Deutscher Bundestag
12. Wahlperiode

Drucksache 12/6225

23. 11. 93

Sachgebiet 912

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 1992

Inhalt

		Seite
Zusammenfassung		4
1.	**Grundlagen**	7
1.1	Netz der Bundesfernstraßen	7
1.2	Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen	8
1.3	Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen und Fünfjahresplan (1993 bis 1997) mit Ergänzung bis zum Jahr 2000	11
1.4	Finanzierung	12
2.	**Aktuelles**	14
2.1	Aufbauarbeit in den neuen Bundesländern	14
2.1.1	Bauleistungen und Ausgaben 1992	14
2.1.2	Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit"	14
2.1.3	DEGES	15
2.1.4	Wichtige Baubeginne	16
2.1.5	Verkehrssicherheitsprogramm für die Bundesfernstraßen in den neuen Bundesländern	16
2.2	Automatisierte, streckenbezogene Gebührenerfassung auf BAB (mögliche Systeme, Stand der Planung)	17
2.3	Gestaltungsgrundsätze und Einsatzbereich für Zwischenquerschnitte	19
2.4	Kombinierter Verkehr	20
2.5	Planungsvereinfachungsgesetz	22
2.6	Harmonisierung der Vorschriften im Straßen- und Brückenbau in der Europäischen Gemeinschaft	22
2.7	Straßenplanung auf EG-Ebene (Stand der Konzeption des transeuropäischen Straßennetzes)	23

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 26. Oktober 1993 — StB 10/10.20.04/139 Va 93 I — gemäß § 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen.

		Seite
3.	**Straßenbauleistungen im Jahr 1992**	25
3.1	Finanzierung Straßenbauhaushalt 1992 — Kap. 12 10	25
3.2	Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben	28
3.3	Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahnen	28
3.4	Neubau von Bundesautobahnen	29
3.5	Neu- und Ausbau des Bundesstraßennetzes einschließlich Ortsumgehungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegebau	30
3.6	Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	34
3.7	Maßnahmen zum Umweltschutz	37
3.8	Unterhaltung und Betrieb	40
3.8.1	Ausgaben	40
3.8.2	Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Bundesfernstraßen	40
3.8.3	Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen	40
3.8.4	Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen	40
3.8.5	Autobahnmeistereien	41
3.8.6	Serviceeinrichtungen für die Verkehrsteilnehmer an Bundesautobahnen	41

Verzeichnis der Abbildungen im Text

1	Entwicklung des Bundesfernstraßennetzes	7
2	Autobahnnetzdichten im internationalen Vergleich	8
3	Mittlere Verkehrsstärken nach Straßenklassen — außerorts — (nur alte Bundesländer) Entwicklung 1952—1992	9
4	Vollautomatische streckenbezogene Gebührenerhebung (Prinzip der Fahrzeugidentifikation)	18
5	Vollautomatische streckenbezogene Gebührenerhebung (Systemkomponenten)	18
6	Einordnung der Zwischenquerschnitte	19
7	Zwischenquerschnitte: 2streifiger Querschnitt vor dem Umbau (B 471 bei Dachau)	20
8	Zwischenquerschnitte: b2+1 — Querschnitt nach dem Umbau (B 471 bei Dachau)	20
9	Kombinierter Verkehr (Transportaufkommen)	21
10	Transeuropäisches Straßennetz — Autobahnen —	nach Seite 24
11	Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfernstraßen 1959—1992 — Stand 30. Juni 1993 —	26
12	Zusammenstellung im Bau befindlicher großer Ingenieurbauwerke in den neuen Bundesländern (Stand: 09/92)	35
13	A 44 Nordtangente Düsseldorf: Bachrenaturierung „Kittelbach" (Übersicht)	39
14	A 44 Nordtangente Düsseldorf: Bachrenaturierung „Kittelbach"	39

Verzeichnis der Tabellen im Text

1	Längenvergleich der Bundesfernstraßen alte/neue Bundesländer — Stand 1. Januar 1993 —	7
2	Entwicklung des Kraftfahrzeug-Bestandes — alte Bundesländer —	9

		Seite
3	Entwicklung der Fahrleistungen 1980—1992 auf Bundesfernstraßen — alte Bundesländer —	10
4	Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen: Neu- und Ausbaulängen in km	11
5	Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen: Entwicklung der Netzlängen in km	12
6	Finanzrahmen	13
7	Leistungsübersicht 1992 (nur Hauptbautitel)	28
8	Fertiggestellte Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen	37
9	Ausgaben für Naturschutz- und Landschaftspflege	38
10	Verteilerschlüssel für die Ausgabenmittel des Haushaltsansatzes für die Unterhaltung der Bundesfernstraßen	40
11	Gesamtlängen der Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen	41
12	Nebenbetriebe an Bundesautobahnen (gesamtes Bundesgebiet) — Stand 31. Dezember 1992 —	43

Tabellen im Anhang

13	Ist-Ausgaben 1992 — aufgeschlüsselt nach Titeln —	46
14	Bundesautobahn — Neubaustrecken —	50
15	Bundesstraßen — Neu- und Ausbaustrecken —	55
16	Bundesstraßen — Ortsumgehungen —	58
17	Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn/ Reichsbahn im Zuge von Bundesstraßen	66
18	Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen	67
19	Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen	69
20	Neubau von Bundesautobahnen — Zusammenstellung der vollzogenen und voraussichtlichen Fertigstellungen 1993	70
21	Längenentwicklung der Bundesfernstraßen	71

Karte (in der Umschlagtasche)

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1992
— Stand 31. Dezember 1992 —

Straßenbaubericht 1992

Gemäß § 7 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG in der Fassung vom 21. April 1986, BGBl. I 1986, Seite 559) berichtet das Bundesministerium für Verkehr dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

Erstmals wurde der Straßenbaubericht für das Jahr 1971 aufgestellt.

Der Berichtszeitraum des vorliegenden Berichtes erstreckt sich bis zum 30. Juni 1993 (Kapitel 1. und 2.) sowie 31. Dezember 1992 (Kapitel 3.).

Zusammenfassung

Im vorliegenden Bericht für das Jahr 1992 werden — neben der fortlaufenden Berichterstattung über die Straßenbauleistungen — die wichtigsten **Neuerungen bei den Rahmenbedingungen** für den Fernstraßenbau dargelegt. Es sind dies unter anderem

— das 4. Fernstraßenausbauänderungsgesetz (4. FStrAbÄndG) mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1992 (BT-Drucksache 12/3480 vom 22. Oktober 1992 und 12/3481 vom 27. Oktober 1992 sowie Beschlußempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr: BT-Drucksache 12/5289 vom 28. Juni 1993) und

— das Planungsvereinfachungsgesetz (PlVereinfG) (BT-Drucksache 12/4328 vom 11. Februar 1993 und Beschlußempfehlung BT-Drucksache 12/5284 vom 28. Juni 1993).

Mit der Vereinfachung von Planungen, die bereits im Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz (BGBl 1991, Teil I, S. 2174) für die neuen Bundesländer Niederschlag gefunden haben, soll ein Beitrag zur Beschleunigung des Bundesfernstraßenbaues geleistet werden, ohne daß materiellrechtliche Anforderungen an die Planung, z. B. bei der Berücksichtigung von Umweltbelangen, eingeschränkt werden. Beide Gesetze wurden vom Deutschen Bundestag am 30. Juni 1993 in 3. Lesung verabschiedet.

Eine wesentliche Grundlage für die Straßenplanung ist die **Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen.** Sie wird maßgeblich beeinflußt durch den Kfz-Bestand. Ende 1992 betrug er in den alten Bundesländern 37,8 Mio. Kfz (+ 3,3 %). In den neuen Bundesländern ist — nach den Erkenntnissen des vorangegangenen Berichtsjahres — mit noch höherem Zuwachs zu rechnen. Bis zum Ende des Jahres 1992 waren vom Kraftfahrtbundesamt rd. 5,9 Mio. Kfz erfaßt. Genaue Zahlen liegen aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Bestandserfassung nicht vor.

Die Aussagen zur Verkehrsentwicklung beziehen sich — aufgrund der noch im Aufbau befindlichen Erfassungsinfrastruktur in den neuen Bundesländern — nur auf die alten Bundesländer. Die **durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge** (DTV) nahm

— auf den Autobahnen um rd. 2 % auf 43 400 Kfz/24 h und

— auf den Bundesstraßen um rd. 1 % auf 9 170 Kfz/24 h

zu.

Die Gesamtfahrleistung betrug im Jahr 1992 rd. 477,3 Mrd. Kfz/km (Zunahme rd. 0,5 %). Davon entfielen auf die

— Bundesautobahnen rd. 144,6 Mrd. Kfz/km (Anteil rd. 30 %),

— Bundesstraßen rd. 104,0 Mrd. Kfz/km (Anteil rd. 22 %).

Die Fahrleistungen haben damit — wie in den Vorjahren — auf den Bundesautobahnen deutlich stärker zugenommen als auf den Bundesstraßen. Die Zahlen zeigen, daß sich die Konzentration des Verkehrs auf den Bundesautobahnen fortsetzt.

Die Gesamtfahrleistung in den neuen Bundesländern betrug nach Schätzungen des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung (DIW) im Jahr 1991 rd. 70,4 Mrd. Kfz/km und lag im Jahr 1992 bei rd. 76 Mrd. Kfz/km; dies entspricht einer Zunahme von rd. 8 % jährlich.

Mit dem neuen **Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen** werden für die kommenden Jahre straßenbau- und investitionspolitisch wichtige Festlegungen getroffen. Die geplanten **Gesamtausgaben** für den Bundesfernstraßenbau (Vordringlicher Bedarf) liegen — nach der Erhöhung des Planungsvolumens um 9 Mrd. DM für Neu- und Ausbaumaßnahmen — für den Zeitraum 1991—2012 bei 255,0 Mrd. DM. Die vom Bundestag beschlossene Aufstockung des Finanzvolumens für den Bundesfernstraßenbau um 9 Mrd. DM — durch Ausweitung des Planungszeitraumes auf das Jahr 2012 — kommt ausschließlich den Hauptbautiteln zugute, die nun mit 108,6 Mrd. DM einen Anteil von knapp 43 % an den geplanten Gesamtausgaben einnehmen. Der Anteil der Investitionen außerhalb der Hauptbautitel liegt nun mit 101,0 Mrd. DM bei 39 %, der der Nicht-Investitionen mit 45,4 Mrd. DM bei 16 %. Da die Ausgaben für die Investitionen außerhalb der Hauptbautitel (Ersatzinvestitionen, Hochbauten, Zuwendungen an fremde Baulastträger u. ä.) und Nicht-Investitionen (insbesondere Unterhaltung und Betrieb) in Zukunft erwartungsgemäß steigen werden, wird der Anteil der Ausgaben für Maßnahmen der Hauptbautitel unter diesen Bedingungen im Planungszeitraum kontinuierlich abnehmen.

Der Bedarfsplan hat — einschließlich der 1991 noch nicht abgeschlossenen Maßnahmen — bis zum Jahre 2012 folgende Bauziele:

— rd. 2 620 km BAB-Erweiterung einschließlich VDE,

— rd. 2 910 km BAB-Neubau einschließlich VDE, (davon
rd. 680 km Anbau 2. Fahrbahn an vorhandene Strecken)

— rd. 7 080 km Bundesstraßen-Neu- und Ausbau.

Die Aufteilung des Finanzvolumens auf die alten und neuen Bundesländer wurde durch die Ausweitung des Planungszeitraumes nicht verändert. Sie beträgt nach wie vor:

— alte Bundesländer rd. 65 % und

— neue Bundesländer rd. 35 % (einschließlich Berlin).

Für die **Bauleistungen in den neuen Bundesländern** wurden im Jahr 1992 einschließlich der Mittel aus dem Gemeinschaftswerk „Aufschwung Ost" ingesamt 3,9 Mrd. DM aufgewendet. Von den 3 noch im Bau befindlichen Maßnahmen aus dem Lückenschlußprogramm wurde 1992 die

B 191 Danneberg–Dömitz: Elbebrücke bei Dömitz

fertiggestellt. Im Bau befinden sich noch

A 4 Bad Hersfeld–Eisenach und
A 72 Hof–Chemnitz.

Die Instandsetzung und Grunderneuerung des Fernstraßennetzes wurde fortgeführt, die Ausstattung der Mittelstreifen mit den Schutzplanken auf den Autobahnabschnitten wurde im Berichtsjahr nahezu abgeschlossen. Insgesamt wurden 164 Brücken instandgesetzt und 104 Brücken neu gebaut. **Wichtige Verkehrsfreigaben waren:**

— A 4/A 9 Umbau des Autobahnkreuzes Hermsdorf,

— der 6streifige Ausbau von Teilabschnitten der Richtungsfahrbahn A 4 Eisenach–Dresden und A 9 im Bereich des Autobahnkreuzes Schkeuditz–Hermsdorf

— A 72 Elstertalbrücke–Pirk sowie

— B 109 Teilortsumgehung Anklam.

Von den **7 Verkehrsprojekten Deutsche Einheit** der Straße konnte in vielen Bereichen die Planung und teilweise auch der Baufortschritt entscheidend weitergebracht werden.

Von besonderer Bedeutung waren die **Baubeginne** zahlreicher Einzelmaßnahmen im Zuge der

A 4 Gera–Chemnitz,
A 4 Chemnitz–Dresden,
A 4 Dresden–Görlitz,
A 15 Lübbenau–Forst und
A 20 Lübeck–Rostock.

Darüber hinaus wurden 7 Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen begonnen.

Die Übersicht der **Bauleistungen und Ausgaben** im Jahr 1992 weist für die

— **Bundesautobahnen** (Ausgaben rd. 2,5 Mrd. DM):
  — 12,2 km 6streifiger Neubau,
  — 18,2 km 4streifiger Neubau,
  — 4,2 km Neubau der 1. Fahrbahn,
  — 90,8 km Ergänzung einer vorhandenen 1. Fahrbahn,
  — 39,0 km Ausbau von 4 auf 6 Fahrstreifen und
— **Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen** (Kosten rd. 1,5 Mrd. DM):
  — 34,9 km 4streifiger Neubau,
  — 94,0 km 2streifiger Neubau

aus.

Die **Beseitigung von Bahnübergängen** der Deutschen Bundesbahn im Zuge von Bundesstraßen dient vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung des Verkehrsablaufs. Am 1. Januar 1993 bestanden noch 673 technisch gesicherte und 25 nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge der Deutschen Bundesbahn im Zuge von Bundesstraßen. Bei der Deutschen Reichsbahn bestanden im Zuge von Bundesstraßen 478 technisch gesicherte und 91 nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge. Für ihre Beseitigung sowie für andere technische Sicherungen wurden im Jahre 1992 aus dem Straßenbauplan 38,7 Mio. DM ausgegeben. Für die Beseitigung von Bahnübergängen in den neuen Bundesländern werden zur Zeit die noch fehlenden planerischen und kreuzungstechnischen Voraussetzungen erarbeitet.

Im Rahmen des **Radwegeprogramms** sind im Berichtsjahr rd. 300 km Radwege an Bundesstraßen fertiggestellt worden. Hierfür wurden rd. 120 Mio. DM aufgewendet. Für den Zeitraum von 1991 bis zum Jahr 2000 sieht das Radwegeprogramm insgesamt den Bau von rd. 4 500 km vor; davon entfallen rd. 1 500 km auf die neuen Bundesländer.

Für **Maßnahmen des Umweltschutzes,** d. h. für Lärmschutz sowie für Naturschutz und Landschaftspflege, wurden im Berichtsjahr rd. 623 Mio. DM aufgewendet.

Auf den Lärmschutz entfielen davon 352 Mio. DM. Hiervon wurden rd. 31 km Lärmschutzwälle einschließlich Steinwälle und 77 km Lärmschutzwände errichtet, sowie 44 000 m^2 Lärmschutzfenster eingebaut. Für Naturschutz und Landschaftspflege einschließlich Grünflächen- und Biotoppflege wurden rd. 271 Mio. DM aufgewendet.

1. Grundlagen

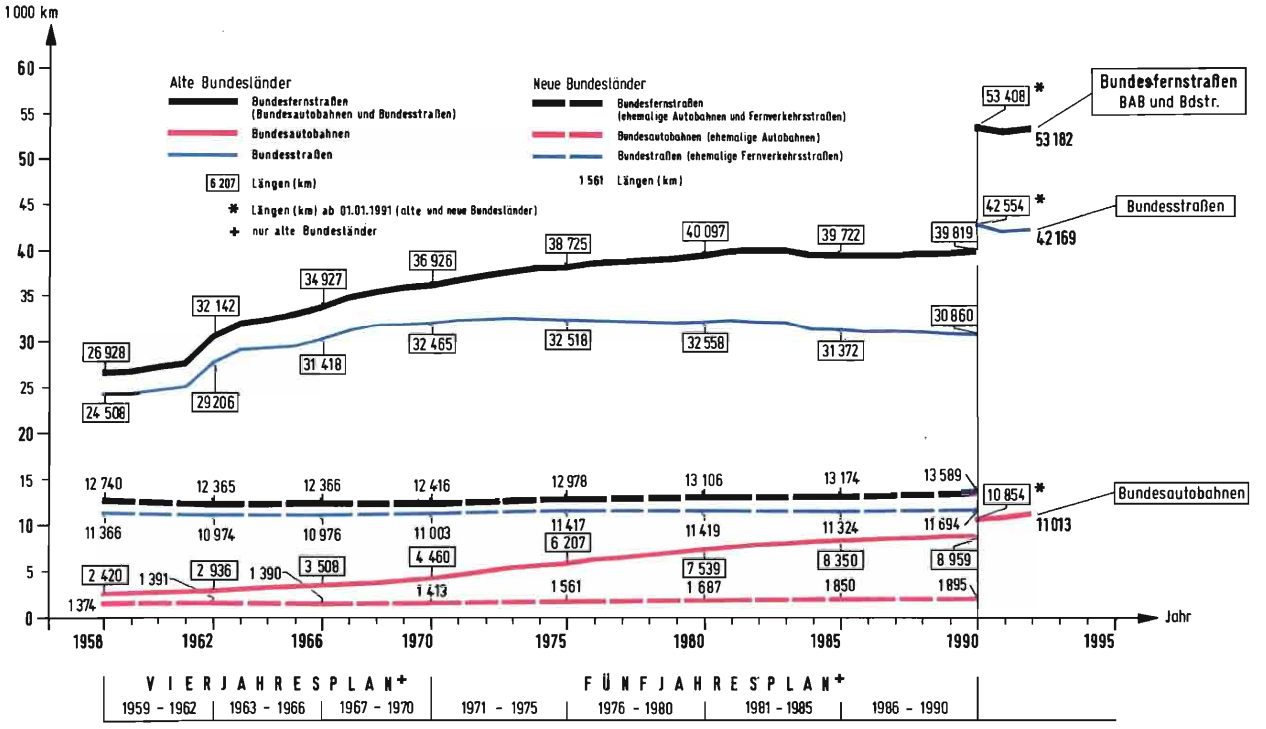
1.1 Netz der Bundesfernstraßen

Ende des Jahres 1992 verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von rd. 226 805 km Länge. Hiervon waren 53 182 km (rd. 23 %) Bundesfernstraßen, die sich im Verhältnis von rd. 1 : 4 auf Bundesautobahnen (11 013 km) und Bundesstraßen (42 169 km) aufteilen (vgl. **Tabelle 1**). In **Abbildung 1** ist die Entwicklung des Bundesfernstraßennetzes dargestellt.

Tabelle 1: Längenvergleich der Bundesfernstraßen alte/neue Bundesländer
— Stand: 1. Januar 1993 —

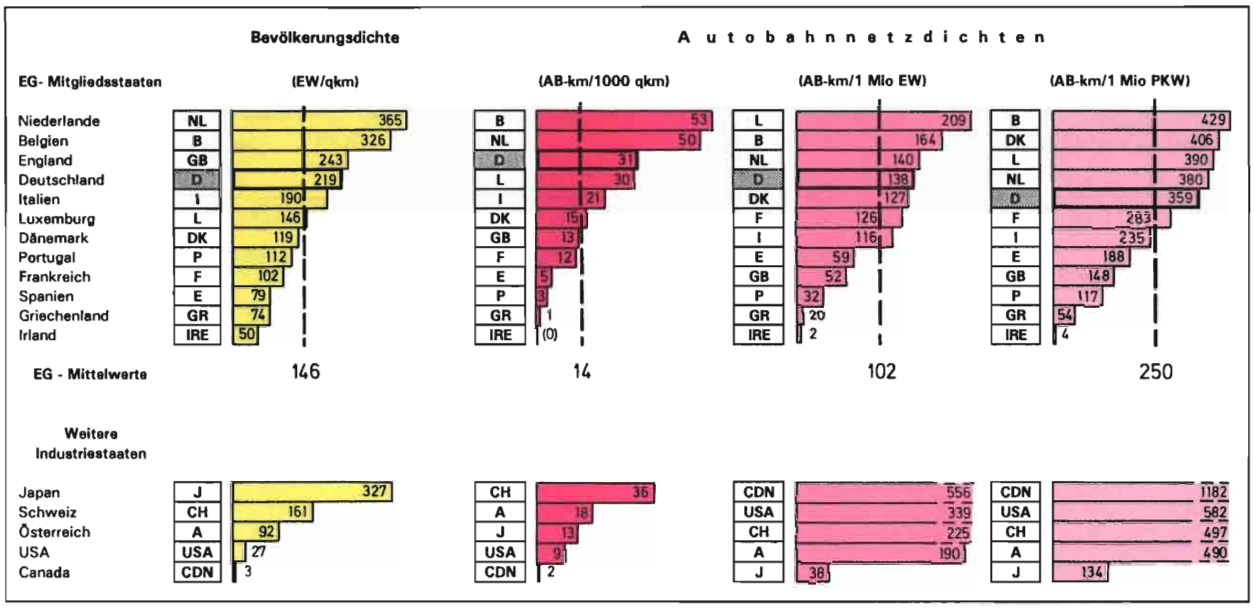
Straßenklasse	alte Bundesländer	neue Bundesländer (und Berlin)	Insgesamt
a) Bundesautobahnen Länge ..... km	9 074	1 939	11 013
Durchschnittliche Breite ..... m	19,5	15,6	—
b) Bundesstraßen Länge ..... km	30 402	11 767	42 169
Durchschnittliche Breite ..... m	8,8	7,0	—
Bundesfernstraßen a) + b) ..... km	39 476	13 706	53 182

Abbildung 1: Entwicklung des Bundesfernstraßennetzes
— gerundete Längen (km) am 1. Januar 1993 —



Die Bundesrepublik Deutschland verfügt im Vergleich zu den übrigen Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft und anderen Industrienationen über ein gut entwickeltes Fernstraßennetz. In **Abbildung 2** sind die Autobahnnetzdichten im internationalen Vergleich dargestellt. Für das Netz der nur in der Bundesrepublik Deutschland vorhandenen, nicht durch einen einheitlichen Querschnittstyp gekennzeichneten Straßenklasse der Bundesstraßen ist ein internationaler Vergleich nicht möglich.

Abbildung 2: Autobahnnetzdichten im internationalen Vergleich
(Stand: 1990)



Trotz der fertiggestellten Lückenschlußmaßnahmen, Ortsumgehungen sowie der umfangreichen Fahrbahnsanierungen sind im Fernstraßennetz nach wie vor deutliche Unterschiede zwischen den alten und den neuen Bundesländern vor allem in ländlichen und wirtschaftlich wenig entwickelten Regionen vorhanden. Dies gilt insbesondere für die Kapazität der Querschnitte und die umwelt- und sicherheits-relevanten Merkmale aber auch für den baulichen Zustand des Fernstraßennetzes.

Während in den alten Bundesländern ein weitgehend gut ausgebautes Straßennetz mit hohem Sicherheits- und Komfort-Standard existiert, das durch Neu- und Ausbau im wesentlichen den in den nächsten 20 Jahren zu erwartenden geänderten Reise- und Güterverkehrsströmen angepaßt werden muß, besteht für das Fernstraßennetz in den neuen Bundesländern weiterhin umfangreicher Um- und Neubaubedarf.

1.2 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen

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

— Kraftfahrzeuge

Bis Ende des Jahres 1992 wurde in den alten Bundesländern ein Bestand von 37,8 Mio. Kfz ermittelt. Bei den Pkw war ein Zuwachs von 3,1 % innerhalb des Jahres 1992 festzustellen. Von den 32,3 Mio. Pkw waren rd. 64 % als schadstoffreduzierte Fahrzeuge anerkannt. **Tabelle 2** zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes bezogen auf den Vorjahresstand

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

Kfz-Art	Alte Bundesländer		Neue Bundesländer	Deutschland
	Bestand am 1. Januar 1993 in 1000	Veränderung gegenüber 1. Januar 1992 in %	Erfaßter Bestand am 1. Januar 1993 in 1000[1])	Insgesamt Sp. 1 und 3 in 1000
	1	2	3	4
PKW	32 286	+3,1	5 292	37 578
LKW	1 575	+5,0	363	1 938
übrige Kfz	3 938	+1,0	290	4 228
Kfz insgesamt	37 799	+3,3	5 945	43 744

[1]) Bis zum 1. Januar 1993 waren etwa 86 % der Kfz, bezogen auf den ermittelten Bestand in der DDR, am 30. September 1990 erfaßt.

— 1. Januar 1992 — sowie insgesamt und nach Fahrzeugarten.

Die Öffnung der Grenzen hat zu einer erheblichen Zunahme des Bestandes an Kraftfahrzeugen in den neuen Bundesländern geführt. Im Straßenbaubericht 1990 (Tabelle 5a) war hierzu ein Bestand von insgesamt 6,9 Mio. Kfz angegeben worden. Seit Anfang Januar 1992 wird der Kraftfahrzeugbestand in den neuen Bundesländern vom Kraftfahrtbundesamt erfaßt. Nach dessen Angaben waren bis zum Ende des Jahres 1992 86,1 % der Kfz bezogen auf den o. g. letzten Stand in der DDR erfaßt.

— Verkehrsstärken

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

Bundesautobahnen 1992: rd. 43 400 Kfz/24 h[1]) (1991: 42 600 Kfz/24 h[2])) und auf den Bundesstraßen — außerorts — 1992: rd. 9 170 Kfz/24 h[1]) (1991: 9 110 Kfz/24 h[2])).

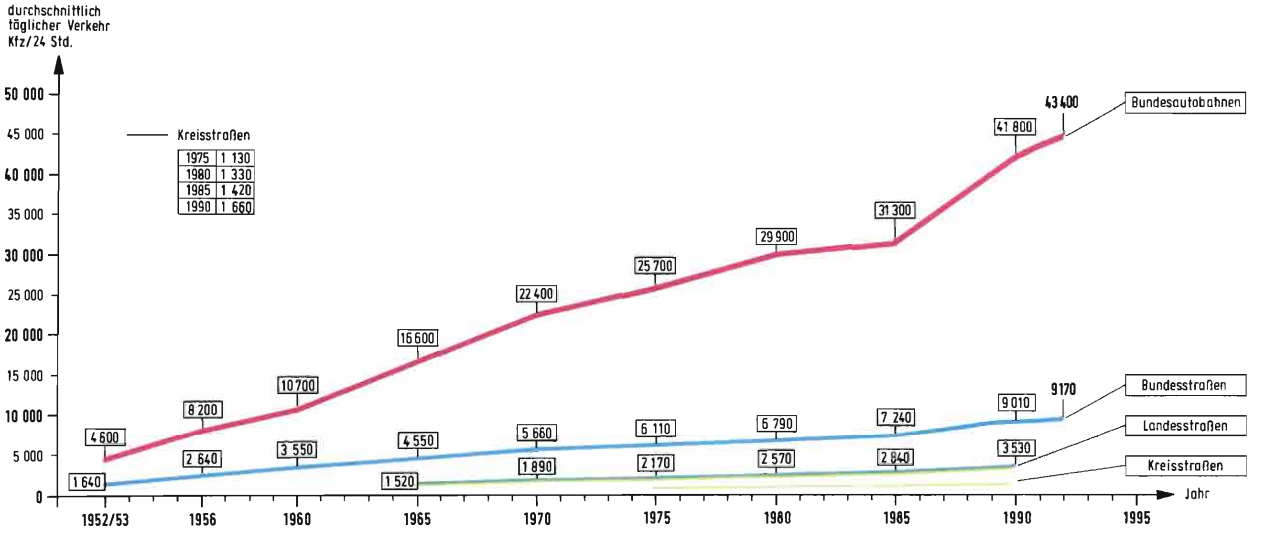
Für die neuen Bundesländer können z. Zt. noch keine netzrepräsentativen DTV-Werte angegeben werden.

Die Entwicklung der Verkehrsstärken in den alten Bundesländern seit 1952 zeigt **Abbildung 3.**

Die Verkehrsstärken wurden in den alten Bundesländern an insgesamt etwa 800 Zählstellen im Fernstraßennetz mit Hilfe von automatischen Langzeitzählgeräten kontinuierlich ermittelt. In den neuen Bundesländern befindet sich das Erfassungsnetz zur Zeit im Aufbau. Bis Ende 1992 waren etwa 50 Langzeitzählstellen in Betrieb. Die netzweite Installation und Inbetriebnahme automatischer Verkehrsdatenerfassungsgeräte dauert an.

Quellen: [1]) Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Herbst 1992
[2]) DIW: Verkehr in Zahlen

Abbildung 3: Mittlere Verkehrsstärken nach Straßenklassen in den alten Bundesländern



Zur Darstellung der inzwischen deutlich veränderten Verkehrssituation in den neuen Bundesländern wurden im Zeitraum von März bis Juli 1992 an rd. 130 Querschnitten im außerörtlichen Bundesstraßennetz punktuelle Verkehrszählungen durchgeführt. Die Ergebnisse, die aufgrund der Erhebungsmethodik nicht netzrepräsentativ sind, deuten darauf hin, daß von einem Anstieg der Verkehrsstärken um 30—35 % gegenüber der Bundesverkehrszählung 1990 (BVZ 1990) auszugehen ist.

— Verkehrsleistungen

Auf den Fernstraßen in den alten Bundesländern wurden 1992 rd. 248,6[1]) Mrd. Kfz-km zurückgelegt; dies entspricht etwa 52 % der Kfz-Fahrleistungen im gesamten Straßennetz. Besonders hoch ist die Konzentration des Kraftfahrzeugverkehrs auf den Bundesautobahnen. Auf diesen werden bei einem Längenanteil von rd. 1,8 % am Gesamtstraßennetz (inklusive Gemeindestraßen) rd. 30 % (bei rd. 477,3 Mrd. Kfz-km insgesamt) aller Fahrleistungen auf der Straße erbracht. Dieser hohe Anteil unterstreicht die Bedeutung der Bundesautobahnen für die Verkehrsabwicklung.

Quelle: [1]) Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Herbst 1992

Für den Bereich der **alten Bundesländer** zeigt **Tabelle 3** die aus o. g. Zählergebnissen ermittelten Fahrleistungen auf den Bundesfernstraßen seit 1980 und ihre Entwicklungstrends. Veränderungen aufgrund der West/Ost-Verkehre sind darin enthalten.

Die Gesamtfahrleistung in den **neuen Bundesländern** betrug nach Schätzungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) im Jahre 1991 rd. 70,4 Mrd. Kfz-km und lag im Jahr 1992 bei rd. 76 Mrd. Kfz-km; dies entspricht einer Zunahme von rd. 8 % jährlich.

Tabelle 3: Entwicklung der Fahrleistungen 1980—1991 auf Bundesfernstraßen
— alte Bundesländer —

Straßenklasse	Kennwert	Jahre			
		1980[1])	1985[1])	1990[1])	1992[2])
Bundesautobahnen ...	Fahrleistung in Mrd. Kfz-km	80,7	94,4	135,5	144,6
	absolute Veränderung in Mrd. Kfz-km	13,7	46,4		9,1
	absolute jährliche Veränderung in Mrd. Kfz-km	2,7	9,3		4,6
	relative Veränderung in %	*16,9*	*49,2*		*6,7*
	relative jährliche Veränderung in %	*3,4*	*9,8*		*3,4*
Bundesstraßen	Fahrleistung in Mrd. Kfz-km	83,6	84,3	101,9	104,0
	absolute Veränderung in Mrd. Kfz-km	0,7	17,9		2,1
	absolute jährliche Veränderung in Mrd. Kfz-km	0,1	3,6		1,1
	relative Veränderung in %	*0,8*	*21,2*		*2,1*
	relative jährliche Veränderung in %	*0,2*	*4,2*		*1,0*

Quelle: [1]) DIW: Verkehr in Zahlen [2]) Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Herbst 1992

— Kapazitätseinschränkungen durch Baustellen auf Bundesautobahnen

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

Im Berichtsjahr wurden in den alten und neuen Bundesländern etwa 470 Baustellen (Vorjahr: 420) von längerer Dauer (mehr als 14 Tage) an den Betriebsstreken der Bundesautobahnen abgewickelt. Bedingt durch die hohe Priorität von Baumaßnahmen in den neuen Bundesländern wurde hier die Bautätigkeit in der Ferienzeit weniger stark eingeschränkt als im Vorjahr. Bund und Länder versuchen, durch die koordinierte Baubetriebsplanung die Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit in Baustellenbereichen zu verringern und die Häufung von Baustellen durch bessere zeitliche und räumliche Koordination zu vermindern. Die Anfang Mai 1993 vom Bundesministerium herausgegebene Übersichtskarte **„Baustellen an Bundesautobahnen in der Hauptreisezeit 1993"** (Stand: 1. Mai 1993) soll dazu beitragen, daß sich der Verkehr stärker auf die aktuelle Baustellensituation einrichtet und auf Alternativrouten ausweicht.

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

1.3 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen und Fünfjahresplan (1993—1997) mit Ergänzung bis zum Jahr 2000

Das Bundeskabinett hat das 4. Fernstraßenausbauänderungsgesetz (4. FStrAbÄndG) mit dem Entwurf für den künftigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen am 15. Juli 1992 gemeinsam mit dem Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92) verabschiedet und im August 1992 das Gesetzgebungsverfahren für dieses Änderungsgesetz eingeleitet. Das Änderungsgesetz ist integraler Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes 1992; es schließt bezüglich der alten Länder an das Gesetz von 1986 mit dem Bedarfsplan 1986 an. Der bisherige Bedarfsplan wird für die Bundesfernstraßen fortgeschrieben und auf die neuen Bundesländer ausgedehnt.

Tabelle 4: Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen Neu- und Ausbaulängen in km
(Stand: 30. Juni 1993)

	Bedarfsplan '92			zum Vergleich: Bedarfsplan '86	
	Neu- und Ausbaulänge		geplante Neu- und Ausbaulänge 1991 bis 2012	geplante Neu- und Ausbaulänge	
	Überhang	neue Vorhaben		1986 bis 2000	1986 bis Endausbau
1	2	3	4	5	6
Bundesautobahnen, Erweiterung					
— alte Bundesländer	330	1 338	1 668	872 [1]	1 988 [1]
— neue Bundesländer	33	916	949	—	—
— Bundesgebiet	363	2 254	2 617	—	—
Bundesautobahnen, neue Strecken					
— alte Bundesländer	586	720	1 306	1 586 [1]	1 948 [1]
— neue Bundesländer	7	924	931	—	—
— Bundesgebiet	593	1 644	2 237	—	—
Bundesautobahnen, Neubau 2. Fahrbahn					
— alte Bundesländer	250	254	504	229 [1]	581 [1]
— neue Bundesländer	36	105	141	—	—
— Bundesgebiet	286	359	645	—	—
Bundesstraßen, Neu- und Ausbau					
— alte Bundesländer	1 635	3 299	4 934	2 687 [1]	4 517 [1]
— neue Bundesländer	24	2 121	2 145	—	—
— Bundesgebiet	1 659	5 420	7 079	—	—

[1]) mit Berlin

Tabelle 5: Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen: Entwicklung der Netzlängen in km
(Stand: 30. Juni 1993)

	Bestand 1. Januar 1991	Bedarfsplan				
		neue Strecken im Vordringlichen Bedarf (VB)		Bestand nach der Realisierung des VB	neue Strecken im Weiteren Bedarf (WB)	Bestand nach der Realisierung des WB
		Überhang	neue Vorhaben			
1	2	3	4	5	6	7
Bundesautobahnen,						
— alte Bundesländer	8 913	586	720	10 219[1]	397	10 616[1]
— neue Bundesländer	1 941	7	924	2 872[1]	276	3 148[1]
— Bundesgebiet	10 854	593	1 644	13 091[1]	673	13 764[1]
davon 6- und mehrstreifige Bundesautobahnen						
— Alte Bundesländer	1 281	343[2]	1 308[2]	2 932	1 178[2]	4 110
— neue Bundesländer	41	33[2]	857[2]	931	109[2]	1 040
— Bundesgebiet	1 322	386[2]	2 165[2]	3 863	1 287[2]	5 150
Bundesstraßen						
— alte Bundesländer	30 756	1 505	2 813	[3]	2 228	[3]
— neue Bundesländer	11 798	23	1 832		632	
— Bundesgebiet	42 554	1 528	4 645		2 860	

[1] ohne Umstufungen von Bundesstraßen zu Bundesautobahnen nach Neubau der 2. Fahrbahn
[2] einschließlich Ausbaustrecken von 4 und 5 auf 6 und 8 Fahrstreifen
[3] Bestands- und Neubaulängen können nicht addiert werden, da nach Fertigstellung von Neubauabschnitten in der Regel Bestandstrecken aufgelassen oder abgestuft werden

Der Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages hat durch Verlängerung des Planungszeitraumes für den „Vordringlichen Bedarf" (VB) um zwei Jahre bis zum Jahre 2012 das Planungsvolumen des „VB" von 99,6 Mrd. DM um 9,0 Mrd. DM auf 108,6 Mrd. DM ausgeweitet sowie eine Reihe von Einstufungsänderungen vorgenommen und Planungsaufträge erteilt.

In der Ende Juni 1993 vom Deutschen Bundestag verabschiedeten Fassung sieht der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1992 die in **Tabelle 4** aufgeführten Neu- und Ausbaulängen vor.

Durch die Realisierung des „Vordringlichen Bedarfs" würde sich das Bundesfernstraßennetz wie folgt entwickeln:

Nach der Entscheidung des Deutschen Bundestages über den neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wird das Bundesministerium für Verkehr gemäß § 5 (1) Fernstraßenausbauänderungsgesetz den **5. Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1993—1997 mit Ergänzung bis 2000** aufstellen (Bundestagsausschuß für Verkehr, Ausschuß-Drucksache 439) und bis Ende des Jahres dem Deutschen Bundestag vorlegen.

Bei der Einplanung neuer Einzelmaßnahmen aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in dieses mittelfristige Bauprogramm des Bundes sollen — unter Sicherstellung wirtschaftlicher Bauabläufe — vorrangig die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit bedient werden. Wegen der hohen Vorbelastung durch diese Maßnahmen sowie durch die noch abzuwickelnden und laufenden Maßnahmen werden weitere neue Maßnahmen des „VB" des Bedarfsplanes trotz der Absicht, einzelne Straßenbauvorhaben privat zu finanzieren, nur in eingeschränktem Umfang begonnen werden können.

1.4 Finanzierung

Die am 1. Juli 1992 vom Bundeskabinett beschlossene mittelfristige Finanzplanung bis 1996 und die Fortschreibung ihrer Ansätze bis ins Jahr 2012 sind Grundlage und Maßstab für die Dringlichkeitseinstufung im vom Deutschen Bundestag verabschiedeten neuen Bedarfsplan. Nach der Kabinettsentscheidung vom 13. Juli 1993 ergibt sich der in **Tabelle 6** dargestellte mittelfristige Finanzrahmen.

Tabelle 6: Finanzrahmen 1990 bis 1997

— in Mio. DM —

(gemäß Kabinettbeschluß vom 13. Juli 1993)

	1990 Ist	1991 Ist	1992 Ist	1993 Soll	1994 Soll	1995 Soll	Summe 1991 bis 1995 Soll	1996 Soll	1997 Soll
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kap. 1210 und 6008 „Aufschwung Ost" ...	6724,1	8365,9[1]	9858,7[1]	10757,3	10757,3	10600,0	50339,2	10600,0	10600,0
Nichtinvestitionen	1291,9	1665,5	1881,9	1935,0	1991,8	2073,3	9547,5	2069,3	2071,3
Investitionen	5432,2	6700,4	7976,8	8822,3	8765,5	8526,7	40791,7	8530,7	8528,7
— davon Hauptbautitel	3162,6	3340,5	3905,3	2979,4	4595,1	4730,0	19550,3	4740,0	4730,0
— davon andere Investitionen	2269,6	3359,9	4071,5	5842,9	4170,4	3796,7	21241,4	3790,7	3798,7

[1]) hinzu aus dem Aufbauprogramm „Aufschwung Ost" 1991: 372 Mio. und 1992: 1487 Mio. DM

2. Aktuelles

2.1 Aufbauarbeit in den neuen Bundesländern

2.1.1 Bauleistungen und Ausgaben 1992

Von den noch im Bau befindlichen drei Maßnahmen aus dem Lükenschlußprogramm konnte 1992 die Maßnahme

B 191 Dannenberg–Dömitz: Elbebrücke bei Dömitz am 18. Dezember 1992 (Verkehrsfreigabe)

fertiggestellt werden.

Im Bau befinden sich noch:

A 4 Bad Hersfeld–Eisenach:
4streifiger Ausbau zwischen Herleshausen und Wommen (Thüringer Zipfel)

A 72 Hof–Chemnitz:
2. Richtungsfahrbahn einschl. Grunderneuerung der ersten Fahrbahn zwischen Hof und Zwickau/Ost.

Für die Unterhaltung und Instandsetzung sowie für Neubauinvestitionen an Bundesautobahnen und Bundesstraßen konnten 1992 insgesamt 3,9 Mrd. DM — darunter 1,5 Mrd. DM. im Rahmen des Gemeinschaftswerkes „Aufschwung Ost" — umgesetzt werden.

In diesem Rahmen wurden an den vorhandenen **Bundesautobahnen**

- von den 3 700 km Richtungsfahrbahnen über 460 km erneuert; davon waren 377 km Deckenerneuerung als Zwischenausbau zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Befahrbarkeit und 83 km 4streifiger bzw. 6streifiger Ausbau einschließlich Grunderneuerung der vorhandenen Fahrbahnen (davon rd. 15 km auf dem südlichen Teil des Berliner Ringes mit endgültiger 3streifiger Verkehrsführung),
- an 33 km die fehlende 2. Fahrbahn fertiggestellt,
- an rd. 88 km Standstreifen angebaut,
- zur Erhöhung der Verkehrssicherheit 1 153 km Schutzplanken installiert, wobei den Mittelschutzplanken mit über 580 km besondere Bedeutung für die Reduzierung der tödlichen Unfälle zukommt, sowie
- 162 Brücken instandgesetzt und 53 Brücken neu gebaut.

An **Bundesstraßen** wurden im Berichtsjahr u. a.:

- 2 771 km zur Verbesserung der Befahrbarkeit mit einer neuen Decke einschl. Markierung versehen,
- zur Erhöhung der Verkehrssicherheit 431 Lichtsignalanlagen errichtet,
- rd. 426 km Schutzplanken aufgestellt und
- 202 Brücken instandgesetzt sowie 51 Brücken neu gebaut.

Von besonderer Bedeutung waren die **Verkehrsfreigaben:**

- A 4/A 9 Umbau des Autobahnkreuzes Hermsdorf
- A 4 6streifiger Ausbau der Richtungsfahrbahn Eisenach–Dresden im Abschnitt Eichelborn–Weimar,
- A 9 6streifiger Ausbau der Richtungsfahrbahn Autobahnkreuz Schkeuditz–Hermsdorf im Abschnitt Großkugel–Leipzig/West,
- A 72 Elstertalbrücke Pirk, Richtungsfahrbahn Plauen–Hof sowie
- B 109 Teilortsumgehung Anklam (MV).

Weitere dringende Maßnahmen, die im Berichtsjahr zur Verbesserung des Zustandes und der Unterhaltung des Fernstraßennetzes in den neuen Bundesländern durchgeführt wurden, sind in den Fachbeiträgen in Kapitel 3 aufgeführt.

2.1.2 Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit"

Im Vorgriff auf den ersten gesamtdeutschen Verkehrswegeplan wurde vom Bundeskabinett am 9. April 1991 u. a. der Bau von 7 Verkehrsprojekten Deutsche Einheit — Straße beschlossen. In 1992 konnte in vielen Bereichen die Planung und teilweise auch die bauliche Realisierung entscheidend weitergebracht werden. Folgender Sachstand wurde im einzelnen erreicht:

Projekt 10:
A 20 Lübeck–Stettin

Für den westlichen Teilabschnitt von Lübeck bis Rostock liegen die verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen und in weiten Bereichen auch die Umweltverträglichkeitsstudien (UVS) vor. Im östlich angrenzenden Abschnitt sind entsprechende Vorstudien fertiggestellt. Das Investitionsmaßnahmengesetz für den Abschnitt Wismar/West bis Wismar/Ost wurde im Frühjahr 1993 in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht.

Projekt 11:
A 2 Hannover–Berlin; A 10 Berliner Ring

A 2 Hannover–Berlin

Im Land Niedersachsen sind die Umweltverträglichkeitsstudien im wesentlichen abgeschlossen. Anfang

1993 wurde das erste Planfeststellungsverfahren mit dem Ziel eingeleitet, noch im Jahr 1993 mit dem Bau zu beginnen. Im Bereich von Helmstedt bis Ziesar wurde nach den Vorgaben der Umweltverträglichkeitsstudie das weitere Vorgehen für den 6streifigen Ausbau (Aufweitungsrichtung) festgelegt. Für die Abschnitte in Brandenburg lagen Ende 1992 die meisten Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie vor. Die verkehrliche Entlastung und Sanierung der Brücke Nahmitz wurde aufgrund ihres desolaten Zustandes vorgezogen und Anfang 1993 begonnen.

A 10 Berliner Ring

Einige Teilabschnitte im Bereich des Südringes sind bereits 6streifig ausgebaut. In den Bereichen Rangsdorf (Südring) und Rüdersdorf (Ostring) laufen bereits Arbeiten zum 6streifigen Ausbau sowie Um- und Ausbauarbeiten an einigen Brücken.

Projekt 12:
A 9 Berlin–Nürnberg

Für den größten Teil der A 9 liegen die Ergebnisse aus der Untersuchung zur Ermittlung der zweckmäßigsten Ausbaukonzeption vor. Teilabschnitte der A 9 auf dem Gebiet des Landes Sachen-Anhalt und Sachsen sind bereits in Bau oder fertiggestellt.

In Bayern haben im Juli 1992 erste Bauarbeiten zwischen der Tank- und Rastanlage Frankenwald und der Anschlußstelle Berg/Bad Steben begonnen.

Projekt 13:
A 82 Göttingen–Halle

Die verkehrswirtschaftliche Untersuchung mit raumbezogener Umweltverträglichkeitsstudie wurde nach Abstimmung mit den beteiligten Bundesländern vergeben. Nachdem die Erarbeitung und Darstellung der relativ konfliktarmen Korridore abgeschlossen ist, werden auf dieser Grundlage Trassenvarianten untersucht. Erste Ergebnisse zur Linienfindung lagen Anfang 1993 vor.

Projekt 14:
A 14 Magdeburg–Halle

Für die gesamte A 14 ist der Korridor festgelegt. Zur Zeit erfolgen Variantenuntersuchungen zur Linienfindung. Für einzelne Bereiche werden die Entwurfsunterlagen erarbeitet. Für den Abschnitt Könnern bis Löbejün wurde das Investitionsmaßnahmengesetz Anfang 1993 in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht. Im Bereich Halle/Peißen befindet sich ein Teilabschnitt im Bau.

Projekt 15:
A 44 Kassel–Wommen;
A 4 Bad Hersfeld–Görlitz

Nach dem Ergebnis der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung für den Neubau der A 44 Kassel–Eisenach — bzw. alternativ der 6streifige Ausbau der A 4 Bad Hersfeld–Eisenach — ist ein 4streifiger Ausbau der Diagonalverbindung Kassel–Eisenach erforderlich.

Von der Landesgrenze Hessen/Thüringen bis zum Autobahndreieck Dresden sind die verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen und Umweltverträglichkeitsstudien sowie Entwurfsplanungen zum 6streifigen Ausbau der A 4 für den überwiegenden Teil der Strecke vergeben. Ein erster Streckenabschnitt im Bereich Weimar ist bereits im Bau, mehrere Brückenbaumaßnahmen werden in 1993 begonnen.

Im Bereich Dresden bis Weißenberg soll der 4streifige Ausbau bis 1995 fertiggestellt sein. Auf einem kurzen Teilstück ist lediglich die 2. Fahrbahn zu ergänzen.

Für den Neubau der A 4 Weißenberg–Görlitz ist die Linienbestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr erfolgt. Die Entwurfsbearbeitung ist in Auftrag gegeben. Die Unterzeichnung eines Abkommens mit Polen zum Bau der Neißebrücke bei Görlitz erfolgte am 29. Juli 1992 in Warschau, der erste Spatenstich am 6. August 1992.

Projekt 16:
A 81 Erfurt–Schweinfurt;
A 73 Suhl–Lichtenfels

Die Bestandsaufnahme und Bewertung des Untersuchungsraumes sowie die Erarbeitung und Darstellung der konfliktarmen Korridore als erster Teil der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ist abgeschlossen. Zur Zeit erfolgt die Variantenuntersuchung (2. Teil der UVS) zur Linienfestlegung.

Im Dezember 1992 erfolgte aufgrund eines Zwischenberichtes der UVS mit einer Bewertung aller Varianten eine grundsätzliche Entscheidung zum Trassenverlauf (West-Korridor). In Bayern ist die Vorbereitung der Unterlagen für das Raumordnungsverfahren für die A 81 bereits weit fortgeschritten. Es ist vorgesehen, dieses nach Abschluß der laufenden Untersuchungen im Herbst 1993 einzuleiten.

2.1.3 DEGES

Im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) betreut die DEGES, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs und -bau GmbH, rd. 1 100 km BAB-Ausbaustrecken — rd. 60 % aller VDE — im Auftrage der neuen Bundesländer.

Im Aufbaujahr 1992 betrug das Auftragsvolumen für externe Ingenieurleistungen rd. 120 Mio. DM. Die Ausgaben 1992 beliefen sich für Ingenieurverträge auf 42 Mio. DM, wovon der Bund und ein betroffenes Land jeweils eine Hälfte trägt. Für Bau und Grunderwerb wurden 1992 rd. 9,7 Mio. DM aufgewendet.

Im Jahr 1993 werden vorwiegend Planungsgrundlagen erarbeitet. Bis zum Ende des Jahres 1993 werden von der DEGES voraussichtlich für mehr als 1 000 km Streckenlänge Umweltverträglichkeitsstudien abgeschlossen und für rd. 500 km Streckenlänge Entwurfsunterlagen zur Genehmigung vorgelegt werden. Darüber hinaus sollen für über 300 km Streckenlänge Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Das Ausgabevolumen für Ingenieurverträge wird dadurch im Jahre 1993 mit rd. 165 Mio. DM über dem des Vorjahres liegen.

Die Zweckausgaben (Bau und Grunderwerb) werden 1993 voraussichtlich bei 100 Mio. DM liegen und im folgenden Jahr 700 Mio. DM erreichen.

Die bei den von der DEGES betreuten Maßnahmen erreichten Bauleistungen sind in den folgenden Kapiteln ohne besonderen Hinweis enthalten.

2.1.4 Wichtige Baubeginne

Im Jahr 1992 wurden folgende Maßnahmen vorbereitet und zum Teil begonnen:

A 2 Hannover–Berlin:

- — 6streifiger Ausbau in Sachen-Anhalt im Abschnitt Burg/Ost
- — Theeßen, Überführungsbauwerk über A 2

A 4 Gera–Chemnitz:

- — 6streifiger Ausbau im Abschnitt Eichelborn–Weimar (Thüringen)
- — Anschlußstelle Schmölln, Länge: rd. 0,2 km, Kosten: rd. 10,0 Mio. DM
- — Talbrücke Richelsdorf (Thüringer Zipfel)
- — Brücke bei Meerane (A 4/B 93), Kosten: rd. 15,0 Mio. DM
- — Brücke Röhrsdorf (A 4/B 95) bei AS Chemnitz/Nord (1. BA), Kosten: rd. 12,0 Mio. DM
- — Anschlußstelle Chemnitz (A 4/B 95) (1. BA) Kosten: rd. 8,0 Mio. DM

A 4 Chemnitz–Dresden:

- — Kleine Striegistalbrücke bei Hainichen (2. Fahrbahn), Länge: rd. 400 m, Kosten: rd. 20 Mio. DM

A 4 Dresden–Görlitz:

- — Teilstrecke B 115–Neißebrücke, Länge: rd. 3,6 km, Kosten: rd. 65,0 Mio. DM

A 15 Lübbenau–Forst:

- — Cottbus–Forst, Bdgrz. D/P, Länge: rd. 30,0 km, Kosten: rd. 300 Mio. DM

A 20 Lübeck–Rostock:

- — Bereich Wismar: Erster Spatenstich am 19. Dezember 1992 im Zuge der B 208

B 2 Potsdam–Wittenberg:

- — OU Knichendorf, Länge: rd. 5,7 km, Kosten: rd. 39,0 Mio. DM

B 5 Lauenburg–Ludwigslust:

- — OU Boizenburg, Länge: rd. 7,3 km, Kosten: rd. 40,0 Mio. DM

B 84 Eisenach–Bad Langensalza:

- — OU Großenlucknitz, Länge: rd. 1,2 km, Kosten: rd. 3,2 Mio. DM

B 87 Naumburg–Leipzig:

- — NO Tangente Weißenfels, Länge: rd, 7,6 km, Kosten: rd. 150 Mio. DM

B 93 Zwickau–Meerane:

- — 1. Teilabschnitt bei Mosel, Länge: rd. 3,0 km, Kosten: rd. 12,5 Mio. DM

B 105 Wismar–Rostock:

- — OU Kröpelin, Länge: rd. 3,0 km, Kosten: rd. 10,0 Mio. DM

B 167 Eberswalde–Seelow:

- — OU Bad Freienwalde, Länge: rd. 5,0 km, Kosten: rd. 20,0 Mio. DM

B 198 Joachimsthal–Greiffenberg:

- — OU Angermünde, Länge: 5,0 km, Kosten: rd. 24 Mio. DM

2.1.5 Verkehrssicherheitsprogramm für Bundesfernstraßen in den neuen Bundesländern

Die Gesamtzahl der Unfälle mit Personenschaden hat in den neuen Bundesländern von 1990 auf 1991 um rund 30 % zugenommen und ist 1992 weiter angestiegen. Der Schwerpunkt des Unfallgeschehens liegt — sowohl hinsichtlich der Anzahl als auch der Unfallschwere — im Außerortsbereich. Vor diesem Hintergrund hat das Bundesministerium für Verkehr 1992 ein Programm **„Sofortmaßnahmen zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten an Bundesstraßen außerorts"** aufgestellt, das 1993 fortgeführt wird. Innerhalb von zwei Jahren sollen in diesem Rahmen rd. 100 der auffälligsten Unfallstellen entschärft werden.

Da der erforderliche Ausbau des Bundesfernstraßennetzes wegen der vorgeschriebenen planungsrechtlichen Verfahren vielfach nur mittel- bis langfristig realisiert werden kann, wird wie in den Vorjahren versucht, die Verkehrssicherheit durch kurzfristige, vorwiegend verkehrstechnische Maßnahmen zu verbessern. Im Rahmen von Vorher-Nachher-Untersuchungen wird die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen analysiert. Die Ergebnisse werden den Ländern in Form von Erfahrungsberichten zur Verfügung gestellt.

1992 wurden im Rahmen dieses Programmes (Finanzvolumen: rd. 19 Mio. DM) 38 Unfallschwerpunkte auf **Bundesstraßen** durch folgende Maßnahmen entschärft:

— Bau von 11 Lichtsignalanlagen,

— Um- und Ausbau von 4 Knotenpunkten,

— Um- und Ausbau von 12 Knotenpunkten einschließlich Lichtsignalregelung,

— Aufstellung von Schutzplanken an 10 Straßenabschnitten sowie

— in vielen Fällen ergänzend: Verbesserung der Beschilderung und Markierung.

Für das **Autobahnnetz** hat das Bundesverkehrsministerium Maßnahmen zur Gewährleistung der verkehrs- und sicherheitstechnischen Mindestausstattung eingeleitet. Als wichtigste Verkehrssicherheitsmaßnahme wurde die Ausstattung mit Mittelschutzplanken vorrangig realisiert. Die Kosten dafür betrugen rd. 90 Mio. DM. Inzwischen ist das gesamte BAB-Netz zu 100 % ausgerüstet. (Dieser Maßnahme wird zum großen Teil der sprunghafte Rückgang der Getötetenzahlen auf den Autobahnen in den neuen Bundesländern um 25 % von 1991 bis 1992 zugeschrieben).

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind weiterhin 90 % des Autobahnnetzes mit Leitpfosten ausgestattet worden. Die Markierung der Fahrbahnen ist zu etwa 80 % fertiggestellt. Auf Grundlage der geltenden Straßenverkehrsordnung und des neuen Fernzielverzeichnisses wurde auf 70 % des Autobahnnetzes die Beschilderung verbessert bzw. erneuert. Im Zusammenhang mit straßenbaulichen Um-, Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen werden die verkehrstechnischen Maßnahmen — in der Reihenfolge ihrer Dringlichkeit — in Kürze fertiggestellt.

2.2 Automatisierte streckenbezogene Gebührenerhebung auf BAB (mögliche Systeme, Stand der Planung)

Auf dem Weg zu einer nutzungsabhängigen und damit gerechteren Anlastung der Wegekosten auf den Bundesautobahnen für in- und ausländische Fahrzeuge bereitet das Bundesministerium für Verkehr die Einführung streckenbezogener Gebühren für die Benutzung der Bundesautobahnen vor. Da eine Gebührenerhebung mit Mautstationen bei den hohen Verkehrsbelastungen in weiten Teilen des deutschen Autobahnnetzes zusätzliche Verkehrsbehinderungen hervorrufen würde, sollen streckenbezogene Gebühren durch den Einsatz moderner Kommunikationstechniken, d. h. automatisiert erhoben werden.

Für derartige Gebührenerfassung werden verschiedene technische Systeme angeboten, deren Funktions- und Leistungsfähigkeit das Bundesministerium für Verkehr z. Z. im Rahmen eines **Feldversuches** überprüfen läßt.

Der Feldversuch stellt eine **Systemanalyse** in insgesamt vier Stufen dar. In der **ersten Stufe** sind die möglichen technischen Systeme zur automatischen Gebührenerfassung im Hinblick auf die folgenden Anforderungen zu bewerten:

— die Gebührenerhebung muß automatisiert ablaufen, damit der fließende Verkehr nicht behindert wird,

— es muß eine fahrstreifenunabhängige Erfassung möglich sein,

— die notwendigen fahrzeugseitigen Geräte müssen in ihrer Grundversion handhabungsfreundlich und marktgerecht sein.

Das Ergebnis der ersten Stufe ist ein Konzept zum Aufbau und zur Durchführung des Feldversuches.

In **weiteren Stufen** der Systemanalyse, die weitgehend parallel ablaufen, sollen Organisations- und Betriebsfragen untersucht und die verkehrlichen Auswirkungen einer automatisierten Gebührenerfassung im Autobahnnetz ermittelt und bewertet werden. Gesichtspunkte des Datenschutzes, der europäischen Normung, die finanziellen und wirtschaftlichen Effekte sowie die rechtlichen Rahmenbedingungen werden in diesem Zusammenhang ebenfalls behandelt.

In der **letzten Stufe** der Systemanalyse soll — nach Beendigung des Feldversuchs — ein geschlossenes Konzept für die bundesweite Einführung einer streckenbezogenen Gebührenerfassung auf Autobahnen erarbeitet werden.

Mit dem Feldversuch sollen Systeme erprobt werden, die mittels Funkübertragung — voraussichtlich im Mikrowellenbereich — einen bargeldlosen Gebührentransfer zwischen Fahrzeugen und einer stationären straßenseitigen Sende- und Empfangseinrichtung ermöglichen **(Abbildung 4).**

Die abzurechnenden Fahrleistungen können dabei nach folgenden Prinzipien erfaßt werden:

— das sog. **smart-card**-System, bei dem von einer vorbezahlten und damit wertmäßig geladenen Magnetkarte — ähnlich einer Telefonkarte — eine Gebühr bei Durchfahren einer Zahlstelle abgebucht wird und

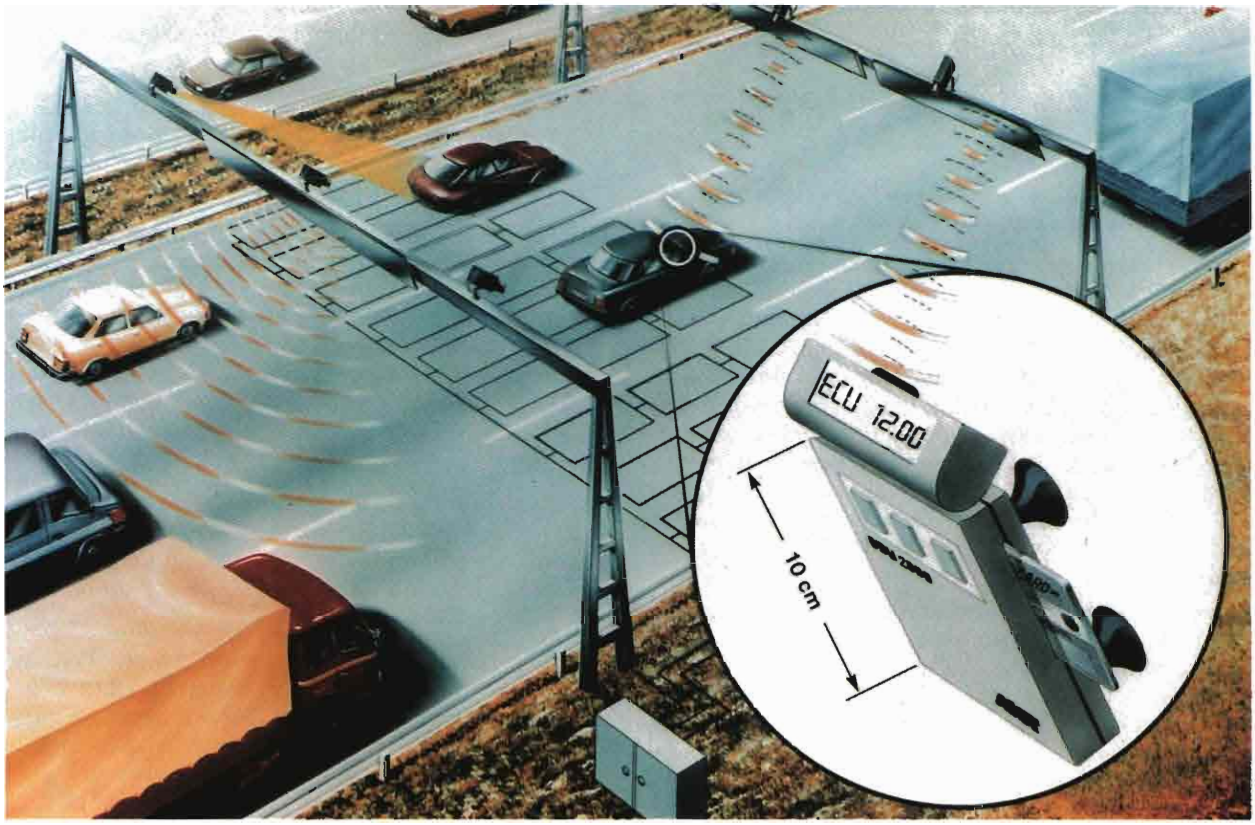
— ein System mit sog. **tags,** d. h. Mikrosendern, die beim Durchfahren eines Gebührenerfassungsquerschnittes eine kodierte, fahrzeug- oder halterbezogene Kontonummer übermitteln.

Die Gebühr wird in beiden Fällen aus der zwischen zwei aufeinanderfolgenden Erfassungsquerschnitten zurückgelegten Wegstrecke berechnet und im zweiten Fall vom angegebenen Konto des tag-Benutzers abgebucht **(Abbildung 5).**

Der Feldversuch umfaßt alle mobilen und stationären Systemkomponenten. Er dient dem Nachweis der Einsatzreife der untersuchten Systeme und soll außerdem Erkenntnisse über die Möglichkeiten des Datenschutzes, der Handhabung sowie des Mißbrauches erbringen.

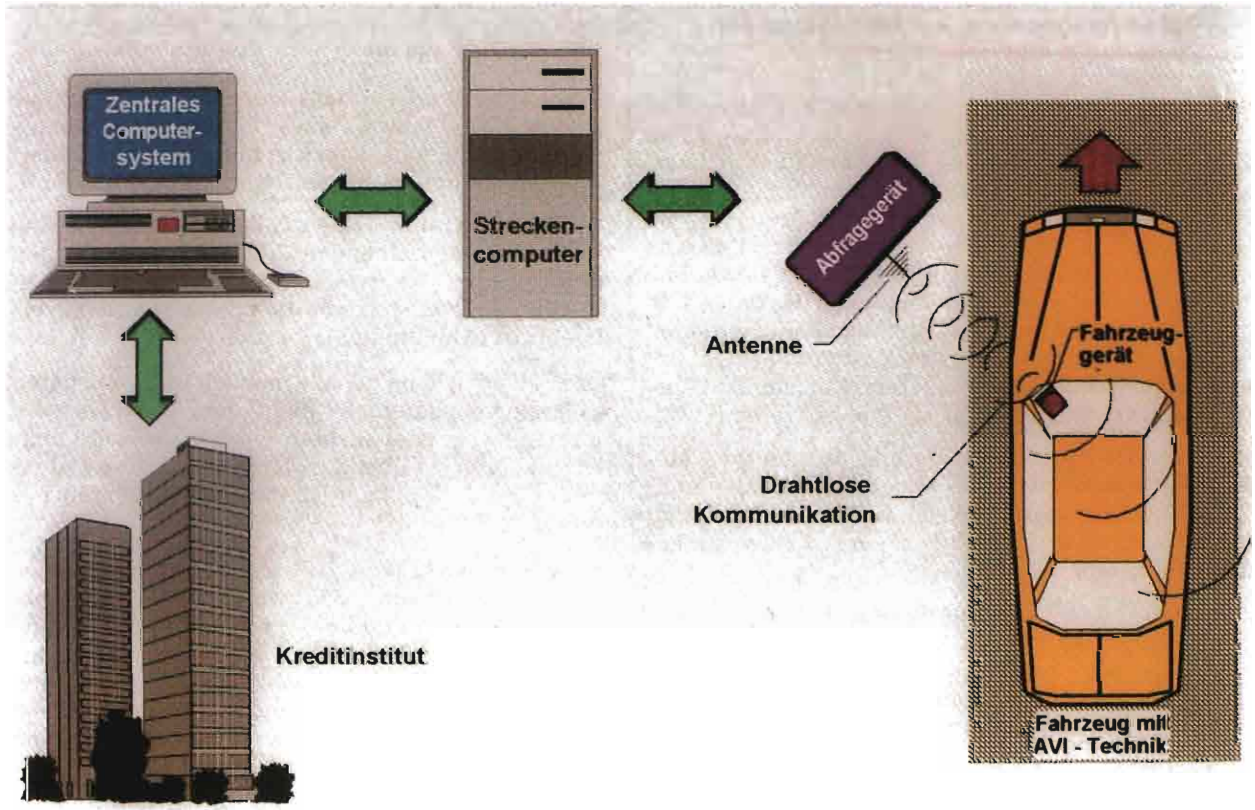
Das **Versuchsfeld** wird z. Z. auf der hochbelasteten 6streifigen Autobahn A 555 zwischen dem Autobahnkreuz Bonn-Nord und der Anschlußstelle Wesseling eingerichtet. Für den Feldversuch wird eine kleine Flotte von Fahrzeugen — vom Pkw bis zum Sattelschlepper — mit entsprechenden Fahrzeuggeräten ausgerüstet, mit denen der Abbuchungsvorgang unter den lokalen Verkehrsbedingungen und weiteren, zu variierenden Versuchsbedingungen getestet wird. Eine wichtige Erkenntnis wird dabei u. a. die

Abbildung 4: Vollautomatische streckenbezogene Gebührenerhebung (Prinzip der Fahrzeugidentifikation)



Quelle: ANT Bosch Telecom

Abbildung 5: Vollautomatische streckenbezogene Gebührenerhebung (Systemkomponenten)



Quelle: Heusch/Boesefeldt — TÜV Rheinland

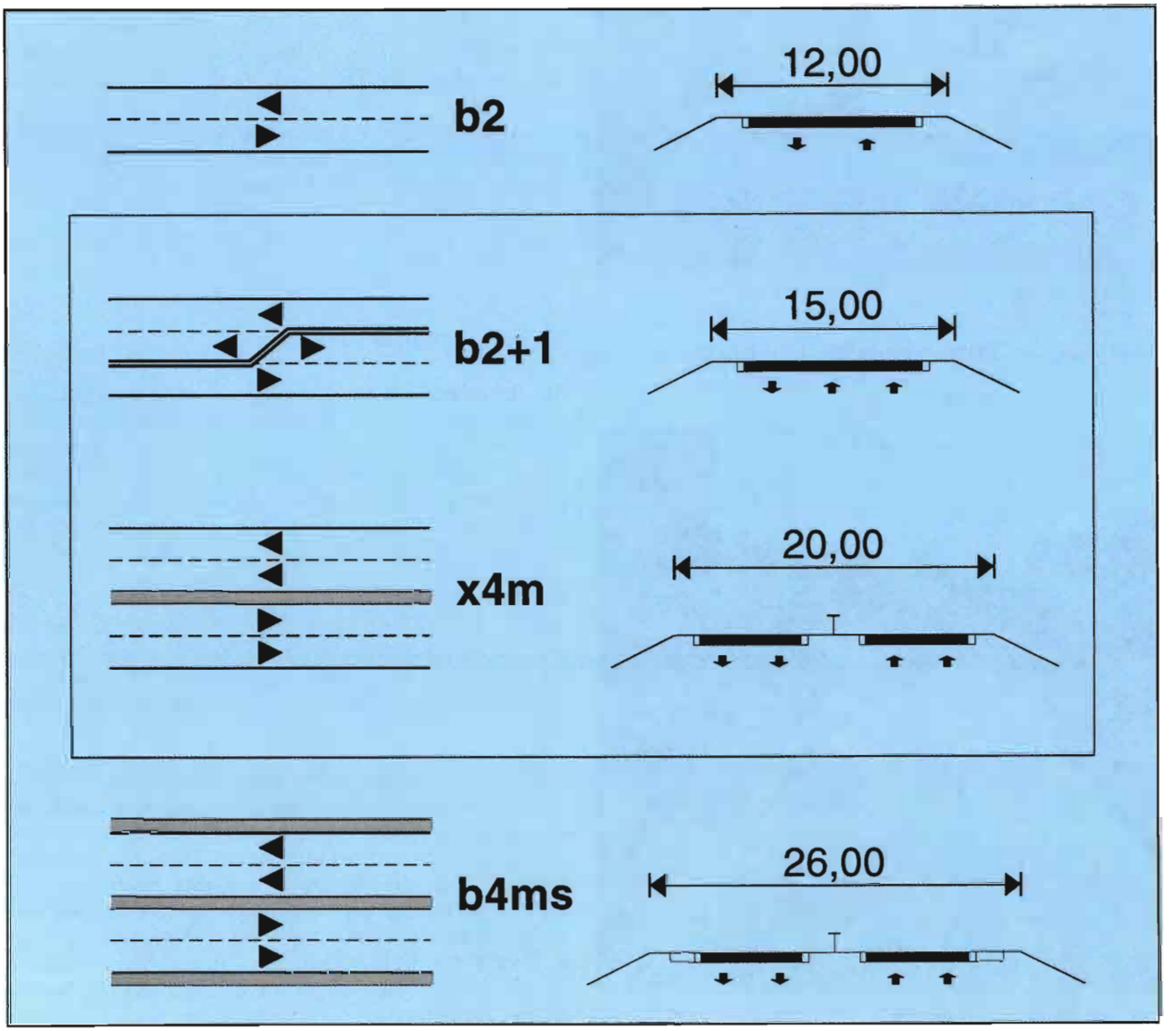
Höhe der Grenz-Geschwindigkeit sein, bis zu der die derzeitigen Systeme einen sicheren Datentransfer gewährleisten.

2.3 Gestaltungsgrundsätze und Einsatzbereiche für Zwischenquerschnitte

Im Jahr 1992 ist ein langjähriges Untersuchungsprogramm über Ausbildung und Betrieb von außerörtlichen Hochleistungsstraßen mit Querschnittsbreiten „unterhalb der Autobahn" und „oberhalb der normalbreiten Landstraße", den sogenannten Zwischenquerschnitten, abgeschlossen worden. Mit den Untersuchungen sollten Querschnitte erprobt werden, die bei geringerem Flächenverbrauch und niedrigeren Baukosten gegenüber normalbreiten zweibahnigen Straßen mehr Verkehrssicherheit und eine höhere Qualität des Verkehrsablaufs bieten als herkömmliche, einbahnig zweistreifige Straßen.

Nach den dabei gewonnenen Erkenntnissen kann der Leistungsfähigkeitsbereich zwischen einer normalen Landstraße und einer Autobahn im wesentlichen durch folgende Zwischenquerschnitte überbrückt werden **(Abbildung 6):**

Abbildung 6: Einordnung der Zwischenquerschnitte



— **b2+1-Querschnitt**

Er besteht aus zwei Fahrstreifen sowie einem mittleren Überholstreifen, der abschnittsweise jeweils einer Fahrtrichtung zugeordnet wird. Der Querschnitt bietet höhere Sicherheit, jedoch keine höhere Leistungsfähigkeiten als gleichbreite zweistreifige Straßen und kann daher keinen Autobahnquerschnitt ersetzen **(Abbildungen 7 und 8).**

Abbildung 7: Zwischenquerschnitte: 2streifiger Querschnitt vor dem Umbau
(B 471 bei Dachau)

Foto: Dr. Linder, München

Abbildung 8: Zwischenquerschnitte: b2+1-Querschnitt nach dem Umbau
(B 471 bei Dachau)

Foto: Dr. Linder, München

— **Bundesstraßen mit 4 Fahrstreifen und einem Mittelstreifen (x4m)**

Dieser Querschnitt bietet deutlich höhere Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit als einbahnige Straßen. Ein weiterer Sicherheitsgewinn kann durch einen zusätzlichen Standstreifen erreicht werden.

Beide Querschnittstypen können nur als Kraftfahrstraße betrieben werden. Die Sicherheit und Leistungsfähigkeit kann außer durch Querschnittsgestaltung und Linienführung durch die planfreie Ausbildung der Knotenpunkte weiter verbessert werden.

Zur Umsetzung der gewonnenen Erkenntnisse in die Praxis wurden vom Bundesverkehrsministerium Einsatzbereiche für Straßen mit Zwischenquerschnitten definiert, Entwurfshinweise aufgestellt und diese mit den Obersten Straßenbaubehörden der Länder abgestimmt.

Die neu eingeführten Zwischenquerschnitte erweitern das Spektrum der Straßenquerschnitte unterhalb der Autobahnen. Einbahnige Straßen mit **b2+1-Querschnitten** sind danach als neuer Querschnittstyp für Bundesstraßen mit weiträumiger Verbindungsfunktion vorgesehen. Zweibahnige Querschnitte mit 2 x 2 Fahrstreifen, die schmaler als Autobahnen auszubilden sind **(x4m),** werden für hochbelastete Bundesstraßen ebenfalls als neuer Querschnittstyp eingeführt. Beide Straßentypen ermöglichen eine landschaftsangepaßte Trassierung. Sie tragen zur Schonung von Ressourcen bei und erlauben dennoch die Anlage verkehrssicherer Straßen.

2.4 Kombinierter Verkehr

Die Bedeutung des nationalen und des internationalen Kombinierten Verkehrs Schiene/Straße und Binnenschiff/Straße nimmt sowohl in der EG als auch in den Mitgliedsländern der CEMT weiter zu. Mit der Zunahme von Fernverkehren über lange Strecken wird auch die Nachfrage nach Angeboten des Kombinierten Verkehrs ansteigen.

Die Durchführung von Fernverkehren in Transportketten, d. h. unter bestmöglicher Nutzung der jeweils arteigenen Vorteile von Straße, Schiene und Wasserweg, entlastet die Straßen, erhöht die Verkehrssicherheit, schont die Umwelt und verbessert den Verkehrsfluß.

Die Bundesregierung hat dieser gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Kombinierten Verkehrs dadurch Rechnung getragen, daß sie ihn seit Jahren durch eine Reihe von ordnungspolitischen Maßnahmen unterstützt, so durch Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer, Befreiung vom Sonntags- und Ferienfahrverbot und durch Ausnahmen von Gewichtsbeschränkungen sowie bei Kontingentierungen. Sie wird diese Politik sowohl national als auch in der EG und in der CEMT fortsetzen.

Daneben setzt sich die Bundesregierung in den Beratungen von EG, ECE und CEMT mit Nachdruck für eine Vereinheitlichung der Abmessungen der Ladegefäße und für eine Berücksichtigung der Gegebenheiten des europäischen Straßen- und Schienennetzes ein. Ziel ist ein technisch problemloser und möglichst konstengünstiger Wechsel der Ladeeinheiten zwischen allen Verkehrsträgern in Transportketten, die die jeweils arteigenen Vorteile der Verkehrsträger konsequent ausschöpfen.

Für die Bundesbahn ist der Kombinierte Verkehr der Geschäftsbereich mit den stärksten Wachstumsraten. Abbildung 9 zeigt, daß sich das Transportaufkommen im vergangenen Jahrzehnt mehr als verdoppelt hat und im Berichtsjahr erstmals — im wesentlichen bedingt durch den Konjunkturrückgang — geringfügig unter dem Vorjahreswert lag. Der Kombinierte Verkehr eröffnet zusätzliche Marktchancen auf den qualitativ anspruchsvollen Transportmärkten, die zugleich Wachstumsmärkte sind.

Die Deutschen Bahnen und die Verkaufsgesellschaften des Kombinierten Verkehrs haben die Standortkonzeption Kombinierter Verkehr Straße/Schiene für den Zeithorizont 2010 erarbeitet. Die Standortkonzeption, die in dem Bundesverkehrswegeplan 1992 integriert wurde, hat folgende inhaltliche Schwerpunkte:

— Konzentration auf 44 aufkommensstarke Standorträume;

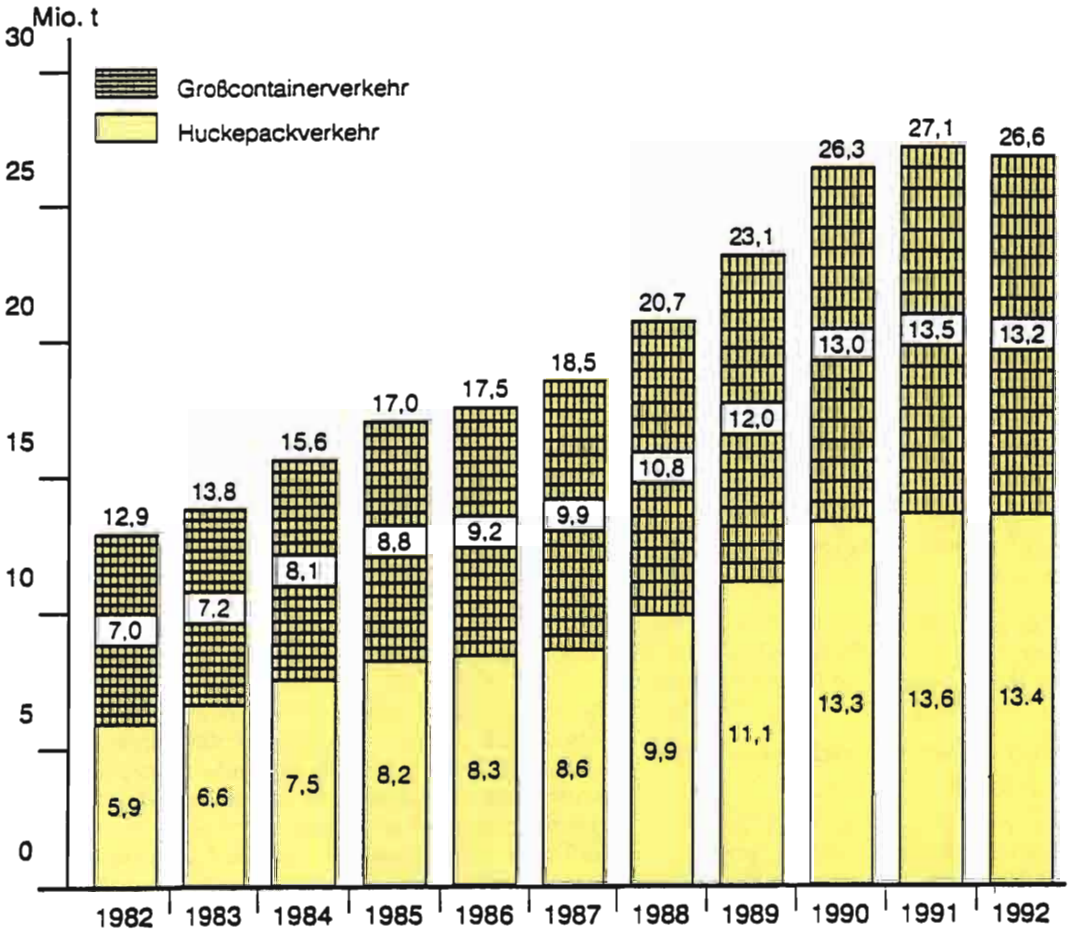
— Mengenpotential DB/DR im Jahre 2010: 91,2 Mio. t im KV-Zugsystem;

— Ausbau der KV-Terminals im Zusammenhang mit Güterverkehrszentren;

— Investitionsbedarf rd. 4,1 Mrd. DM.

Im Jahr 1992 hat die Deutsche Bundesbahn 26,6 Mio. t im Kombinierten Verkehr befördert, davon 13,2 Mio. t im Großcontainerverkehr und 13,4 Mio. t im Huckepackverkehr **(Abbildung 9).** Durch den Kombinierten Verkehr sind 1992 rd. 2 Mio. Lkw-Fahrten über lange Strecken, vornehmlich im Verkehr zwischen den Ballungsgebieten, von der Straße auf die Schiene verlagert worden.

Abbildung 9: Kombinierter Verkehr
— Verkehrsaufkommen —



2.5 Planungsvereinfachungsgesetz

Mit dem am 19. Dezember 1991 in Kraft getretenen Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz sind die neuen Bundesländer sowie das Land Berlin in der Lage, Planungen für Bundesverkehrswege (z. B. Bundesfernstraßen) während der Geltungsdauer dieses Gesetzes spürbar schneller als bisher zu planen und zu verwirklichen. Damit ist ein wichtiger Beitrag für den Aufschwung in den neuen Bundesländern und die Angleichung der Lebensverhältnisse geleistet. Zur weiteren Planungsbeschleunigung befinden sich für je einen Abschnitt der Bundesautobahnen A 14 und A 20 Investitionsmaßnahmengesetze im Gesetzgebungsverfahren.

Doch auch in den alten Bundesländern dauern Planungsverfahren für Verkehrsinvestitonen zu lange. Hierin liegt die Ursache dafür, daß selbst Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs des letzten Bundesverkehrswegeplanes 1985 noch nicht umgesetzt werden konnten. Leistungsfähige Verkehrswege im gesamten Bundesgebiet herzustellen, ist jedoch nach der Vollendung der staatlichen Einheit Deutschlands so dringend wie kaum jemals zuvor.

Es gilt, vor allem den neuen Anforderungen gerecht zu werden, die auf die Bundesrepublik Deutschland als wichtigstes Transitland in der Mitte Europas nach Vollendung des europäischen Binnenmarktes und der Öffnung der osteuropäischen Staaten zukommen. Deshalb müssen Ost-West-Verkehrsverbindungen, die ganz Europa zugute kommen, im Osten wie im Westen Deutschlands schneller geplant und ausgeführt werden können.

Das am 30. Juni 1993 zusammen mit dem neuen Bedarfsplan vom Deutschen Bundestag verabschiedete Planungsvereinfachungsgesetz greift im wesentlichen Instrumente zur Planungsbeschleunigung auf, die bereits im Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz für die neuen Bundesländer befristet gesetzlichen Niederschlag gefunden haben. Der Gesetzentwurf enthält aber auch zusätzliche und weitergehende Regelungen. Er

- verzichtet bei Verkehrswegemaßnahmen von nur örtlicher Bedeutung auf eine Linienbestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr; eine Linienbestimmung für Bundesstraßen steht in seinem Ermessen,
- setzt neue und verkürzt bestehende Fristen für Behörden und Kommunen im Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren,
- führt eine Planungsgenehmigung mit Konzentrationswirkung ein, die unter bestimmten Voraussetzungen an die Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses treten kann und
- gleicht die Vorschriften der verschiedenen Bundesverkehrswegegesetze einander an.

Der Gesetzentwurf enthält verfahrensrechtliche Bestimmungen; materiellrechtliche Anforderungen an die Planung, z. B. bei der Berücksichtigung von Umweltbelangen, werden nicht geändert.

Mit der Angleichung der Rechtvorschriften der verschiedenen Bundesverkehrswegegesetze leistet der Gesetzentwurf zugleich einen Beitrag zur Rechts- und Verwaltungsvereinfachung des Bundes.

2.6 Harmonisierung der Vorschriften im Straßen- und Brückenbau in der Europäischen Gemeinschaft

EG-Bauproduktenrichtlinie

Die EG-Bauproduktenrichtlinie vom 21. Dezember 1988 (89/106/EWG) regelt das Inverkehrbringen, den freien Warenverkehr und die Verwendung von Bauprodukten im Europäischen Wirtschaftsraum. Soweit die Richtlinie Auswirkungen auf das deutsche Recht hat, wurde sie umgesetzt durch

- das am 10. August 1992 in Kraft getretene Bauproduktengesetz (BGBl. I S. 1495),
- ein Abkommen zwischen Bund und den Ländern über das Deutsche Institut für Bautechnik, Berlin, und
- die Musterbauordnung, die den Ländern als Vorlage für eine Änderung der Landesbauordnungen dient sowie eine Reihe weiterer Bund/Länder-Vereinbarungen.

Auch auf dem Gebiet des Straßenbaus werden künftig europäische, harmonisierte technische Regelwerke die nationalen technischen Regelwerke ablösen. Im Berichtszeitraum ist allerdings weder eine europäische harmonisierte Norm noch eine europäische technische Zulassung eingeführt worden.

Änderung der VOB

Die Umsetzung der EG-Sektorenrichtlinie vom 17. September 1990 (90/531/EWG) in nationales Recht war Anlaß für wesentliche Änderungen der auch im Bundesfernstraßenbau anzuwendenden VOB. Der Teil A der VOB ist nunmehr in vier Abschnitte gegliedert. Im Bundesfernstraßenbau werden entweder Abschnitt 1 „Basisparagraphen" oder Abschnitt 2 „Basisparagraphen mit zusätzlichen Bestimmungen nach der EG-Baukoordinierungsrichtlinie (89/440/EWG)" der VOB angewendet.

EG-Überwachungsrichtlinie

Die Umsetzung der sog. EG-Überwachungsrichtlinie (89/665/EWG vom 21. Dezember 1989) in nationales Recht wird nunmehr durch ein Änderungsgesetz zum Haushaltsgrundsätzegesetz und zwei darauf fußende Verordnungen erfolgen. Hierdurch wird für die nicht berücksichtigten Bewerber eine Überprüfung des Vergabeverfahrens öffentlicher Auftraggeber ermöglicht.

2.7 Straßenplanung auf EG-Ebene Stand der Konzeption eines transeuropäischen Straßennetzes

Struktur und Aufgabe der Arbeitsgruppe „Autobahnen"

Der Auf- und Ausbau u. a. transeuropäischer Verkehrsnetze ist gemäß Artikel 129b des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (EG) in der Fassung vom 7. Februar 1992 in Maastricht vorgesehen. Die Gemeinschaft beabsichtigt den Verbund und die Interoperabilität der einzelnen Netze sowie des Zuganges zu diesen Netzen zu fördern. Unter Beachtung der Subsidiaritätsprinzips werden dabei lediglich die nationalen Planungen nachrichtlich übernommen. Hieraus entsteht keine rechtliche oder finanzielle Bindungswirkung zwischen der Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten.

Die EG-Kommission hat für die Erarbeitung der Grundlagen eine aus Sachverständigen bestehende Gruppe, Arbeitsgruppe Autobahn (Motorway Working group), eingesetzt. Diese Arbeitsgruppe besteht aus Vertretern der 12 Mitgliedsstaaten, CEMT, ECE (UN), EEB und weiterer, auf internatioaler Ebene im Verkehrssektor tätiger Organisationen (IRF, AIPCR, SECAP, ERT, ACEA, IRU und AET).

Die Arbeitsgruppe hat inzwischen einen weitgehenden Konsens für das Straßennetz innerhalb des europäischen Verkehrssystems erzielt. Die Generaldirektion VII (Ref. A 3) der EG ist zuständig für die Arbeitsgruppe Autobahn, die der Kommission ihr Papier: **„Transeuropäische Netze auf dem Weg zu einem Leitschema für das Straßennetz und den Straßenverkehr"** (transeuropean networks towards a master plan for the road network and road traffic) vorgelegt hat.

Die Arbeitsgruppe hat auf ihrer Sitzung am 21. September 1992 weitere Arbeitsschritte mit dem Ziel festgelegt, einheitliche Grundlagen für die Planung und Betrieb eines Transeuropäischen Straßennetzes zu schaffen. Für die Weiterarbeit wurden 6 Untergruppen gebildet, die unter unterschiedlicher nationaler Leitung zu folgenden Themen Beiträge erarbeiten sollen:

(1) Netzlücken und Verkehrsstudien (EG)

(2) Standardisierung der Streckentypologie (DK)

(3) Verkehrsmanagemt auf den transeuropäischen Verkehrsachsen (I)

(4) Umweltschutz (D)

(5) Raumordnung (P)

(6) Finanzierung (F).

Die Arbeit dieser Untergruppen hat im Januar 1993 begonnen.

Entwurf eines Arbeitsprogrammes (Juni 1992)

In einem ersten Bericht der Arbeitsgruppe Autobahnen werden grundsätzliche Überlegungen zur Definition, zu Aufgaben und über die erwartete Mobilitätsentwicklung niedergelegt. Vor dem Hintergrund dieser Ausgangssituation wird die Politik der Gemeinschaft im Hinblick auf Förderung eines gemeinschaftlichen Netzwerkes und einer Verkehrspolitik entwikkelt und Empfehlungen zu deren Finanzierung gegeben. Die Dringlichkeit von Handlungen auf diesem Gebiet wird verstärkt durch die in vielen Bereichen des Netzes zu beobachtenden Verkehrsengpässe.

EG-weit scheint die Popularität des Straßenverkehrs ungebrochen zu sein, so daß auch in Zukunft mit weiterem Verkehrswachstum zu rechnen ist.

Vor diesem Hintergrund sieht das Arbeitsprogramm für das Transeuropäische Straßennetz vor:

— die Entwicklungsdefizite der Verkehrsnetze aller Verkehrsträger (multimodale Perspektive) für den gesamten Raum der Gemeinschaft und darüber hinaus sichtbar zu machen (Aufstellung von Leitschemata),

— die Bedingungen der Verknüpfung und der Interoperationalität (insbesondere technische Harmonisierung) der bestehenden nationalen Netze aufzuzeigen und

— auf gemeinschaftlicher Ebene ein Vorgehen zu vereinbaren und einzuleiten, das auf nationaler Ebene zu konkreten Planungen und zur Realisierung führt, sowie

— schwerpunktmäßig Unterstützung zu gewähren, damit Zwänge auf nationaler Ebene verringert und Vorhaben von gemeinschaftlichem Interesse beschleunigt werden.

Übersicht des Arbeitsprogammes

Im Rahmen des Aktionsprogrammes 1993/94 werden im wesentlichen die genannten Arbeitsgruppen tätig sein und ihre Ergebnisse in Form eines Berichtes bis Mitte 1994 vorlegen. Zur Förderung des Ausbaues der Transeuropäischen Netze soll das Aktionsprogramm (gem. Ratsbeschluß vom 20. Oktober 1992) vorläufig um zwei Jahre (1993/94) verlängert werden. Es verfügt über ein Finanzvolumen von jährlich 140 Mio. ECU. In Anbetracht der begrenzten Mittel erfolgt keine Ausweitung der Ziele auf Seeschiffahrt und Luftverkehr.

Finanzierungsfragen für das transeuropäische Straßennetz

Die Investitionen in den Neubau, den Betrieb und die Unterhaltung von Straßen belaufen sich nach einer Schätzung für die CEMT-Mitgliedsländer in den 80er Jahren auf 40 Mrd. ECU/Jahr, wobei 55 % für den Neubau von Straßen notwendig sein werden. Diese Zahlen stellen den unteren Rand der Schätzung dar. Im Vergleich mit anderen Transportnetzen erscheinen die Investitionen für das Straßennetz im Hinblick auf seine Erfordernisse und seinen Anteil an der Mobilität bereits jetzt unzureichend.

Die traditionellen Methoden der Finanzierung bestehen darin, entweder das Haushaltsvolumen für das

Straßennetz aufzustocken, einen Teil der Verkehrsabgaben der Kfz- oder Mineralölsteuern für die Straßenverkehrspolitik zu verwenden oder auf alternative Finanzierungsmöglichkeiten, z. B. die Erhebung von Nutzerabgaben, zurückzugreifen.

Die Finanzierung durch Nutzerabgaben ist insbesondere in den fünf Gemeinschaftsstaaten Spanien, Frankreich, Italien, Portugal und Griechenland weit verbreitet. EG-weit werden damit für etwa 40 % des Autobahnnetzes der Gemeinschaft Abgaben erhoben. Die Höhe der Abgaben — sowie auch die übrigen verkehrsbezogenen Abgaben und Steuern — unterscheiden sich von Land zu Land beträchtlich. Ein Teil neuerer Straßenbauwerke, wie Brücken und Tunnels, sind über den Kapitalmarkt finanziert worden. Die Rückzahlung geschieht zum Teil ebenfalls mit erhobenen Nutzungsgebühren.

Die Mobilisierung privater Investitionen in die Straßeninfrastruktur ist heute noch eine Ausnahme. Entsprechende Finanzierungsmodelle auf der Basis von Konzessionen für Neubau und Erhaltung und Betrieb sind in der Regel mit einer staatlichen Beteiligung an der Risikoabdeckung verbunden. Ausschließlich private Finanzierung kann zu unerwünschten Angebotsanpassungen an die Verkehrsnachfrage führen. Eine gemischte Finanzierung durch private und öffentliche Geldgeber öffnet dagegen die Möglichkeit einer sehr flexiblen und marktgerechten Belastung unterschiedlicher Gruppen von Verkehrskunden.

3. Straßenbauleistungen im Jahr 1992

3.1 Finanzierung Straßenbauhaushalt 1992 — Kap. 12 10 —

— Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1992 vom 20. Dezember 1991 (BGBl. I S. 2360) folgende Ausgabemittel zur Verfügung **(Haushaltssoll).**

Teilbeträge des Haushalts-Solls	Mio. DM
Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen)	9 950,0
hinzu: — verwendbare Einnahmen (Beiträge Dritter)	42,6
— freigegebene Reste aus dem Vorjahr	—
Zwischensumme	9 992,6
abzüglich:	
Haushaltsgesetzliche Sperre	66,6
Verstärkung Kap. 1212 und 1202	28,3
Summe Verfügungsbetrag (Soll)	**9 897,7**
Nachrichtlich:	
Nicht freigegebene Reste aus dem Vorjahr	26,9

— Die **Ausgaben** und **Ausgabereste** im Haushaltsjahr 1992 betrugen demgegenüber:

Teilbeträge der Ausgaben und Ausgabenreste	Bund	davon EbK (einschließlich BL)*)
	(Ist) — Mio. DM —	
Länderausgaben (als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen)	9 786,2	2 471,9
Übrige Ausgaben	72,5	23,9
Summe Ausgaben (Ist)	**9 858,7**	**2 495,8**
(nachrichtlich)		
— Ausgabenreste Berichtsjahr	65,9	
— darin enthalten nicht freigegebene Reste aus dem Vorjahr	26,9	
Hinzu:		
Vereinigungsbedingte Mehrbelastungen (— Lückenschlußmaßnahmen in den alten Bundesländern)		107,0
Summe	9 951,5	2 602,8
(nachrichtlich)	—	
Kap. 6008 (Gemeinschaftswerk Aufschwung Ost)		1 487,4

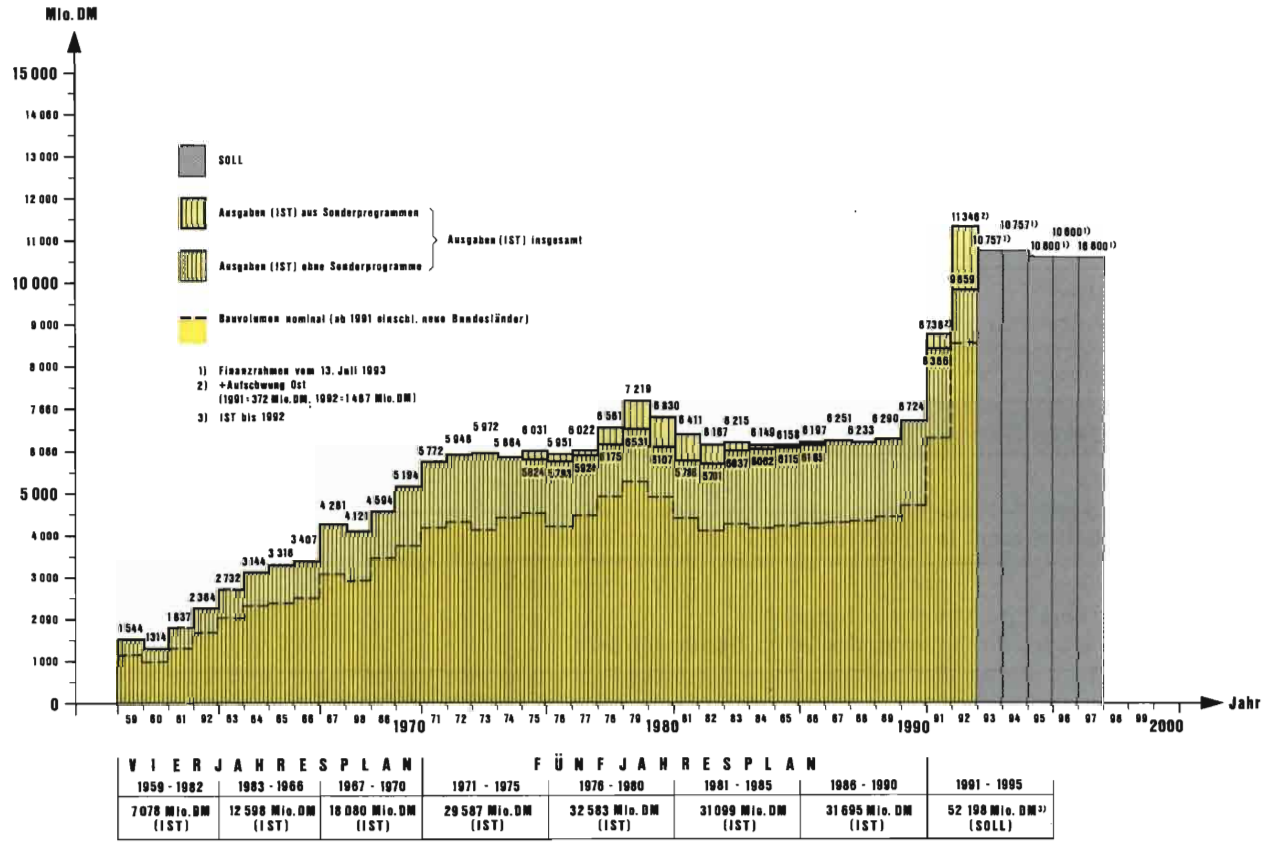
*) EbK = Anteilsberechnung der einigungsbedingten Kosten einschließlich Berlin

— Die Ausgaben verteilen sich wie folgt auf alte und neue Bundesländer:

Kap. 12 10 — und Kap. 60 08 („Aufschwung Ost")
Ausgaben alte/neue Bundesländer (einschließlich Berlin)

	alte Bundesländer (ohne BL)	neue Bundesländer (mit BL)	Summe
	Mio. DM		
Kap. 12 10	7 362,9	2 495,8	9 858,7
— Investitionen	5 950,3	2 026,5	7 976,8
— Nichtinvestitionen	1 412,6	469,3	1 881,9
Kap. 60 08	—	1 487,4	1 487,4
Summe (Kap. 12 10 + 60 08)	**7 362,9**	**3 983,2**	**11 346,1**

Abbildung 11: Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfernstraßen 1959—1992
(Stand: 13. Juli 1993)



— Die Ausgaben gliedern sich nach **Aufgabenbereichen** wie folgt:

Aufgabenbereich	Titel des Straßenbauplans[1])	Teilbetrag Mio. DM	Gesamtbetrag Mio. DM
Unterhaltung und Betrieb			1 171,2
○ Bundesautobahnen	521 11, 521 32, 521 52, 521 62 (44 %), 811 12, 812 12	827,4	
○ Bundesstraßen	521 21, 521 42, 521 62 (56 %), 811 22, 812 22	963,8	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesautobahnen (einschließlich Lärmschutzmaßnahmen) — ohne Grunderwerb —			3 927,8
○ Erneuerung, Um- und Ausbau von BAB-Betriebsstrecken	741 13, 741 15, 741 19, 742 11	1 546,2	
○ Verbreiterung von BAB-Betriebsstrecken	741 16	930,1	
○ Neubau	741 17	1 394,2	
○ Hochbauten	711 12, 712 12	57,3	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesstraßen (einschließlich Lärmschutzmaßnahmen) — ohne Grunderwerb —			3 153,3
○ Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen	741 23, 741 25, 741 29, 742 21	1 861,0	
○ Neubau	741 27	1 265,8	
○ Hochbauten	711 22, 712 22	26,5	
Grunderwerb, Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatzbeschaffung			414,5
○ Bundesautobahnen	622 32, 821 11, 852 12, 863 12	169,3	
○ Bundesstraßen	622 42, 821 21, 852 22, 863 22	245,2	
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz	745 21, 882 72, 883 71, 883 82		199,6
Abgeltung von Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	642 12, 642 22		220,6
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger (§ 5a Fernstraßengesetz)	882 81, 883 81		46,4
Zentrale Aufgaben und Verschiedenes			105,3
○ Forschung, Veröffentlichungen, verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	531 62, 533 62, 534 62, 535 62	32,0	
○ Verschiedenes	532 62, 546 12, 682 22, 685 12, 744 82, 861 61, 883 99	73,3	
		Zusammen:	9 858,7

[1]) Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 13 (Seite 46ff.) detailliert dargestellt.

Die Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für die Bundesfernstraßen von 1959—1992 zeigt **Abbildung 11.**

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

Im Jahre 1992 standen insgesamt 6 470 Mio. DM neue VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

im Haushaltsjahr 1993: rd. 4 550 Mio. DM,
1994: rd. 1 470 Mio. DM,
1995: rd. 450 Mio. DM.

Am 31. Dezember 1991 bestanden folgende Verpflichtungen zu Lasten des Haushaltes:

1992: rd. 3 740 Mio. DM,
1993: rd. 697 Mio. DM,
1994: rd. 200 Mio. DM
Insgesamt: rd. 4 637 Mio. DM

3.2 Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben

Im Jahr 1992 sind die in **Tabelle 7** zusammengefaßten Abschnittslängen fertiggestellt worden. Die Tabelle weist außerdem die Ausgaben für den Neu- und Ausbau von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, darunter für Ortsumgehungen, aus.

Mit diesen Ausgaben wurde der Finanzrahmen des Jahres 1992 bei den Hauptbautiteln (Ausgabe-Ist vgl. **Tabelle 6**) fast vollständig ausgeschöpft.

Die Einzelbaufortschritte im Jahre 1992 sind im Anhang in den **Tabellen 14—16** detailliert dargestellt.

3.3 Erweiterung von Bundesautobahnen auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen, Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahnen

Wegen der starken Verkehrszunahme auf den Bundesautobahnen ist es zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecken und zur Verminderung der Unfallgefahren erforderlich, vermehrt Betriebsstrecken auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen auszubauen; gleichzeitig werden diese Strecken erneuert und dem derzeitigen technischen Standard angepaßt.

— alte Bundesländer

Der Bedarfsplan 1986 sah im Rahmen der geplanten 10 300 km BAB-Netzlänge eine Erweiterung des 6- und mehrstreifigen Netzanteiles auf etwa 2 900 km vor. Dieses Ziel (6- und mehrstreifiger Aus- und Neubau) ist in den Bedarsplan 1992 übernommen worden (vgl. Tabelle 5; Bestand nach der Realisierung des VB).

Bis zum Beginn des neuen Bedarfsplanes (1. Januar 1991) hatte dieser Netzanteil eine Länge von rd. 1 281 km erreicht. Durch die Bauleistungen der Jahre

Tabelle 7: Leistungsübersicht 1992

— Bauleistungen nach Art und Ausgaben — (nur Hauptbautitel)

Straßenklasse	Art der Bauleistung	Fertiggestellte Streckenlänge in km	Ausgaben einschl. Grunderwerb — in Mio. DM —
Bundesautobahn	2bahnig	30,7	
	1. Fahrbahn	4,1	1 513,4
	2. Fahrbahn		
	a) Ergänzung einer als Bundesstraße vorhandenen 1. Fahrbahn	19,2	
	b) Ergänzung einer als BAB vorhandenen 1. Fahrbahn	71,6	
	Ausbau von 4 auf 6 Fahrstreifen	39,0	958,8
Bundesstraße	4streifiger Neubau	34,9	
	2streifiger Neubau	94,0	1 433,2
(davon: Ortsumgehung)	4streifiger Neubau	24,8	
	2streifiger Neubau	70,1	1 051,9
		Summe:	3 905,4

Hauptbautitel:
[1]) 741 17: 1 513,4
[2]) 741 16: 958,8
[3]) 741 27: 1 433,2
3 905,4 einschließlich Grunderwerb

1991 und 1992 wurde der Netzanteil der 6- und mehrstreifigen Betriebsstrecken auf 1 362 km (1. Januar 1993) erweitert. Darüber hinaus besteht ein Netzbereich von rd. 540 km, in dem jeweils nur eine Richtungsfahrbahn (z. B. in Steigungsstrecken und im Überlagerungsbereich mehrerer Autobahnen) einen zusätzlichen Fahrstreifen besitzt.

— neue Bundesländer

Der Erweiterungsbedarf für Bundesautobahnen auf 6 und mehr Fahrstreifen beläuft sich in den neuen Bundesländern nach dem neuen Bedarfsplan auf rd. 950 km **(vgl. Tabelle 4).**

Die Gesamtlänge der 6- und mehrstreifigen Abschnitte betrug nach den Bauleistungen des Jahres 1992 rd. 1 402 km Bundesautobahnen. Davon wurden im Jahr 1992 rd. 39 km fertiggestellt. Einen Überblick der geplanten Erweiterungen auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen sowie der bisher erreichten Fertigstellung gibt die Karte **„Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1992".** Die Ausgaben für Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahn-Betriebsstrecken sind wie folgt aufgegliedert:

Ausgaben für Bundesautobahn-Betriebsstrecken

Ausgaben 1992 nach Teilbereichen	Titel im Straßenbauplan[1])	Beträge in Mio. DM
— Erneuerung	741 13	915,9
— Um- und Ausbau über 3,0 Mio. DM (Baukosten)	741 15	489,9
— hierzu Grunderwerb einschließlich Lärmschutz	741 19, 821 15, 821 19	57,2
— Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen (teilweise mit Erneuerung)		
— Baumittel	741 16	930,1
— Grunderwerb ...	821 16	28,7
— Fernmeldeanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen	742 11	104,4
Ausgaben 1992 insgesamt		2 526,2

[1]) Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 13, detailliert dargestellt.

3.4 Neubau von Bundesautobahnen

Im Jahre 1992 sind 22 BAB-Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von 125,4 km fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden; davon sind rd. 4 km mit zunächst nur einer 1. Fahrbahn gebaut worden. An rd. 91 km BAB-Strecken wurde die 2. Fahrbahn ergänzt.

Unter Berücksichtigung der 1992 erfolgten Umstufungen, Neuvermessungen u. ä. hat das Netz der Bundesautobahnen bis zum 31. Dezember 1992 eine Länge von 11 013 km erreicht. Ende des Jahres 1992 waren rd. 390 km BAB-Neubaustrecken in Bau, davon rd. 143 km Ergänzung der 2. Fahrbahn.

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Jahre 1992 insgesamt 1 570,9 Mio. DM aufgewendet. Die Leistungen und Ausgaben sind wie folgt aufgegliedert:

Ausgaben für Bundesautobahnen — Neubau —

Ausgaben 1992 nach Teilbereich	Titel im Straßenbauplan[1])	Beträge in Mio. DM
— Baumittel	741 17	1 394,2
— Grunderwerb	821 17	119,2
— Hochbauten	711 12, 712 12	57,3
— Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatzraumbeschaffung	622 32, 852 12, 863 12	0,2
Ausgaben 1992 insgesamt:		1 570,9

[1]) Einzelnachweis sind im Anhang, Tabelle 13, detailliert dargestellt.

Die Einzelvorhaben enthält im Anhang die **Tabelle 14,** die Fertigstellungen zeigt die Karte **„Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1992"** im Anhang.

Von den fertiggestellten 22 Streckenabschnitten sind besonders hervorzuheben:

A 42 Duisburg–Dortmund

Mit Fertigstellung der letzten Teilstrecke zwischen den Anschlußstellen Moers-Nord und Duisburg-Baerl (Fertigstellung der Rheinbrücke 1991) erhält die A 42 zwischen dem östlichen Ruhrgebiet und dem linken Niederrhein mit ihrer Weiterführung über A 40 und A 57 in die Niederlande ihren vollen Verkehrswert.

A 44 Aachen–Düsseldorf

Durch die Verkehrsfreigabe der Streckenabschnitte AS Düsseldorf-Stockum bis AK Düsseldorf-Nord und AS Ratingen-Ost bis AK Ratingen-Ost erhält die A 44 eine direkte Verknüpfung mit den rechtsrheinischen Bundesautobahnen A 52 und A 3.

A 70 Schweinfurt–Bamberg–Bayreuth

Durch die Fertigstellung zweier Streckenabschnitte AS Schonungen bis AS Haßfurt/Theres, AS Roßdorf

bis AS Thurnau-West wurde eine wichtige Etappe für die Fertigstellung der A 70 erreicht.

A 72 Chemnitz–Hof

Mit der Verkehrsfreigabe der ersten Fahrbahn des Streckenabschnittes AS Pirk bis Kleinzöbern (Elstertalbrücke) sowie weiterer vier Streckenabschnitte als zweite Fahrbahn auf sächsischem und bayerischem Gebiet zwischen AS Plauen-Süd bis AS Pirk und Kleinzöbern bis AD Bayerisches Vogtland ist die A 72 jetzt durchgehend befahrbar.

A 99 Autobahnring München

Mit Fertigstellung des Streckenabschnittes AD München–Feldmoching bis Allach (B 304n) wurde ein erster Teilabschnitt des Nordringes München für den Verkehr freigegeben.

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

A 7 Ulm–Füssen

AS Oy-Mittelberg bis AS Nesselwang

A 12 Berlin–Frankfurt/Oder

AS Frankfurt/Oder bis Güldendorf, 2. Fahrbahn

A 15 Lübbenau–Forst

AD Spreewald bis nördl. AS Boblitz, 2. Fahrbahn
östl. AS Forst bis Groß-Schacksdorf, 2. Fahrbahn

A 31 Emden–Bottrop

AS Dörpen bis AS Lathen

A 60 St. Vith–Wittlich

AS Prüm bis AS Bitburg, 2. Fahrbahn

A 93 Hof–Regensburg

AS Falkenberg bis Waldnaabbrücke, 2. Fahrbahn
AS Neustadt bis nördl. AS Weiden-West, 2. Fahrbahn

Die Bauarbeiten haben in 1992 einen Stand erreicht, daß in 1993 mit der Fertigstellung von insgesamt 109 km Bundesautobahnabschnitten, davon rd. 60 km 2. Fahrbahnen, zu rechnen ist (siehe Anhang, **Tabelle 24**). Damit ist u. a. zu erwarten, daß die

— A 33 zwischen Bielefeld und Paderborn und

— A 63 zwischen Mainz und nördl. Kaiserslautern

fertiggestellt werden, die

— A 15 zwischen Cottbus und Bundesgrenze D/PL und

— A 72 zwischen Zwickau-Ost und AD Bayerisches Vogtland

durchgehend 2-bahnig befahren werden können und wichtige Abschnitte der

— A 31 zwischen AS Lathen und AS Haren (Ems),

— A 93 zwischen Mitterteich und Weiden und

— A 96 zwischen Leutkirch und Aichstetten

dem Verkehr zur Verfügung stehen werden.

Die Einzelbaufortschritte im Jahr 1992 sind im Anhang in **Tabelle 17** detailliert dargestellt.

3.5 Ausbau des Bundesstraßennetzes einschließlich Ortsumgehungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegebau

Im Jahre 1992 sind insgesamt 39 Bundesstraßenstrekken-Abschnitte mit einer Länge von 115,0 km (34,9 km 4streifig, 80,1 km 2streifig) fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden. Damit hat das Netz der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) nunmehr eine Länge von 42 169 km. Ende des Jahres 1992 waren rd. 498,5 km (98,9 km 4streifig, 399,6 km 2streifig) Bundesstraßen-Teilstrecken in Bau.

Neben dem **Neu- und Ausbau von Strecken** (Anhang, **Tabelle 15**) sind weitere wichtige Aufgaben beim Ausbau des Bundesstraßennetzes:

— **Bau von Ortsumgehungen** (Anhang, **Tabelle 16**),

— **Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge** (Anhang, **Tabelle 17**).

Der **Bau von Ortsumgehungen** im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein Schwerpunkt bei den Investitionen im Fernstraßenbau. Er wurde im Rahmen des Fünfjahresplanes 1986—1990 (400 Ortsumgehungen) in den **alten Bundesländern** (Ortsumgehungsprogramm '86) fortgeführt. Unter Einbeziehung der im Berichtsjahr in den **neuen Bundesländern** fertiggestellten Ortsumgehungen (vgl. Abschnitt 2.1.1) wurden bundesweit insgesamt 94,9 km Teilstrecken (24,8 km, 4streifig, 70,1 km, 2streifig) für den Verkehr freigegeben.

Unter Einschluß der bereits in den Vorjahren fertiggestellten Abschnitte konnten damit im Jahre 1992 15 Ortsumgehungen (Gesamtlänge 75,2 km) vollständig für den Verkehr freigegeben werden. Weitere 121 Teilstrecken von Ortsumgehungen mit insgesamt 436,6 km Länge (46,2 km 4streifig, 390,4 km 2streifig) waren Ende 1992 in Bau. Insgesamt wurden im Berichtsjahr rd. 1 051,9 Mio. DM für den Bau von Ortsumgehungen ausgegeben.

Die **Beseitigung von Bahnübergängen** der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn im Zuge von Bundesstraßen dient vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Rationalisierung des Eisenbahnbetriebes.

Am 1. Januar 1993 bestanden noch 673 technisch gesicherte und 25 nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge der Deutschen Bundesbahn im Zuge von Bundesstraßen. Bei der Deutschen Reichsbahn bestanden im Zuge von Bundesstraßen 478 technisch (d. h. mit Schranken bzw. Lichtzeichen gesicherte) und 91 nichttechnisch (d. h. nicht in o. g. Sinne) gesicherte Bahnübergänge.

Im Berichtsjahr wurden in den alten Bundesländern fünf Bahnübergänge durch Über- oder Unterführung ersetzt.

Für die Beseitigung von Bahnübergängen sowie für andere technische Sicherungen wurden im Jahre 1992 aus dem Straßenbauplan 38,7 Mio. DM ausgegeben.

Darüber hinaus wurden für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bundesbahn und anderen Baulastträgern 147,6 Mio. DM aufgewendet (Kostenanteil des Bundes zu Kreuzungsmaßnahmen nach § 13.1 EKrG).

Für die Beseitigung von Bahnübergängen in den neuen Bundesländern werden zur Zeit die noch fehlenden planerischen und kreuzungstechnischen Voraussetzungen erarbeitet.

Im Jahr 1992 sind rd. 300 km **Radwege an Bundesstraßen** fertiggestellt worden. Hierfür wurden rd. 120 Mio. DM aufgewendet. Für die alten Bundesländer ist bis zum Jahr 2000 der Bau von weiteren 3 000 km Radwegen mit Baukosten in Höhe von rd. 1 Mrd. DM vorgesehen. Davon sind in den Jahren 1991 und 1992 bereits rd. 550 km realisiert worden. Hierfür wurden rd. 240 Mio. DM aufgewendet. In den neuen Bundesländern ist der Bau von rd. 1 500 km Radwegen mit einer Ausgabenhöhe von 500 Mio. DM geplant, so daß zur Jahrtausendwende voraussichtlich rd. 15 500 km Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung stehen werden.

Im einzelnen wurden in den alten Bundesländern folgende Bauleistungen erzielt:

Baden-Württemberg

Für den Verkehr freigegeben:

36,2 km, davon
18,2 km, 4streifig
18,0 km, 2streifig.

In Bau befindlich:

109,5 km, davon
39,6 km, 4streifig
69,9 km, 2streifig.

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

B 10 Neubau von Reichenbach/West bis Göppingen/West

B 27 Neubau zwischen Kirchentellinsfurt und Tübingen

B 29 Ortsumgehung Schorndorf

B 30 Neubau von nördlich Baindt (B 30 alt beim Egelsee) bis Ravensburg-Weingarten-Eschach (L 291) einschließlich Querspange B 32, B 33 und B 467

B 31 Neubau zwischen Stockach und Überlingen

B 294 Ortsumgehungen Schiltach und Wolfach

B 312 Neubau zwischen der AS B 10 (Stuttgart-Wangen) und der AS B 14/B 29 (Waiblingen)

Ausgaben für Bundesstraßen

Ausgaben 1992 nach Teilbereich	Titel im Straßenbauplan [1])	Beträge in Mio. DM
— Erneuerung	741 23	1 096,7
— Um- und Ausbau (Baukosten)	741 25	737,8
— Neubau (einschließlich Ortsumgehungen) (Baumittel)	741 27	1 265,8
— Hochbau	711 22, 712 22	26,5
— Grunderwerb einschließlich Lärmschutz, Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatzraumbeschaffung	622 42, 741 29, 821 21, 852 22, 863 22	266,3
— Betriebsfunkanlagen		5,5
Ausgaben 1992 insgesamt		3 398,6

[1]) Einzelnachweise sind im **Anhang, Tabelle 13,** detailliert dargestellt.

Bayern

Für den Verkehr freigegeben:

25,6 km, davon
4,6 km, 4streifig

21,0 km, 2streifig.

In Bau befindlich:

77,4 km, davon
7,2 km, 4streifig
70,2 km, 2streifig.

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

B 2 Ortsumgehung Heroldsberg (in Bau)

B 4 Verlegung in Coburg–Schlachthofkreuzung (in Bau),

B 8 Ortsumgehung Langenzenn, (4streifig in Verkehr)

B 11 Verlegung in Deggendorf (in Bau),

B 16 Verlegung von Weichering bis B 13 bei Ingolstadt (in Bau),

B 17 Verlegung bei Schongau (B 17 Nord bis B 17 Süd) (in Bau),

B 20 Ortsumgehung Falkenberg (in Bau),

B 27 Ortsumgehung Retzbach (in Bau),

B 173 Ausbau südlich Kronach (in Verkehr)

B 303 Ortsumgehung Schirnding (in Bau)

B 469 Verlegung von Obernburg bis Trennfurt, 4streifig (in Bau),

Bremen

Für den Verkehr freigegeben:

0,4 km, davon
0,4 km, 4streifig.

In Bau befindlich:
1,1 km, davon
1,1 km, 2streifig.

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

B 6 Verlegung der B 6 zwischen Utbremer Straße und Hansestraße (B 6a) (in Verkehr)

B 212 Neubau zwischen der A 27 und dem Knotenpunkt Lloydstraße/Hafenstraße in Bremerhaven (in Bau)

Hamburg

In Bau befindlich:

6,2 km, davon
6,2 km, 4streifig.

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

B 433 Ortsumgehung Fuhlsbüttel

Hessen

Für den Verkehr freigegeben:
3,9 km, davon
1,1 km, 4streifig
2,8 km, 2streifig.

In Bau befindlich:

36,4 km, davon
5,9 km, 4streifig
30,9 km, 2streifig.

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

B 3 Neubau zwischen Fronhausen/Bellnhausen und Staufenberg, 4streifig (in Bau)

B 3 Ortsumgehung Bad Nauheim, 4streifig (in Bau)

B 27 Verlegung bei Bad Sooden-Allendorf/Oberrieden einschließlich Tunnel (in Verkehr)

B 38 Neubau von der Landesgrenze Hessen/Baden-Württemberg bis nördlich Reisen, einschließlich Tunnel (in Bau)

B 252 Ortsumgehung Frankenberg/Eder (in Bau)

B 455 Verlegung bei Oberursel (in Bau)

Niedersachsen

Für den Verkehr freigegeben:

20,2 km, davon
5,9 km, 4streifig
14,3 km, 2streifig.

In Bau befindlich:

50,9 km, davon
2,3 km, 4streifig
48,6 km, 2streifig.

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

B 3 Verlegung von nördlich Nörten-Hardenberg bis südlich Göttingen (in Bau)

B 3 Ortsumgehung Einbeck (in Verkehr)

B 4/
B 209 Ortsumgehung Lüneburg (in Verkehr)

B 6 Ortsumgehung Lemke (in Bau)

B 51 Ortsumgehung Bassum (in Bau)

B 80 Ortsumgehung Hedemünden (in Bau)

B 212 Ortsumgehung Nordenham/Atens (in Bau)

Nordrhein-Westfalen

Für den Verkehr freigegeben:

0,7 km, davon
0,7 km, 2streifig.

In Bau befindlich:

102,5 km, davon
19,2 km, 4streifig
83,3 km, 2streifig.

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

B 62 Siegen/West und Ldgrz. NW/HE bei Niederschelden einschließlich Abzweig Eiserfeld (teilweise in Bau)

B 64 Neubau zwischen Driburg/Herste und Brakel/Riesel (in Bau)

B 236 Ausbau zwischen Lünen und Dortmund (Hannöversche Straße) und B 1 bei Remberg (in Bau)

B 265 Westumgehung Liblar (in Bau)

B 477 Verlegung bei Bergheim (in Bau)

B 525 Neubau zwischen Holthausen und Gescher (in Bau)

Rheinland-Pfalz

Für den Verkehr freigegeben:

13,2 km, davon
1,6 km, 4streifig
11,6 km, 2streifig.

In Bau befindlich:

72,2 km, davon
11,3 km, 4streifig
60,9 km, 2streifig.

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

B 10 Ortsumgehungen Rinnthal, Sarnstall und Annweiler

B 41 Verlegung zwischen Bad Kreuznach und Welgesheim (A 61)

B 257 Ortsumgehung Altenahr

B 260 Ortsumgehung Bad Ems

Saarland

Für den Verkehr freigegeben:

0,3 km, davon
0,3 km, 4streifig.

In Bau befindlich:

8,3 km, davon
1,0 km, 4streifig
7,3 km, 2streifig.

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

B 41 Westumgehung Neunkirchen (2. Fahrbahn)

B 51 Verlegung zwischen Saarlouis und Fraulautern/Roden

B 51 Ortsumgehung Kleinblittersdorf

Schleswig-Holstein

Für den Verkehr freigegeben:

9,2 km, davon
2,8 km, 4streifig
6,4 km, 2streifig.

In Bau befindlich:
3,1 km, davon
3,1 km, 4streifig.

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

B 5 Verlegung bei Heiligenstedten (in Verkehr)

B 76 Verlegung in Kiel (in Bau)

B 404 Ausbau zwischen Negernbötel und Hammor (teilweise in Verkehr)

Mecklenburg-Vorpommern

Für den Verkehr freigegeben:

1,7 km, davon
1,7 km, 2streifig.

In Bau befindlich:

4,0 km, davon
4,0 km, 2streifig.

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

B 104 Ortsumgehung Gadebusch (Teilabschnitt in Verkehr/in Bau)

B 109 Peenebrücke Anklam (in Verkehr)

Brandenburg

Für den Verkehr freigegeben:

In Bau befindlich:

3,8 km, davon
3,8 km, 2streifig.

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die sich in Bau befinden sind:

B 156 Verlegung zwischen Sabrodt und Schwarze Pumpe (in Bau)

Sachsen-Anhalt

Für den Verkehr freigegeben:

—

In Bau befindlich:

6,9 km, davon
6,9 km, 2streifig.

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die sich in Bau befinden sind:

B 91 Ortsumgehung Weißenfels (in Bau)

Sachsen

Für den Verkehr freigegeben:

3,6 km, davon
3,6 km, 2streifig.

In Bau befindlich:

5,0 km, davon
3,1 km, 4streifig
1,9 km, 2streifig.

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

B 93 Neubau zwischen Meerane und Zwickau (in Bau)

B 97 Ortsumgehung Königsbrück (in Bau)

B 170 Ortsumgehung Dippoldiswalde (in Bau)

B 184 Verlegung südlich Delitzsch (in Verkehr)

Thüringen

Für den Verkehr freigegeben:

—

In Bau befindlich:

8,9 km, davon
8,9 km, 2streifig.

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die sich in Bau befinden sind:

B 19 Ortsumgehung Breitungen (in Bau)

B 94 Verlegung in Greiz einschließlich Elsterbrücke (in Bau)

Die Einzelbaufortschritte im Jahr 1992 sind im Anhang in den **Tabellen 15** und **16** detailliert dargestellt.

3.6 Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

Zu den Ingenieurbauwerken im Straßenbau gehören Brücken, Tunnel, Trog- und Stützbauwerke. Der Gesamtbestand an Brücken in der Baulast des Bundes betrug zum Jahresende 1992 rd. 34 000 Bauwerke, davon befanden sich 5 047 Bauwerke in den neuen Bundesländern. Die Gesamtlänge aller Brücken beträgt jetzt 1 241 km.

Im Jahre 1992 wurden 6 Tunnel fertiggestellt, so daß sich jetzt insgesamt 97 Tunnel in Bundesfernstraßen (davon 84 in der Baulast des Bundes) in Betrieb befinden.

Die Erhaltung der Bauwerke erfordert zunehmend höhere Aufwendungen. Im Jahre 1992 wurden folgende größere Instandsetzungsmaßnahmen begonnen:

B 7 in Düsseldorf

Hochstraße Hansa-Allee, Instandsetzung der Entwässerung, Kappen, Abdichtung und Fahrbahnübergänge, Ausgaben 5,7 Mio. DM

B 76 Eckernförde–Flensburg

Talbrücke Haselholm, Instandsetzung der Entwässerung, Lager und Leiteinrichtungen, Ausgaben 8,2 Mio. DM

A 4 Bad Hersfeld–Eisenach

Nesseltalbrücke, Instandsetzung der Gewölbe und Verbreiterung, Ausgaben 5,4 Mio. DM

A 61 AK Meckenheim–AK Koblenz

Ahrtalbrücke, Instandsetzung der Kappen, Fahrbahntafel und Abdichtung. Errichtung von Lärmschutzwänden. Ausgaben rd. 28 Mio. DM

A 72 Chemnitz–Hof

Friesenbachtalbrücke, Instandsetzung und Verbreiterung der nördl. Fahrbahn. Ausgaben 12,6 Mio. DM

Die im Jahre 1992 für den Verkehr freigegebenen und im Bau befindlichen großen Ingenieurbauwerke an Bundesfernstraßen sind im Anhang in den **Tabellen 18** und **19** zusammengestellt und in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1992" dargestellt.

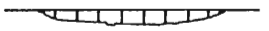
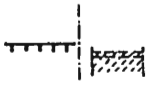
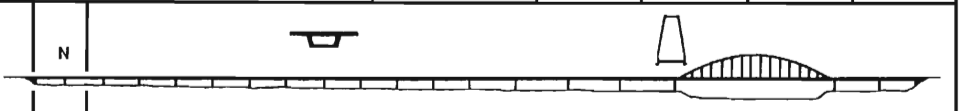
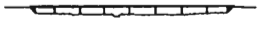
Von den großen Ingenieurbauwerken, die im 1. Halbjahr 1993 in den neuen Ländern begonnen wurden, sind folgende hervorzuheben:

A 72 Chemnitz–Hof
Talbrücke Culitzsch
Länge 136 m, Baukosten 14,7 Mio. DM

A 72 Chemnitz–Hof
Talbrücke Wilkau–Haßlau
Länge 671 m, Baukosten 59,8 Mio. DM

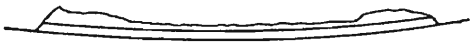
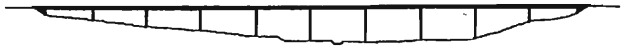
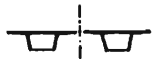
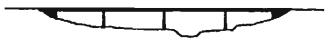
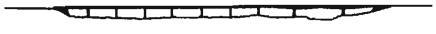
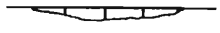
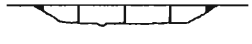
A 9 Nürnberg–Berlin
Pörstentalbrücke
Länge 180 m, Baukosten 14,3 Mio. DM

Abbildung 12: Übersicht der in den neuen Bundesländern im Bau befindlichen großen Ingenieurbauwerke (Stand: 9/92)

Lfd. Nr.	Land	BAB/B Nr.	Streckenabschnitt	Bauwerksbezeichnung	Bauweise	Gesamtlänge (m)	Auftragssumme (Mio DM)	Baubeginn	Fertigstellung geplant
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	SN	A 72	Chemnitz - Hof	Elstertalbrücke Pirk (BW 104)	Spannbeton	503,50	70,00	04/91	09/93
				I V				1. BA: 10/92	
2	SN	A 72	Chemnitz - Hof	Friesenbachtalbrücke (südl. Fahrbahn)	Spannbeton	195,50	5,40	06/91	07/92
				N					
3	MV	B 191	Celle - Ludwigslust	Elbebrücke Dömitz	Spannbeton/ Stahlverbund	970,00	48,94	07/91	12/92
				N					
4	SN	A 4	Bautzen - Chemnitz	Elbebrücke Dresden (BW 15)	Stahl	378,00	7,01	09/91	07/92
				I V					
5	MV	B 86	Ortsumgehung Neustrelitz	Brückenbauwerk B 744 ü. d. DR	Spannbeton	181,50	6,91	09/91	06/93
				N					
6	SN	A 4	Dresden - Hellerau	Kreuzungsbauwerk A 4/A 13	Spannbeton	51,39	7,84	10/91	12/92
				N					
7	MV	B 104	Ortsumgehung Gadebusch	Brücke über die Radegast	Spannbeton	216,00	7,34	12/91	12/92
				N					
8	SN	B 87	Leipzig - Frankfurt/Oder	Elbebrücke Torgau	Spannbeton/ Stahlverbund	509,00	25,47	12/91	06/93
				N					
9	SN	B 96	Zittau - Bautzen	Landwasserbrücke Niederoderwitz	Spannbeton	65,00	4,42	04/92	04/94
				N					
10	SN	A 4	Chemnitz - Dresden	Brücke ü. d. kleine Striegis (BW 58)	Spannbeton	370,16	16,36	05/92	10/93
				I V	(südl. Fahrbahn)				

N = Neubau, I = Instandsetzung, V = Verbreiterung
BA = Bauabschnitt, ··· = vorhandene Bausubstanz (Querschnitt)

noch Abbildung 12

Lfd. Nr.	Land	BAB/B Nr.	Streckenabschnitt	Bauwerksbezeichnung	Bauweise	Gesamtlänge (m)	Auftragssumme (Mio DM)	Baubeginn	Fertigstellung geplant
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	SN	B 93	Zwickau - Meerane	Tunnel Mosel (BW 12)	Spannbeton/ Stahlbeton	430,00	48,20	06/92	12/93
				N					
12	SN	B 93	Zwickau - Meerane	Muldenbrücke (BW 11)	Spannbeton	221,00	13,37	06/92	12/93
				N					
13	TH	A 4	Bad Hersfeld - Eisenach	Talbrücke Richelsdorf	Spannbeton	584,00	42,14	05/92	06/94
				N				 1. BA: 09/93	
14	SN	A 72	Chemnitz - Hof	Göltzschtalbrücke (BW 80)	Spannbeton	363,55	46,55	06/92	11/94
				I V				1. BA: 09/93	
15	SN	A 72	Chemnitz - Hof	Talbrücke Pöhl (BW 89)	Spannbeton	315,60	29,80	06/92	11/94
				I V				1. BA: 09/93	
16	BB	A 10	Berliner Ring	Kalkgrabenbrücke Rüdersdorf (BW 15)	Stahlverbund	237,34	48,43	06/92	10/95
				I V				1. BA: 07/93	
17	SN	A 72	Chemnitz - Hof	Friesenbachtalbrücke (nördl. Fahrbahn)	Spannbeton	170,20	12,61	08/92	10/93
				I V					
18	SN	A 4	Bautzen - Görlitz	Neißebrücke bei Görlitz (BW 88)	Spannbeton	339,50	18,60	08/92	12/93
				N					
19	SN	A 72	Chemnitz-Hof	Talbrücke bei Culitzsch (BW 55)	Spannbeton	157,00	14,72	01/93	11/94
									
20	ST	A 9	Nürnberg-Berlin	Pörstentalbrücke (BW 77)	Stahlverbund	180,0	14,30	04/93	10/94
									

N = Neubau, I = Instandsetzung, V = Verbreiterung
BA = Bauabschnitt, --- = vorhandene Bausubstanz (Querschnitt)

A 12 Berlin–Frankfurt/Oder
Verbreiterung der Oderbrücke
Länge 556 m, Baukosten 58,5 Mio. DM

A 2 Berlin–Magdeburg
Hochstraße Nahmitz
Länge 246 m, Baukosten 20,0 Mio. DM

In **Abbildung 12** sind die wichtigsten Daten zur Konstruktion und zum Bauablauf der in Bau befindlichen großen Ingenieurbauwerke in den neuen Bundesländern zusammengestellt.

3.7 Maßnahmen zum Umweltschutz — Lärmschutz

Im Berichtsjahr 1992 wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) 271 Mio. DM und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere 81 Mio. DM ausgegeben. Mit diesen Ausgaben von zusammen 352 Mio. DM betragen die Aufwendungen für Lärmschutz seit 1978 insgesamt 3,5 Mrd. DM.

Im Jahr 1992 wurden 31 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und 77 km Lärmschutzwände errichtet sowie 44 000 m² Lärmschutzfenster eingebaut. An Bundesfernstraßen wurden damit folgende Gesamtlängen bzw. Gesamtflächen

— Lärmschutzwälle und Steilwälle: 640 km,

— Lärmschutzwände: 1 080 km und

— Fläche der Lärmschutzfenster: 450 000 m²

erreicht. **Tabelle 8** zeigt die Aufteilung der Lärmschutzeinrichtungen nach Ländern.

Weitere Angaben über die Kosten, Längen und Materialien der Lärmschutzeinrichtungen in den einzelnen Bundesländern enthält die vom Bundesministerium für Verkehr herausgegebene **„Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 1992".**

— Naturschutz und Landschaftspflege

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

Bei den 1992 fertiggestellten Neu- und Ausbau-Maßnahmen wurden landschaftspflegerische Maßnahmen im Bundesfernstraßenbau im Umfang von rd. 106 Mio. DM (Summe für alle Maßnahmen innerhalb und außerhalb der Hauptbautitel) ausgeführt. **Tabelle 9** gibt die Aufteilung der Ausgaben in den einzelnen Bundesländern einschließlich der Ausgaben für Grünflächen- und Biotoppflege für 1992 wie-

Tabelle 8: Fertiggestellte Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen

	Land	Länge der Lärmschutzwälle und Steilwälle		Länge der Lärmschutzwände		Fläche der Lärmschutzfenster	
		1992	gesamt	1992	gesamt	1992	gesamt
		km	km	km	km	m²	m²
	1	2	3	4	5	6	7
1	Baden-Württemberg	1,61	23,86	10,20	72,34	8 335	117 186
2	Bayern	13,21	151,28	11,64	79,25	5 681	31 469
3	Berlin	—	—	—	17,64	933	19 970
4	Brandenburg	—	0,11	1,50	1,97	19	19
5	Bremen	—	2,29	4,57	29,73	—	1 675
6	Hamburg	0,20	13,53	0,20	12,39	—	—
7	Hessen	0,10	25,06	6,63	62,27	6 696	47 009
8	Mecklenburg-Vorpommern	—	—	—	—	221	221
9	Niedersachsen	4,36	58,43	15,18	132,01	6 024	49 237
10	Nordrhein-Westfalen	10,43	290,65	18,76	575,90	6 113	1 117 418
11	Rheinland-Pfalz	—	14,33	4,01	47,63	6 212	418 114
12	Saarland	0,44	21,15	1,05	14,96	416	4 028
13	Sachsen	1,0	1,0	1,26	1,26	1 183	1 183
14	Sachen-Anhalt	—	—	—	0,68	529	552
15	Schleswig-Holstein	—	34,44	—	33,79	316	9 304
16	Thüringen	—	—	2,22	2,22	1 450	1 450
	Bundesgebiet	**31,35**	**636,13**	**77,2**	**1 084,04**	**44 128**	**448 835**

Tabelle 9: Ausgaben für Naturschutz und Landschaftspflege im Jahr 1992

Land		Maßnahmen der Hauptbautitel			Maßnahmen außerhalb der Hauptbautitel			Ausgaben für Grünflächen und Biotoppflege Mio. DM	Grünpflege pro Bundesfernstraßen DM/km
		Ausgaben ges. Mio. DM	Ausgaben N u. L Mio. DM	Anteil (3) : (2) %	Ausgaben ges. Mio. DM	Ausgaben N u. L Mio. DM	Anteil (6) : (5) %		
1		2	3	4	5	6	7	8	9
1	Baden-Württemberg	465,0	11,5	2,5	31,8	1,5	4,7	19,7	3 517
2	Bayern	598,2	17,4	3,0	157,1	5,5	3,5	29,4	3 175
3	Berlin	—	—	—	—	—	—	0,7	2 811
4	Brandenburg	381,8	13,7	3,6	40,1	1,2	3,0	4,9	1 417
5	Bremen	55,0	0,3	0,6	—	—	—	0,8	7 407
6	Hamburg	—	—	—	—	—	—	1,7	7 359
7	Hessen	205,8	2,79	1,0	24,76	0,8	3,2	28,0	6 719
8	Mecklenburg-Vorpommern	7,8	0,7	9,0	23,0	2,3	10,0	1,0	4 172
9	Niedersachsen	224,5	6,7	3,0	67,7	2,1	3,1	26,9	4 407
10	Nordrhein-Westfalen	842,6	19,5	2,3	88,6	3,8	4,0	29,8	4 065
11	Rheinland-Pfalz	—	—	—	31,6	1,0	3,0	5,6	1 433
12	Saarland	—	—	—	—	—	—	3,5	6 066
13	Sachsen-Anhalt	22,8	0,02	0,1	42,1	1,4	3,2	4,8	1 235
14	Sachsen	—	—	—	184,0	7,0	3,8	3,2	1 876
15	Schleswig-Holstein	79,1	4,28	5,4	9,2	0,9	9,7	1,7	727
16	Türingen	—	—	—	96,9	1,4	1,3	3,9	1 774
Bundesgebiet		**2 882,6**	**76,89**	**rd. 2,6 %**	**796,86**	**28,9**	**rd. 3,6 %**	**165,6**	

der. Die Ausgaben, die durch Gradientenabsenkung und -verschiebung zur Vermeidung von Eingriffen entstanden sind, sind darin nicht enthalten.

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

Zum Erhalt der vorhandenen Biotope von Flora und Fauna (z. B. Amphibienschutz) wurden Schutzkonzepte erarbeitet. Weiterhin sind zur Kompensation unvermeidbarer Eingriffe Maßnahmen zur Optimierung, Neuanlage und Entwicklung wertvoller Lebensräume für bedrohte Tier- und Pflanzenarten 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.

Die **Abbildungen 13 und 14** zeigen beispielhaft 1992 fertiggestellte Baumaßnahmen, bei denen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege umfassend in den Planungs- und Bauablauf integriert wurden.

Abbildung 13:
A 44 Nordtangente Düsseldorf: Bachrenaturierung „Kittelbach“
(Übersicht)

Foto: ITW-Film (Luftbild

Abbildung 14:
A 44 Nordtangente Düsseldorf: Bachrenaturierung „Kittelbach“

Foto: Olaf Rayermann

3.8 Unterhaltung und Betrieb

3.8.1 Ausgaben

Für Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen wurden im Jahr 1992 ausgegeben:

insgesamt:	1 483,7 Mio. DM,
davon für	
Bundesautobahnen	667,1 Mio. DM,
Bundesstraßen	816,6 Mio. DM.

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

insgesamt:	293,2 Mio. DM,
davon für	
Bundesautobahnen	174,2 Mio. DM,
Bundesstraßen	118,7 Mio. DM.

Die Haushaltsansätze (Kilometerpauschale) für die Unterhaltung der Bundesfernstraßen (ohne Kfz/Großgerät und Hochbau) sind in **Tabelle 10** angegeben.

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

— bauliche Unterhaltung	8 365 DM/km
— Grünpflege	8 245 DM/km
— Reinigung	9 873 DM/km
— Winterdienst	7 894 DM/km
— verkehrstechnische Dienste	9 230 DM/km
— Schadensbehebung	6 713 DM/km.

Tabelle 10: Verteilerschlüssel für die Ausgabenmittel des Haushaltsansatzes für die Unterhaltung der Bundesfernstraßen

Straßenklasse	DM je km (1992)
Bundesautobahnen	
2streifig	22 400
3streifig	26 000
4streifig	42 500
5streifig	46 100
6streifig	49 700
7streifig	53 300
8streifig	56 900
Auf- und Abfahrtsarme	18 800
Bundesstraßen	
2streifig	18 600
3streifig	22 200
4streifig	37 600
5streifig	41 200
6streifig	44 800
Auf- und Abfahrtsarme	15 000

3.8.2 Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Bundesfernstraßen

Maßnahmen zur Verkehrsbeeinflussung leisten u. a. durch optimale Ausnutzung des vorhandenen Straßennetzes einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsflusses.

Derzeit sind auf den Bundesfernstraßen rd. 130 Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Betrieb, davon mehr als 70 an den Bundesautobahnen. Das Bundesministerium für Verkehr hat hierfür im Jahr 1992 insgesamt rd. 80 Mio. DM aufgewendet.

Im Jahre 1992 wurden auf den Bundesautobahnen folgende Streckenbeeinflussungsanlagen in Betrieb genommen:

A 2	Hannover–Berlin, Abschnitt Helmstedt–Magdeburg
A 3	Frankfurt–Aschaffenburg, Aschaffenburg-Seligenstadt
A 8	Stuttgart–Ulm, Abschnitt Ulm–Hohenstadt
A 9/99	München–Nürnberg, Abschnitt München Nord–Holldedau

3.8.3 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahre 1992 sind für Fernmeldeanlagen an Bundesfernstraßen insgesamt 40 Mio. DM aufgewendet worden. Damit wurden an

- 800 km Bundesautobahnen Multiplexübertragungseinrichtungen (PCM30-Systeme) für verkehrs- und betriebstechnische Informationsverarbeitung aufgebaut,
- 350 km Bundesautobahnen in den neuen Bundesländern (BB, SN und MV) provisorisch Funknotrufsäulen im Abstand von rd. 3 km beidseitig am Fahrbahnrand aufgestellt,
- 60 km Bundesautobahnen im Land Sachsen-Anhalt die erste Glasfaserstrecke (Lichtwellenleiterkabel) im Bereich der Bundesfernstraßen in Betrieb genommen und
- 20 km Bundesautobahnen im Land Nordrhein-Westfalen erstmalig eine verbesserte Autobahn-Notruftechnik mit Symboldrucktasten für die gezielte Anforderung bei Unfall und Panne sowie Anrufmöglichkeit an der Notrufsäule eingerichtet.

Von insgesamt 11 013 km Bundesautobahnen sind nunmehr 10 830 km mit Notrufeinrichtungen ausgerüstet.

3.8.4 Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen

Der Bau von Wildschutzzäunen ist eine freiwillige Leistung des Bundes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Im Berichtsjahr wurden 356 km Wildschutzzäune an Bundesautobahnen und 98 km an

Tabelle 11: Gesamtlängen der Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen

Straßenklasse	Wildschutzzaunlänge (km)			eingezäunte Streckenlänge (km)		
	1990	1991	1992	1990	1991	1992
Bundesautobahnen	6 021	6 444	6 800	3 223	3 463	3 647
Bundesstraßen	982	1 080	1 178	502	554	610

Bundesstraßen errichtet. Die Gesamtlänge der Wildschutzzäune zeigt **Tabelle 11.**

3.8.5 Autobahnmeistereien

Ende 1992 standen zur Betreuung der rd. 11 013 km Bundesautobahnen 186 Autobahnmeistereien (AM) zur Verfügung. Im Jahre 1992 sind folgende Autobahnmeistereien **außer Betrieb** genommen worden:

A 10 Berlin Südring: AM Michendorf

A 11 Berlin–Bundesgrenze D/PL: AM Finowfurt

A 30 Osnabrück–Bad Oeynhausen: AM Löhne.

Folgende Autobahnmeistereien sind **in Betrieb** gegangen:

A 30 Bundesgrenze D/NL–Osnabrück: AM Schüttorf,

A 60 Bundesgrenze D/B–Wittlich: AM Prüm,

A 73 Bamberg–Nürnberg: AM Hirschaid.

Ende 1992 befand sich in Bau:

A 93 Weiden–Marktredwitz: AM Windischeschenbach.

Die Standorte der hinzugekommenen Autobahnmeistereien sind der Karte **„Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1992"** zu entnehmen.

In den neuen Bundesländern sind AM-Standorte in ausreichender Zahl vorhanden. Die 1991 begonnen Maßnahmen zur Erneuerung und Erweiterung der baulichen Anlagen sowie die Modernisierung der Ausstattung mit Fahrzeugen und Arbeitsgeräten wurden im Berichtsjahr fortgesetzt.

3.8.6 Serviceeinrichtungen für die Verkehrsteilnehmer an Bundesautobahnen

Nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) werden die Serviceeinrichtungen für Verkehrsteilnehmer als Nebenbetriebe bezeichnet. Hierzu gehören im wesentlichen Tankstellen, Verkaufskioske, Raststätten, Motels, Kioske mit WC (KWC-Anlagen) sowie (an den Grenzübergängen) Wechselstuben und Touristikinformationsstände. Nach § 15 FStrG gehören sie zur Baulast des Bundes.

Finanzierung und Verwaltung der Nebenbetriebe wurde im Laufe des Jahres 1992 der bundeseigenen Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN) übertragen. Die Vorarbeiten zur rechtlichen Übertragung des Eigentums hat das Bundesministerium für Verkehr eingeleitet.

Nach dem Verkauf der Minol AG durch die Treuhandanstalt (THA) an die Firma Elf Aquitaine auf der Grundlage des sog. TED-Vertrages wurden die ostdeutschen Autobahntankstellen mit Spaltungsbeschluß vom 8. Dezember 1992 abgespalten und der neu gegründeten Ostdeutschen Autobahntankstellengesellschaft mbH (OATG) übertragen. Damit sind die Voraussetzungen für eine Vereinheitlichung des Nebenbetriebssystems und dessen Privatisierung geschaffen.

Anfang 1990 wurde im Benehmen mit den Straßenbauverwaltungen der alten Bundesländer und der GfN mit der Umrüstung der Tankstellen auf Selbstbedienung begonnen. Im Berichtsjahr wurden 22 Tankstellen mit einem Kostenaufwand von 42,9 Mio. DM umgerüstet. Damit sind nunmehr 172 Selbstbedienungs-Tankstellen in Betrieb.

Die Tankstellen der Minol AG werden bereits als Selbstbedienungs-Tankstellen betrieben, so daß in den neuen Bundesländern keine Umrüstung notwendig ist.

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

— Behinderten-Parkplätze,

— stufenfreier Zugang zu den Nebenbetrieben,

— behindertengerechte WC- und Waschanlagen und sonstige Einrichtungen (u. a. Posttelefon).

Ende 1992 standen in den alten Bundesländern den Verkehrsteilnehmern an 295 von 352 Standorten (das sind rd. 83,8 %) behindertengerechte Anlagen und Einrichtungen zur Verfügung. An den Nebenbetrieben in den neuen Bundesländern gibt es nunmehr an 36 von 65 Standorten (das sind rd. 55,4 %) behindertengerechte Anlagen und Einrichtungen. Bundesweit liegt der Ausrüstungsgrad bei 79,4 %.

Alle Behinderten-WC wurden in der Zwischenzeit mit einer einheitlichen Schließanlage ausgestattet; den Schlüssel hierzu erhält jeder Behinderte auf Anforderung.

Der Neubau und die Sanierung von Raststätten wird auf der Grundlage des im Herbst 1987 vom Bundesministerium für Verkehr der Öffentlichkeit vorgestellten Konzeptes **„Autobahnraststätte der Zukunft"** durchgeführt. Bei allen Raststätten, die im Jahr 1992 in den alten Bundesländern in Betrieb genommen wurden bzw. die Ende 1992 in der Planung oder im Bau waren, wurden vorgenannte Gesichtspunkte des neuen Konzeptes weitgehend berücksichtigt.

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

Alte Bundesländer

— A 1 Hamburg–Bremen
R Hollenstedt (Erneuerung/Erweiterung)

— A 3 Würzburg–Passau
R Jura/Ostseite (Erneuerung/Erweiterung)

— A 7 Würzburg–Ulm
TR Lonetal/Ostseite (Neubau)
TR Lonetal/Westseite (Neubau)

— A 8 Karlsruhe–München
R Leipheim/Südseite (Erneuerung/Erweiterung)

— A 24 Hamburg–Berlin
T Gudow/Südseite (Neubau)

— A 99 Autobahnring München
R Vaterstetten/Ostseite (Erneuerung/Erweiterung)
R Vaterstetten/Westseite (Erneuerung/Erweiterung)

Neue Bundesländer:

A 4 Eisenach–Dresden:
R Eisenach/Nordseite (Erneuerung/Erweiterung)
R Eisenach/Südseite (Erneuerung/Erweiterung)

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

Alte Bundesländer:

— A 1 Lübeck–Hamburg
T Hamburg-Stillhorn/Westseite (Ersatzneubau)

— A 1 Hamburg–Bremen
M Hollenstedt (Erneuerung/Erweiterung)

— A 1 Bremen–Köln
R Lichtendorf/Südseite (Ersatzneubau)

— A 1 Bremen–Köln
R Remscheid/Ostseite (Erneuerung/Erweiterung)

— A 2 Berlin–Hannover
R Helmstedt/Südseite (Ersatzneubau)

— A 2 Berlin–Hannover
T Zweidorfer Holz/Südseite (Ersatzneubau)

— A 3 (Arnheim)–Frankfurt a. M.
T Hünxe/Ostseite (Ersatzneubau)
R Hünxe/Ostseite (Erneuerung/Erweiterung)
R Königsforst/Ostseite (Ersatzneubau)

— A 3 Frankfurt a. M.–Würzburg
R Spessart/Südseite (Ersatzneubau)

— A 3 Würzburg–Passau
R Bayerischer Wald/Südseite (Erneuerung/Erweiterung)

— A 4 Aachen–Köln
R Propsteier Wald/Südseite (Erneuerung/Erweiterung)

— A 5 Frankfurt a. M.–Karlsruhe
R Hardtwald/Westseite (Erneuerung/Erweiterung)
R Hardtwald/Ostseite (Erneuerung/Erweiterung)

— A 5 Karlsruhe–Weil a. Rhein
R Bruchsal/Ostseite (Ersatzneubau)
R Breisgau/Ostseite (Ersatzneubau)

— A 6 Saarbrücken–Mannheim
T Wattenheim/Nordseite (Ersatzneubau)

— A 7 Hamburg–Hannover
T Hannover-Wülferode/Ostseite (Ersatzneubau)
T Hannover-Wölferode/Westseite (Ersatzneubau)

— A 8 München–(Salzburg)
R Samerberg/Nordseite (Erneuerung/Erweiterung)
R Samerberg/Südseite (Erneuerung/Erweiterung)
R Hochfelln/Nordseite (Erneuerung/Erweiterung)

— A 9 Nürnberg–München
R Nürnberg-Feucht/Westseite (Ersatzneubau)

— A 24 Berlin–Hamburg
M Gudow/Nordseite (Erneuerung/Erweiterung)

— A 45 Dortmund–Aschaffenburg
R Siegerland/Ostseite (Erneuerung/Erweiterung)
R Dollenberg (Erneuerung/Erweiterung)

— A 65 Ludwigshafen–Karlsruhe
TR Pfälzer Weinstraße/Ostseite (Neubau)
TR Pfälzer Weinstraße/Westseite (Neubau)

— A 81 Würzburg–Stuttgart
R Wunnenstein/Ostseite (Erneuerung/Erweiterung)

Neue Bundesländer:

— A 9 Berlin–Nürnberg
T Hermsdorfer Kreuz/Ostseite (Ersatzneubau)
T Hermsdorfer Kreuz/Westseite (Ersatzneubau)
R-Pavillon Köckern/Ostseite (Neubau)

Die vorgenannten Neubau-, Ersatzneubau-, Erneuerungs- und Erweiterungsmaßnahmen erforderten im Jahr 1992 folgende Ausgaben:

— Neubau- und Ersatzneubaumaßnahmen = 72,7 Mio. DM
— Erneuerungs- und Erweiterungsmaßnahmen = 224,2 Mio. DM
Gesamtsumme = 296,9 Mio. DM

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31. Dezember 1992 die in **Tabelle 12** aufgeführten Einzelbetriebe bzw. Betriebsgruppen zur Verfügung.

Die Standorte der 1992 fertiggestellten und in Bau befindlichen Projekte sind in der Karte **„Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 1992"** dargestellt.

Zur besseren Information der Verkehrsteilnehmer über das Service-Angebot an den Bundesautobahnen wurden von der GfN auch 1992 die Faltbroschüren:

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

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

Ergänzt wurde dieses Angebot durch die Broschüre des Bundesverkehrsministeriums: **Ferienfahrt 92.**

Zur Verbesserung der Ausstattung der Bundesautobahnen mit sanitären Einrichtungen sind im Berichtszeitraum weitere 12 **PWC-Anlagen** in den alten Bundesländern auf unbewirtschafteten Autobahn-Rastplätzen mit einem Ausgabenaufwand von 10,5 Mio. DM errichtet worden. Damit standen Ende 1992 den Verkehrsteilnehmern zusätzlich zu den sanitären Einrichtungen in vorhandenen Nebenbetrieben insgesamt 300 PWC-Anlagen, also im Mittel alle 30,7 km öffentliche WC-Anlagen zur Verfügung.

Tabelle 12: Nebenbetriebe an Bundesautobahnen
(gesamtes Bundesgebiet; Stand: 31. Dezember 1992)

Kurzbez.	Art der Nebenbetriebe	Anzahl der Standorte	Tankstellen	Raststätten	Motels	Kioske mit WC	Wechselstuben usw.	Anzahl der Betriebe insgesamt (Summe Spalte 4 bis 8)
		Insgesamt ABL/NBL	Insgesamt ABL/NBL	Insgesamt ABL/NBL	Insgesamt ABL/NBL	Insgesamt ABL/NBL	Insgesamt ABL/NBL	Insgesamt ABL/NBL
1	2	3	4	5	6	7	8	9
T	Tankstellen ohne Verkaufskiosk	53 / 29/24	53 / 29/24	—	—	—	—	53 / 29/24
TK	Tankstellen mit Verkaufskiosk	67 / 63/4	67 / 63/4	—	—	—	—	67 / 63/4
R	Raststätten	24 / 12/12	—	24 / 12/12	—	—	—	24 / 12/12
TR	Tankstellen mit Raststätten	180 / 163/17	180 / 163/17	180 / 163/17	—	—	—	360 / 326/34
M	Motels und Raststätten	4 / 4/0	—	4 / 4/0	4 / 4/0	—	—	8 / 8/0
TM	Tankstellen mit Motels und Raststätten	49 / 47/2	49 / 47/2	49 / 47/2	49 / 47/2	—	—	147 / 141/6
KWC	Kioske mit WC	40 / 34/6	—	—	—	40 / 34/6	—	40 / 34/6
	Wechselstuben *), Touristikinformation u. a.	—	—	—	—	—	34 / 34/0	34 / 34/0
	Insgesamt	**417 / 352/65**	**349 / 302/47**	**257 / 226/31**	**53 / 51/2**	**40 / 34/6**	**34 / 34/0**	**733 / 647/86**

*) Anmerkung:
Diese Nebenbereiche sind zusätzlich an verschiedenen Standorten vorhanden, insbesondere im Bereich von Grenzkontrollstellen.
(ABL) — Summe für alte Bundesländer
(NBL) — Summe für neue Bundesländer

Anhang

Tabellen und Karte

Tabelle 13: Ist-Ausgaben 1992
— aufgeschlüsselt nach Titel —

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	Sächliche Verwaltungsausgaben (HGr. 5)	**1 659,9**
521 11	**Unterhaltung der Bundesautobahnen** (Summe der Tit. 521 13 bis Tit. 521 19)	**639,7**
521 13	Leistungen für auf Bundesautobahnen eingesetztes Straßenunterhaltungspersonal der Auftragsverwaltung	**371,6**
521 14	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	**55,7**
521 15	Grundstücke, Gebäude und Räume	**51,3**
521 16	Winterwartung	**23,5**
521 17	Baustoffe, Unternehmerleistungen, Zubehör	**112,0**
521 18	Fernmeldeanlagen	**15,9**
521 19	Sonstiges	**9,7**
521 21	**Unterhaltung der Bundesstraßen** (Summe der Tit. 521 23 bis Tit. 521 29)	**812,4**
521 23	Leistungen für auf Bundesstraßen eingesetztes Straßenunterhaltungspersonal der Auftragsverwaltung	**372,9**
521 24	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	**52,0**
521 25	Grundstücke, Gebäude und Räume	**23,6**
521 26	Winterwartung	**41,7**
521 27	Baustoffe, Unternehmerleistungen, Zubehör	**297,5**
521 28	Betriebssprechfunk und Fernsprechanlagen in Tunnels	**0,8**
521 29	Sonstiges	**23,9**
521 32	Betriebskosten für Beleuchtungsanlagen, techn. Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs und besondere Anlagen in Tunnels (Bundesautobahnen)	**27,4**
521 42	Betriebskosten für Beleuchtungsanlagen, techn. Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs und besondere Anlagen in Tunnels (Bundesstraßen)	**4,4**
521 52	Unterhaltung von Anlagen des BAB-Fernmeldenetzes	**0,4**
521 62	Aufwendungen zur Beseitigung von Schäden, die durch Dritte verursacht worden sind (Bundesfernstraßen)	**97,4**
531 62	Veröffentlichungen, straßenbautechnische Veranstaltungen	**3,4**
532 62	Planung und Verwirklichung der Bundesfernstraßen-Projekte „Deutsche Einheit"	**25,4**
533 62	Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiete des Straßenwesens	**8,4**
534 62	Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	**10,5**
535 62	Bestandsaufnahme der Bundesfernstraßen mit elektronischer Auswertung	**9,7**
546 12	Steuern aus Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN)	**10,8**
	Zuweisungen und Zuschüsse (ohne Investitionen) (HGr. 6)	**221,9**
622 32	Zins- und Aufwendungszuschüsse im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	—
622 42	Zins- und Aufwendungszuschüsse im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen)	—
642 12	Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesautobahnen)	**113,5**
642 22	Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesstraßen)	**107,1**
682 22	Beitrag an nichtbundeseigene Eisenbahnen zu den Kosten für Unterhaltung und Betriebe höhengleicher Kreuzung von Bundesstraßen und Eisenbahnstrecken	**1,2**
685 12	Beitrag an die Industrie- und Handelskammer Bonn	**0,1**

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	Ausgaben für Investitionen (Baumaßnahmen) (HGr. 7)	**7 133,0**
711 12	Hochbauten an Bundesautobahnen bis 750 000 DM Baukosten	**36,0**
711 22	Hochbauten an Bundesstraßen bis 750 000 DM Baukosten	**17,9**
712 12	Hochbauten an Bundesautobahnen über 750 000 DM Baukosten	**21,3**
712 22	Hochbauten an Bundesstraßen über 750 000 DM Baukosten	**8,6**
741 11	**Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen)** (Summe der Tit. 741 13 und Tit. 741 19)	**3 766,1**
741 13	Erneuerung	**915,9**
741 15	Um- und Ausbau	**489,9**
741 16	Erweiterung	**930,1**
741 17	Neubau	**1 394,2**
741 19	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen	**36,0**
741 21	**Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen)** (Summe der Tit. 741 23 bis Tit. 741 29)	**3 121,3**
741 23	Erneuerung	**1 096,7**
741 25	Um- und Ausbau	**737,8**
741 27	Neubau	**1 265,8**
741 29	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen	**21,0**
742 11	**Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmelde-, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesautobahnen)** (Summe der Tit. 742 13 und Tit. 742 14)	**104,4**
742 13	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesautobahnen	**99,9**
742 14	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen an bestehenden Bundesautobahnen	**4,5**
742 21	**Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunk- und Stromversorgungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesstraßen)** (Summe der Tit. 742 23 und Tit. 742 24)	**5,5**
742 23	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunkanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen	**0,8**
742 24	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen an bestehenden Bundesstraßen	**4,7**
744 82	Privatstraßen des Bundes	**1,4**
745 21	**Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Bundesfernstraßen)** (Summe der Tit. 745 23 und Tit. 745 26)	**50,5**
745 23	Änderung von Überführungen (§ 12 EKrG)	**11,7**
745 24	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und Deutsche Bundesbahn	**38,7**
745 25	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und sonstigen Eisenbahnen	**0,1**
	Sonstige Ausgaben für Investitionen (HGr. 8)	**843,9**
811 12	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen)	**68,6**
811 22	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen)	**46,9**
812 12	Erwerb von Geräten (einschließlich Stahlflachstraßen) und Maschinen (Bundesautobahnen)	**48,7**
812 22	Erwerb von Geräten und Maschinen (Bundesautobahnen)	**45,3**
821 11	**Grunderwerb (Bundesautobahnen)** (Summe der Tit. 821 15 bis Tit. 821 19)	**169,1**

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
821 15	Grunderwerb für Erneuerung, Um- und Ausbau	15,5
821 16	Grunderwerb für den Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen	28,7
821 17	Grunderwerb für Neubau	119,2
821 19	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesautobahnen	5,7
821 21	**Grunderwerb (Bundesautobahnen)** (Summe der Tit. 821 25 und Tit. 821 29)	244,5
821 25	Grunderwerb für Erneuerung, Um- und Ausbau	58,9
821 27	Grunderwerb für Neubau	167,4
821 29	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen in der Baulast des Bundes	18,2
852 12	Darlehen zur Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	0,1
852 22	Darlehen zur Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen)	0,7
861 61	**Aufwendungen für Folgemaßnahmen Dritter beim Bundesfernstraßenbau** (Summe der Tit. 861 63 und Tit. 861 64)	7,4
861 63	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen	4,8
861 64	Darlehen für Bau, Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen	2,6
863 12	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	0,1
863 22	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesstraßen)	—
	Kostenanteil des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 EKrG (Länder)	
882 72	Kreuzungen zwischen Deutsche Bundesbahn und Landesstraßen in der Baulast des Landes	33,4
882 81	**Zuwendungen an fremde Baulastträger (Länder)** (Summe der Tit. 882 83 und Tit. 882 86)	—
882 83	Zuwendungen zum Aus- und Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast von Stadtstaaten	—
882 84	Zuwendungen zum Aus- und Neubau von Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen in der Baulast von Stadtstaaten[1])	—
882 85	Zuwendungen an Länder zum Aus- oder Neubau von Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen im Zuge von Landesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM[1])	—
882 86	Zuwendungen an Länder zum Aus- oder Neubau von Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen im Zuge von Landesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM[1])	—
883 71	**Kostenanteil des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 EKrG (Kommunale Baulastträger)** (Summe der Tit. 883 73 und Tit. 883 75)	114,2
883 73	Kreuzungen zwischen Deutsche Bundesbahn und Landesstraßen in der Baulast der Gemeinden	2,7
883 74	Kreuzungen zwischen Deutsche Bundesbahn und öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen in der Baulast von Gemeinden und Gemeindeverbänden	111,5
883 81	**Zuwendungen an fremde Baulastträger (Kommunale Baulastträger)** (Summe der Tit. 883 83 und Tit. 883 88)	46,4
883 83	Zuwendungen an Gemeinden zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM	14,8
883 84	Zuwendungen an Gemeinden zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM	6,7

) nur zur Abwicklung laufender Baumaßnahmen

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
883 85	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM	1,7
883 86	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM	0,2
883 87	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesstraßen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM	22,0
883 88	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesstraßen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM	1,0
883 82	Zuschüsse nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)	1,5
883 99	Aufwendungen für den Bau von Ortsdurchfahrten und Bundesfernstraßen in der Stadt Bonn	17,0
	Summe Ist-Ausgaben 1992	9 858,7

Tabelle 14: Bundesautobahnen — Neubaustrecken —

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesautobahn Streckenabschnitt	Länge km	Kosten [1] Mio. DM	Bis Ende 1991 für den Verkehr freigegeben km	Teilstrecke 1992 für den Verkehr freigegeben	km	Ende 1992 in Bau km
1	2	3	4	5	6	7
Bundesautobahnen — Neubaustrecken —						
Baden-Württemberg						
A 96 Lindau–München: Esseratsweiler (Ldgrz. BY/BW) bis Ferthofen (Ldgrz. BW/BY	48,4	584,3	26,2	—	—	**10,0**
A 98 Lörrach–Schaffhausen: Waldshut–Tiengen–Geisslingen (B 34)	10,0 (1. FB)	169,9	2,8 (1. FB)	—	—	**2,9** (1. FB)
Bayern						
A 7 Ulm–Füssen: AD Allgäu bis Füssen (Bdgrz. D/A)	29,7	353,3	6,8	**AS Oy-Mittelberg bis AS Nesselwang**	**4,9**	**6,6**
A 70 Schweinfurt–Bamberg: AS Schweinfurt/Werneck bis AK Bamberg	65,9	664,2	65,9 (davon 33,9 1. FB)	**AS Schonungen bis AS Haßfurt/Theres**	**7,9** (2. FB)	**19,2** 2. FB)
A 70 Bamberg–Bayreuth: AK Bamberg bis AS Kulmbach/Bayreuth	45,5 (2. FB)	319,0	8,9 (2. FB)	—	—	**5,9** (2. FB)
A 72 Chemnitz–Hof: Ldgrz. SN/BY bis AD Bayerisches Vogtland	15,2	136,3	15,2	**AS Roßdorf a. B. bis AS Thurnau-West** **Ldgrz. SN/BY bis AD Bayerisches Vogtland**	**19,2** (2. FB) **15,2** (2. FB)	
A 93 Hof–Regensburg: Thiersheim bis Rathaushütte	6,3 (2. FB)	49,9	—	—	—	**6,3** (2. FB)
Mitterteich-Nord bis AS Weiden-Süd	36,7	316,0	31,3 (davon 24,0 1. FB)	**AS Falkenhagen bis Waldnaabbrücke** **AS Neustadt a. d. W. bis nördl. AS Weiden-West**	**4,3** (2. FB) **4,3** (2. FB)	**13,1** davon **7,7** (2. FB)
A 94 München–Simbach: Winhöring (B 299n) bis Marktl	13,1	82,1	—	—	—	**6,2**

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesautobahn Streckenabschnitt	Länge km	Kosten[1] Mio. DM	Bis Ende 1991 für den Verkehr freigegeben km	**Teilstrecke 1992 für den Verkehr freigegeben**	**km**	**Ende 1992 in Bau km**
1	2	3	4	5	6	7
Bundesautobahnen — Neubaustrecken —						
A 96 Lindau–München: AS Schöffelding bis AS Oberpfaffenhofen	25,6	319,0	7,4	—	—	**8,0**
Erkheim bis Türkheim (Umgehung Mindelheim)	21,8	219,5	4,0	—	—	**17,8**
A 99 Autobahnring München: AD Feldmoching bis Langwied (einschließlich Spange Eschenried)	12,1	596,0	—	**AD Feldmoching bis Allach (B 304)**	**4,2**	**7,9**
Berlin						
A 100 BAB Stadtring Berlin AK Schöneberg bis Buschkrugallee	7,1	885,1	4,4 (davon 0,7 1. FB)	—	—	**1,3** (davon **0,7** 2. FB)
Brandenburg						
A 12 Berlin–Frankfurt/O.: AS Frankfurt/O. bis einschließlich Brücke über die Oder	5,0 (2. FB)	101,0	—	**AS Frankfurt/O. bis Güldendorf**	**3,1** (2. FB)	**1,9** (2. FB)
A 15 Lübbenau–Cottbus: AD Spreewald bis Forst (Bdgrz: D/P)	64,0 (2. FB)	355,0	0,9	—	—	**29,3** 2. FB)
				AS Cottbus/West	**0,9** (2. FB)	
				AS Spreewald bis nördl. Boblitz	**2,8** (2. FB)	
				östlich AS Forst bis Groß Schacksdorf	**4,0** (2. FB)	
Bremen						
A 281 Eckverbindung Bremen: Bremen-Grambke bis Hafenrandstraße	2,0	165,0	—	—	—	**2,0**

[1] Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesautobahn Streckenabschnitt	Länge km	Kosten [1] Mio. DM	Bis Ende 1991 für den Verkehr freigegeben km	Teilstrecke 1992 für den Verkehr freigegeben	km	Ende 1992 in Bau km
Bundesautobahnen — Neubaustrecken —						
1	2	3	4	5	6	7
Hessen						
A 4 Bad Hersfeld–Eisenach: Sallmannshausen (Ldgrz. TH/HE bis AS Wommen)	2,2 (2. FB)	50,0	—	—	—	**2,2** (2. FB)
A 49 Kassel–Gießen: AS Borken bis Neuental/ Bischhausen	8,3	78,1	—	—	—	**8,3**
A 66 Frankfurt/M.–Fulda: östlich Salmünster bis nördlich Schlüchtern	16,1	304,3	—	—	—	**16,1**
A 661 Bad Homburg–Darmstadt: AS Frankfurt–Seckbach bis AS Hanauer Landstraße	3,3	176,2	—	—	—	**3,3**
Niedersachsen						
A 31 Emden–Bottrop: westlich Emden bis nördlich Emden (B 70)	4,5	68,4	—	—	—	**2,8**
Neermoor bis Haren	64,8	675,2	39,6	**AS Dörpen bis AS Lathen**	**12,4**	**12,8**
Haren bis Hubertushof (Ldgrz. NS/NW)	65,0	529,7	—	—	—	**17,0**
A 33 Osnabrück–Paderborn: AS Osnabrück/Schinkel bis Dissen/Süd (Ldgrz. NS/NW)	24,5	289,4	17,8	—	—	**3,2**
A 39 Wolfsburg–Salzgitter: Weyhausen (B 188) bis AK Braunschweig/Süd	35,3	425,3	16,4	—	—	**5,6**
A 250 Hamburg–Lüneburg: Maschen (A 1) bis Lüneburg	29,9	275,1	14,7	—	—	**15,2**
A 280 Bunde (Bdgrz. NL/D) bis südöstlich Bunde	4,6	51,7	—	—	—	**4,6**
A 395 Braunschweig–Bad Harzburg: AK Braunschweig-Süd bis AS Vienenburg	31,8	248,9	19,0	—	—	**12,8**

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesautobahn Streckenabschnitt	Länge km	Kosten [1] Mio. DM	Bis Ende 1991 für den Verkehr freigegeben km	Teilstrecke 1992 für den Verkehr freigegeben	km	Ende 1992 in Bau km
1	2	3	4	5	6	7
Bundesautobahnen — Neubaustrecken —						
Nordrhein-Westfalen						
A 31 Emden–Bottrop: Hubertushof bis Bottrop (Grenze NS/NW)	83,0	756,6	75,3	—	—	**7,7**
A 33 Osnabrück–Paderborn: Bielefeld (A 2) bis Wünnenberg-Haaren (B 480)	46,8	527,4	40,8	—	—	**6,0**
A 42 Duisburg–Dortmund: AK Kamp-Lintfort (A 57) bis AK Duisburg-Nord	14,4	425,5	11,4	**AK Moers-Nord bis AS Duisburg/Baerl**	**3,0**	
A 44 Aachen–Düsseldorf: AK Düsseldorf-Messe bis östlich Ratingen (A 3)	14,6	747,1	8,4	**AS Düsseldorf/Stockum bis AK Düsseldorf-Nord**	**5,3**	—
				AS Ratingen-Ost bis AK Ratingen-Ost	**0,9**	—
A 46 Heinsberg–Wuppertal: Heinsberg (B 221) bis AS Hückelhoven	10,6	126,6	—	—	—	**6,3**
A 46 Hagen–Brilon: AS Arnsberg-Hüsten bis Nuttlar	37,0	810,3	20,8	—	—	—
A 59 Dinslaken–Duisburg: Dinslaken bis AS Duisburg-Walsum	3,4	48,2	—	—	—	**3,4**
Rheinland-Pfalz						
A 1 Köln–Trier: Lommersdorf (Ldgrz. NW/RP) bis AD Mehren	27,1	372,2	—	—	—	**4,7**
A 60 St. Vith-Wittlich: AS Prüm bis Bitburg	19,4 (2. FB)	25,6	—	**AS Prüm bis Nimstalbrücke** (ohne Heisdorfer Talbrücke)	**17,1** (2. FB)	—
A 63 Mainz–Kaiserslautern: Freimersheim–Kaiserslautern	39,5	439,5	11,1	—	—	**13,1**

[1] Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesautobahn — Neubaustrecken —						
Bundesautobahn Streckenabschnitt	Länge km	Kosten[1] Mio. DM	Bis Ende 1991 für den Verkehr freigegeben km	**Teilstrecke 1992 für den Verkehr freigegeben**	**km**	**Ende 1992 in Bau** **km**
1	2	3	4	5	6	7
Sachsen						
A 4 Dresden–Görlitz: nördlich Görlitz (B 115) bis Bdgrz. D/PL	4,7	68,0	—	—	—	**0,3**
A 72 Chemnitz–Hof: AS Zwickau-Ost bis AS Plauen-Ost	36,9 (2. FB)	584,1	—	—	—	**9,6** (2. FB)
AS Plauen-Ost bis Heinersgrün (Ldgrz. SN/BY)	20,4 davon 16,3 (2. FB)	262,8	5,8 (2. FB)	**AS Plauen-Süd bis AS Pirk**	**4,9** (2. FB)	**4,1** (2. FB)
				AS Pirk bis Kleinzöbern	**4,1** (1. FB)	—
				Kleinzöbern bis Ldgrz. SN/BY	**5,6** (2. FB)	—
Sachsen-Anhalt						
A 14 Magdeburg–Halle: südlich Tornau bis AS Halle/Peißen	7,8	101,0	—	—	—	**1,9**
Thüringen						
A 4 Bad Hersfeld–Eisenach: Untersuhl (Ldgrz. HE/TH) bis Sallmannshausen (Ldgrz. TH/HE)	7,2	139,6	5,9 (1. FB)	—	—	**7,2** **davon** **5,9** **(2. FB)**
Länder insgesamt					**124,1**	**299,7**
davon:						
— **zweibahnig**					**30,7**	**204,3**
— **1. Fahrbahnen**					**4,1**	**2,9**
— **2. Fahrbahnen,** Ergänzung einer BAB, Aufstufung der 1. Fahrbahn					**89,3**	**92,5**

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten

Tabelle 15: Bundesstraßen — Neu- und Ausbaustrecken —
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesstraßen — Neu- und Ausbaustrecken —						
Bundesstraße	Streckenabschnitt	Länge km	Kosten[1] Mio. DM	Bis Ende 1991 für den Verkehr freigegeben km	**1992 für den Verkehr freigegeben km**	**Ende 1992 in Bau km**
1		2	3	4	5	6
Baden-Württemberg						
4streifige Bundesstraßen						
B 10	Ausbau bei Pforzheim-Eutingen	1,7	42,3	—	**1,7**	—
B 28	Neubau von Reutlingen/Ost–Bahnwärterhaus, Königsträßle–Bahnwärterhaus (2. BA)	2,5	48,8	—	—	**0,5**
B 38a	Ausbau von Mannheim (A 656) bis Mannheim-Neckarau (B 36)	2,5	41,0	—	**2,5**	—
B 44	Verlegung von Mannheim/Sandhofen bis Landesgrenze BW/HE (2. Fahrbahn)	4,6	11,2	1,2	—	**3,4**
B 462	Ausbau von Rastatt bis Rotenfels	6,7	49,6	—	—	**6,7**
B 535	Verlegung Schwetzingen/Ost–Leimen (B 3) ohne Knoten A 5	5,0	63,9	—	—	**5,0**
				1,2	**4,2**	**15,6**
Bayern						
4streifige Bundesstraßen						
B 4	Verlegung in Coburg (Schlachthofkreuzung)	0,5	28,6	—	—	**0,5**
B 11	Verlegung in Deggendorf	3,2	98,6	—	—	**3,2**
B 173	Ausbau südlich Kronach	1,3	12,5	0,2	**1,1**	—
				0,2	**1,1**	**3,7**
2streifige Bundesstraßen						
B 10n	Neubau in Neu-Ulm (Finningerstraße) bis A 7	6,1	18,9	—	**6,1**	—
B 27	Entlastungsstraße in Bad Brückenau	1,2	24,6	—	—	**0,2**
				—	**6,1**	**0,2**
Bremen						
4streifige Bundesstraßen						
B 6	Verlegung zwischen der Hansestraße (B 6a) und der Utbremer Straße	0,4	55,0	—	**0,4**	—
				—	**0,4**	—
2streifige Bundesstraßen						
B 212	Ausbau von der BAB A 27 bis Knotenpunkt Lloydstraße/Hafenstraße in Bremerhaven	2,7	55,0	1,6	—	**1,1**
				1,6	—	**1,1**

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Neu- und Ausbaustrecken —

Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten[1] Mio. DM	Bis Ende 1991 für den Verkehr freigegeben km	1992 für den Verkehr freigegeben **km**	Ende 1992 in Bau **km**
1	2	3	4	5	6
Hessen					
2streifige Bundesstraßen					
B 3 Ausbau in Bensheim	1,0	28,9	—	—	**0,4**
			—	—	**0,4**
Niedersachsen					
2streifige Bundesstraßen					
B 4 Verlegung bei Braunlage	1,8	16,0	—	—	**1,8**
			—	—	**1,8**
Nordrhein-Westfalen					
4streifige Bundesstraßen					
B 1 Ausbau westlich Paderborn (L 756 bis östlich B 64)	2,0	33,8	—	—	**2,0**
B 51 Ausbau in Münster, L 586–Kappenberger Damm	2,9	153,9	—	—	**2,9**
B 61 Ausbau in Minden, Ringstraße–B 65	1,7	34,5	—	—	**1,7**
B 65 Ausbau der Ortsdurchfahrt Rheine	0,7	12,2	—	—	**0,7**
B 223/B 224 Ausbau der Ortsdurchfahrt Dorsten	4,6	73,5	1,6	—	**1,5**
B 226 Ausbau zwischen Herne und Wanne-Eickel (3. Bauabschnitt)	1,2	63,6	—	—	**1,2**
B 236 Ausbau zwischen Lünen und Dortmund, Lünen (B 54)–B 1 bei Remberg	11,9	343,4	8,3	—	**3,6**
			9,9	—	**13,6**
2streifige Bundesstraßen					
B 221 Ortsumgehung Heinsberg und Westumgehung Heinsberg/Schleiden	4,2	31,5	—	—	**4,2**
			—	—	**4,2**
Rheinland-Pfalz					
4streifige Bundesstraßen					
B 9 Neubau von Rülzheim–Wörth, 2. Fahrbahn	11,3	25,2	—	—	**11,3**
B 41 Verlegung in Idar-Oberstein einschließlich Nahewehr	3,5	308,7	1,9	**1,6**	—
			1,9	**1,6**	**11,3**
Schleswig-Holstein					
4streifige Bundesstraßen					
B 76 Verlegung in Kiel	3,6	173,7	—	—	**0,6**
B 404 Ausbau zwischen Negernbötel und Hammoor:					
AS B 205 bis einschließlich AS B 206	7,7	55,0	3,1	**2,8**	**1,8**
AS B 206 bis einschließlich AS B 432 (neu)	3,9	31,0	3,2	—	**0,7**
			6,3	**2,8**	**3,1**

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Neu- und Ausbaustrecken —

Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten[1] Mio. DM	Bis Ende 1991 für den Verkehr freigegeben km	**1992 für den Verkehr freigegeben** **km**	**Ende 1992 in Bau** **km**
1	2	3	4	5	6
Mecklenburg-Vorpommern					
2streifige Bundesstraßen					
B 109 Peenebrücke Anklam	0,3	17,6	—	**0,3**	—
			—	**0,3**	—
Brandenburg					
2streifige Bundesstraßen					
B 156 Verlegung zwischen Sabrodt und Schwarze Pumpe	3,8	16,0	—	—	**3,8**
		—	—	—	**3,8**
Sachsen					
4streifige Bundesstraßen					
B 93 Neubau zwischen Meerane und Zwickau	15,4	303,9	—	—	**3,1**
			—	—	**3,1**
2streifige Bundesstraßen					
B 184 Verlegung südlich Delitzsch	3,6	12,1	—	**3,6**	—
			—	**3,6**	—
32 Streckenabschnitte,	**123,5**	**2 284,5**	—	—	—
davon fertiggestellt:	—	339,8	21,1	—	—
9 Streckenabschnitte	—	**358,6**	—	**20,1**	**61,9**
6 Streckenabschnitte, 4streifig	—	**310,0**	19,5	**10,1**	**50,4**
3 Streckenabschnitte, 2streifig	—	**48,6**	1,6	**10,0**	**11,5**
damit **8 Streckenabschnitte** vollständig für den Verkehr freigegeben	**19,4**	**508,1**	—	—	—

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten

Tabelle 16: Bundesstraßen — Ortsumgehungen —
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —						
Bundesstraße Streckenabschnitt		Länge km	Kosten[1] Mio. DM	bis Ende 1991 für den Verkehr freigegeben km	**1992 für den Verkehr freigegeben km**	**Ende 1992 in Bau km**
1		2	3	4	5	6
Baden-Württemberg						
4streifige Bundesstraßen						
B 10	Neubau von Reichenbach/West bis Göppingen/West	12,8	275,0	8,5	—	**4,3**
B 14/ B 312	Neubau zwischen Waiblingen (B 14/B 29) und Stuttgart/Wangen (B 10) (1. und 2. Bauabschnitt)	10,7	304,0	—	**8,5**	**2,2**
B 27	Neubau von der B 27 nördlich Kirchentellinsfurt bis Tübingen (B 27/B 28)	6,7	131,6	1,5	**1,3**	**3,9**
B 27	Neubau von Hechingen/Süd bis Engstlatt/ Nord	6,1	52,9	0,5	**3,2**	**2,4**
B 27	Neubau von Engstlatt/Nord bis Balingen/Süd (Knoten B 27/B 463)	6,1	89,6	2,8	**1,0**	**1,1**
B 29	Ortsumgehung Schorndorf	6,2	134,2	—	—	**6,2**
B 30	Neubau von nördlich Baindt (B 30 alt beim Egelsee) bis Ravensburg-Eschach einschließlich Querspangen B 32, B 33 und B 467	21,8	426,2	8,8	—	**3,9**
2streifige Bundesstraßen						
B 3	Ortsumgehung Sasbach und Achern	4,9	41,4	—	—	**4,9**
B 3	Ortsumgehung Bühl-Ottersweier	7,8	33,2	—	—	**7,8**
B 10	Verlegung in Karlsruhe-Grötzingen	1,8	79,9	—	—	**1,8**
B 28	Ortsumgehung Dornstetten	3,9	21,2	—	**3,9**	—
B 29	Ortsumgehung Lauchheim	4,0	14,9	—	**4,0**	—
B 31	Ortsumgehung Döggingen	3,5	125,0	—	—	**0,5**
B 31	Neubau zwischen Stockach und Überlingen	15,8	150,2	—	—	**9,6**
B 31	Verlegung zwischen Immenstadt und Friedrichshafen	10,2	147,2	—	—	**1,3**
B 31	Ortsumgehung Kressbronn	5,8	31,6	—	—	**5,8**
B 33	Ortsumgehung Hausach	4,1	82,6	—	—	**4,1**
B 38a	Verlegung von der B 3 bei Weinheim bis zur Landesgrenze BW/HE	1,5	63,5	—	—	**1,5**
B 45	Ortsumgehung Mauer	3,8	22,3	—	—	**3,8**
B 293	Ortsumgehung Eppingen	6,5	27,2	—	—	**6,5**
B 294	Verlegung bei Wolfach	2,6	72,3	—	—	**2,6**
B 295	Ortsumgehung Simmozheim	3,6	12,3	—	**3,6**	—
B 297	Ortsumgehung Neckartailfingen	5,0	44,5	—	—	**2,7**
B 314	Ortsumgehung Fützen-Epfenhofen	4,9	31,1	—	**2,5**	**2,4**

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —

Bundesstraße Streckenabschnitt		Länge km	Kosten[1] Mio. DM	bis Ende 1991 für den Verkehr freigegeben km	**1992 für den Verkehr freigegeben km**	**Ende 1992 in Bau km**
1		2	3	4	5	6
B 317	Verlegung bei Schopfheim	6,6	80,7	—	**4,0**	**2,6**
B 317	Verlegung zwischen Lörrach (A 98) und Steinen	5,9	79,7	4,0	—	**1,9**
B 317	Neubau zwischen Lörrach und Weil am Rhein (Zollfreie Straße)	4,0	60,3	—	—	**2,0**
B 317	Ortsumgehung Zell	1,6	29,0	—	—	**0,4**
B 462	Verlegung in Gernsbach	2,2	100,1	—	—	**2,2**
B 462	Ausbau bei Schramberg-Sulgen	4,0	17,5	—	—	**3,0**
B 465	Teilortsumgehung Bad Urach	1,0	10,4	—	—	**1,0**
B 518	Verlegung bei Wehr	4,0	31,3	—	—	**1,5**
	32 Ortsumgehungen	**189,4**	**2 822,9**	—	—	—
	davon fertiggestellt:	—	483,5	26,1	—	—
	9 Streckenabschnitte	—	**422,7**	—	**32,0**	**93,9**
	4 Streckenabschnitte, 4streifig	—	**309,5**	22,1	**14,0**	**24,0**
	5 Streckenabschnitte, 2streifig	—	**113,2**	4,0	**18,0**	**69,9**
	damit **3 Ortsumgehungen** vollständig für den Verkehr freigegeben	**11,5**	**48,4**	—	—	—
Bayern						
4streifige Bundesstraßen						
B 8	Verlegung östl. Würzburg	2,2	47,2	—	—	**0,7**
B 8	Ortsumgehung Langenzenn	10,5	68,6	7,0	**3,5**	—
B 468	Verlegung von Obernburg bis Trennfurt	7,9	80,0	—	—	**2,8**
2streifige Bundesstraßen						
B 2	Ortsumgehung Heroldsberg	4,3	17,2	—	—	**4,3**
B 8	Verlegung bei Emskirchen	6,7	25,2	—	—	**6,7**
B 8	Verlegung östl. Neustadt a. d. Aisch	2,5	8,8	—	—	**2,5**
B 12	Verlegung bei Isny mit B 12 Ableiter	3,0	17,8	—	—	**3,0**
B 16	Verlegung von Weichering bis B 13 bei Ingolstadt	12,5	45,5	3,9	—	**8,6**
B 16	Ortsumgehung Mindelheim	3,8	14,0	—	—	**3,8**
B 17	Verlegung bei Schongau (B 17/Nord–B 17/Süd)	9,9	45,3	—	**5,1**	**1,6**
B 20	Verlegung zwischen Steinach und Stallwang	14,4	51,8	6,0	—	**8,4**
B 20	Ortsumgehung Fichtheim	3,7	9,8	—	—	**3,7**
B 20	Ortsumgehung Falkenberg	5,3	10,0	—	—	**5,3**
B 26	Ortsumgehung Wernfeld	1,6	9,8	0,2	**1,4**	—
B 27	Ortsumgehung Retzbach	3,2	16,5	0,1	**0,7**	**1,0**
B 31	Verlegung zwischen Lindau und Ldgrz. BY/BW	5,2	44,6	—	—	**0,1**
B 287	Ortsumgehung Hammelburg	3,6	22,7	—	**3,6**	—
B 289	Ortsumgehung Schwarzenbach/Saale	3,0	13,7	—	—	**3,0**

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —

Bundesstraße Streckenabschnitt		Länge km	Kosten[1] Mio. DM	bis Ende 1991 für den Verkehr freigegeben km	**1992 für den Verkehr freigegeben km**	**Ende 1992 in Bau km**
1		2	3	4	5	6
B 289	Ortsumgehung Mainleus	2,3	9,9	—	**2,3**	—
B 299	Ortsumgehung Beilngries	1,9	4,0	—	—	**1,1**
B 299	Verlegung westlich Neuötting	3,2	29,6	—	—	**3,2**
B 303	Ortsumgehung Schirnding	4,6	42,6	—	—	**0,9**
B 388	Ortsumgehung Vordersarling	2,7	7,6	—	—	**2,7**
B 388	Ortsumgehung Pfarrkirchen	6,6	44,1	—	—	**6,6**
B 472	Verlegung südl. Peiting (B 17 Süd bis B 472)	6,6	28,0	—	**1,8**	—
	25 Ortsumgehungen	**131,2**	**714,3**	—	—	—
	davon fertiggestellt:	—	83,2	17,2	—	—
	7 Streckenabschnitte	—	**98,7**	—	**18,4**	**73,5**
	1 Streckenabschnitt, 4streifig	—	**22,9**	7,0	**3,5**	**3,5**
	6 Streckenabschnitte, 2streifig	—	**75,8**	10,2	**14,9**	**70,0**
	damit **4 Ortsumgehungen** vollständig für den Verkehr freigegeben	**18,0**	**111,0**	—	—	—
Hamburg						
4streifige Bundesstraßen						
B 433	Ortsumgehung Fuhlsbüttel (einschließlich Anbindung an BAB A 7)	9,0	337,7	—	—	**6,2**
	1 Ortsumgehung	**9,0**	**337,7**	—	—	—
	davon fertiggestellt:					
	— **Streckenabschnitt**	—	—	—	—	**6,2**
	— **Streckenabschnitt, 4streifig**	—	—	—	—	**6,2**
	— **Streckenabschnitt, 2streifig**	—	—	—	—	—
	damit — **Ortsumgehung** vollständig für den Verkehr freigegeben	—	—	—	—	—
Hessen						
4streifige Bundesstraßen						
B 3	Neubau zwischen Fronhausen/Bellnhausen–Stauffenberg	5,9	101,8	—	—	**5,9**
B 40	Neubau zwischen Kriftel (A 66)–Frankfurt a. M. (Schwanheimer Brücke–Mainzer Landstr.)	1,1	53,1	—	**1,1**	—
2streifige Bundesstraßen						
B 3	Ortsumgehung Bad Nauheim (A 5/B 3 bis B 3/L 3134)	7,8	71,1	1,2	—	**6,6**
B 27	Verlegung bei Bad Sooden-Allendorf/Oberrieden (einschließlich Tunnel)	2,8	48,0	—	**2,8**	—
B 38	Neubau von der Ldgrz. HE/BW bis nördl. Reisen (einschließlich Tunnel)	3,7	105,2	—	—	**3,3**
B 45	Ortsumgehung Bruchköbel/Roßdorf und Bruchköbel	5,9	27,2	1,1	—	**1,5**
B 252	Ortsumgehung Frankenberg (Eder)	3,8	34,5	—	—	**3,8**
B 253	Ortsumgehung Wabern/Harle	2,6	7,0	—	—	**2,6**

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —

Bundesstraße Streckenabschnitt		Länge km	Kosten[1] Mio. DM	bis Ende 1991 für den Verkehr freigegeben km	**1992 für den Verkehr freigegeben km**	**Ende 1992 in Bau km**
1		2	3	4	5	6
B 254	Verlegung bei Schwalmstadt/Ziegenhain ...	1,9	9,9	—	—	**1,9**
B 254	Ortsumgehung Großenlüder	3,5	25,2	—	—	**3,5**
B 426	Verlegung bei Mühltal/Nieder-Ramstadt (B 426–K 138)	1,7	12,7	—	—	**1,7**
B 455	Verlegung bei Oberursel	5,2	51,2	—	—	**5,2**
	12 Ortsumgehungen	**45,9**	**546,9**	—	—	—
	davon fertiggestellt:	—	16,0	2,3	—	—
	2 Streckenabschnitte	—	**101,1**	—	**3,9**	**36,0**
	1 Streckenabschnitt, 4streifig	—	**53,1**	—	**1,1**	**5,9**
	1 Streckenabschnitt, 2streifig	—	**48,0**	2,3	**2,8**	**30,1**
	damit **2 Ortsumgehungen** vollständig für den Verkehr freigegeben	**3,9**	**101,1**	—	—	—
Niedersachsen						
4streifige Bundesstraßen						
B 4/B 209	Verlegung von nördlich Lüneburg bis südlich Lüneburg (Ortsumgehung Lüneburg)	16,9	95,7	11,0	**5,9**	—
2streifige Bundesstraßen						
B 3	Verlegung von nördlich Nörten-Hardenberg bis südlich Bovenden	7,6	88,6	3,3	—	**4,3**
B 3	Verlegung von nördlich bis südlich Einbeck (Ortsumgehung Einbeck)	7,9	54,1	—	**7,9**	—
B 6/B 51	Verlegung von nördlich Brinkum (A 1) bis Seckenhausen (B 51) (Ortsumgehung Brinkum)	4,8	39,4	—	**4,8**	—
B 6	Ortsumgehung Lemke (1. Bauabschnitt)	4,2	46,7	—	—	**4,2**
B 70	Ortsumgehung Suurhusen	2,4	9,8	—	**1,6**	**0,8**
B 51	Ortsumgehung Bassum	7,2	56,2	—	—	**7,2**
B 61	Westumgehung Sulingen	2,3	6,7	—	—	**2,3**
B 80	Ortsumgehung Hedemünden	3,4	27,7	—	—	**1,8**
B 83	Ausbau und Verlegung in Hameln (Bereich „Fort Luise")	2,9	19,0	—	—	**1,6**
B 188	Ortsumgehung Warmenau/Käsdorf	4,5	22,2	—	—	**4,5**
B 212	Ortsumgehung Nordenham bis Atens	3,8	26,5	—	—	**3,8**
B 213	Ortsumgehung Wildeshausen	2,6	16,5	—	—	**2,6**
B 213	Verlegung von nördlich Nordhorn (B 213) bis südlich Nordhorn (Ortsumgehung Nordhorn)	8,1	61,9	4,1	—	**4,0**
	15 Ortsumgehungen	**81,6**	**618,9**	—	—	—
	davon fertiggestellt:	—	127,3	18,4	—	—
	4 Streckenabschnitte	—	**133,4**	—	**20,2**	**49,1**
	1 Streckenabschnitt, 4streifig	—	**33,4**	11,0	**5,9**	**2,3**
	3 Streckenabschnitte, 2streifig	—	**100,0**	7,4	**14,3**	**46,8**
	damit **3 Ortsumgehungen** vollständig für den Verkehr freigegeben	**29,6**	**189,2**	—	—	—

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —

Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten[1] Mio. DM	bis Ende 1991 für den Verkehr freigegeben km	**1992 für den Verkehr freigegeben km**	**Ende 1992 in Bau km**
1	2	3	4	5	6
Nordrhein-Westfalen					
4streifige Bundesstraßen					
B 54 Neubau Hüttentalstraße zwischen Kreuztal und Buschhütten	3,5	115,9	3,2	—	—
B 54 Neubau Hüttentalstraße zwischen Siegen/Weidenau und Siegen	3,3	235,8	1,1	—	—
B 62 Neubau Hüttentalstraße zwischen Siegen/West und der Landesgrenze bei Niederschelden einschl. Abzweig Eiserfeld	4,4	138,4	0,4	—	**0,8**
B 265 Westumgehung Liblar	4,8	58,8	—	—	**4,8**
2streifige Bundesstraßen					
B 1 Ortsumgehung Schlangen/Kohlstädt	3,5	51,1	—	—	**3,5**
B 9 Verlegung bei Geldern	5,0	21,9	—	—	**5,0**
B 51 Verlegung bei Iversheim	2,1	15,8	0,7	—	**1,4**
B 54 Südumgehung Ochtrup (B 70—B 403) einschließlich Anschluß B 54 alt im Zuge der B 403n	8,0	74,1	—	—	**8,0**
B 57 Verlegung bei Rheindahlen	3,7	23,2	—	—	**3,7**
B 59 Ausbau von Allrath bis Köln-Bocklemünd	21,1	132,8	—	—	**7,2**
B 64 Verlegung bei Höxter	2,1	26,0	1,8	—	—
B 64 Neubau zwischen Driburg/Herste und Brakel/Riesel (westl. Herste — K 39)	6,7	33,2	0,5	—	**6,2**
B 65 Südumgehung Minden (Haddenhausen/Barkhausen, K 16 — B 61n)	5,2	32,7	—	**0,7**	—
B 67 Verlegung zwischen Isselburg/Werth und Bocholt (östl. L 876 — B 473)	6,2	29,0	—	—	**6,2**
B 221 Westumgehung Niederkrüchten	2,9	11,9	—	—	**2,9**
B 223/B 224 Ortsdurchfahrt Dorsten	4,6	78,7	1,6	—	**1,5**
B 229 Ortsumgehung Halver	1,7	36,7	—	—	**1,7**
B 236 Ortsumgehung Winterberg/Herloh	2,0	18,1	—	—	**2,0**
B 239 Ortsumgehung Espelkamp	4,7	24,4	—	—	**4,7**
B 251 Ortsumgehung Brilon	3,4	17,6	—	—	**3,4**
B 265 Ortsumgehung Nideggen/Wollersheim	4,9	15,0	—	—	**4,9**
B 474 Ortsumgehung Coesfeld	2,7	12,9	—	—	**2,7**
B 475 Westumgehung Sassenberg	3,5	22,4	—	—	**3,5**
B 477 Verlegung bei Bergheim	9,6	37,0	5,8	—	**3,8**
B 509 Ortsumgehung südl. Kempen	7,0	16,2	—	—	**7,0**
B 525 Neubau zwischen Holthausen und Gescher (Bauabschnitt L 608n—L 608)	8,1	25,6	3,3	—	**4,8**
26 Ortsumgehungen	**134,7**	**1 305,2**	—	—	—
davon fertiggestellt:	—	287,4	18,4	—	—
1 Streckenabschnitt	—	**4,4**	—	**0,7**	**89,7**
– Streckenabschnitt, 4streifig	—	—	4,7	—	**5,6**
1 Streckenabschnitt, 2streifig	—	**4,4**	13,7	**0,7**	**84,1**
damit					
— Ortsumgehung vollständig für den Verkehr freigegeben	—	—	—	—	—

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —

Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten[1] Mio. DM	bis Ende 1991 für den Verkehr freigegeben km	**1992 für den Verkehr freigegeben km**	**Ende 1992 in Bau km**
1	2	3	4	5	6
Rheinland-Pfalz					
4streifige Bundesstraßen					
B 266 Verlegung zwischen Bad Neuenahr und Lohrsdorf	6,7	123,2	4,5	—	—
2streifige Bundesstraßen					
B 9 Verlegung Worms/Nord	1,8	21,8	—	—	**1,8**
B 9 Verlegung Germersheim–Rülzheim	4,3	37,0	—	—	**4,3**
B 10 Ortsumgehung Rinnthal-Sarnstall	4,4	111,8	—	—	**4,4**
B 10 Verlegung bei Annweiler	4,8	141,9	—	—	**4,8**
B 37 Verlegung bei Bad Dürkheim (L 517–Feuerberg)	5,7	28,5	—	—	**5,7**
B 41 Verlegung zwischen Rüdesheim und Weinsheim	9,0	87,2	—	—	**9,0**
B 41 Verlegung zwischen Bad Kreuznach (B 428) und Welgesheim (A 61)	5,9	93,2	—	**2,8**	**3,1**
B 42 Verlegung bei Rheinbrohl (2. Bauabschnitt)	3,6	34,4	3,0	—	**0,6**
B 47 Verlegung zwischen Dreisen und Eisenberg	6,8	33,0	3,5	—	—
B 47 Verlegung bei Monsheim	4,5	17,5	—	—	**4,5**
B 51/B 419 Verlegung zwischen Trier und Wasserliesch	4,5	98,0	2,9	—	**1,6**
B 54 Verlegung zwischen Stein–Neukirch („Soda-Brücke")	2,8	8,7	—	—	**2,8**
B 54 Teilortsumgehung Diez	1,5	10,5	—	**0,5**	—
B 256 Verlegung von Neuwied bis Oberbieber	4,1	50,7	2,2	—	**1,9**
B 257 Ortsumgehung Altenahr	5,5	59,8	—	—	**5,5**
B 258 Ortsumgehung Mayen (Westabschnitt)	5,5	25,3	—	**5,5**	—
B 260 Ortsumgehung Bad Ems	4,2	151,7	—	—	**4,2**
B 267 Verlegung bei Ahrweiler einschl. Walporzheim	4,0	72,0	3,6	—	**0,4**
B 270 Verlegung bei Lauterecken einschl. Lonnweiler und Heinzenhausen	4,6	46,0	3,6	—	**1,0**
B 271 Ortsumgehung Grünstadt/Süd	5,3	24,8	3,2	—	**2,1**
B 413 Ortsumgehung Herschbach	3,0	10,8	—	**2,8**	**0,2**
22 Ortsumgehungen	**102,5**	**1 390,3**	—	—	—
davon fertiggestellt	—	334,4	26,5	—	—
4 Streckenabschnitte	—	**83,1**	—	**11,6**	**58,3**
– Streckenabschnitte, 4streifig	—	—	4,5	—	—
4 Streckenabschnitte, 2streifig	—	**83,1**	22,0	**11,6**	**58,3**
damit					
1 Ortsumgehung vollständig für den Verkehr freigegeben	**5,5**	**25,3**	—	—	—
Saarland					
4streifige Bundesstraßen					
B 41 Neubau der Westumgehung Neunkirchen	5,0	96,9	4,0	—	**1,0**
B 51 Teilumgehung Mettlach	0,3	8,4	—	**0,3**	—
2streifige Bundesstraßen					
B 51 Verlegung zwischen Saarlouis und Fraulautern/Roden	7,0	70,2	—	—	**3,9**
B 51 Ortsumgehung Kleinblittersdorf	3,4	57,2	—	—	**3,4**

[1] Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —

Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten[1] Mio. DM	bis Ende 1991 für den Verkehr freigegeben km	**1992 für den Verkehr freigegeben** **km**	**Ende 1992 in Bau** **km**
1	2	3	4	5	6
4 Ortsumgehungen	**15,7**	**232,7**	—	—	—
davon fertiggestellt:	—	77,5	4,0	—	—
1 Streckenabschnitt	—	**8,4**	—	**0,3**	**8,3**
1 Streckenabschnitt, 4streifig	—	**8,4**	4,0	**0,3**	**1,0**
– Streckenabschnitt, 2streifig	—	—	—	—	**7,3**
damit					
1 Ortsumgehung					
vollständig für den Verkehr freigegeben	**0,3**	**8,4**	—	—	—
Schleswig-Holstein					
2streifige Bundesstraßen					
B 5 Verlegung bei Heiligenstedten	6,4	70,6	—	**6,4**	—
1 Ortsumgehung	**6,4**	**70,6**	—	—	—
davon fertiggestellt:	—	—	—	—	—
1 Streckenabschnitt	—	**70,6**	—	**6,4**	—
– Streckenabschnitt, 4streifig	—	—	—	—	—
1 Streckenabschnitt, 2streifig	—	**70,6**	—	**6,4**	—
damit					
1 Ortsumgehung					
vollständig für den Verkehr freigegeben	**6,4**	**70,6**	—	—	—
Mecklenburg-Vorpommern					
2streifige Bundesstraßen					
B 96 Ortsumgehung Neustrelitz (2. Bauabschnitt)	1,2	25,1	—	—	**1,2**
B 104 Ortsumgehung Gadebusch	4,2	38,5	—	**1,4**	**2,8**
2 Ortsumgehungen	**5,4**	**63,6**	—	—	—
davon fertiggestellt:	—	—	—	—	—
1 Streckenabschnitt	—	**12,8**	—	**1,4**	**4,0**
– Streckenabschnitt, 4streifig	—	—	—	—	—
1 Streckenabschnitt, 2streifig	—	**12,8**	—	**1,4**	**4,0**
damit					
— Ortsumgehung					
vollständig für den Verkehr freigegeben	—	—	—	—	—
Sachsen-Anhalt					
2streifige Bundesstraßen					
B 91 Ortsumgehung Weißenfels	6,9	199,1	—	—	**6,9**
1 Ortsumgehung	**6,9**	**199,1**	—	—	—
davon fertiggestellt:	—	—	—	—	—
— Streckenabschnitt	—	—	—	—	**6,9**
— Streckenabschnitt, 4streifig	—	—	—	—	—
— Streckenabschnitt, 2streifig	—	—	—	—	**6,9**
damit					
— Ortsumgehung					
vollständig für den Verkehr freigegeben	—	—	—	—	—

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —

Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten[1] Mio. DM	bis Ende 1991 für den Verkehr freigegeben km	**1992 für den Verkehr freigegeben** **km**	**Ende 1992 in Bau** **km**
1	2	3	4	5	6
Sachsen					
2streifige Bundesstraßen					
B 97 Ortsumgehung Königsbrück	2,2	19,4	—	—	**0,8**
B 170 Dippoldiswalde	1,0	11,0	—	—	**1,0**
2 Ortsumgehungen	**3,2**	**30,4**	—	—	—
davon fertiggestellt:	—	—	—	—	—
— Streckenabschnitt	—	—	—	—	**1,8**
— Streckenabschnitt, 4streifig	—	—	—	—	—
— Streckenabschnitt, 2streifig	—	—	—	—	**1,8**
damit					
— Ortsumgehung					
vollständig für den Verkehr freigegeben	—	—	—	—	—
Thüringen					
2streifige Bundesstraßen					
B 19 Ortsumgehung Breitungen	7,6	15,8	—	—	**7,6**
B 94 Verlegung in Greiz einschließlich Elsterbrücke	1,3	12,2	—	—	**1,3**
2 Ortsumgehungen	**8,9**	**28,0**	—	—	—
davon fertiggestellt:	—	—	—	—	—
— Streckenabschnitt	—	—	—	—	**8,9**
— Streckenabschnitt, 4streifig	—	—	—	—	—
— Streckenabschnitt, 2streifig	—	—	—	—	**8,9**
damit					
— Ortsumgehung					
vollständig für den Verkehr freigegeben	—	—	—	—	—
Insgesamt **144 Ortsumgehungen**	**737,8**	**8 312,7**	—	—	—
davon fertiggestellt:	—	1 149,3	96,1	—	—
30 Streckenabschnitte	—	**935,2**	—	**94,9**	**436,6**
8 Streckenabschnitte, 4streifig	—	**427,3**	48,6	**24,8**	**48,5**
22 Streckenabschnitte, 2streifig	—	**507,9**	47,5	**70,1**	**388,1**
damit					
15 Ortsumgehungen vollständig für den Verkehr freigegeben	**75,2**	**554,0**	—	—	—

[1]) Bau- und Grunderwerbskosten

Tabelle 17: Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn an Bundesstraßen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Kreuzungsmaßnahmen

Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn an Bundesstraßen					
Bundesstraße Streckenabschnitt		1992 für den Verkehr freigegeben Ort (in/bei)	Ende 1992 in Bau Ort (in/bei)	Baukosten insgesamt in 1000 DM	Baukosten Bundesanteil in 1000 DM
1		2	3	4	5
Baden-Württemberg					
B 500	Waldkirch–Waldshut	**Waldshut**	—	15 523	6 758
Bayern					
B 26	Aschaffenburg–Schweinfurt: Lohr–Gemünden	**Nantenbach**	—	17 955	12 000
Hessen					
B 44	Frankfurt/M.–Mannheim: Groß-Gerau–Bürstadt	—	**Groß-Rohrheim**	20 986	13 343
Niedersachsen					
B 3	Hannover–Göttingen: Einbeck–Northeim	—	**Northeim**	19 769	12 426
Nordrhein-Westfalen					
B 57	Aachen–Möchengladbach: Aachen–Alsdorf	—	**Herzogenrath/ Stollberg**	31 733	11 939
B 59	Köln–Mönchengladbach ..	—	**Grevenbroich, Rheydter Straße**	23 270	14 536
B 229	Langenfeld–Remscheid: Langenfeld–Solingen	—	**Langenfeld**	21 686	13 106
B 233	Unna–Kamen: Unna–Königsborn	—	**Königsborn**	22 425	14 823
B 236	Dortmund–Lennestadt: Altena-Werdohl	**Werdohl, Plettenberger Straße**	—	9 309	5 486
B 239	Herford–Höxter: Detmold–Höxter	**Schieder/ Nessenberg**	—	13 000	9 100
B 239	Bünde–Espelkamp	—	**Espelkamp**	7 336	9 100
Sachsen-Anhalt					
B 80/ B 86	Nordhausen–Halle a. d. Saale: Sangershausen–Riestedt ..	—	**Sangershausen**	16 179	10 296
Schleswig-Holstein					
B 207	Hamburg–Kiel: Hamburg–Schwarzenbek .	**Schwarzenbek, Brücke für den Kfz-Verkehr**	**Schwarzenbek, Fußgänger- und Radfahrertunnel**	52 105	29 496

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

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen					
Bundesautobahn Streckenabschnitt	Nr.[1]	Bezeichnung des Bauwerks	Länge m	Bau-[2] kosten Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
1992 für den Verkehr freigegeben					
A 2 AK Oberhausen–Hannover: Autobahndreieck AS Garbsen– Hannover West	**1**	**Brücke über Mittellandkanal**	**166**	20,0	Stahl/Stahl-betonverbund
A 7 Ulm–Füssen: AS Oy–Mittelberg– Bundesgrenze D/A	**2**	**Wertachbrücke**	**335**	20,2	Spannbeton
A 8 Karlsruhe–Stuttgart: AS Karlsruhe–AS Karlsbad	**3**	**Wettersbach Viadukt**	**196**	24,4	Spannbeton
AS Karlsbad– AS Pforzheim/West	**4**	**Kämpfelbach-Viadukt**	**327**	28,4	Spannbeton
AS Stuttgart–Degerloch– AS Esslingen	**5**	**Trogbauwerk Flughafen-Zubringer**	**450**	20,9	Spannbeton
A 70 Schweinfurt–Bamberg: AS Schöningen– AS Haßfurt/Theres 2. Fahrbahn:	**6**	**Talbrücke Untereuerheim**	**497**	12,6	Spannbeton
A 72 Hof–Chemnitz: AD Bay. Vogtland– AS Töpen	**7**	**Saalebrücke**	**266**	23,3	Spannbeton
AS Töpen–Plauen Süd	**8**	**Talbrücke Weiße Elster**	**504**	59,0	Spannbeton
Ende 1992 in Bau					
A 1 Dortmund–Köln: Wuppertal-Süd– AS Remscheid	**9**	**Talbrücke Diepmannsbach**	**293**	24,1	Stahl/Stahl-betonverbund
A 4 Aachen–Olpe: AK Köln-Süd– AS Köln-Poll	**10**	**Rheinbrücke Rodenkirchen**	**567**	184,6	Stahl
A 4 Bad Hersfeld–Görlitz: AS Wildeck–Obersuhl/ Herleshausen	**11**	**Talbrücke Richelsdorf**	**584**	42,1	Spannbeton
	12	**Talbrücke Wommen**	**304**	25,6	Stahlbeton
AS Hainichen– AS Siebenlehn	**13**	**Talbrücke Kleine Striegis**	**370**	16,4	Spannbeton
Bautzen–Bundesgrenze D/PL	**14**	**Neißebrücke Görlitz**	**340**	18,6	Spannbeton
A 5 Karlsruhe–Basel: AS Rastatt– AS Baden-Baden	**15**	**Murgbrücke**	**251**	23,2	Spannbeton
A 7 Hannover–Kassel: AS Hann. Münden/ Werratal– AS Hann. Münden/ Lutterberg	**16**	**Werratalbrücke**	**416**	65,9	Stahl/Stahl-betonverbund
AS Hann. Münden/ Lutterberg– AS Kassel/Mitte	**17**	**Niestetalbrücke**	**167**	12,0	Spannbeton
A 10 Berliner Ring: AS Berlin–Köpenick– AS Berlin–Hellersdorf	**19**	**Kalkgrabenbrücke**	**238**	48,5	Stahl/Stahl-betonverbund

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen

Bundesautobahn Streckenabschnitt	Nr.[1]	Bezeichnung des Bauwerks	Länge m	Bau-[2] kosten Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
A 39 Wolfsburg–Salzgitter: AK Wolfsburg– AK Braunschweig-Süd	**20**	**Tunnel Heidberg**	**379**	17,4	Spannbeton
A 63 Mainz–Kaiserlautern: AS Göllheim– AS Kaiserslautern/Ost	**21**	**Talbrücke Langmeiler-Senke**	**205**	15,0	Spannbeton
	22	**Talbrücke Langmeil**	**276**	15,5	Spannbeton
A 66 Frankfurt/M.–Fulda: AS Bad Soden/ Saalmünster–Fulda/Süd	**23**	**Steinau-Talbrücke**	**541**	25,8	Spannbeton
	24	**Kinzigtalbrücke**	**985**	48,1	Spannbeton
A 70 Schweinfurt–Bayreuth: AS Schweinfurt/Werneck-Haßfurt (2. Fahrbahn) AS Knetzgau–AS Bamberg (2. Fahrbahn)	**25**	**Wernbrücke**	**529**	13,3	Spannbeton
	26	**Mainbrücke Oberndorf**	**375**	13,1	Spannbeton
A 70 Bamberg–Bayreuth: AK Bamberg–AS Roßdorf	**27**	**Hangbrücke Würgau**	**413**	16,9	Stahl/Stahl-betonverbund
A 72 Hof–Chemnitz: AS Plauen-Ost– AS Zwickau	**28**	**Friesenbachtalbrücke**	**196**	20,0	Spannbeton
	29	**Talbrücke Pöhl**	**316**	37,4	Spannbeton
	30	**Göltzschtalbrücke**	**364**	46,5	Spannbeton
A 93 Hof–Regensburg: AS Wiesau– AS Weiden/Süd	**31**	**Talbrücke Seibertsbach**	**231**	11,7	Spannbeton
A 96 Lindau–München: Memmingen–Mindelheim	**32**	**Kohlbergtunnel**	**595**	26,0	Stahlbeton
A 99 Autobahnring München: Autobahndreieck Feldmoching–AK A 8	**33**	**Tunnel Allach**	**1 400**	161,3	Spannbeton
A 100 Stadtring Berlin: Berlin-Schönefeld/ AS Alboinstraße	**34**	**Kreuzungsbauwerk S-Bahn**	**64**	37,7	Spannbeton/ Stahlverbund
A 281 Abzweig Bremen	**35**	**Hochstraße**	**671**	29,0	Spannbeton
A 661 Bad Homburg–Darmstadt: AS Frankfurt a. M.– Seckbach–AS Hanauer Landstraße	**36**	**Galerie Seckbacher Landstraße**	**225**	21,7	Spannbeton
	37	**Talbrücke Seckbach**	**265**	12,9	Spannbeton

Tabelle 19: Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen

Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Bauwerke

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen						
Bundesstraße	Streckenabschnitt	Nr.[1]	Bezeichnung des Bauwerks	Länge m	Bau-[2] kosten Mio. DM	Baustoff
1		2	3	4	5	6
1992 für den Verkehr freigegeben						
B 11	Landshut–Deggendorf	**38**	**Trog und Tunnel Deggendorf**	**330**	13,8	Stahlbeton
B 17	Landsberg–Füssen	**39**	**Lechtalbrücke**	**566**	20,4	Spannbeton
B 27	Witzenhausen–Eschwege	**40**	**Schürzebergtunnel**	**520**	20,0	Spannbeton
B 33	Haslach–Triberg	**41**	**Kinzigbrücke**	**348**	10,3	Spannbeton
B 41	Idar-Oberstein–Kirn	**42**	**Altenberg Tunnel**	**320**	12,8	Stahlbeton
B 191	Uelzen–Ludwigslust	**43**	**Elbebrücke Dömitz**	**970**	49,0	Stahl/Stahl-betonverbund
B 212	in Bremerhaven	**44**	**Geestebrücke**	**157**	17,5	Stahl- und Spannbeton
B 312	Stuttgart–Reutlingen	**45**	**Tunnel Fellbach**	**1 565**	45,2	Stahlbeton
		46	**Hochstraße**	**1 026**	36,9	Spannbeton
Ende 1992 in Bau						
B 1	Paderborn–Hameln	**47**	**Strotetalbrücke**	**393**	11,5	Spannbeton
B 3	Gießen–Marburg	**48**	**Ohmtalbrücke**	**364**	19,7	Spannbeton
		49	**Tiefenbachtalbrücke**	**245**	15,9	Spannbeton
B 4	in Coburg	**50**	**Frankenbrücke**	**347**	25,0	Spannbeton
B 6	Bremen–Hannover	**51**	**Flutmulde Nienburg**	**300**	11,9	Spannbeton
B 10	Pirmasens–Landau	**52**	**Barbarossatunnel**	**790**	28,7	Stahlbeton
		53	**Löwenherztunnel**	**900**	39,9	Stahlbeton
B 10	Plochingen–Göppingen	**54**	**Galerie Uhingen**	**420**	20,2	Stahlbeton
B 11	Deggendorf–Zwiesel	**55**	**Lärmschutzbauwerk**	**330**	19,6	
B 27	Mosbach–Bad Friedrichshall	**56**	**Stützwand Haßmersheim**	**1 450**	38,6	Stahlbeton
B 27	Stuttgart–Hechingen	**57**	**Neckarbrücke**	**453**	21,6	Spannbeton
B 29	Waiblingen–Aalen	**58**	**Schornbachtalbrücke**	**618**	33,1	Spannbeton
		59	**Wieslaufbrücke**	**340**	18,5	Spannbeton
B 30	Weingarten–Eschach	**60**	**Tunnel Ravensburg**	**430**	33,8	Stahlbeton
B 33	Haslach–Triberg	**61**	**Sommerbergtunnel**	**1 085**	38,0	Stahlbeton
		62	**Kinzigbrücke**	**348**	10,3	Spannbeton
B 38	Weinheim–Fürth	**63**	**Saukopftunnel**	**2 715**	68,5	Stahlbeton
B 41	Kirn–Ingelheim	**64**	**Gräfenbachtalbrücke**	**430**	19,5	Spannbeton
		65	**Trogbauwerk Ippesheim**	**860**	39,8	Stahlbeton
B 50	Bernkastel–Kues	**66**	**Moselbrücke**	**148**	13,8	Stahl/Stahl-betonverbund
B 51	Telgte–Dülmen	**67**	**Trogbauwerk Münster**	**420**	11,2	Stahlbeton
		68	**Brücke Dortmund-Ems-Kanal**	**133**	12,8	Stahl/Stahl-betonverbund
B 51	Trier–Konz	**69**	**Merzlicher Brücke**	**218**	12,3	Spannbeton
B 61	Löhne–Minden	**70**	**Weserbrücke Porta-Westfalica**	**372**	33,0	Stahl/Stahl-betonverbund
B 76	Kiel–Eckernförde	**71**	**Tunnel Eichhofstraße/ Hasseldicksdamm**	**246**	30,0	Stahlbeton
B 87	Leipzig–Frankfurt/Oder	**72**	**Elbebrücke Torgau**	**509**	25,5	Stahl/Stahl-betonverbund
B 93	Zwickau–Meerane	**73**	**Tunnel Mosel**	**430**	48,2	Stahlbeton
		74	**Muldenbrücke**	**221**	13,4	Spannbeton
B 207	Hamburg–Mölln	**75**	**Hochstraße Schwarzenbek**	**318**	14,6	Spannbeton
B 236	in Dortmund	**76**	**Tunnel Wambel 1993**	**1 420**	65,5	Stahlbeton
B 257	Gelsdorf–Adenau	**77**	**Ditschardtunnel**	**540**	15,0	Stahlbeton
B 294	Alpirsbach–Wolfach	**78**	**Reutherbergtunnel**	**1 256**	32,8	Stahlbeton
B 297	Nürtingen–Tübingen	**79**	**Tunnel und Trog Neckartailfingen**	**1 370**	30,4	Stahlbeton
B 299	Landshut–Neumarkt	**80**	**Donaubrücke Neustadt**	**450**	15,0	Spannbeton
B 312	Stuttgart–Reutlingen	**81**	**Hochstraße Waiblingen**	**892**	44,6	Spannbeton
		82	**Neckarbrücken Waiblingen**	**895**	31,0	Spannbeton
B 317	Lörrach–Schönau	**83**	**Tunnel Langenfirst**	**270**	13,3	Stahlbeton
B 462	Rastatt–Forbach	**84**	**Tunnel und Trog Gernsbach**	**2 063**	72,0	Stahlbeton

[1]) Nummer in der Bauleistungskarte
[2]) ohne Grunderwerbskosten

Tabelle 20: Neubau von Bundesautobahnen
— Zusammenstellung der vollzogenen und voraussichtlichen Fertigstellungen 1993 —
Stand: 30. September 1993

Lfd. Nr.	Land	BAB Nr.	Neubaustrecke	Streckenabschnitt	Typ	Länge	Gesamtkosten Mio. DM	Fertigstellung
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	NS	A 31	Emden–Bottrop	AS Lathen bis AS Haren (Ems)	12	7,4	55,0	19. März
2	BB	A 15	Lübbenau–Forst	östl. AS Forst bis Groß Schacksdorf	2	5,5	55,0	4. April
3	BY	A 93	Hof–Regensburg	nördl. AS Weiden-West bis nördl. AS Weiden-Süd	2	3,4	15,0	15. Juni
4	BY	A 93	Hof–Regensburg	nördl. AS Neustadt a. d. W. bis AS Neustadt a. d. W.	2	2,3	7,4	23. Juni
5	SN	A 72	Chemnitz–Hof	AS Pirk bis Kleinzöbern	2	4,1	45,0	2. Juli
6	BY	A 93	Hof–Regensburg	AS Mitterteich-Nord bis AS Wiesau	12	5,4	62,0	21. Juli
7	BY	A 94	München–Simbach	Alzgern (B 12) bis Marktl (B 20)	12	6,2	41,0	22. September
8	BY	A 93	Hof–Regensburg	Waldnaabbrücke bis AS Windischeschenbach	2	2,0	14,0	29. September
9	RP	A 63	Mainz–Kaiserslautern	AS Freimersheim bis AS Kirchheimbolanden	12	6,4	44,0	11. Oktober
10	HE	A 4	Bad Hersfeld–Chemnitz	östl. AS Wildeck/Obersuhl bis Landesgrenze HE/TH	12	0,2	3,0	28. Oktober
11	TH	A 4	Bad Hersfeld–Chemnitz	Landesgrenze HE/TH bis Untersuhl	1	1,2	55,0	28. Oktober
12	NW	A 33	Osnabrück–Paderborn	AK Bielefeld bis AS Schloß Holte-Stukenbrock	12	6,0	134,4	3. November
13	BY	A 96	Lindau–München	AS Schöffelding bis Neugreifenberg	12	4,0	40,0	November
14	BB	A 15	Lübbenau–Forst	AS Cottbus-West bis östl. AS Forst	2	24,4	110,0	15. Dezember
15	BB	A 15	Lübbenau–Forst	Gr. Schacksdorf bis Bundesgrenze D/PL	2	3,5	35,0	15. Dezember
16	BW	A 96	Lindau–München	Leutkirch (B 465) bis AS Aichstetten	12	8,0	85,0	17. Dezember
17	SN	A 72	Chemnitz–Hof	AS Zwickau-West bis AS Reichenbach	2	9,7	59,0	Dezember
	SN	A 4	nachrichtlich: Dresden–Görlitz	Wiederinbetriebnahme AS Bautzen-Ost bis AS Weißenberg	1	15,0	17,0	8. Juli

Tabelle 21: Längenentwicklung*) der Bundesfernstraßen
1950 bis 1993 in km

Jahr	Längenentwicklung der Bundesfernstraßen					
	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 1. Januar km	Veränderung gegenüber dem Vorjahr km	Bestand am 1. Januar km	Veränderung gegenüber dem Vorjahr km	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4) km	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3+5) km
1	2	3	4	5	6	7
1950	2 128,0	—	24 349,4	—	26 477,4	—
1951	2 128,0	—	24 327,4	– 22,0	26 455,4	– 22,0
1952	2 128,0	—	24 327,4	—	26 455,4	—
1953	2 131,3	+ 3,3	24 250,4	– 77,0	26 381,7	– 73,7
1954	2 163,0	+ 31,7	24 267,7	+ 17,3	26 430,7	+ 49,0
1955	2 186,6	+ 23,6	24 474,1	+ 206,4	26 660,7	+ 230,0
1956	2 186,6	—	24 553,5	+ 79,4	26 740,1	+ 79,4
1957	2 261,0	+ 74,4	24 481,8	– 71,7	26 742,8	+ 2,7
1958	2 272,2	+ 11,2	24 480,2	– 1,6	26 752,4	+ 9,6
1959[1])	2 420,0	+147,8	24 508,3	+ 28,1	26 928,3	+ 175,9
1960	2 551,2	+131,2	24 950,9	+ 442,6	27 502,1	+ 573,8
1961	2 670,6	+119,4	25 262,2	+ 311,3	27 932,8	+ 430,7
1962	2 830,4	+159,8	28 014,3	+2 752,1	30 844,7	+2 911,9
1963	2 935,8	+105,4	29 206,1	+1 191,8	32 141,9	+1 297,2
1964	3 076,9	+141,1	29 586,4	+ 380,3	32 663,3	+ 521,4
1965	3 204,3	+127,4	29 906,9	+ 320,5	33 111,2	+ 447,9
1966	3 371,5	+167,2	30 516,1	+ 609,2	33 887,6	+ 776,4
1967	3 508,4	+136,9	31 418,4	+ 902,3	34 926,8	+1 039,2
1968	3 616,6	+108,2	31 986,8	+ 568,4	35 603,4	+ 676,6
1969	3 966,6	+350,0	32 047,7	+ 60,9	36 014,3	+ 410,9
1970	4 110,3	+143,7	32 205,0	+ 157,3	36 315,3	+ 301,0
1971	4 460,6	+350,3	32 465,3	+ 260,3	36 925,9	+ 610,6
1972	4 827,8	+367,2	32 590,4	+ 125,1	37 418,2	+ 492,3
1973	5 258,3	+430,5	32 696,0	+ 105,6	37 954,3	+ 536,1
1974	5 481,0	+222,7	32 703,0	+ 7,0	38 184,0	+ 229,7
1975	5 741,8	+260,8	32 594,0	– 109,0	38 335,8	+ 151,8
1976	6 207,0	+465,2	32 518,0	– 76,0	38 725,0	+ 389,2
1977	6 434,5	+227,5	32 460,0	– 58,0	38 894,5	+ 169,5
1978	6 711,0	+276,5	32 292,0	– 168,0	39 003,0	+ 108,5
1979	7 029,0	+318,0	32 252,0	– 40,0	39 281,0	+ 278,0
1980	7 292,0	+263,0	32 248,0	– 4,0	39 540,0	+ 259,0
1981	7 539,0[2])	+ 47,0[2])	32 558,0	+ 10,0[3])	40 097,0	+ 557,0
1982	7 806,0[2])	+267,0	32 356,0	– 202,0	40 162,0	+ 65,0
1983	7 919,0	+137,5	32 239,0	– 117,0	40 158,0	+ 20,5
1984	8 080,0	+161,0	31 553,0	– 86,0[4])	39 633,0	– 525,0
1985	8 198,0	+118,0	31 485,0	– 68,0	39 683,0	+ 50,0
1986	8 350,0	+152,0[5])	31 372,0	– 113,0	39 722,0	+ 39,0
1987	8 437,0	+ 87,0	31 368,0	– 4,0	39 805,0	+ 83,0
1988	8 618,0	+181,0	31 196,0	– 172,0	39 814,0	+ 9,0
1989	8 721,0	+103,0	31 108,0	– 88,0	39 829,0	+ 15,0
1990	8 822,0	+101,0	31 063,0	– 45,0	39 885,0	+ 56,0
1991[6])	10 854,0	+137,0	42 554,0	– 203,0	53 408,0	+ 40,0
1992[7])	10 955,0	+101,0	42 123,0	– 429,0	53 078,0	+ 330,0
1993	11 013,0	+ 58,0	42 169,0	– 46,0	53 182,0	+ 104,0

*) 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) zusätzlich ab 1. Januar 1991 im Beitrittsgebiet: Bundesautobahnen 1 895 km, Bundesstraßen 11 694 km = Bundesfernstraßen 13 589 km.
7) ab 1. Januar 1992 alte und neue Bundesländer

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333

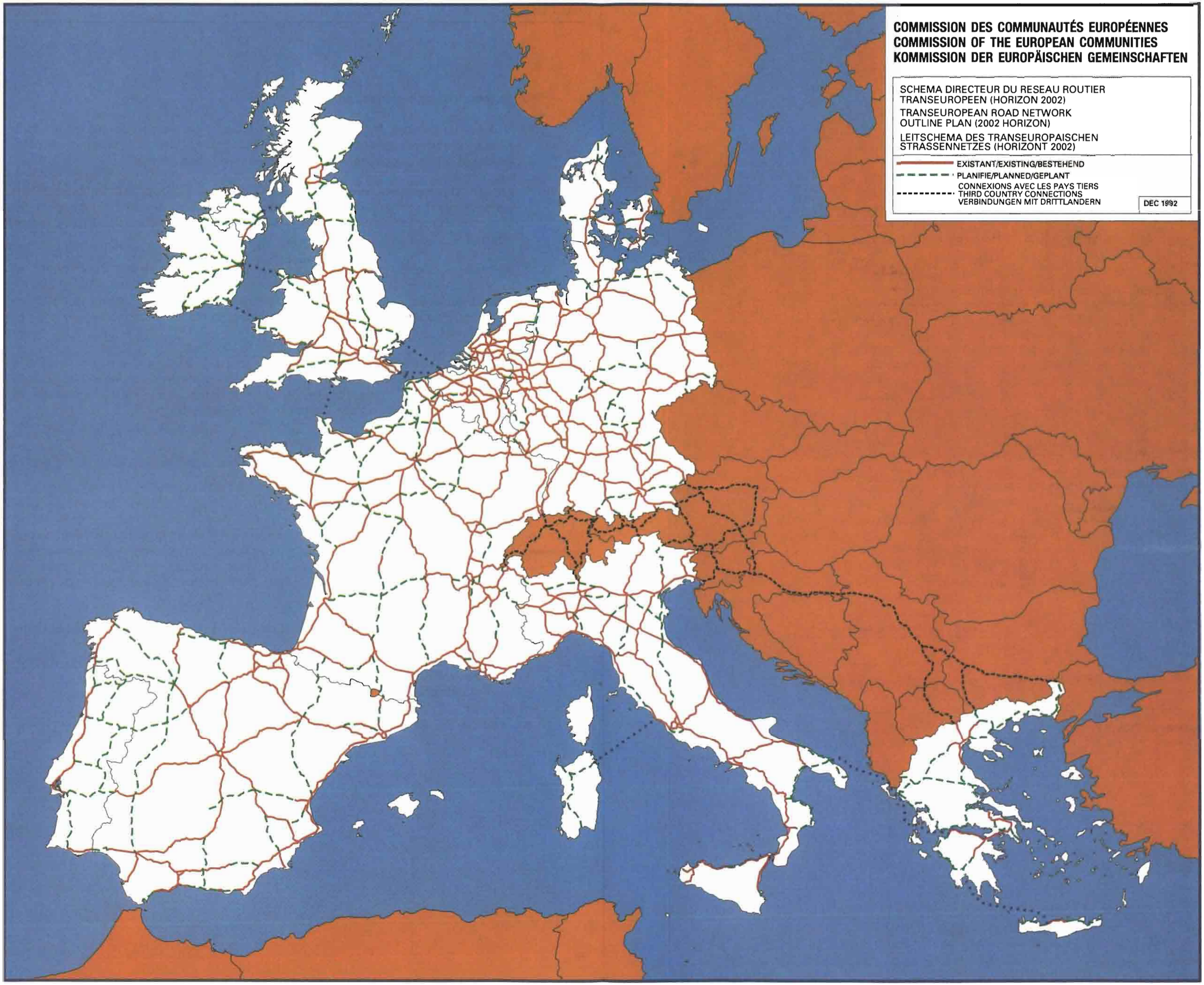



Abbildung 10: Transeuropäisches Straßennetz
— Autobahnen —