)	–	–	<b>6,2</b>
<b>Zörbig – Droyßig (L-GR ST/TH)</b>					
	<b>1 377,8</b>	<b>72,6</b>	<b>43,0</b>		
S AS Naumburg – AS Droyßig (L-GR ST/TH) (6-str. Ergänzung)	(35,3)	(3,0)	–	–	<b>3,0</b>
<b>Insgesamt</b>					
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>8 Teil-Verkehrseinheiten</b>					
<b>3 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig</b>					
<b>4 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn</b>					
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn</b>					
<b>Bis Ende 1998 in Bau:</b>					
<b>8 Teil-Verkehrseinheiten</b>					
<b>4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					
<b>4 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn</b>					
				<b>63,9</b> <b>18,1</b> <b>33,5</b> <b>12,3</b>	<b>56,7</b> <b>23,2</b> <b>33,5</b>
<b>Thüringen</b>					
<b>A 4 BAD HERSFELD – HERMSDORF</b>					
<b>Waltershausen – AK Hermsdorf (A 9)</b>					
	<b>2 012,5</b>	<b>102,0</b>	<b>41,4</b> (davon 1,8 1. Fb)		
W AS Waltershausen – O AS Gotha davon	(267,5)	(17,5)	5,5	–	–
W AS Waltershausen – O AS Wal- tershausen			–	–	<b>7,2</b>
O AS Waltershausen – W AS Gotha davon	(91,5)	(15,4)	–	–	<b>4,8</b>
W AS Arnstadt – S Erfurt-Ost					

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

<b>Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –</b>					
Land <u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b>  Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>  (VKE- Kosten) <sup>1)</sup>  Mio. DM	Projekt- Länge  (VKE- Länge)  km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 1998  Länge km	<b>In 1998</b>  <b>Länge</b> km	<b>Bis Ende</b> <b>1998</b>  <b>Länge</b> km
1	3	2	4	5	6
<b>noch Thüringen</b>					
Bereich AS Arnstadt			3,8	<b>3,8</b>	–
AS Erfurt-West			3,8	–	<b>0,6</b>
AS Erfurt-Ost – TK Eichelborn (m)	(91,5)	(5,5)	–	–	<b>5,5</b>
W AS Apolda-O – O AS Magdala	(126,2)	(6,5)	1,8 (1. Fb)	–	–
davon Bereich Apolda			1,8 (1. Fb)	<b>1,8</b> <b>(1. Fb)</b>	<b>1,8</b> <b>(2. Fb)</b>
O AS Apolda-O – AS Magdala			–	–	<b>4,7</b>
W AS Jena-Göschwitz – W AK Hermsdorf (A 9) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)		(19,0)	5,1	–	–
<b>O AK Hermsdorf – Schmölln (L-GR TH/SN)</b>	<b>529,3</b>	<b>38,1</b>	–	–	–
AS Rüdersdorf (m) – AS Gera (m)	(118,9)	(8,4)	–	–	<b>8,4</b>
<u>A 9 BERLIN – HERMSDORF</u>					
<b>Droyßig (L-GR ST/TH) – N AK Hermsdorf</b>	<b>319,1</b>	<b>19,0</b>	<b>8,9</b>	–	–
N AS Eisenberg – AS Bad Klosterlausnitz (o)	(96,8)	(7,1)	–	–	<b>7,1</b>
<u>A 9 HERMSDORF – NÜRNBERG</u>					
<b>S AK Hermsdorf – Hirschberg (L-GR TH/BY)</b>	<b>708,3</b>	<b>54,8</b>	–	–	–
AS Schleiz – S AS Hirschberg (L-GR TH/BY) davon Blintendorf – Saalebrücke	(292,0)	(19,3)	–	–	–
(o) = ohne (m) = mit					
<b>Insgesamt</b>					
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>2 Teil-Verkehrseinheiten</b>				<b>5,6</b>	
<b>1 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>				<b>3,8</b>	
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn</b>				<b>1,8</b>	
<b>Bis Ende 1998 in Bau:</b>					
<b>9 Teil-Verkehrseinheiten</b>					<b>44,6</b>
<b>8 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					<b>42,8</b>
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn</b>					<b>1,8</b>

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

<b>Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –</b>					
Land  <u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b>  Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>  (VKE- Kosten) <sup>1)</sup>  Mio. DM	Projekt- Länge  (VKE- Länge)  km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 1998  Länge km	<b>In 1998</b>  <b>Länge km</b>	<b>Bis Ende 1998</b>  <b>Länge km</b>
1	3	2	4	5	6
<b>Länder insgesamt</b>					
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>44 Teil-Verkehrseinheiten</b>				<b>283,3</b>	
<b>19 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>				<b>92,5</b>	
<b>22 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn</b>				<b>156,5</b>	
<b>4 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn</b>				<b>34,3</b>	
<b>Bis Ende 1998 in Bau:</b>					
<b>77 Teil-Verkehrseinheiten</b>					<b>430,2</b>
<b>55 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					<b>287,2</b>
<b>1 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn</b>					<b>6,1</b>
<b>21 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn</b>					<b>136,9</b>

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

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

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
Land <u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b>  Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>  (VKE- Kosten) <sup>1)</sup>  Mio. DM	Projekt- Länge  (VKE- Länge)  km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 1998  Länge km	<b>In 1998</b>  <b>Länge</b> km	<b>Bis Ende</b> 1998  Länge km
1	3	2	4	5	6
<b>Baden-Württemberg</b>					
<u>A 96 LINDAU (B-GR D/A) – MÜNCHEN</u> <b>Esseratsweiler (L-GR BY/BW) – Ferthofen</b> <b>(L-GR BW/BY)</b>	<b>665,9</b>	<b>48,3</b>	<b>36,8</b>		
S Gebrazhofen (B 18) – Leutkirch	(60,0)	(4,4)	–	–	4,4
<u>A 98 WEIL – SCHAFFHAUSEN (B-GR D/CH)</u> <b>Lörrach/Inzlingen – Rheinfelden/Karsau</b> <b>(tw. 1. Fb)</b>	<b>201,1</b>	<b>7,8</b>	–	–	<b>5,6</b> <b>(1. Fb)</b>
<b>Tiengen-West – Geißlingen (1. Fb)</b> (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	<b>188,1</b>	<b>10,0</b>	<b>6,6</b> <b>(1. Fb)</b>	–	–
<u>A 861 QUERSPANGE RHEINFELDEN</u> <b>AD Rheinfelden – B-GR D/CH (m Zollanlage)</b> davon 1.Fb bis B 316	<b>178,9</b>	<b>4,6</b>	–	–	–
			–	–	<b>2,2</b> <b>(1. Fb)</b>
<b>Insgesamt</b>					
<b>Bis Ende 1998 in Bau:</b>					
<b>3 Teil-Verkehrseinheiten</b>					<b>12,2</b>
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig</b>					<b>4,4</b>
<b>2 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn</b>					<b>7,8</b>
<b>Bayern</b>					
<u>A 6 NÜRNBERG – W Aidhaus</u> <b>AK Pfreimd – Waidhaus (B-GR D/CZ)</b>	<b>476,8</b>	<b>33,8</b>	<b>4,4</b>		
W AK Pfreimd (m) – Woppenhof (km 79,4-88,8) (Umgehung Wernberg)	(185,8)	(8,4)	–	–	<b>8,4</b>
W AS Lohma – Waidhaus (B-GR D/CZ) mit Grenzbrücke	(105,6)	(9,3)	4,4	–	<b>4,9</b>
<u>A 7 ULM – FÜSSEN</u> <b>Oy/Mittelberg – Füssen (B-GR D/A)</b>	<b>427,2</b>	<b>22,8</b>	<b>6,5</b>		
Füssen (B 310) – B-GR D/A (m Tunnel)	(85,1)	(2,7)	–	–	<b>1,9</b> <b>(1. Fb)</b>

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

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

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
Land <u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b>  Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>  (VKE- Kosten) <sup>1)</sup>  Mio. DM	Projekt- Länge  (VKE- Länge)  km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 1998  Länge km	<b>In 1998</b>  <b>Länge km</b>	<b>Bis Ende 1998</b>  <b>Länge km</b>
1	3	2	4	5	6
<b>noch Bayern</b>					
<u>A 93 HOF – REGENSBURG</u> <b>Rehau-Süd – Schönwald</b> <sup>2)</sup>	<b>74,0</b> (49,4 + 24,6)	<b>3,9</b>	<b>3,9</b>	<b>3,9</b>	–
<b>Selb-Nord (B 159) – Selb-West</b> <sup>2)</sup>	<b>39,1</b> (25,3 + 13,8)	<b>3,2</b>	–	–	<b>3,0</b>
<b>Rathauslöhle – Marktredwitz</b> <sup>2)</sup>	<b>128,5</b> (94,8 + 33,7)	<b>6,7</b>	–	–	<b>6,7</b>
<u>A 94 MÜNCHEN – NEUHAUS/INN</u> <b>AK München-O – Ampfing</b> (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	<b>758,7</b>	<b>54,5</b>	<b>10,8</b>	–	–
<b>Ampfing – Simbach-West (tw. 1. Fb)</b>	<b>512,7</b>	<b>47,8</b>	<b>19,9</b> (davon <b>14,3</b> <b>1. Fb)</b>	–	–
Winhöring – AS Alzgering	(124,0)	(7,5)	–	–	<b>7,5</b>
<u>A 96 LINDAU(B-GR D/A) – MÜNCHEN</u> <b>Memmingen-Ost – Buchloe</b>	<b>421,3</b>	<b>41,9</b>	<b>21,7</b>	–	–
AS Bad Wörishofen – AS Buchloe (1. BA) davon Lindenberg – Buchloe	(40,8)	(3,9)	–	–	<b>3,6</b>
<b>Schöffelding – Wessling</b>	<b>362,5</b>	<b>22,3</b>	<b>22,3</b>	–	–
AS Inning (B 471) – Wessling davon O AS Inning – O Wessling	(91,3)	(5,3)	5,3  4,3	–  <b>4,3</b>	–
<u>A 99 AUTOBAHNRING MÜNCHEN</u> <b>AD München-Feldmoching – Langwied</b> (m Spange Eschenried)	<b>680,5</b>	<b>16,2</b>	<b>11,8</b>	<b>7,4</b>	<b>4,4</b>
<b>Insgesamt</b>					
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>				<b>15,6</b>	
<b>Bis Ende 1998 in Bau:</b> <b>8 Teil-Verkehrseinheiten</b> <b>7 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b> <b>1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn</b>					<b>40,4</b> <b>38,5</b> <b>1,9</b>

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

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



Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
Land <u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b>  Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>  (VKE- Kosten) <sup>1)</sup>  Mio. DM	Projekt- Länge  (VKE- Länge)  km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 1998  Länge km	<b>In 1998</b>  <b>Länge km</b>	<b>Bis Ende 1998</b>  <b>Länge km</b>
1	3	2	4	5	6
<b>Berlin</b>					
<u>A 100 STADTRING BERLIN</u> <b>AK Schöneberg – Buschkrugallee</b>	<b>811,2</b>	<b>6,3</b>	<b>4,2</b>		
AS Geradestraße – AS Buschkrugallee (B 179)	(451,6)	(2,1)	–	–	<b>2,1</b>
<b>Insgesamt</b>					
<b>Bis Ende 1998 in Bau:</b> <b>1 Verkehrseinheit, zweibahnig</b>					<b>2,1</b>
<b>Brandenburg</b>					
<u>A 20 ROSTOCK – PRENZLAU</u> <b>Pasewalk (L-GR MV/BB) (B109) – AK Uckermark (A 11)</b>	<b>272,8</b>	<b>26,8</b>	–		
AS Prenzlau-N (m) (L 26) – AK Uckermark (m) (A 11)	(150,4)	(13,9)	–	–	<b>13,9</b>
<b>Insgesamt</b>					
<b>Bis Ende 1998 in Bau:</b> <b>1 Verkehrseinheit, zweibahnig</b>					<b>13,9</b>
<b>Hessen</b>					
<u>A 66 FRANKFURT/M. – FULDA</u> <b>Frankfurt/Erlenbruch – Fulda-Süd</b>	<b>1 484,5</b>	<b>84,1</b>	<b>62,6</b>		
SO AS Eichenzell (B 27) – AS Fulda-Süd (A 7)	(82,4)	(3,7)	–	–	<b>3,7</b>
<b>Insgesamt</b>					
<b>Bis Ende 1998 in Bau:</b> <b>1 Verkehrseinheit, zweibahnig</b>					<b>3,7</b>
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>					
<u>A 20 LÜBECK – ROSTOCK</u> <b>Groß Grönau (L-GR SH/MV) – AK Rostock (A 19)</b>	<b>1 281,9</b>	<b>106,2</b>	<b>26,5</b>		
AS Schönberg (m) (B 104) – AS Grevesmühlen (o)	(167,4)	(15,6)	–	–	<b>15,6</b>
AK Wismar (o) – AS Neukloster (m) (L 101)	(146,6)	(15,0)	–	–	<b>15,0</b>
AS Neukloster (o) (L 101) – AS Bützow (m) (L 11)	(123,5)	(11,5)	–	–	<b>11,5</b>
AS Bützow (o) (L 11) – AS Ziesendorf (o) (L 13)	(98,1)	(10,1)	–	–	<b>10,1</b>

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

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

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
Land <u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b>  Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>  (VKE- Kosten) <sup>1)</sup>  Mio. DM	Projekt- Länge  (VKE- Länge)  km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 1998  Länge km	<b>In 1998</b>  <b>Länge km</b>	<b>Bis Ende 1998</b>  <b>Länge km</b>
1	3	2	4	5	6
<b>noch Mecklenburg-Vorpommern</b>					
AS Ziesendorf (m) (L 13) – AK Rostock (m)(A 19)	(243,5)	(13,3)	–	–	13,3
<u>A 20 ROSTOCK – PRENZLAU</u> <b>AK Rostock (A 19) – Gützkow</b>	<b>833,2</b>	<b>88,4</b>	–	–	–
AS Grimmen-W (m) (L 19) – AS Grimmen-O (o) (B194)	(62,4)	(7,4)	–	–	7,4
<b>Güzkow – Strasburg</b>	<b>859,0</b>	<b>64,7</b>	–	–	–
AS Gützkow (B 96/B 111) – AS Jarmen (B 110n)	(62,4)	(6,8)	–	–	6,8
<b>Strasburg – Pasewald (L-GR MV/BB) (B 109)</b>	<b>244,9</b>	<b>20,3</b>	–	–	20,3
<u>A 241 WISMAR – SCHWERIN</u> <b>Schwerin (B104) – Schwerin-Süd</b>	<b>107,7</b>	<b>11,5</b>	–	–	11,5
<b>Insgesamt</b>					
<b>Bis Ende 1998 in Bau:</b>					
<b>9 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					
<b>111,5</b>					
<b>Niedersachsen</b>					
<u>A 31 EMDEN – BOTTRUP</u> <b>W Emden (L 2) – N Emden (B 210) (Westumgehung Emden)</b>	<b>100,7</b>	<b>4,7</b>	<b>3,0</b> <b>(1. Fb)</b>	–	<b>3,0</b> <b>(2. Fb)</b>
<b>AS Haren – Hubertushof (L-GR NI/NW)</b>	<b>725,3</b>	<b>65,5</b>	<b>25,5</b>	–	–
AS Twist – Geeste (K 225)	(84,2)	(9,0)	9,0	<b>9,0</b>	–
Geeste (K 225) – Wietmarschen (K35)	(63,7)	(5,5)	–	–	5,5
<u>A 33 OSNABRÜCK – PADERBORN</u> <b>Osnabrück/Schinkel – Borgholzhausen (NW)</b>	<b>354,5</b>	<b>28,5</b>	<b>21,3</b>	–	–
AS Dissen-N – AS Dissen-S (L-GR NI/NW)	(96,7)	(3,4)	–	–	3,4
AS Dissen-S (L-GR NI/NW) – Borgholzhausen (NW)	(40,9)	(3,8)	–	–	3,8
<u>A 38 WOLFSBURG – SALZGITTER</u> <b>Weyhausen – AK Braunschweig-S</b> (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	<b>439,6</b>	<b>36,1</b>	<b>26,5</b>	–	–

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

3) 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- Kosten <sup>1)</sup>  (VKE- Kosten) <sup>1)</sup>  Mio. DM	Projekt- Länge  (VKE- Länge)  km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 1998  Länge km	In 1998  Länge km	Bis Ende 1998  Länge km
1	3	2	4	5	6
<b>noch Niedersachsen</b>					
<b>Insgesamt</b>					
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b>					
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig				9,0	
<b>Bis Ende 1998 in Bau:</b>					
4 Teil-Verkehrseinheiten				-	15,7
3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				-	12,7
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn <sup>3)</sup>				-	3,0
<b>Nordrhein-Westfalen</b>					
<u>A 4 OLPE – BAD HERSFELD</u>					
<b>AK Olpe/Süd – Krombach einschl. Abzw. Kromb. Höhe</b>					
AK Olpe-Süd – AS Wenden	139,3	9,1	-	-	0,3
	(20,0)	(0,3)	-	-	
<u>A 44 AACHEN – DUESSELDORF</u>					
<b>Rheinquerung Ilverich<sup>2)</sup></b>					
	720,3	5,9	-	-	5,9
	(641,9 + 129,3)				
<u>A 46 HAGEN – BRILON</u>					
<b>Arnsberg/Neheim – Nuttlar</b>					
Arnsberg/Uentrop (B 7) – Wennemen (B 7/ L 743)	970,9	39,7	25,7	-	8,6
	(310,4)	(8,6)	-	-	
<u>A 52 ROERMOND (B-GR) – DÜSSELDORF</u>					
<b>Elmpt – Schwalmthal/Hostert</b>					
W Elmpt (B 230) – O Niederkrüchten (B 230)	122,2	13,2	5,1 (1. Fb)	-	8,1
	(83,4)	(8,1)	-	-	
O Niederkrüchten (B 230) – O Schwalm- tal/Hostert (OU Waldniel)	(38,8)	(5,1)	5,1 (1.Fb)	-	5,1 (2. Fb)
<b>Insgesamt</b>					
<b>Bis Ende 1998 in Bau:</b>					
5 Teil-Verkehrseinheiten				-	28,0
4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig <sup>3)</sup>				-	22,9
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn <sup>3)</sup>				-	5,1
<b>Rheinland-Pfalz</b>					
<u>A 60 ST.VITH (B-GR D/B) – WITTLICH</u>					
<b>Bitburg – Badem (m 2. Fb Nimstalbrücke)<sup>2)</sup></b>					
	317,4	8,9	-	-	8,9
	(200,1 + 117,9)				

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

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

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
Land <u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b>  Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>  (VKE- Kosten) <sup>1)</sup>  Mio. DM	Projekt- Länge  (VKE- Länge)  km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 1998  Länge km	<b>In 1998</b>  <b>Länge km</b>	<b>Bis Ende 1998</b>  <b>Länge km</b>
1	3	2	4	5	6
<b>noch Rheinland-Pfalz</b>					
<b>Badem (o) – Landscheid (m)</b> <sup>2)</sup>	<b>272,8</b> (204,0 + 68,8)	<b>13,0</b>	–	–	<b>13,0</b>
<b>Landscheid (o) – Wittlich (m)</b> <sup>2)</sup>	<b>339,0</b> (228,9 + 110,1)	<b>9,8</b>	–	–	<b>9,8</b>
<u>A 63 MAINZ – KAISERSLAUTERN</u>					
<b>Freimersheim – Kaiserslautern-O</b>	<b>509,1</b>	<b>40,5</b>	<b>28,1</b>		
AS Winnweiler – AS Sembach davon	(83,1)	(4,8)	2,2	–	–
B 40 Lohnsfeld – AS Sembach			–	–	<b>2,6</b>
<b>Insgesamt</b>					
<b>Bis Ende 1998 in Bau:</b>					
<b>4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					<b>34,3</b>
<b>Saarland</b>					
<u>A 8 LUXEMBURG (B-GR L/D) – SAAR- BRÜCKEN</u>					
<b>Besch (B-GR L/D) – AS Borg/Perl (1. Fb) m Moselbrücke</b>	<b>111,2</b>	<b>4,4</b>	–	–	<b>4,4</b> (1. Fb)
<b>Insgesamt</b>					
<b>Ende 1998 in Bau:</b>					
<b>1 Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn</b>					<b>4,4</b>
<b>Sachsen</b>					
<u>A 4 DRESDEN – GÖRLITZ</u>					
<b>Weißenberg – Görlitz (B 115)</b>	<b>363,1</b>	<b>23,6</b>	<b>12,9</b>		
AS Nieder Seifersdorf (o) – AS Görlitz (o) (B 115) davon	(290,7)	(15,8)	5,1		
AS Nieder Seifersdorf (o) – AS Koders- dorf (o)			–	–	<b>10,7</b>
<u>A 17 DRESDEN – AUSSIG (B-GR D/CZ)</u>					
<b>Dresden (A 4) – Breitenau (B-GR D/CZ)</b>	<b>1 112,0</b>	<b>44,5</b>	–		
W Dresden (A 4) – AS Kesselsdorf (B 173)	(104,9)	(3,6)	–	–	<b>3,6</b>
<u>A 38 SÜDUMFAHRUNG LEIPZIG</u>					
<b>Lützen (B 87) – Leipzig (A 14)</b>	<b>533,4</b>	<b>36,8</b>	–		
Lützen (B 87) – L-GR ST/SN	(55,0)	(7,4)	–	–	<b>7,4</b>
L-GR ST/SN – AS Knautnaundorf (B 186)	(81,9)	(7,7)	–	–	<b>7,7</b>

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

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

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
Land <u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b>  Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>  (VKE- Kosten) <sup>1)</sup>  Mio. DM	Projekt- Länge  (VKE- Länge)  km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 1998  Länge km	<b>In 1998</b>  <b>Länge</b> km	<b>Bis Ende</b> <b>1998</b>  Länge km
1	3	2	4	5	6
<b>noch Sachsen</b>					
<b>Insgesamt</b>					
<b>Ende 1998 in Bau:</b> <b>4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>				–	29,4
<b>Sachsen-Anhalt</b>					
<u>A 14 MAGDEBURG – HALLE</u> <b>Dahlenwarsleben (L 47)– Schönebeck</b>	<b>360,3</b>	<b>31,5</b>	<b>13,6</b>		
N AS Dahlenwarsleben (L 47) – AS Magdeburg-Stadtfeld (o)	(114,2)	(8,9)	–	–	6,2
AS Magdeburg-Stadtfeld (m) – AS Magdeburg-Sudenburg (B 81) (m)	(141,9)	(10,8)	9,0	<b>9,0</b>	–
AS Magdeburg-Sudenburg (B 81) (o) – AS Schönebeck (m)	(104,2)	(11,8)	11,8	<b>6,6</b>	–
<b>Schönebeck – Könnern</b>	<b>382,3</b>	<b>36,6</b>	–		
AS Schönebeck (o) – AS Bernburg (m)	(200,8)	(22,2)	–	–	22,2
AS Bernburg (o) – AS Könnern (o)	(181,5)	(14,4)	–	–	14,4
<b>Könnern – Halle/Peißen</b>	<b>334,7</b>	<b>30,8</b>	<b>11,6</b>		
AS Löbejün (o) – AS Halle-Tornau (o)	(170,7)	(16,2)	–	–	16,2
AS Halle-Tornau (m) – N AS Halle/Peißen (o)	(25,5)	(3,0)	–	–	3,0
<b>Peißen (Stangenweg) – S Halle/Peißen</b>	<b>124,9</b>	<b>2,8</b>	–		
Peißen (Stangenweg) – N AS Halle/Peißen	(20,0)	(1,2)	–	–	1,2
Umbau AS Halle/Peißen	(104,9)	(1,6)	–	–	1,6
<u>A 38 GÖTTINGEN – HALLE (A 9)</u> <b>Görsbach (L-GR TH/ST) – Lauchatal (A 143)</b>	<b>698,9</b>	<b>64,7</b>	–		
W Wallhausen (B 80) – AS Sangerhausen (B 86) (m)	(111,4)	(8,6)	–	–	8,6
<b>Lauchatal (A 143) – Lützen (A 9)</b> (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	<b>441,2</b>	<b>28,8</b>	<b>9,3</b>	–	–

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

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

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
Land <u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b>  Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>  (VKE- Kosten) <sup>1)</sup>  Mio. DM	Projekt- Länge  (VKE- Länge)  km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 1998  Länge km	<b>In 1998</b>  <b>Länge km</b>	<b>Bis Ende 1998</b>  <b>Länge km</b>
1	3	2	4	5	6
<b>noch Sachsen-Anhalt</b>					
<b>Insgesamt</b>					
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>1 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>				<b>6,6</b>	
<b>Bis Ende 1998 in Bau:</b> <b>8 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					<b>73,4</b>
<b>Schleswig-Holstein</b>					
<u>A 1 HEILIGENHAFEN – HAMBURG</u> <b>Heiligenhafen – Oldenburg i. SH</b>	<b>173,2</b>	<b>15,5</b>	–		
N Oldenburg – W Oldenburg	(60,8)	(4,2)	–	–	<b>0,1</b>
<u>A 20 LÜBECK – ROSTOCK</u> <b>Lübeck (A 1) – Groß Grönau (L-GR SH/MV)</b>	<b>339,7</b>	<b>16,8</b>	–		
Lübeck (A 1) – AS Genin (L 92)	(212,2)	(6,4)	–	–	<b>4,6</b>
<u>A 21 KIEL – HAMBURG</u> <b>Bad Oldesloe (B 75) – Hammoor (A 1)</b>	<b>69,3</b>	<b>8,6</b>	<b>8,6</b>	<b>8,6</b> (2. Fb)	–
<b>Insgesamt</b>					
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>1 Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn</b>				<b>8,6</b>	
<b>Bis Ende 1998 in Bau:</b> <b>2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					<b>4,7</b>
<b>Thüringen</b>					
<u>A 38 GÖTTINGEN – HALLE</u> <b>Uder (L-GR NI/TH) – Görsbach (L-GR TH/ST)</b>	<b>882,5</b>	<b>75,7</b>	<b>7,5</b>		
AS Leinefelde (m) – AS Breitenworbis (m)	(95,3)	(7,5)	–	–	<b>7,5</b>
AS Werther (B 80) (m) – AS Heringen (B 80) (m) (OU Nordhausen)	(137,6)	11,0	7,5	<b>7,5</b>	<b>3,5</b>
<u>A 71 ERFURT – SCHWEINFURT</u> <b>Erfurt-Bindersleben (B7) – AD Suhl (A 73)</b>	<b>1 663,5</b>	<b>62,3</b>	<b>25,6</b>		
AS Erfurt-Bindersleben (B 7) – AK Erfurt (A 4) (o)	(100,8)	(7,0)	7,0	<b>7,0</b>	–
AK Erfurt (m) (A 4) – Ichttershausen (B 4)	(71,2)	(2,8)	2,8	<b>2,8</b>	–

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

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

<b>Bundesautobahnen – Neubaustrecken –</b>					
Land  <u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b>  Bezeichnung der Verkehrseinheit	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>  (VKE- Kosten) <sup>1)</sup>  Mio. DM	Projekt- Länge  (VKE- Länge)  km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 1998  Länge km	<b>In 1998</b>  <b>Länge</b> km	<b>Bis Ende</b> <b>1998</b>  <b>Länge</b> km
1	3	2	4	5	6
<b>noch Thüringen</b>					
Ichtershausen (B 4) – AS Arnstadt-S (o)	(61,1)	(7,5)	7,5	<b>7,5</b>	–
AS Arnstadt-S (m) – Traßdorf	(118,9)	(8,3)	8,3	<b>8,3</b>	–
AS Geschwenda (B 88) (o) – AS Zella- Mehlis-N (B 247) (o)	(624,0)	(11,2)	–	–	<b>11,2</b>
AS Zella-Mehlis-N (B 247) (m) – AS Zella- Mehlis/Suhl (o)	(87,4)	(2,5)	–	–	<b>2,5</b>
AS Zella-Mehlis/Suhl (m) – AD Suhl (A 73)	(278,9)	(6,7)	–	–	<b>6,7</b>
(o) = ohne (m) = mit					
<b>Insgesamt</b>					
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>5 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>				<b>33,1</b>	
<b>Bis Ende 1998 in Bau:</b> <b>5 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					<b>31,4</b>
<b>Länder insgesamt</b>					
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>11 Teil-Verkehrseinheiten</b>				<b>72,9</b>	–
<b>10 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>				<b>64,3</b>	–
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn</b>				<b>8,6</b>	–
<b>Bis Ende 1998 in Bau:</b> <b>56 Teil-Verkehrseinheiten</b>				–	<b>405,1</b>
<b>50 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>				–	<b>382,9</b>
<b>4 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn</b>				–	<b>14,1</b>
<b>2 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn<sup>2)</sup></b>				–	<b>8,1</b>

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

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

**Tabelle 13: Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –**  
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten  
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –						
Land	Straße Verkehrsweg	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		
				Von Bau- beginn bis Ende 1998	In 1998	
Bezeichnung der Verkehrseinheit		Mio. DM	km	Länge km	Länge km	
1		3	2	4	5	
<b>Baden-Württemberg</b>						
<i>4streifige Bundesstraße</i>						
B 33	A 81/A 98 AK HEGAU – KONSTANZ Konstanz-Rheinbrücke – B-GR D/CH	83,3	1,3	0,5 (1. FB)	–	0,7
<b>Insgesamt</b>						
<b>Ende 1998 in Bau:</b>						
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig</b>						
<b>0,7</b>						
<b>Bayern</b>						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 2	DONAUWÖRTH – AUGSBURG					
	Ausbau von Asbach-Bäumenheim – Nordendorf	18,5	6,5	6,0	–	0,5
	Ausbau von Nordendorf – Meitingen	41,9	5,1	–	–	5,1
	Langweid – Stettenhagen	14,6	1,8	1,8	1,8	–
B 2/ B 23	WEILHEIM – GARMISCH-PARTENKIRCHEN Neubau von Farchant/Nord – Garmisch- Partenkirchen mit Spange B 23 (Ortsumgehung Farchant) <sup>2)</sup>	461,4 (305,7 + 155,7)	6,7	–	–	6,7
B 4	BAMBERG – COBURG Verlegung nördlich Coburg	57,9	2,4	2,4 (1.Fb)	2,4 (1. Fb)	–
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 2	AUGSBURG – MÜNCHEN Verlegung südlich Fürstenfeldbruck (Münchner Berg) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	20,0	3,9	0,9	–	–
B 14	BAB-A 6 (AS AURACH) – NÜRNBERG Verlegung in Ansbach (Westtangente)	30,4	1,9	1,9	1,3	–
B 27	WÜRZBURG – TAUBERBISCHOFSHAIM Verlegung bei Höchberg Ausbau B 8 (2. Bauabschnitt)	19,6	1,3	–	–	1,3
<b>Insgesamt</b>						
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b>						
<b>3 Teil-Verkehrseinheiten</b>						
<b>5,5</b>						

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.



Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –						
Land	Straße Verkehrsweg	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Bau- beginn bis Ende 1998	In 1998	Bis Ende 1998
Bezeichnung der Verkehrseinheit		Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1		3	2	4	5	6
<b>noch Bayern</b>						
2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig					4,2	
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig (1. Fahrbahn)					2,4	
1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig					(1. Fb)	
damit					1,3	
1998 vollständig für den Verkehr freigegeben:						
2 Verkehrseinheiten		45,0		3,7		
1 Verkehrseinheit, 4streifig		14,6		1,8		
1 Verkehrseinheit, 2streifig		30,4		1,9		
Ende 1998 in Bau:						
4 Teil-Verkehrseinheiten						13,6
3 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig						12,3
1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig						1,3
<b>Brandenburg</b>						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 5	NAUEN – BERLIN					
	A 10 (o OU Wustermark) – L-GR BB/BE (2. Fb)	73,4	10,1	2,7	2,7	2,9
B 96a	MAHLOW (B 96) – L-GR BB/B					
	Schönefeld – Mahlow (2. Fb)	30,8	6,3	2,3	–	–
	(im Berichtsjahr keine Bauleistung)					
B 101	BERLIN – LUCKENWALDE					
	BAB-Zubringer Großbeeren	169,5	17,8	5,2	–	0,1
<i>2streifige Bundesstraße</i>						
B 198	ANGERMÜNDE – GREIFFENBERG					
	Ortsumgehung Angermünde	20,8	4,5	0,5	0,5	3,5
<b>Insgesamt</b>						
1998 für den Verkehr freigegeben:						
2 Teil-Verkehrseinheiten					3,2	
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig					2,7	
1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig					0,5	
Ende 1998 in Bau:						
3 Teil-Verkehrseinheiten						6,5
2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig						3,0
1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig						3,5

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	VKE- Länge km	Für den Verkehr freigegeben	In Bau	
				Von Bau- beginn bis Ende 1998 Länge km	In 1998 Länge km	Bis Ende 1998 Länge km
	1	3	2	4	5	6
<b>Hessen</b>						
<i>4streifige Bundesstraße</i>						
B 3	<u>MARBURG – GIEBEN</u> Weimar/Roth – Fronhausen/Bellnhausen	11,0	1,8	–	–	1,8
<b>Insgesamt</b>						
<b>Ende 1998 in Bau:</b>						
<b>1 Verkehrseinheit, 4streifig</b>						
<b>1,8</b>						
<b>Niedersachsen</b>						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 3	<u>CELLE – BAB A 37 (AS BURGDORF)</u> Verlegung und Ausbau von N Ehlershausen – Moormühle (OU Schillerslage)	41,9	12,0	–	–	12,0
B 437	<u>FRIEDEBURG (B 436) – STOTEL (BAB A 27)</u> Weserquerung, Los 1: Tunnel <sup>2)</sup>	488,4 (286,4+202,0)	2,4	–	–	2,4
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 27	<u>GÖTTINGEN – BRAUNLAGE (B 4)</u> Braunlage – Bad Lauterberg, BA 1: Bereich östl. L 520	4,7	2,0	–	–	2,0
B 437	<u>FRIEDEBURG (B 436) – STOTEL (BAB A 27)</u> Weserquerung, Los 2: Strecke, einschl. OU Esenhamm <sup>2)</sup>	192,9 (130,2+62,7)	12,6	–	–	9,7
<b>Insgesamt</b>						
<b>Ende 1998 in Bau:</b>						
<b>4 Verkehrseinheiten</b>						
<b>2 Verkehrseinheiten, 4streifig</b>						
<b>2 Verkehrseinheit, 2streifig</b>						
<b>26,1</b>						
<b>14,4</b>						
<b>11,7</b>						
<b>Nordrhein-Westfalen</b>						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 51	<u>OSNABRÜCK (B 68) – KREUZ MÜNSTER/S (BAB A 43)</u> Ausbau in Münster (Lütkenbecker Weg – W L 586) <sup>2)</sup>	50,0 (40,8 + 9,2) davon 15,7 aus Titel 822 22	1,3	–	–	1,3

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

<b>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –</b>						
Land	Straße    Verkehrsweg	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		
				Von Bau- beginn bis Ende 1998	In 1998	
Bezeichnung der Verkehrseinheit		Mio. DM	km	Länge km	Länge km	
1		3	2	4	5	
<b>noch Nordrhein-Westfalen</b>						
B 56	<u>BAB A 61 (AS MIEL) – BAB A 560 (AS Siegburg)</u> Bonn/Bad Godesberg (Bahnparallele B 9/A 562)	48,0	0,6	–	–	<b>0,6</b>
B 223	<u>DORSTEN (B 224) – BOTTROP-FELDHAUSEN BAB A 31</u> Ausbau der Ortsdurchfahrt Dorsten (im Berichtsjahr keine Bauleistungen)	73,8	4,6	3,1	–	–
B 227	<u>GELSENKIRCHEN-ERLE (B 226) – BAB A 52 (AS BREITSCHEID)</u> Essen, L 439 – BAB A 44	71,2	3,7	–	–	<b>0,3</b>
B 236	<u>LÜNEN – SCHWERTE</u> Neubau von Remberg (B 1) – Schüruferstraße	97,9	1,1	–	–	<b>1,1</b>
B 239	<u>LÜBBECKE – BAD SALZUFLEN</u> Ortsumgehung Herford (B 61 – A 2) (2. FB)	162,6	5,8	1,3	<b>1,3</b>	<b>4,5</b>
B 481	<u>BAB A 1 (AS GREVEN) – RHEINE</u> Ausbau in Rheine	28,3	1,4	1,4	<b>1,4</b>	–
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 1	<u>PADERBORN – HAMELN</u> Neubau Kohlstädt – Horn (westlich L 828), Eggeübergang	19,7	3,7	–	–	<b>3,7</b>
B 239	<u>LÜBBECKE – HERFORD</u> Ortsumgehung Kirchlengern (N L 775 – L 782)	60,4	5,2	–	–	<b>5,2</b>
<b>Insgesamt</b>						
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig</b> damit					<b>2,7</b>	
<b>1998 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b> <b>1 Verkehrseinheit, 4streifig</b>		<b>28,3</b>		<b>1,4</b>		
<b>Ende 1998 in Bau:</b> <b>7 Teil-Verkehrseinheiten</b>						<b>16,7</b>
<b>5 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig</b>						<b>7,8</b>
<b>2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>						<b>8,9</b>

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	VKE- Länge km	Für den Verkehr freigegeben		
				Von Bau- beginn bis Ende 1998 Länge km	In 1998 Länge km	In Bau Bis Ende 1998 Länge km
	1	3	2	4	5	6
<b>Rheinland-Pfalz</b>						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 10	<u>BAB-A 8 (AS PIRMASENS) – LANDAU</u> AS Pirmasens – Fehrbach, K 1	28,1 <sup>4)</sup>	3,1	1,4	1,4	1,7
	Waldfriedhof – Münchweiler <sup>2)</sup>	34,3 (23,5 + 10,8)	3,9	–	–	3,9
	Haseneck-Waldfriedhof m AS Beckenhofstr. – AS Beckenhofstr.	4,7	–	–	–	AS in Bau
B 41	<u>IDAR-OBERSTEIN (B 422) – BAB A 60 (AS INGELHEIM-WEST)</u> Rüdesheim – Bad Kreuznach (B 428); 2. Fb	48,7	3,8	–	–	3,8
B 42	<u>NEUWIED – LAHNSTEIN</u> Koblenz – Pfäffendorf Brückenkopf (2. Bauab- schnitt)	25,3 <sup>4)</sup>	1,3	–	–	1,3
<i>2streifige Bundesstraße</i>						
B 9	<u>WORMS</u> Verlegung Worms/Nord (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	30,0	1,8	1,0	–	–
<b>Insgesamt</b>						
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig</b>						
<b>Ende 1998 in Bau:</b> <b>5 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig</b>						
<b>Saarland</b>						
<i>2streifige Bundesstraße</i>						
B 51	<u>SAARLOUIS – MERZIG</u> Querspanne Besseringen (B 51 – BAB A 8) <sup>2)</sup>	35,4 (31,8 + 3,6)	1,5	–	–	1,5
<b>Insgesamt</b>						
<b>Ende 1998 in Bau:</b> <b>1 Verkehrseinheit, 2streifig</b>						

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –					
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	VKE- Länge km	Für den Verkehr freigegeben	
				Von Bau- beginn bis Ende 1998 Länge km	In Bau Bis Ende 1998 Länge km
	1	3	2	4	5
<b>Sachsen</b>					
<i>2streifige Bundesstraße</i>					
B 169	PLAUEN – CHEMNITZ BAB A 72 (AS Stollberg-W) – Mitteldorf <sup>5)</sup>	4,6	1,1	–	–
<b>Insgesamt</b>					
<b>Ende 1998 in Bau:</b>					
<b>1 Verkehrseinheit, 2streifig</b>					
<b>Sachsen-Anhalt</b>					
<i>4streifige Bundesstraße</i>					
B 6n	BAD HARBURG – WERNIGERODE Neubau zwischen L-GR NI/ST – Wernigerode	107,0	14,1	–	–
<b>Insgesamt</b>					
<b>Ende 1998 in Bau:</b>					
<b>1 Verkehrseinheit, 4streifig</b>					
<b>Schleswig-Holstein</b>					
<i>4streifige Bundesstraße</i>					
B 76	KIEL – SCHÖNBERG I. HOLSTEIN Verlegung in Kiel Eckernförder Str. – Theodor-Heuss-Ring	180,4	3,6	2,9	2,9 (2. Fb)
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 203	RENDSBURG – KAPPELN Kappeln – Ellenberg	91,5	1,6	–	–
B 433	OCHSENZOLL – LENTFÖHRDEN Südumgehung Kaltenkirchen (Westteil)	46,9	2,9	–	–
	Südumgehung Kaltenkirchen (Ostteil)	9,9 (14,2 + 32,8)	2,0	–	–
<b>Insgesamt</b>					
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig (2. Fahrbahn)</b>					

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	VKE- Länge km	Für den Verkehr freigegeben		
				Von Bau- beginn bis Ende 1998 Länge km	In 1998 Länge km	In Bau Bis Ende 1998 Länge km
	1	3	2	4	5	6
<b>noch Schleswig-Holstein</b>						
<b>Ende 1998 in Bau:</b>						
<b>4 Teil-Verkehrseinheiten</b>						
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig</b>						
<b>3 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>						
<b>Thüringen</b>						
<i>4streifige Bundesstraße</i>						
B 7	ERFURT – WEIMAR Linderbach – Anbindung GVZ (2. Fb)	12,4	2,4	–	–	2,4 (2. Fb)
	Anbindung GVZ – W Mönchenholzhausen	30,2	7,1	–	–	7,1
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 85	WEIMAR – L-GR TH/BY Rudolstadt/Schwarza/Graba 1.+2. BA (Süd- knoten-Ankerwerk)	42,0	4,0	–	–	4,0
B 93	ZWICKAU – ALTENBURG Verlegung zwischen L-GR SN/TH – S Gößnitz	8,5	2,2	2,2	2,2	–
<b>Insgesamt</b>						
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b>						
<b>1 Verkehrseinheit, 2streifig</b>						
<b>damit</b>						
<b>1998 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>						
<b>1 Verkehrseinheit, 2streifig</b>						
<b>8,5</b>						
<b>2,2</b>						
<b>Ende 1998 in Bau:</b>						
<b>3 Verkehrseinheiten</b>						
<b>2 Verkehrseinheiten, 4streifig</b>						
<b>1 Verkehrseinheit (2. Fahrbahn)</b>						
<b>13,5</b>						
<b>9,5</b>						
<b>2,4</b>						
<b>(2. Fb)</b>						
<b>4,0</b>						

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

<b>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –</b>						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	VKE- Länge km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Bau- beginn bis Ende 1998 Länge km	<b>In 1998</b> <b>Länge</b> <b>km</b>	<b>Bis Ende</b> <b>1998</b> <b>Länge</b> <b>km</b>
1		3	2	4	5	6
<b>Länder insgesamt</b>						
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b>						
<b>10 Teil-Verkehrseinheiten</b>						
7 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig						
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn						
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn						
3 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						
damit						
<b>1998 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>						
<b>4 Verkehrseinheiten</b>						
2 Verkehrseinheiten, 4streifig						
2 Verkehrseinheiten, 2streifig						
<b>Ende 1998 in Bau:</b>						
<b>35 Teil-Verkehrseinheiten</b>						
23 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig						
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn						
12 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

**Tabelle 14: Bundesstraßen – Ortsumgehungen –**  
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten  
(Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	VKE- Länge km	Für den Verkehr freigegeben		
				Von Bau- beginn bis Ende 1998 Länge km	In 1998 Länge km	In Bau Bis Ende 1998 Länge km
	1	3	2	4	5	6
<b>Baden-Württemberg</b>						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
	<b>B 14</b> <u>BAB-A 31 (AS STUTTGART-VAIHINGEN) – STUTTGART</u> Verl. in Stuttgart (Südheimer Platz – Schattenring)	96,7	2,2	–	–	<b>0,1</b>
	<b>B 29</b> <u>LORCH – AALEN</u> OU Schwäbisch Gmünd (1. Fb.) 1. Teil- Bauabschnitt (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	75,4	1,5	–	–	–
	<b>B 30</b> <u>FRIEDRICHSHAFEN – WEINGARTEN</u> N Baidt (Egelsee) – Ravensburg/Eschach, BA IV <sup>2)</sup>	151,7 <small>(108,5 + 43,2) davon 41,2 aus Titel 741 22</small>	7,7	–	–	<b>0,5</b>
	<b>B 31</b> <u>FREIBURG – HÜFINGEN</u> Ortsumgehung Freiburg-Ost <sup>2)</sup>	422,0 <small>(266,9 + 155,1)</small>	5,7	–	–	<b>5,7</b>
	Ortsumgehung Döggingen	163,8	3,5	–	–	<b>1,6</b>
	<b>B 462</b> <u>RASTATT – FREUDENSTADT</u> Rastatt (A 5) – Rotenfels (2. Fb)	65,9	6,7	1,5 (2. Fb)	<b>1,5 (2. Fb)</b>	<b>5,2 (2. Fb)</b>
	<b>B 535</b> <u>SCHWETZINGEN – LEIMEN</u> Schwetzingen-Ost – Leimen (B 3)	67,8	5,1	0,8	<b>0,8</b>	<b>4,3</b>
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
	<b>B 3</b> <u>BADEN-BADEN – OFFENBURG</u> Ortsumgehung Bühl/Ottersweier (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	45,1	8,7	7,5	–	–
	Ortsumgehung Sasbach und Achern	49,5	4,9	4,9	<b>2,1</b>	–
	<b>B 3</b> <u>RASTATT – BADEN-BADEN</u> Ortsumgehung Baden/Oos	17,4	1,9	–	–	<b>0,8</b>
	<b>B 3</b> <u>OFFENBURG – FREIBURG</u> Ortsumgehung Hofweier	14,1	3,2	3,2	<b>3,2</b>	–
	<b>B 3</b> <u>FREIBURG – B-GR D/CH</u> Verlegung bei Weil/Otterbach	8,9	1,8	1,8	<b>1,8</b>	–
	<b>B 10</b> <u>KARLSRUHE – PFORZHEIM</u> Verlegung in Karlsruhe-Grötzingen	104,3	1,8	–	–	<b>1,8</b>

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

3) Inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.



Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land	Straße    Verkehrsweg	VKE- Kosten <sup>1)</sup>	VKE- Länge	Für den Verkehr freigegeben		
				Von Bau- beginn bis Ende 1998	In 1998	
	Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Bis Ende 1998
	1	3	2	4	5	6
<b>noch Baden-Württemberg</b>						
B 10	<u>PFORZHEIM – MÜHLACKER</u> Verlegung bei Enzberg	20,8	2,7	1,9	1,9	–
B 19	<u>HEIDENHEIM – AS GIENGEN- HERBRECHTINGEN</u> Verlegung in Herbrechtingen (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	28,2	2,3	–	–	–
B 27	<u>BALINGEN – SCHWENNINGEN</u> Nordumgehung Rottweil	23,2	2,9	–	–	0,5
B 29	<u>SCHWÄBISCH GMÜND – NÖRDLINGEN</u> Westumgehung Aalen	157,9	12,3	4,0	4,0	8,3
B 31	<u>STOCKACH – FRIEDRICHSHAFEN</u> Hohenlinden – Tierheim	26,3	2,7	2,7	2,7	–
	Friedrichshafen-Waggershausen – Friedrichshafen-Löwental	86,7	2,9	–	–	2,9
B 31	<u>FRIEDRICHSHAFEN – LINDAU</u> Ortsumgehung Eriskirch	41,4	2,8	–	–	0,2
B 32	<u>SIGMARINGEN – RAVENSBURG</u> Ortsumgehung Altshausen	21,6	2,9	–	–	2,9
B 32	<u>RAVENSBURG – WANGEN</u> Ortsumgehung Amtzell	28,4	2,7	2,2	2,2	–
B 35	<u>GERMERSHEIM – BRUCHSAL</u> Ortsumgehung Karlsdorf	75,9	7,0	–	–	3,0
B 38a	<u>MANNHEIM – LINDENFELS</u> Ortsumgehung Weinheim	58,3	1,5	–	–	1,5
B 45	<u>NECKARGEMÜND – SINSHEIM</u> Ortsumgehung Mauer	30,4	3,8	3,8	3,8	–
B 311	<u>MENGEN – RIEDLINGEN</u> Ortsumgehung Ertingen	44,7	4,6	–	–	4,6
B 312	<u>REUTLINGEN – RIEDLINGEN</u> Ortsumgehung Pfullingen	110,8	4,4	–	–	2,5
B 317	<u>WEIL AM RHEIN – SCHOPFHEIM</u> Lörrach – Weil am Rhein (Zollfreie Straße)	95,5	4,1	2,8	2,8	–
B 317	<u>SCHOPFHEIM – TODTNAU</u> Ortsumgehung Zell	41,9	1,6	–	–	1,6

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

3) Inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	VKE- Länge km	Für den Verkehr freigegeben		
				Von Bau- beginn bis Ende 1998 Länge km	In 1998 Länge km	In Bau Bis Ende 1998 Länge km
	1	3	2	4	5	6
<b>noch Baden-Württemberg</b>						
B 463	<u>BALINGEN – SIGMARINGEN</u> Ortsumgehung Laufen	28,1	1,3	–	–	0,5
B 464	<u>BÖBLINGEN – TÜBINGEN</u> Böblingen – N Holzgerlingen (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	35,0	4,1	–	–	–
B 518	<u>BAD SÄCKINGEN – SCHOPFHEIM</u> Verlegung bei Wehr	48,4	4,0	–	–	2,5
<b>Insgesamt</b>						
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b>						
<b>11 Teil-Verkehrseinheiten</b>						
2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig						
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig (2. Fahrbahn)						
9 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						
damit						
<b>1998 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>						
<b>5 Ortsumgehungen, 2streifig</b>						
		<b>129,2</b>		<b>16,4</b>		
<b>Ende 1998 in Bau:</b>						
<b>20 Teil-Verkehrseinheiten</b>						
6 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig						
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig (2. Fahrbahn)						
14 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						
						<b>51,0</b>
						<b>17,4</b>
						<b>5,2</b>
						<b>(2. Fb)</b>
						<b>33,6</b>
<b>Bayern</b>						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 8	<u>WÜRZBURG – KITZINGEN</u> Verlegung östlich Würzburg	44,2	2,2	2,2	0,4	–
B 17	<u>AUGSBURG – LANDSBERG A. LECH</u> Ausbau in Lagerlechfeld	59,5	3,4	–	–	1,4
B 173	<u>BAMBERG – KRONACH</u> Neubau Lichtenfels – Zettlitz (1. Bauabschnitt, Ortsumgehung Lichtenfels)	42,6	3,8	–	–	3,8
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 2	<u>NÜRNBERG – BAB A 8 (AS AUGSBURG- WEST)</u> Ortsumgehung Kaisheim/Buchdorf	31,3	7,7	–	–	7,0

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

3) Inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	VKE- Länge km	Für den Verkehr freigegeben		
				Von Bau- beginn bis Ende 1998 Länge km	In 1998 Länge km	In Bau Bis Ende 1998 Länge km
	1	3	2	4	5	6
<b>noch Bayern</b>						
	<u>MÜNCHEN – WEILHEIM</u> Ortsumgehung Pöcking	29,0	5,2	5,2	0,1	–
B 11	<u>DEGGENDORF – ZWIESEL</u> Ortsumgehung Regen	52,8	2,3	–	–	1,7
B 12	<u>PASSAU – FREYUNG</u> Ortsumgehung Kumreut (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	36,4	6,0	4,7	–	–
B 13	<u>WÜRZBURG – ANSBACH</u> Ortsumgehung Randersacker	27,0	2,9	–	–	2,9
B 15	<u>ROSENHEIM – WASSERBURG A. INN</u> Ortsumgehung Schechen und Höchstätt	24,3	6,0	6,0	4,0	–
B 16	<u>FÜSSEN – KAUFBEUREN</u> Ortsumgehung Stötten	7,9	1,6	–	–	1,6
	<u>KRUMBACH – DONAUWÖRTH</u> Verlegung in Günzburg Ortsumgehung Gundelfingen und Lauingen	49,7 41,4	3,0 9,4	3,0 –	0,9 –	– 9,4
	<u>DONAUWÖRTH – NEUBURG A. D. DONAU</u> Ortsumgehung Genderkingen (B 2 – Rain a. Lech) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	41,2	7,5	6,1	–	–
	<u>REGENSBURG – CHAM</u> Verlegung von Bernhardswald – Nittenau	103,1	14,8	14,8	14,8	–
B 22	<u>BAYREUTH – WEIDEN I. D. OPF.</u> Ortsumgehung Speichersdorf	18,1	4,0	4,0	4,0	–
B 25	<u>DINKELSBÜHL – DONAUWÖRTH</u> Ortsumgehung Baldingen	16,7	3,3	3,3	1,8	–
B 26	<u>ASCHAFFENBURG – LOHR</u> Ausbau (Verkehrsentlastung) Goldbach/Hösbach	23,0	1,9	0,9	0,9	1,0
B 85	<u>REGEN – PASSAU</u> Ortsumgehung Ruderting	22,0	3,6	1,0	–	2,6
B 173	<u>BAMBERG – HOF</u> Ortsumgehung Selbitz	26,0	6,5	–	–	1,2
B 299	<u>B-GR D/CZ – AMBERG</u> Ortsumgehung Mitterteich	20,5	4,2	–	–	4,2

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

3) Inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –								
Land	Straße	Verkehrsweg	Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben	In Bau	
						Von Bau- beginn bis Ende 1998 Länge km	In 1998 Länge km	Bis Ende 1998 Länge km
		1	3	2	4	5	6	
<b>noch Bayern</b>								
			<u>ALTÖTTING – ALTENMARKT</u> Westumfahrung Unterneukirchen	9,5	5,0	0,8	0,8	–
B 300			<u>KRUMBACH – AUGSBURG</u> Ortsumgehung Ziemetshausen	20,4	3,7	–	–	3,7
B 304			<u>WASSERBURG – FREILASSING</u> Ortsumgehung Teisendorf	18,0	3,5	–	–	3,5
B 388			<u>ISMANING (B 471) – TAUFKIRCHEN</u> Ortsumgehung Fischerhäuser	22,5	3,8	–	–	3,8
			<u>TAUFKIRCHEN – EGGENFELDEN</u> Ortsumgehung Vordersarling	12,6	2,7	2,7	2,7	–
B 470			<u>FORCHHEIM – WEIDEN I. D. OPF.</u> Ortsumgehung Muggendorf	17,0	2,2	2,2	2,2	–
B 472			<u>SCHONGAU – BAD TÖLZ</u> Ortsumgehung Obersöchering	9,6	2,4	–	–	2,4
B 472			<u>SCHONGAU – BAD TÖLZ</u> Ortsumgehung Bichl	17,4	2,8	–	–	2,8
<b>Insgesamt</b>								
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b>								
<b>11 Teil-Verkehrseinheiten</b>							32,6	
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig</b>							0,4	
<b>10 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>							32,2	
damit								
<b>1998 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>								
<b>9 Ortsumgehungen</b>						314,7	43,4	
<b>1 Ortsumgehung, 4streifig</b>						44,2	2,2	
<b>8 Ortsumgehungen, 2streifig</b>						270,5	41,2	
<b>Ende 1998 in Bau:</b>								
<b>16 Teil-Verkehrseinheiten</b>							53,0	
<b>2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig</b>							5,2	
<b>14 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>							47,8	

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

3) Inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	VKE- Länge km	Für den Verkehr freigegeben		
				Von Bau- beginn bis Ende 1998 Länge km	In 1998 Länge km	In Bau Bis Ende 1998 Länge km
	1	3	2	4	5	6
<b>Brandenburg</b>						
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 1	<u>BERLIN – KÜSTRIN/KIETZ (L-GR D/PL)</u> OU Müncheberg	12,0	6,5	–	–	6,5
B 2	<u>BERLIN – LEIPZIG</u> OU Beelitz	11,1	4,2	–	–	4,2
B 2	<u>BAB A 11 (B-GR D/PL) – BERLIN</u> Ortsumgehung Schwedt/Vierraden	99,0	22,5	–	–	10,9
B 5	<u>NAUEN – BERLIN</u> Ortsumgehung Wustermark	74,8	4,8	–	–	4,8
B 87	<u>FRANKFURT/ODER – LÜBBEN</u> Ortsumgehung Beeskow	40,8	12,5	–	–	4,6
B 112	<u>KÜSTRIN/KIETZ (L-GR D/PL) – FRANK- FURT/ODER</u> Ortsumgehung Frankfurt/Oder (2. BA)	43,3	6,8	–	–	1,0
B 166	<u>PRENZLAU – SCHWEDT/ODER</u> Gramzow/Zichow	34,7	8,8	–	–	8,8
<b>Insgesamt</b>						
<b>Ende 1998 in Bau:</b> <b>7 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>						
<b>Hamburg</b>						
<i>4streifige Bundesstraße</i>						
B 433	<u>LENTFÖHRDEN – HAMBURG</u> Ortsumgehung Fuhlsbüttel, 1. BA BAB A 7 – OU Fuhlsbüttel, 2. BA (Swebenweg)	402,7 21,8	6,2 2,1	1,6 –	1,6 –	4,6 2,1
<b>Insgesamt</b>						
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig</b>						
<b>Ende 1998 in Bau:</b> <b>2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig</b>						

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

3) Inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	VKE- Länge km	Für den Verkehr freigegeben	In Bau	
				Von Bau- beginn bis Ende 1998 Länge km	In 1998 Länge km	Bis Ende 1998 Länge km
	1	3	2	4	5	6
<b>Hessen</b>						
<i>4streifige Bundesstraße</i>						
	<u>B 45 HANAU – O DIEBURG</u> Tannenmühle (B 448) – Rodgau/Jügesheim (2. Fb)	114,0	4,0	–	–	<b>4,0</b> (2. Fb)
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
	<u>B 3 FRANKFURT/MAIN – DARMSTADT</u> Ortsumgehung Darmstadt/Arheiligen	35,3	4,5	1,5	<b>1,5</b>	<b>3,0</b>
	<u>B 38 MANNHEIM – B 26 ÖSTL. DARMSTADT</u> L-GR HE/BW – N Reisen m Tunnel	101,7	3,7	–	–	<b>3,3</b>
	<u>B 44 MANNHEIM – GROß-GERAU</u> Ortsumgehung Stockstadt am Rh. und Biebesheim	31,4	7,3	–	–	<b>7,3</b>
	<u>B 62 SO WALDBRÖL – BARCHFELD</u> Ortsumgehung Biedenkopf <sup>2)</sup>	182,1 (128,8 + 53,3)	6,7	–	–	<b>4,8</b>
	<u>B 251 KORBACH – KASSEL</u> Ortsumgehung Wolfhagen/Istha	16,0	4,4	4,4	<b>4,4</b>	–
	<u>B 252 DIEMELSTADT – KORBACH</u> Ortsumgehung Arolsen/Helsen und Arolsen	28,2	3,5	3,5	<b>3,5</b>	–
	<u>B 254 ALSFELD – LAUTERBACH</u> Ortsumgehung Schwalmthal/Brauerschwend <sup>2)</sup>	33,5 (25,5 + 8,0)	5,6	–	–	<b>5,6</b>
	<u>B 254 BAB A 49 (AS FELSBERG) – FULDA (B 27)</u> Ortsumgehung Willingshausen/Loshausen Ortsumgehung Großenlüder	12,4 19,4	3,3 2,6	– 1,7	– –	<b>3,3</b> <b>0,9</b>
	<u>B 255 HERBORN – SÜDL. MARBURG</u> Ortsumgehung Gladenbach/Erdhausen	8,1	1,8	1,8	<b>1,8</b>	–
	<u>B 417 LIMBURG – WIESBADEN</u> Ortsumgehung Taunusstein/Neuhof	36,2	5,1	5,1	<b>5,1</b>	–
	<u>B 426 DARMSTADT – HÖCHST (ODW.)</u> Ortsumgehung Ober-Ramstadt <sup>2)</sup>	58,2 (29,2 + 29,0)	3,2	–	–	<b>3,2</b>
	<u>B 455 WIESBADEN – BAD HOMBURG</u> Verlegung bei Oberursel	49,6	5,2	–	–	<b>5,2</b>
	<u>B 486 RÜSSELSHEIM – B 45 (EPPERTSHAUSEN)</u> Ortsumgehung Langen	42,1	3,8	–	–	<b>3,8</b>

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

3) Inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	VKE- Länge km	Für den Verkehr freigegeben		
				Von Bau- beginn bis Ende 1998 Länge km	In 1998 Länge km	In Bau Bis Ende 1998 Länge km
	1	3	2	4	5	6
<b>noch Hessen</b>						
<b>Insgesamt</b>						
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b>						
<b>5 Verkehrseinheiten, 2streifig</b>						
damit						
<b>1998 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>						
<b>5 Ortsumgehungen, 2streifig</b>						
		<b>123,8</b>		<b>16,0</b>		
<b>Ende 1998 in Bau:</b>						
<b>12 Verkehrseinheiten</b>						
<b>1 Verkehrseinheit, 4streifig (2. Fahrbahn)</b>						
<b>11 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>						
						<b>44,4</b>
						<b>4,0</b>
						<b>(2. Fb)</b>
						<b>40,4</b>
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>						
<i>4streifige Bundesstraße</i>						
<b>B 96</b>	<b>SABNITZ/INSEL RÜGEN – GREIFSWALD</b> Ortsumgehung Stralsund (I.-III. BA); Bhf. Rügendamms – Knoten Umspannwerk <sup>3)</sup>	176,0 (114,5+61,5)	3,5	–	–	<b>1,0</b>
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
<b>B 96</b>	<b>SABNITZ/INSEL RÜGEN – GREIFSWALD</b> Westumgehung Greifswald	42,2	9,3	–	–	<b>5,8</b>
<b>B 104</b>	<b>LÜBECK – WISMAR</b> Ortsumgehung Schönberg	54,7	6,7	–	–	<b>6,7</b>
<b>B 105</b>	<b>ROSTOCK- STRALSUND</b> OU Bentwisch <sup>2)</sup>	79,2 (57,5+21,7)	4,4	–	–	<b>0,5</b>
<b>B 106</b>	<b>SCHWERIN – WISMAR</b> Westtangente Wismar	39,3	6,0	6,0	<b>6,0</b>	–
<b>B 109</b>	<b>GREIFSWALD – PRENZLAU</b> Ortsumgehung Anklam (3. BA); B 197 – S Anklam (B 109)	20,0	2,8	–	–	<b>2,8</b>
<b>B 110</b>	<b>ROSTOCK – ANKLAM</b> OU Jarmen	7,1	2,1	–	–	<b>2,1</b>
<b>B 192</b>	<b>NEUBRANDENBURG – MALCHOW</b> Ortsumgehung Penzlin (1. BA)	13,3	1,5	1,5	<b>1,5</b>	–

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

3) Inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	VKE- Länge km	Für den Verkehr freigegeben		
				Von Bau- beginn bis Ende 1998 Länge km	In 1998 Länge km	In Bau Bis Ende 1998 Länge km
	1	3	2	4	5	6
<b>noch Mecklenburg-Vorpommern</b>						
<b>Insgesamt</b>						
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>2 Verkehrseinheiten, 2streifig</b> damit <b>1998 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b> <b>2 Ortsumgehungen, 2streifig</b>		<b>52,6</b>		<b>7,5</b>	<b>7,5</b>	
<b>Ende 1998 in Bau:</b> <b>6 Teil-Verkehrseinheiten</b> <b>1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig</b> <b>5 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>						<b>18,9</b> <b>1,0</b> <b>17,9</b>
<b>Niedersachsen</b>						
<i>4streifige Bundesstraße</i>						
<b>B 217</b>	<b>HANNOVER – HAMELN</b> Ortsumgehung Steinkrug	16,3	2,4	2,4	<b>2,4</b>	–
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
<b>B 4</b>	<b>LÜNEBURG – GIFHORN</b> Ortsumgehung Uelzen m Verl. bis Holdenstedt	73,4	12,8	–	–	<b>12,8</b>
<b>B 69</b>	<b>BAB A 1 (AS CLOPPENBURG) – DIEPHOLZ</b> S L 843 – S Vechta (Südteil OU Vechta)	32,7	4,9	–	–	<b>4,9</b>
<b>B 82</b>	<b>BAB-A 7 (AS RHUEDEN) – GOSLAR</b> Ortsumgehung Langelsheim/Astfeld	95,5	8,2	–	–	<b>8,2</b>
<b>B 82</b>	<b>GOSLAR – SCHÖNINGEN</b> Osteil OU Schladen <sup>2)</sup>	33,6 (22,5+11,1)	2,2	–	–	<b>2,2</b>
<b>B 83</b>	<b>BÜCKEBURG – HAMELN</b> Ortsumgehung Hessisch Oldendorf/Fischbeck	78,0	11,0	11,0	<b>11,0</b>	–
<b>B 210</b>	<b>AURICH – WILHELMSHAVEN</b> Ortsumgehung Jever (L 808 – L 807) Ortsumgehung NO Wittmund (B 461 – B 10)	54,2 13,7	7,1 2,2	– –	– –	<b>7,1</b> <b>2,2</b>
<b>B 212/ B 437</b>	<b>NORDENHAM – BRAKE</b> Ortsumgehung Rodenkirchen/Sürwürden m B 437, OU Rodenkircherwarp	94,6	8,2	–	–	<b>8,2</b>
<b>B 241</b>	<b>USLAR – NORTHEIM</b> Ortsumgehung Ellierode	16,0	3,2	–	–	<b>3,2</b>

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

3) Inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.



Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land	Straße    Verkehrsweg	VKE- Kosten <sup>1)</sup>	VKE- Länge	Für den Verkehr freigegeben		
				Von Bau- beginn bis Ende 1998	In 1998	In Bau
	Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Bis Ende 1998
	1	3	2	4	5	6
<b>noch Niedersachsen</b>						
B 442	WUNSTORF – COPPENBRÜGGE Ortsumgehung Apelern (wird mit Ausbau A 2 ge- baut, daher keine gesonderten Kosten)	–	1,9	1,9	1,9	–
B 497	HOLZMINDEN – SCHÖNHAGEN (B 241) Südostumgehung Holzminden	14,5	1,7	–	–	1,7
<b>Insgesamt</b>						
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b>						
<b>3 Verkehrseinheiten</b>						
<b>1 Verkehrseinheit, 4streifig</b>						
<b>2 Verkehrseinheiten, 2streifig</b>						
damit						
<b>1998 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>						
<b>3 Ortsumgehungen</b>						
<b>1 Ortsumgehung, 4streifig</b>						
<b>2 Ortsumgehungen, 2streifig</b>						
		<b>94,3</b>		<b>15,3</b>	<b>15,3</b>	<b>2,4</b>
		<b>16,3</b>		<b>2,4</b>	<b>12,9</b>	
		<b>78,0</b>		<b>12,9</b>		
<b>Ende 1998 in Bau:</b>						
<b>9 Verkehrseinheiten, 2streifig</b>						
						<b>50,5</b>
<b>Nordrhein-Westfalen</b>						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 8	BAB A 59 (AS DUISBURG) – LEVERKUSEN Ortsumgehung Düsseldorf/Kaiserswerth	61,4	3,6	–	–	3,6
B 54	KROMBACH – BAB A 45 (AS SIEGEN) Siegen/Weidenau – Siegen	276,8	3,3	3,3	2,2	–
B 61	BAD OEYNHAUSEN – PETERSHAGEN Ortsumgehung Barkhausen (B 65 – L 780) m Weserauentunnel	196,9	3,2	–	–	3,2
B 62	BAB A 45 SIEGEN – EISERFELD Neubau Hüttentalstraße Siegen/West – L-GR bei Niederschelden einschl. Abzweig Eiserfeld (im Berichtsjahr keine Bauleistungen)	173,7	4,4	1,2	–	–
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 1	BAB A 1 (AS UNNA-ZENTRUM) – BAB A 33 (PADERBORN-ZENTRUM) Ortsumgehung Werl	30,4	3,0	–	–	3,0

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

3) Inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

<b>Bundesstraßen – Ortsumgehungen –</b>						
Land	Straße    Verkehrsweg	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		
				Von Bau-beginn bis Ende 1998	In Bau	
Bezeichnung der Verkehrseinheit		Mio. DM	km	Länge km	In 1998	Bis Ende 1998
1		3	2	4	5	6
<b>noch Nordrhein-Westfalen</b>						
<b>B 54</b>	<b>GRONAU B-GR D/NL – STEINFURT</b> B-GR D/NL – S Gronau (B 474n) Gronau (L 566) – W Ochtrup (A 31)	37,1 29,5	4,2 2,9	1,0 –	<b>1,0</b> –	<b>3,2</b> <b>2,9</b>
<b>B 58</b>	<b>BAB A 3 (AS WESEL) –</b> <b>B 475 NORDWESTL. BECKUM</b> Ortsumgehung Lüdinghausen/Seppenrade	8,1	2,3	–	–	<b>2,3</b>
<b>B 64</b>	<b>PADERBORN – HOLZMINDEN</b> Neubau Höxter/Albaxen – Stahle mit Nordabschnitt Höxter (Anteil NW ohne Weserbrücke)	26,1	6,8	3,0	–	<b>3,8</b>
<b>B 65</b>	<b>LÜBBECKE – BAB A 2 (AS BAD NENNDORF)</b> Südumgehung Minden (östl. K 30 – Barkhausen B 61n) (im Berichtsjahr keine Bauleistungen)	32,2	5,2	0,7	–	–
<b>B 70</b>	<b>BAB A 30 (AS RHEINE-NORD) – WESEL (B 58)</b> Ortsumgehung Neuenkirchen (B 499 – Rheine) Ortsumgehung Metelen Ortsumgehung Raesfeld	31,3 23,7 5,4	5,3 5,4 2,8	– – –	– – –	<b>5,3</b> <b>5,4</b> <b>2,8</b>
<b>B 83</b>	<b>HÖXTER – BAD KARLSHAFEN</b> Ortsumgehung Beverungen/Blankenau <sup>2)</sup>	19,2 (13,1 + 6,1)	3,5	–	–	<b>3,5</b>
<b>B 221</b>	<b>BAB-A 61 (AS KALDENKIRCHEN-SÜD) –</b> <b>NIEDERKRÜCHTEN (B 230)</b> Ortsumgehung Brüggen/Bracht	12,6	3,5	3,5	<b>3,5</b>	–
<b>B 236</b>	<b>LENNESTADT – WINTERBERG</b> Ortsumgehung Schmallebenberg	34,0	2,8	0,3	–	<b>2,5</b>
<b>B 238</b>	<b>DETMOLD – RINTELN</b> Ortsumgehung Lemgo, Südabschnitt (L 712-L 941)	40,0	4,6	–	–	<b>4,6</b>
<b>B 264</b>	<b>DÜREN – KÖLN</b> Ortsumgehung Kerpen/Blatzheim (B 477 – L 162)	37,7	7,0	–	–	<b>7,0</b>
<b>B 515</b>	<b>LANGSCHEDE (B 233) – N BALVE (B 229)</b> Ortsumgehung Menden/Lendringen	66,1	3,9	–	–	<b>3,9</b>
<b>Insgesamt</b>						
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b>						
<b>3 Teil-Verkehrseinheiten</b>					<b>6,7</b>	
<b>  1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig</b>					<b>2,2</b>	
<b>  2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>					<b>4,5</b>	

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

3) Inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	VKE- Länge km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Bau- beginn bis Ende 1998 Länge km	In 1998 Länge km	Bis Ende 1998 Länge km
	1	3	2	4	5	6
<b>noch Nordrhein-Westfalen</b>						
damit						
<b>1998 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>						
<b>2 Ortsumgehungen</b>						
<b>1 Ortsumgehung, 4streifig</b>						
<b>1 Ortsumgehung, 2streifig</b>						
<b>Ende 1998 in Bau:</b>						
<b>15 Teil-Verkehrseinheiten</b>						
<b>2 Verkehrseinheiten, 4streifig</b>						
<b>13 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>						
<b>Rheinland-Pfalz</b>						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
<b>B 50</b>	<b>SIMMERN – BAB-A 61 (AS RHEINBÖLLEN)</b> Ortsumgehung Argenthal	36,8	4,1	4,1	<b>4,1</b>	–
<b>B 266</b>	<b>EUSKIRCHEN – BAD NEUENNAHR</b> Ortsumgehung Bad Neuenahr/Lohrsdorf (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	204,3	6,7	4,5	–	–
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
<b>B 47</b>	<b>BAB-A 6 (AS WATTENHEIM) – WORMS</b> Ortsumgehung Eisenberg (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	33,0	6,8	3,5	–	–
<b>B 48</b>	<b>BAD BERGZABERN (B 427) – BINGEN (B 9)</b> Ortsumgehung Bad Bergzabern, Nordabschnitt	14,9	2,5	–	–	<b>2,5</b>
<b>B 53</b>	<b>TRIER – BERNKASTEL-KUES</b> Verlegung Biewer – Pfälzel	59,4	4,0	–	–	<b>4,0</b>
<b>B 54</b>	<b>LIMBURG – WIESBADEN</b> Teilortsumgehung Diez	14,3	1,7	1,7	<b>1,2</b>	–
<b>B 255</b>	<b>MONTABAUR – HERBORN</b> Ortsumgehung Boden (1. u. 2. Fb)	35,1	2,9	–	–	<b>2,9</b>
<b>B 256</b>	<b>ALTENKIRCHEN – NEUWIED</b> Ortsumgehung Nieder- und Oberbieber/Neuwied	68,6 <sup>4)</sup>	4,8	2,2	–	<b>2,6</b>
<b>B 257</b>	<b>BAB-A 565 (AS GRAFSCHAFT) – ADENAU</b> Ortsumgehung Altenahr 1. BA	107,9	4,4	4,1	<b>4,1</b>	–
<b>B 260</b>	<b>LAHNSTEIN – WIESBADEN</b> Ortsumgehung Fachbach/Bad Ems	190,7 <sup>4)</sup>	4,2	0,6	–	<b>3,6</b>

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

3) Inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	VKE- Länge km	Für den Verkehr freigegeben		
				Von Bau- beginn bis Ende 1998 Länge km	In 1998 Länge km	In Bau Bis Ende 1998 Länge km
	1	3	2	4	5	6
<b>noch Rheinland-Pfalz</b>						
B 271	<u>BAD DÜRKHEIM – NEUSTADT A. D. WEINSTRASSE</u> Verlegung Bad Dürkheim – Neustadt	64,1	11,0	4,7	3,0	6,3
B 274	<u>ST. GOARSHAUSEN (B 9) – ZOLLHAUS (B 54)</u> Ortsumgehung Nastätten	17,2 <sup>4)</sup>	5,7	–	–	5,7
<b>Insgesamt</b>						
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b>						
4 Teil-Verkehrseinheiten						
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig						
3 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						
damit						
<b>1998 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>						
2 Ortsumgehungen						
1 Ortsumgehung, 4streifig						
1 Ortsumgehung, 2streifig						
<b>Ende 1998 in Bau:</b>						
7 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						
<b>Saarland</b>						
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 51	<u>MERZIG – SAARBRÜCKEN</u> Ortsumgehung Saarlouis/Fraulautern-Roden (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	99,0	7,0	3,4	–	–
B 51	<u>SAARLOUIS – SAARBRÜCKEN</u> Ortsumgehung Ensdorf (L 139 – B 51 alt)	30,7	2,4	–	–	2,4
B 269	<u>ST. WENDEL – SAARLOUIS</u> Verlegung bei Körprich	18,3	2,6	1,6	–	–
<b>Insgesamt</b>						
<b>Ende 1998 in Bau:</b>						
1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig						

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

3) Inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land	Straße    Verkehrsweg	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		
				Von Bau- beginn bis Ende 1998	In 1998	In Bau Bis Ende 1998
	Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
	1	3	2	4	5	6
<b>Sachsen</b>						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
<b>B 6</b>	<b>HALLE – LEIPZIG</b>					
	AS Großkugel – Stadtgrenze Leipzig m OU Schkeuditz <sup>2)</sup>	123,4 <small>(107,7 + 15,7) davon 27,9 aus Titel 741 22</small>	10,1	–	–	10,1
	Stadtgrenze Leipzig – AS Leipzig-Ost	20,0	3,0	3,0	3,0	–
<b>B 97</b>	<b>Dresden – Hoyerswerda</b>					
	Flughafenzubringer Rähnitz	11,7	1,2	1,2	1,2	–
<b>B 169</b>	<b>RIESA – CHEMNITZ</b>					
	Ortsumgehung Riesa m Elbebrücke bis B 6 (1. BA)	76,9	3,0	–	–	3,0
<b>B 172</b>	<b>DRESDEN – B-GR D/CZ</b>					
	Ortsumgehung Pirna (1. BA)	22,0	1,3	–	–	1,3
<b>B 174</b>	<b>B-GR D/CZ – Chemnitz</b>					
	Ortsumgehung Zschopau-Gornau	131,1	6,9	6,9	0,6	–
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
<b>B 6/</b>	<b>Bautzen – Görlitz</b>					
<b>B 115</b>	Ortsumgehung Görlitz	41,0	6,0	6,0	0,5	–
<b>B 92</b>	<b>SCHÖNBERG – GERA</b>					
	Ortsumgehung Elsterberg mit BÜ	4,0	1,4	–	–	1,4
<b>B 93</b>	<b>SCHNEEBERG – BORNA</b>					
	Teilortsumgehung Schneeberg	13,9	1,3	–	–	1,3
<b>B 97</b>	<b>DRESDEN – HOYERSWERDA</b>					
	Ortsumgehung Königsbrück	18,4	1,3	1,3	1,3	–
<b>B 107</b>	<b>CHEMNITZ – WITTENBERGE</b>					
	Ortsumgehung Eilenburg	23,9	3,6	3,6	3,1	–
<b>B 175</b>	<b>DÖBELN – GLAUCHAU</b>					
	Ortsumgehung Töpelrn	15,3	2,8	2,8	2,8	–
<b>B 178</b>	<b>ZITTAU – LÖBAU</b>					
	B 178alt (s Oberseifersdorf) – B 99 (östl. Zittau)	21,2	3,6	–	–	3,6

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

3) Inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –										
Land	Straße	Verkehrsweg	Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben	In Bau			
						Von Bau- beginn bis Ende 1998 Länge km	In 1998 Länge km	Bis Ende 1998 Länge km		
		1	3	2	4	5	6			
<b>noch Sachsen</b>										
<b>Insgesamt</b>										
<b>1998 für den Verkehr freigegeben:</b>										
7 Teil-Verkehrseinheiten						12,5				
3 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig						4,8				
4 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						7,7				
damit										
<b>1998 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>										
7 Ortsumgehungen						24,8				
3 Ortsumgehungen, 4streifig						11,1				
4 Ortsumgehungen, 2streifig						13,7				
<b>Ende 1998 in Bau:</b>										
6 Verkehrseinheiten							20,7			
3 Verkehrseinheiten, 4streifig							14,4			
3 Verkehrseinheiten, 2streifig							6,3			
1 Verkehrseinheit (1. Fahrbahn)							3,6			
<b>Sachsen-Anhalt</b>										
<i>4streifige Bundesstraßen</i>										
<u>B 1</u> <u>MAGDEBURG – BRANDENBURG</u>										
Teilortsumgehung Genthin						20,0	3,0	–	–	3,0
<u>B 2</u> <u>POTSDAM – LEIPZIG</u>										
Ortsumgehung Wittenberg – Pratau						99,9	5,6	–	–	4,7
<u>B 189</u> <u>MAGDEBURG – STENDAL</u>										
Ortsumgehung Wormirstedt						103,4	6,6	–	–	6,6
<i>2streifige Bundesstraßen</i>										
<u>B 1</u> <u>MAGDEBURG – BRANDENBURG</u>										
Ortsumgehung Schermen						7,1	2,0	2,0	2,0	–
<u>B 2/</u> <u>ZEITZ – HALLE (SAALE)</u>										
<u>B 91</u> Ortsumgehung Zeitz-Theißen, 1. BA (NW-Umgehg. B 91 – B 180 – L 193)						43,0	3,9	–	–	1,2
<u>B 80</u> <u>NORDHAUSEN – EISLEBEN</u>										
Ortsumgehung Sangerhausen-Riestedt, 2. BA (SO-Umgehung Sangerhausen)						12,6	3,9	1,2	1,2	–
<u>B180</u> <u>NAUMBURG – ASCHERSLEBEN</u>										
Ortsumgehung Freyburg						30,0	5,0	4,0	4,0	–
Ortsumgehung Eisleben-Osttangenten						45,0	6,8	–	–	6,8

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

3) Inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –								
Land	Straße	Verkehrsweg	Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
						Von Bau- beginn bis Ende 1998 Länge km	In 1998 Länge km	Bis Ende 1998 Länge km
			1	3	2	4	5	6
<b>noch Sachsen-Anhalt</b>								
B 183	<u>BITTERFELD – KÖTHEN</u>		Ortsumgehung Sandersdorf (2. BA)	11,4	5,1	3,6	–	1,5
B 183	<u>BITTERFELD – KÖTHEN</u>		Ortsumgehung Zörbig	6,2	2,8	2,1	2,1	–
B 188	<u>WOLFSBURG – RATHENOW</u>		Ortsumgehung Tangermünde	111,1	8,8	–	–	1,5
<b>Insgesamt</b>								
1998 für den Verkehr freigegeben: 4 Teil-Verkehrseinheiten damit 1998 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 Ortsumgehung, 4streifig						7,1	2,0	9,3
Ende 1998 in Bau: 7 Teil-Verkehrseinheiten 3 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig 4 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig								25,3 14,3 11,0
<b>Schleswig-Holstein</b>								
<i>4streifige Bundesstraße</i>								
B 502	<u>KIEL – SCHÖNBERG I. HOLSTEIN</u>		Verlegung Kiel – Brodersdorf	75,7	9,2	3,3 (1.Fb)	3,3 (1. Fb)	3,3 (2. Fb)
<i>2streifige Bundesstraßen</i>								
B 203	<u>BÜSUM – RENDSBURG</u>		Ortsumgehung Wöhrden	12,7	4,3	4,3	4,3	–
B 205	<u>B 77 (SÜDL. RENDSBURG) – B 404 (NÖRDL. BAD SEGEBERG)</u>		Ortsumgehung Neumünster (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	74,5	16,9	10,1	–	–
<b>Insgesamt</b>								
1998 für den Verkehr freigegeben: 2 Teil-Verkehrseinheiten 1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig (1. Fahrbahn) 1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig								7,6 3,3 (1. Fb) 4,3

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

3) Inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land	Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	VKE- Länge km	Für den Verkehr freigegeben	In Bau	
				Von Bau- beginn bis Ende 1998 Länge km	In 1998 Länge km	Bis Ende 1998 Länge km
	1	3	2	4	5	6
<b>noch Schleswig-Holstein</b>						
damit <b>1998 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 Ortsumgehung, 2streifig</b>		<b>12,7</b>		<b>4,3</b>		
<b>Ende 1998 in Bau: 1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig (2. Fahrbahn)</b>						<b>3,3 (2. Fb)</b>
<b>Thüringen</b>						
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
<b>B 4</b>	<b>NORDHAUSEN – ERFURT</b> Ortsumgehung Westerengel	5,8	2,0	2,0	<b>2,0</b>	–
	Ortsumgehung Sundhausen <sup>5)</sup>	4,3	1,3	–	–	<b>1,3</b>
<b>B 7</b>	<b>ERFURT – JENA</b> Ortsumgehung Weimar 1. BA West	39,4	5,8	5,8	<b>5,8</b>	–
<b>B 62</b>	<b>BAD HERSFELD – B 19 (O BAD SALZUNGEN)</b> Ortsumgehung Bad Salzungen (1. + 2. BA) (OU Bad Salzungen)	14,0	2,9	2,9	<b>2,9</b>	–
<b>B 85</b>	<b>BAB A 4 (AS WEIMAR) – BAYREUTH</b> Nordtangente Saalfeld <sup>2)</sup>	58,6 (44,2 + 14,4)	4,7	–	–	<b>4,7</b>
<b>B 175</b>	<b>ZWICKAU – GROßEBERSDORF (B 2)</b> Ortsumgehung Weida	9,8	2,1	–	–	<b>2,1</b>
<b>B 249</b>	<b>MÜHLHAUSEN – EBELEBEN (B 84)</b> Ortsumgehung Schlotheim	17,6	4,0	4,0	<b>4,0</b>	–
<b>B 281</b>	<b>SAALFELD (Abzw. B 85) – BAB A 9 (AS TRIPTIS)</b> Ortsumgehung Pößneck/Ost	29,2	2,9	–	–	<b>2,9</b>
<b>B 281</b>	<b>SAALFELD – TRIPTIS (B 2)</b> Ortsumgehung Unterwellenborn Ortsumgehung Neustadt a.d.Orla	37,7 59,3	3,4 7,2	3,4 –	<b>3,4</b> –	– <b>7,2</b>
<b>Insgesamt</b>						
<b>1998 für den Verkehr freigegeben: 5 Verkehrseinheiten, 2streifig</b>					<b>18,1</b>	

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

3) Inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.



Bundesstraßen – Ortsumgehungen –								
Land	Straße	Verkehrsweg	Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE-Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	VKE-Länge km	Für den Verkehr freigegeben	In Bau	
						Von Bau- beginn bis Ende 1998 Länge km	In 1998 Länge km	Bis Ende 1998 Länge km
	1			3	2	4	5	6
<b>noch Thüringen</b>								
damit <b>1998 vollständig für den Verkehr freigegeben: 5 Ortsumgehungen, 2streifig</b>							18,1	
<b>Ende 1998 in Bau: 5 Verkehrseinheiten, 2streifig</b>								18,2
<b>Länder insgesamt</b>								
<b>1998 für den Verkehr freigegeben: 58 Teil-Verkehrseinheiten</b>								166,4
11 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig								21,1
2 Teil-Verkehrseinheiten (2. Fahrbahn)								4,8
47 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig								145,3
damit								
<b>1998 vollständig für den Verkehr freigegeben: 42 Ortsumgehungen</b>						1 450,8	160,4	
8 Ortsumgehungen, 4streifig						544,0	25,1	
34 Ortsumgehungen, 2streifig						906,8	135,3	
<b>Ende 1998 in Bau:</b>								
<b>114 Teil-Verkehrseinheiten</b>								419,8
21 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig								73,1
3 Teil-Verkehrseinheiten (2. Fahrbahn)								12,5
93 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig								346,7
1 Teil-Verkehrseinheit (1. Fahrbahn)								3,6

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 1999).

2) Privat finanzierte Maßnahme.

3) Inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze.

4) Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

5) Nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

**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	1998 für den Verkehr freigegeben Ort (in/bei)	Ende 1998 in Bau Ort (in/bei)	Kosten <sup>1)</sup>	
			insgesamt in 1 000 DM	Bundesanteil in 1 000 DM
1	2	3	4	5
<b>Bayern</b>				
B 13 <u>ANSBACH – INGOLSTADT</u> Weißenburg – Ingolstadt	–	Eitensheim	25 700	8 900
B 15 <u>ROSENHEIM – WASSERBURG A. I.</u> Ortsumgehung Schechen und Hochstätt	Schechen	–	7 200	2 400
B 25 <u>DINKELSBÜHL – DONAUWÖRTH</u> Ortsumgehung Baldingen	–	Baldingen	14 500	4 700
<b>Brandenburg</b>				
B 5 <u>NAUEN – BERLIN</u> Wustermark	Wustermark	–	11 100	3 700
B 87 <u>FRANKFURT/ODER – LÜBBEN</u> OU Beeskow, Frankfurter Chausee	Beeskow	–	912	304
B 101 <u>BERLIN – JÜTERBOG</u> Ortsumgehung Kliestow	–	Kliestow	6 341	2 114
B 102 <u>BRANDENBURG – BÜCKWITZ</u> Rathenow, Milower Landstraße	Rathenow	–	23 700	7 900
B 112 <u>KÜSTRIN/KIETZ (L-GR D/PL) –</u> <u>FRANKFURT/ODER</u> Podelzig	Podelzig	–	44	13
B 246 <u>ZOSSEN – BEELITZ</u> Trebbin, Bahnhofstr./Zossener Straße	–	Trebbin	19 078	6 359
<b>Niedersachsen</b>				
B 3 <u>HANNOVER – GÖTTINGEN</u> Northeim – Walkenried	–	Northeim	37 202	24 662
B 403 <u>NORDHORN – OCHTRUP</u> Nordhorn – Bad Bentheim	Bad Bentheim	–	38 365	24 305
<b>Nordrhein-Westfalen</b>				
B 57 <u>AACHEN – MÖNCHENGLADBACH</u> Alsdorf – Herzogenrath	–	Alsdorf	31 733	5 685
<b>Rheinland-Pfalz</b>				
B 256 <u>ANDERNACH (B 9) – MAYEN</u> Kruft – Thür	Mendig	–	7 050	4 486
<b>Sachsen</b>				
B 183 a <u>WELLAUNE – BREHNA</u> Teilortsumgehung Delitzsch	Delitzsch	–	18 829	10 951
B 186 <u>MARKKLEEBERG – ENGELSDORF</u> Meusdorf – Engelsdorf	Engelsdorf	–	9 566	6 192

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 1999).

2) Verkehrsprojekt Deutsche Einheit, Schiene/Bundesstraße.

Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen				
Land <u>Straße Verkehrsweg</u> Teilstrecke	1998 für den Verkehr freigegeben Ort (in/bei)	Ende 1998 in Bau Ort (in/bei)	Kosten <sup>1)</sup>	
			insgesamt in 1 000 DM	Bundesanteil in 1 000 DM
1	2	3	4	5
<b>Sachsen-Anhalt</b>				
B 1 <u>MAGDEBURG – BRANDENBURG</u> Teilortsumgehung Genthin	–	Genthin	32 300	20 500
B 107 <u>ZIESAR – FISCHBECK</u> Genthin	–	Genthin	9 900	5 400
<b>Schleswig-Holstein</b>				
B 75 <u>HAMBURG – LÜBECK</u> Ahrensburg – Bad Oldesloe	Bad Oldesloe (Kneeden)	–	14 503	9 636

1) Aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 1999).

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					
Bundesautobahn _____ Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
<b>1998 für den Verkehr freigegeben</b>					
<b>A 9</b> <u>BERLIN – HERMSDORF</u> N AS Dessau/O – N AS Des- sau/S	<b>1</b>	<b>Muldebrücken</b>	<b>585</b>	43,1	Spannbeton
<u>HERMSDORF- NÜRNBERG</u> S Hirschberg( L-GR BY/TH) – AS Berg/Bad Steben	<b>2</b>	<b>Lehestentalbrücke</b>	<b>344</b>	10,5	Spannbeton
AS Marktschorgast – AD Bayreuth/Kulmbach	<b>3</b>	<b>Talbrücke Lanzendorf</b>	<b>1092</b>	71,3	Spannbeton
AS Hornersdorf – AS Schnaittach	<b>4</b>	<b>Talbrücke Schnaittach</b>	<b>2428</b>	95,6	Spannbeton
<b>A 10</b> <u>BERLINER RING</u> AD Werder- AD Havelland	<b>5</b>	<b>Havelbrücke</b>	<b>704</b>	40,0	Stahl
<b>Ende 1998 in Bau</b>					
<b>A 1</b> <u>KAMEN – KÖLN</u> AS Wuppertal/S – AS Remscheid	<b>6</b>	<b>Talbrücke Diepmannsbach Umbau 2. Überbau</b>	<b>275</b>	41,2	Spannbeton
<b>A 2</b> <u>OBERHAUSEN – HANNO- VER</u> AS Bad Eilsen (m) – O Talbrücke Arensburg	<b>7</b>	<b>Talbrücke Oelbergen</b>	<b>325</b>	16,7	Spannbeton
AK Wolfsburg/Königslutter – Marienborn (L-GR NI/ST)	<b>8</b>	<b>Scheppaubrücke</b>	<b>508</b>	41,6	Spannbeton
<b>A 3</b> <u>FRANKFURT/M. – NÜRNBERG</u> AS Marktheidenfeld – AS Helmstedt	<b>9</b>	<b>Mainbrücke Bettingen</b>	<b>378</b>	31,0	Spannbeton
<b>A 4</b> <u>HERMSDORF – DRESDEN</u> AD Nossen (m) – O Triebisch- tal	<b>10</b>	<b>Talbrücke Triebisch</b>	<b>427</b>	33,3	Spannbeton
	<b>11</b>	<b>Talbrücke Triebisch- Seitental</b>	<b>330</b>	21,5	Spannbeton
O Flutrinne Elbe (o)- AD Dresden (m)	<b>12</b>	<b>Elbebrücke Dresden</b>	<b>500</b>	60,8	Stahlverbund
<b>A 7</b> <u>FLENSBURG (B-GR) – HAMBURG</u> HH/Othmarschen-N HH/Waltersh. (4. Elbtunnelröhre)	<b>13</b>	<b>4. Röhre Elbtunnel Ham- burg</b>	<b>3100</b>	private Vorfi- nanzie- rung	Stahlbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb.  
Stand: 31. Dezember 1998.

<b>Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen</b>					
<u>Bundesautobahn</u> <u>Verkehrsweg</u> Verkehrseinheit	<b>Nr. in der Karte</b>	<b>Bezeichnung der Baumaßnahme</b>	<b>Länge m</b>	Bau- kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
<u>A 8 STUTTGART-MÜNCHEN</u> L-GR BW/BY (AK Ulm/Elchingen) –W Bubes- heim	<b>14</b>	<b>Donaubrücke Leipheim</b>	<b>375</b>	15,0	Spannbeton
<u>A 9 BERLIN – HERMSDORF</u> N Elbebrücke Vockerode – N AS Dessau/O	<b>15</b>	<b>Elbebrücke Vockerode</b>	<b>654</b>	75,6	Stahlverbund
<u>HERMSDORF – NÜRNBERG</u> AS Münchberg-N – AS Münchberg-S	<b>16</b>	<b>Talbrücke Münchberg</b>	<b>495</b>	37,6	Spannbeton
N AS Trockau – S AS Trockau	<b>17</b>	<b>Talbrücke Trockau</b>	<b>602</b>	42,9	Stahlverbund
<u>A 81 HEILBRONN – STUTTGART</u> S Stuttgart/Feuerbach – AD Leonberg (m Engelberg- tun.)	<b>18</b>	<b>Engelbergbasistunnel</b>	<b>4620</b>	private Vorfi- nanzie- rung	Stahlbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb.  
Stand: 31. Dezember 1998.

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					
Bundesautobahn _____ Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
<b>1998 für den Verkehr freigegeben</b>					
A 63 <u>MAINZ – KAISERSLAU- TERN</u> AS Winnweiler – AS Sembach	19	Lohnsbachtalbrücke	271	13,7	Spannbeton
A 71 <u>ERFURT – SCHWEINFURT</u> AS Erfurt-Bindersleben (B7) – AK Erfurt (A 4) (o)	20	Talbrücke Apfelstädt	293	16,2	Spannbeton
A 99 <u>AUTOBAHNRING MÜN- CHEN</u> AD M/Feldmoching (A 92) – Langwied (m Spange Eschenr.)	21	Tunnel Allach	1400	161,3	Spannbeton
<b>Ende 1998 in Bau</b>					
A 4 <u>DRESDEN – GÖRLITZ</u> (B-GR) AS Nieder Seifersdorf (o) – AS Görlitz (o) (B 115)	22	Tunnel Königshainer Berge	3300	170	Stahlbeton
	23	Talbrücke Weißer Schöps	306	19,8	Spannbeton
A 7 <u>ULM – FÜSSEN (B-GR)</u> Füssen (B 310) – B-GR D/A (1.FB) (m Tunnel)	24	Grenztunnel Füssen	1270	31,8	Stahlbeton
A 14 <u>MAGDEBURG – HALLE</u> AS Löbejühn (o) – AS Halle-Tornau (o)	25	Götschetalbrücke	731	37,2	Spannbeton
AS Bernburg (o) – AS Könnern (o)	26	Saalebrücke Beesedau: Strombrücke Vorland	311 494	26,8 27,2	Stahl Spannbeton
	27	Wippertalbrücke	452	19,5	Spannbeton
A 20 <u>LÜBECK – ROSTOCK</u> AS Ziesendorf (m) (L 13) – AK Rostock (m) (A 19)	28	Warnowbrücke	930	47,5	Spannbeton
AS Schönberg (m) (B 104) – AS Grevesmühlen (o)	29	Radegastbrücke	451	22,3	Spannbeton
<u>ROSTOCK – PRENZLAU</u> AS Gützkow (m) (B 96/B 111) – AS Jarmen/S (m) (B110n)	30	Peenebrücke Jarmen	1112	60,9	Stahlverbund
AS Stasburg (m) (L 282) – AS Pasewalk (o) (B 109)	31	Talbrücke über die Ücker	1182	61,9	Stahlverbund
A 33 <u>OSNABRÜCK – PADERBORN</u> AS Hilter–AS Dissen-N	32	LS-Tunnel Dissen	500	54,8	Stahlbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb.  
Stand: 31. Dezember 1998.

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen						
Bundesautobahn	Verkehrsweg	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Baukosten <sup>1)</sup> Mio. DM	Baustoff
Verkehrseinheit						
1		2	3	4	5	6
<u>A 44 AACHEN – DÜSSELDORF</u>	Rheinquerung Ilverich	<b>33</b>	<b>Rheinbrücke Ilverich,</b>	<b>1287</b>	private Vorfinanzierung	Stahl/Spannbeton
			<b>2 Tunnel</b>	<b>1510</b>		Stahlbeton
<u>A 46 HAGEN – BRILON</u>	AS Arnsberg/Uentrop (B 7) – Wennemen (B 7/L 743)	<b>35</b>	<b>Hembergtunnel</b>	<b>410</b>	28,0	Stahlbeton
		<b>36</b>	<b>Talbrücke Sülte</b>	<b>653</b>	30,6	Spannbeton
		<b>37</b>	<b>Tunnel Olpe</b>	<b>1020</b>	44,9	Stahlbeton
		<b>38</b>	<b>Ruhrtalbrücke Wennemen</b>	<b>414</b>	19,0	Spannbeton
		<b>39</b>	<b>Talbrücke Rümmecke</b>	<b>379</b>	19,2	Spannbeton
<u>A 52 ROERMOND (B-GR) – DÜSSELDORF</u>	W Elmpt (B 230) – O Niederkrüchten (B 230)	<b>40</b>	<b>Schwalmtalbrücke</b>	<b>254</b>	18,6	Spannbeton
<u>A 60 ST. VITH (B-GR) – WITTLICH</u>	AS Bitburg – Badem	<b>41</b>	<b>Nimstalbrücke</b>	<b>781</b>	21,5	Spannbeton
		<b>42</b>	<b>Kylltalbrücke</b>	<b>645</b>	59,3	Spannbeton
<u>A 71 ERFURT – SCHWEINFURT</u>	AS Geschwenda (B 88) – AS Zella-Mehlis/N (B 247)	<b>43</b>	<b>Tunnel Alte Burg</b>	<b>874</b>	43,4	Stahlbeton
		<b>44</b>	<b>Schwarzbachtalbrücke</b>	<b>354</b>	20,7	Spannbeton
		<b>45</b>	<b>Rennsteigtunnel</b>	<b>7916</b>	332,4	Stahlbeton
		<b>46</b>	<b>Talbrücke Wilde Gera</b>	<b>552</b>	45,9	Stahlverbund
	AS Zella-Mehlis/N – AS Zella-Mehlis/Suhl	<b>47</b>	<b>Hochwaldtunnel</b>	<b>1050</b>	46,6	Stahlbeton
	AS Zella-Mehlis/Suhl – AD Suhl	<b>48</b>	<b>Steinatalbrücken</b>	<b>577</b>	28,1	Spannbeton
<u>A 94 MÜNCHEN – NEUHAUS/INN</u>	Winhöring – AS Alzgern	<b>49</b>	<b>Innbrücke Neuötting</b>	<b>470</b>	37,1	Stahlverbund
<u>A 98 WEIL (B-GR) – SCHAFFHS. (B-GR)</u>	AS Lörrach/Inzl. – Rheinfeldern/Karsau	<b>50</b>	<b>Talbrücke Dultenaugraben</b>	<b>444</b>	17,5	Stahlverbund
		<b>51</b>	<b>Tunnel Nollinger Berg</b>	<b>1268</b>	49,6	Stahlbeton
<u>A 100 STADTRING BERLIN</u>	AD Neukölln – Treptower Park (B 96a)	<b>52</b>	<b>Tunnel Britz</b>	<b>1700</b>	77,8	Stahlbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb.  
Stand: 31. Dezember 1998.

**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 Bundesautobahnen					
Bundesautobahn _____ Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
<b>1998 für den Verkehr freigegeben</b>					
B 29 <u>WAIBLINGEN (B 14) – NÖRDLINGEN (B 25)</u> Westumgehung Aalen	53	<b>Kochertalbrücke</b>	311	13,6	Spannbeton
B 54 <u>KREUZTAL – SIEGEN</u> Siegen/Weidenau – Siegen	54	<b>Ziegenbergtunnel</b>	662	33,4	Stahlbeton
	55	<b>Brücke Schemscheid</b>	763	28,5	Spannbeton
	56	<b>Hochstraße Siegen</b>	504	45,4	Spannbeton
B 257 <u>A 565 ANSCHLUSS BEI GELSDORF – ADENAU</u> Ortsumgehung Altenahr	57	<b>Ditschardtunnel</b>	565	90,0	Stahlbeton
B 433 <u>(LENTFÖHRDEN) – HAM- BURG/EPPENDORF (B5)</u> Ortsumgehung Fuhlsbüttel, 1. BA.	58	<b>Tunnel Kronstieg</b>	420	74,3	Stahlbeton
<b>Ende 1998 in Bau</b>					
B 2 n <u>MÜNCHEN – MITTENWALD (B-GR)</u> OU Farchant	59	<b>Tunnel Farchant</b>	2326	private Vorfi- nanzie- rung	Stahlbeton
B 2 <u>LUTHERSTADT WITTEN- BERG – LEIPZIG</u> OU Wittenberg	60	<b>Elbebrücke Wittenberg</b>	452	40,8	Stahl
B 10 <u>KARLSRUHE – PFORZHEIM</u> Verlegung in Karlsruhe/ Grötzingen	61	<b>Tunnel Grötzingen</b>	1108	53,6	Stahlbeton
B 11 <u>DEGGENDORF – BAYER. EISENSTEIN (B-GR D/CZ)</u> Ortsumgehung Regen	62	<b>Riedbergtunnel</b>	810	24,2	Stahlbeton
B 14 <u>A 831 (AS STUTTGART- VAIHINGEN) – STUTTGART</u> Verlegung in Stuttgart (Süd- heimer Platz – Schattenring)	63	<b>Nesenbachtalbrücke</b>	292	19,4	Stahlverbund
	64	<b>Tunnel Viereichenhau</b>	296	23,8	Stahlbeton
B 29 <u>WAIBLINGEN (B 14) – NÖRDLINGEN (B 25)</u> Westumgehung Aalen	65	<b>Tunnel Rombachtal</b>	870	44,1	Stahlbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb.  
Stand: 31. Dezember 1998.



Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen					
Bundesautobahn Verkehrs- weg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
<u>B 31 FREIBURG (ABZW. B3/B31) – HÜFINGINGER KREUZ (B27)</u>  Ortsumgehung Freiburg-Ost	66	<b>Tunnel Schützenallee</b>	<b>846</b>	private Vorfi- nanzie- rung	Stahlbeton
	67	<b>Kappler-Tunnel</b>	<b>1156</b>	private Vorfi- nanzie- rung	Stahlbeton
Ortsumgehung Döggingen	68	<b>Tunnel Döggingen</b>	<b>1160</b>	77,8	Stahlbeton
	69	<b>Gauchachtalbrücke</b>	<b>826</b>	31,2	Stahlverbund
<u>B 38 MANNHEIM(B 37) – FÜRTH</u> L-GR HE/BW – N Reisen m Tunnel	70	<b>Saukopftunnel</b>	<b>2715</b>	71,0	Stahlbeton
<u>B 61 LÜNEN (B 54) – BASSUM (B 51)</u> OU Barkhausen (B65-L 780) m Weserauentunnel	71	<b>Weserauentunnel</b>	<b>1730</b>	101,3	Stahlbeton
<u>B 169 COTTBUS – RIESA (ABZW. B 182)</u> OU Riesa	72	<b>Elbebrücke Riesa</b>	<b>365</b>	22,9	Stahlverbund
<u>B 188 STENDAL (B 189) – RATHENOW (B 102)</u> Ortsumgehung Tangermünde	73	<b>Elbebrücke Tangermünde</b>	<b>1435</b>	47,8	Stahl + Spannbeton
<u>B 236 LÜNEN (B 54/B 61) – SCHWERTE</u> Dortmund, Remberg (B 1) – Schüruferstraße	74	<b>Emscherbrücke (fertigge- stellt, aber nicht für Ver- kehr freigegeben)</b>	<b>333</b>	11,4	Spannbeton
<u>B 239 LÜBBECKE (B 65) – BAD SALZUFLEN</u> Ortsumgehung Herford (B 61 – A 2)	75	<b>Elsetalbrücke (fertigge- stellt, aber nicht für Ver- kehr freigegeben)</b>	<b>526</b>	13,1	Spannbeton
<u>B 256 ALTENKIRCHEN (ABZW. B 414/ B8) – NEUWIED (B 42)</u> Ortsumgehung Nieder- und Oberbieber/Neuwied	76	<b>Aubachtalbrücke (fertigge- stellt, aber nicht für Verkehr frei- gegeben)</b>	<b>321</b>	17,0	Spannbeton
	77	<b>Wallbachtalbrücke</b>	<b>446</b>	21,6	Spannbeton
<u>B 312 REUTLINGEN (ABZW. B 28) –ENGSTINGEN (ABZW. B 313)</u> Ortsumgehung Pfullingen	78	<b>Ursulabergtunnel</b>	<b>1180</b>	34,1	Stahlbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb.  
Stand: 31. Dezember 1998.

<b>Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen</b>					
<u>Bundesautobahn</u> <u>Verkehrsweg</u> Verkehrseinheit	<b>Nr. in der Karte</b>	<b>Bezeichnung der Baumaßnahme</b>	<b>Länge m</b>	Bau- kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
<u>B 433 (LENTFÖRDEN) – HAM- BURG-EPPENDORF (B 5)</u> Ortsumgehung Fuhlsbüttel, 1. BA.	<b>79</b>	<b>Tunnel Alsterkrugchaussee</b>	<b>320</b>	49,5	Stahlbeton
	<b>80</b>	<b>Tunnel Holtkoppel (fertig- gestellt, aber nicht für Ver- kehr freigegeben)</b>	<b>800</b>	38,5	Stahlbeton
<u>B 437 FRIEDEBURG – BREMER- HAVEN</u> Weserquerung, m B 212, OU Esenshamm Los 1 (Tunnel)	<b>81</b>	<b>Wesertunnel</b>	<b>1636</b>	private Vorfi- nanzie- rung	Stahlbeton
<u>B 515 LANGSCHEDE (B 233 SÜDL. UNNA) – B 229 NÖRDL. BALVE</u> OU Menden/Lendringsen	<b>82</b>	<b>Talbrücke Hönne (fertiggestellt, aber nicht für Verkehr freigegeben)</b>	<b>428</b>	14,4	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb.  
Stand: 31. Dezember 1998.

**Tabelle 19: Neubau von Bundesautobahnen**  
 – Vollzogene und voraussichtliche Verkehrsfreigaben 1999 und 2000  
 Stand: 30. Juni 1999

Vollzogene und 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	10,7	280,0	11. März
2	BY	A 7	Ulm – Füssen	AS Füssen – Bundesgrenze D/A	12	0,7	85,1	30. Juli
3	BY	A 93	Hof – Regensburg	nördl. AS Selb-Nord – AS Selb-Nord	2	0,9		
4	RP	A 63	Mainz – Kaiserslautern	AS Selb-Nord – AS Selb-West	21	2,3	24,8	August
5	RP	A 63	Mainz – Kaiserslautern	Lohnsfeld (B 40) – AS Sembach	12	3,1	76,0	06. August
6	NW	A 52	Roermond – Düsseldorf	Elmpt (B 230) – W AS Schwalmstadt	12	7,8		
7	NW	A 52	Roermond – Düsseldorf	westl. AS Schwalmstadt – AS Hostert	2	4,8	99,5	September
8	NI	A 31	Emden – Bottrop	AS Emden-West – AS Emden-Conrebbersweg	2	2,8	30,0	Oktober
9	BY	A 96	Lindau – München	Wiedergeltingen – AS Jengen/Kaufbeuren	21	4,0	36,5	Oktober
10	BY	A 93	Hof – Regensburg	AS Rathaushütte – Marktrechwitz/Lengenfeld	12	6,8	79,3	Oktober
11	BY	A 6	Nürnberg – Waidhaus (Prag)	AS Pleystein – Waidhaus (B 14)	12	2,5		
12	BY	A 6	Nürnberg – Waidhaus (Prag)	AS Pleystein – Waidhaus (B 14)	21	2,6	61,0	November
13	ST	A 14	Magdeburg – Halle (Saale)	AS Löbejün – AS Halle (Saale) – Tornau	12	16,2	156,3	November
14	ST	A 14	Magdeburg – Halle (Saale)	AK Magdeburg – AS Magdeburg-Stadtfeld	2	2,4	18,0	November
15	TH	A 38	Göttingen – Halle (Saale)	AS Werther – AS Nordhausen (Reststrecke)	12	3,5	55,0	November
16	NW	A 46	Hagen – Brilon	AS Meschede-Freienohl – AS Meschede-Wennemen	12	4,4	157,0	November
17	RP	A 60	Sankt Vith – Wittlich	AS Bitburg – AS Badem	12	7,0	185,6	November
18	BW	A 96	Lindau – München	Gebrazhofen (B 18) – AS Leutkirch-Süd	2	4,4	30,0	November
19	ST	A 14	Magdeburg – Halle (Saale)	AS Halle (Saale)-Tornau – nördl. AS Halle(Saale)/Peißen	12	3,0	25,2	November
20	BY	A 99	Autobahnring München	AS Allach – AS Lochhausener Strasse	12	4,4	100,0	Dezember

Vollzogene und voraussichtliche Verkehrsfreigaben 1999				
Art der Bauleistung			Typ*)	Länge km
1			2	3
zweibahnig			12	70,1
1. Fahrbahn			1	1,2
2. Fahrbahn; mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn			21	8,9
			<b>Netzverlängerung insgesamt:</b>	<b>80,2</b>
2. Fahrbahn, als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn			2	15,3
			<b>Bauleistung insgesamt:</b>	<b>95,5</b>

\*) 12 = 2bahnig

1 = 1. Fahrbahn

2 = 2. Fahrbahn

21 = 2. Fahrbahn, als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn

Voraussichtliche Verkehrsfreigaben 2000								
Lfd. Nr.	Land	BAB Nr.	Verkehrsweg	Neubauabschnitt	Typ*)	Länge km	Gesamtkosten Mio. DM	Verkehrsfreigabe
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	MV	A 20	Lübeck – Rostock	AS Schönberg – AS Grevesmühlen	12	15,6	167,4	Mai
2	BY	A 95 (B2n)	München – Garmisch-Partenkirchen	nördl. AS Farchant – Kreisell Garmisch-Partenkirchen	12	4,6	237,0	Mai
3	BW	A 98	Lörrach – Schaffhausen	AS Lörrach – AD Rheinfelden	1	4,9	75,0	Mai
4	BW	A 861	Querspange – Rheinfelden	AD Rheinfelden – AS Rheinfelden-Nollingen	1	2,2	43,0	Mai
5	ST	A 38	Göttingen – Halle (Saale)	Wallhausen – AS Sangerhausen	12	8,6	111,4	Juni
6	ST	A 14	Magdeburg – Halle (Saale)	Götschetalbrücke (2.Fahrbahn) (Lückenschluss)	2	1,3	14,4	Juli
7	SH	A 1	Heiligenhafen – Hamburg	Jahnsdorf – AS Oldenburg i. H. –Süd	21	4,2	60,5	August
8	BL	A 100	Stadtring Berlin	AS Gradestrasse – AS Buschkrugallee	12	2,1	457,0	August
9	BY	A 93	Hof – Regensburg	AD Hof (A 72) – AS Regnitzlosau	12	11,9	124,0	Oktober
10	ST	A 14	Magdeburg – Halle (Saale)	AS Schönebeck – nördl. AK Könnern	12	36,6	382,3	November
11	ST/SN	A 38	Südumfahrung Leipzig	AS Lützen – AS Knautnaundorf	12	14,7	145,0	November
12	MV	A 20	Lübeck – Rostock	AK Wismar – AK Rostock	12	49,9	611,7	November
13	BY	A 93	Hof – Regensburg	AS Regnitzlosau – AS Hof-Süd (Reststrecke)	12	4,5	55,0	November
14	BY	A 93	Hof – Regensburg	Schwarzenhammer – AS Thiersheim	12	5,2	42,0	November
15	NI/NW	A 33	Osnabrück – Bielefeld	AS Dissen/Bad Rothenfelde – AS Borgholzhausen	12	7,2	137,1	November
16	TH	A 71	Erfurt – Schweinfurt	AS Zella-Mehlis/N. – AS Zella-Mehlis/Suhl 1. Tunnelröhre	1	2,5	44,0	Dezember
17	BY	A 93	Hof – Regensburg	AS Marktredwitz – AS Mitterteich/West	12	7,3	74,0	Dezember

Vollzogene und voraussichtliche Verkehrsfreigaben 2000				
Art der Bauleistung			Typ*)	Länge km
1			2	3
zweibahnig			12	168,3
1. Fahrbahn			1	9,6
2. Fahrbahn; mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn			21	4,2
			<b>Netzverlängerung insgesamt:</b>	<b>182,0</b>
2. Fahrbahn, als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn			2	1,3
			<b>Bauleistung insgesamt:</b>	<b>183,3</b>

\*) 12 = 2bahnig

1 = 1. Fahrbahn

2 = 2. Fahrbahn

21 = 2. Fahrbahn, als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn

**Tabelle 20: Längenentwicklung<sup>\*)</sup> der Bundesfernstraßen  
1950 bis 1999 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 gegen- über 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 <sup>1)</sup>	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	+ 2911,9
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 <sup>2)</sup>	+ 247,0 <sup>2)</sup>	32 558,0	+ 310,0 <sup>3)</sup>	40 097,0	+ 557,0
1982	7 806,0 <sup>2)</sup>	+ 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 <sup>4)</sup>	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 <sup>5)</sup>	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 <sup>6)</sup>	10 854,0	+ 137,0	42 554,0	– 203,0	53 408,0	– 66,0
1992 <sup>7)</sup>	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
1999	11 427,0	+ 118,0	41 386,0	– 33,0	52 813,0	+ 85,0

\*) 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 13 589 km

7) ab 1. Januar 1992 alte und neue Bundesländer





