# Deutscher Bundestag 13. Wahlperiode

# Drucksache 13/130

20. 12. 94

Sachgebiet 912

# Unterrichtung durch die Bundesregierung

# Straßenbaubericht 1993/94

Inhal	t	Seite
Zusan	nmenfassung	4
1.	Grundlagen	7
1.1	Netz der Bundesfernstraßen	7
1.2	Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen	8
1.3	Gesetzliche Grundlagen (Änderungen und Ergänzungen, Harmonisierung von Vorschriften im europäischen Wirtschaftsraum)	10
1.3.1	Fernstraßenausbaugesetz – 4. Fernstraßenausbaugesetz	10
1.3.2	Änderung des Bundesfernstraßengesetzes	10
1.3.3	Planungsvereinfachungsgesetz	10
1.3.4	Harmonisierung der Vorschriften im Straßen- und Brückenbau im europäischen Wirtschaftsraum	11
1.4	Privatfinanzierung/Privatisierung	11
2.	Finanzierung	13
2.1	Fünfjahresplan 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000	13
2.1.1	Gesamtansatz	13
2.1.2	West/Ost-Aufteilung	13
2.1.3	Ausgabenstruktur	13
2.2	Finanzrahmen gemäß Bundeshaushalt 1994 und mittelfristiger Finanzplanung (Kabinettbeschluß vom 15. Juli 1994)	13
3.	Kostensenkung durch Überprüfung der Standards	16

		Seite
4.	Straßenbauleistungen im Jahr 1993	18
4.1	Finanzierung Straßenbauhaushalt 1993 – Kap. 12 10	18
4.2	Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben	21
4.3	Hauptbautitel	21
4.3.1	Bundesautobahnen	21
4.3.1.1	Erweiterung von Bundesautobahnen auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen, Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahnen	21
4.3.1.2	Neubau von Bundesautobahnen	22
4.3.2	Ausbau des Bundesstraßennetzes einschließlich Ortsumgehungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegebau	23
4.3.3	Ingenieurbauwerke	27
4.3.4	Umweltschutz	27
4.4	Erhaltung	29
4.4.1	Finanzbedarfsermittlungen für die Erhaltung der Bundesfernstraßen	
4.4.2	Ergebnisse der Finanzbedarfsschätzungen	29
4.4.3	Umsetzung in BVWP und Fernstraßenhaushalt	30
4.5	Unterhaltung und Betrieb	31
4.5.1	Ausgaben	31
4.5.2	Autobahn-Fernmeldenetz und Notrufanlagen	31
4.5.3	Verkehrsbeeinflussungsanlagen	32
4.5.4	Autobahnmeistereien	32
4.5.5	Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)	32
Verzei	chnis der Abbildungen im Text	
1	Entwicklung des Bundesfernstraßennetzes	7
2	Mittlere Verkehrsstärken nach Straßenklassen in den alten Bundesländern	9
3	Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfernstraßen 1959 bis 1993 (Stand: 30. Juni 1994)	19
Verzei	chnis der Tabellen im Text	
1	Längenvergleich der Bundesfernstraßen alte/neue Bundesländer – Stand: 1. Januar 1994 –	7
2	Entwicklung des Kraftfahrzeug-Bestandes	8
3	Entwicklung der Fahrleistungen 1980 bis 1993 auf Bundesfernstraßen – alte Bundesländer –	9
4	Privatfinanzierte Projekte	12
5	Finanzrahmen gemäß Fünfjahresplan	14
6	Finanzrahmen 1990 bis 1997 (gemäß Kabinettbeschluß vom 15. Juli 1994)	15
7	Leistungsübersicht der Bundesfernstraßen 1993	21

		Seite
8	Leistungsübersicht der Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen 1993	28
9	Ausgaben für Naturschutz und Landschaftspflege	28
10	Verteilerschlüssel für die Ausgabenmittel des Haushaltsansatzes für die Unterhaltung der Bundesfernstraßen	31
11	Serviceeinrichtungen (Nebenbetriebe) an Bundesautobahnen (gesamtes Bundesgebiet) – Stand 31. Dezember 1993 –	34
Tabelle	en im Anhang	
12	Ist-Ausgaben 1993 – aufgeschlüsselt nach Titeln –	36
13	Bundesautobahnen – Neubaustrecken –	40
14	Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –	45
15	Bundesstraßen – Ortsumgehungen –	48
16	Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn/ Reichsbahn im Zuge von Bundesstraßen	56
17	Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen	57
18	Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen	59
19	Neubau von Bundesautobahnen – Zusammenstellung der vollzogenen und voraussichtlichen Fertigstellung 1994	61
20	Längenentwicklung der Bundesfernstraßen	63

Karte (in der Umschlagtasche)

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1993 – Stand 31. Dezember 1993

### Straßenbaubericht 1993/1994

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 1994 (Kapitel 1. und 2.) sowie 31. Dezember 1993 (Kapitel 3).

# Zusammenfassung

Im vorliegenden Bericht für das Jahr 1993 werden – neben der fortlaufenden Berichterstattung über die Straßenbauleistungen – die wichtigsten **Neuerungen bei den Rahmenbedingungen** für den Fernstraßenbau dargelegt. Es ist dies neben den im Vorjahresbericht vorgestellten Gesetzen, dem 4. Fernstraßenausbauänderungsgesetz (4. FStrAbÄndG) und dem Planungsvereinfachungsgesetz (PlVereinfG), die 1993 in Kraft getreten sind,

 - das 3. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (3. FStrÄndG) vom 25. März 1994 (BGBl. 1994, Teil 1, S. 673), das am 8. April 1994 in Kraft getreten ist.

Die Neuregelung ermöglicht Privaten Autobahnnebenbetriebe zu bauen, was bisher dem Bund vorbehalten war (§ 15 Abs. 2 FStrG), ohne daß damit hoheitliche Befugnisse des Baulastträgers berührt werden.

Eine wesentliche Grundlage für die Straßenplanung ist die **Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen.** Sie wird maßgeblich beeinflußt durch den Kfz-Bestand. Ende 1993 betrug er in den alten Bundesländern 38,2 Mio. Kfz (+0,9 %) und in den neuen Bundesländern rd. 7,3 Mio. Kfz.

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

- auf den Autobahnen um rd. 4 % auf 45 400 Kfz/24 h und
- auf den Bundesstraßen um rd. 1 % auf 9 370 Kfz/24 h.

Die **Gesamtfahrleistung** im Straßennetz betrug im Jahr 1993 rd. 485,7 Mrd. Kfz.km (Zunahme rd. 1,7 %). Davon entfielen auf die

- Bundesautobahnen rd. 145,3 Mrd. Kfz.km (Anteil rd. 30 %),
- Bundesstraßen rd. 105,4 Mrd. Kfz.km (Anteil rd. 22%).

Die Fahrleistungen haben im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr erstmals auf den Bundesstraßen stärker zugenommen als auf den Bundesautobahnen. Die Zahlen zeigen auch, daß sich Verkehr nach wie vor auf den Bundesautobahnen konzentriert. Die Gesamtfahrleistung in den neuen Bundesländern betrug nach Schätzungen des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung (DIW) im Jahr 1993 rd. 77,0 Mrd. Kfz.km, dies entspricht einer Zunahme von rd. 3,6 % gegenüber dem Vorjahr.

Auf der Grundlage des vom Deutschen Bundestag am 30. Juni 1993 verabschiedeten 4. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage hat das Bundesverkehrsministerium den Fünfjahresplan 1993–1997 mit Ergänzung bis 2000 aufgestellt. Dem Ziel, die Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern rasch an den Ausbaustandard in den alten Bundesländern heranzuführen, wird durch einen nahezu konstanten Planungsansatz von jährlich rd. 4,7 Mrd. DM Rechnung getragen. Dieser Rahmen wird dem jährlich erreichten Planungs- und Baufortschritt in Ost und West flexibel angepaßt.

Gemäß der Finanzplanung des Bundes vom 13. Juli 1993 und den Beschlüssen zum Haushalt 1994 waren für die Bundesfernstraßen 1993 und 1994 jeweils 10 757,3 Mio. DM und in den Folgejahren 10 600 Mio. DM vorgesehen (Im Kabinettbeschluß vom 15. Juli 1994 wurden die jährlichen Mittel für die Bundesfernstraßen inzwischen auf 10 400 Mio. DM festgelegt). Derzeit werden Möglichkeiten zur Kostensenkung durch Überprüfung der Standards geprüft.

Neben den bereits in Bau befindlichen Maßnahmen haben die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) als notwendiger Entwicklungsimpuls für die neuen Bundesländer finanziellen Vorrang. Es ist vorgesehen, den größten Teil der VDE etwa bis zur Jahrtausendwende – also innerhalb des Fünfjahresplanes – fertigzustellen bzw. in Bau gehen zu lassen. Für alle **Erweiterungsinvestitionen in den neuen Bundesländern** werden bis zum Jahre 2000 rd. 55 % der Investitionsmittel für kapazitätserweiternde Baumaßnahmen (Hauptbautitel) eingesetzt (gegenüber rd. 35 % Anteil am Vordringlichen Bedarf im Bedarfsplan). Das sind (einschl. Berlin) rd. 21,2 Mrd. DM.

Der Bau von **Ortsumgehungen** ist seit mehr als 10 Jahren ein besonderer verkehrsund umweltpolitischer Schwerpunkt beim Ausbau des Bundesfernstraßennetzes. Wie bei den Vorgängerplänen wurde auch jetzt wieder ein gesondertes "Ortsumgehungsprogramm 1993" aufgestellt. Für die neuen Länder sind davon 151 Maßnahmen (27 %) bzw. 2,8 Mrd. DM (30 %) der Investitionen im Zeitraum bis 2000 vorgesehen.

Im Rahmen des Fünfjahresplanes sollen in den neuen Bundesländern (NBL) bis zum Jahre 2000

- rd. 590 km Bundesautobahnen erweitert.
- rd. 410 km Bundesautobahnen (einschl. Anbau der 2. Fahrbahn) und
- rd. 460 km Bundesstraßen (einschl. Ortsumgehungen) neu gebaut werden.

Für den **Bundesfernstraßenbau (Kap. 12 10)** wurden **im Jahr 1993** insgesamt 10 428,4 Mio. DM eingesetzt. Die Ausgaben verteilen sich wie folgt auf **alte und neue Bundesländer:** 

– alte Bundesländer:	7 281,6 Mio. DM
<ul><li>Investitionen</li></ul>	5 779,1 Mio. DM
<ul> <li>Nichtinvestitionen</li> </ul>	1 502,5 Mio. DM
– neue Bundesländer:	3 146,8 Mio. DM
– Investitionen	2 703,0 Mio. DM
<ul> <li>Nichtinvestitionen</li> </ul>	443,8 Mio. DM.

Für die **Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen**, die der Kapazitätserweiterung dienen **(Maßnahmen des Bedarfsplanes, Hauptbautitel)**, sind insgesamt 4 435,6 Mio. DM aufgewendet worden. Es wurden im Jahr 1993 folgende Bauleistungen erreicht:

- Bundesautobahnen (Ausgaben rd. 2,9 Mrd. DM):
  - 35,9 km 4streifiger Neubau,
  - 11,2 km Neubau der 1. Fahrbahn,
  - 33,8 km Ergänzung einer vorhandenen 1. Fahrbahn,
  - 55,0 km Ausbau von 4 auf 6 Fahrstreifen und
- **Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen** (Ausgaben rd. 1,6 Mrd. DM):
  - 28,2 km 4streifiger Neubau,
  - 88,7 km 2streifiger Neubau.

Die Instandsetzung und Grunderneuerung des Fernstraßennetzes wurde fortgeführt. Insgesamt wurden dafür im Jahr 1993 rd. 2 145 Mio. DM aufgewendet.

**Wichtige Verkehrsfreigaben** von Teilstrecken im Zuge von Bundesfernstraßen waren

- A 4 Chemnitz–Dresden, Striegistalbrücke bei Hainichen
- A 4 Bad Hersfeld-Eisenach, Brücke Richelsdorf (1. FB)
- A 4 Dresden–Görlitz, AS Görlitz bis Bdgrz. D/Pl (einschl. Neißebrücke)
- A 8 Karlsruhe-München, AS Stuttgart-Degerloch bis AS Esslingen (6streifiger Ausbau)
- A 72 Chemnitz–Hof, Ldgrz. SN/BY bis einschl. Saalebrücke
- B 87 Eilenburg–Herzberg, Elbebrücke bei Torgau

# Von besonderer Bedeutung waren die Baubeginne:

- A 2 Hannover–Berlin, Elbebrücke bei Magdeburg
- A 4 Dresden–Görlitz, Elbebrücke bei Dresden (6streifiger Ausbau)
- A 14 Magdeburg–Halle, Könnern bis Löbejün

Die Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn (ab 1. Januar 1994 Deutsche Bahn AG) im Zuge von Bundesstraßen dient vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung des Verkehrsablaufs. Am 1. Januar 1994 bestanden noch 1 149 technisch gesicherte und 112 nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen. Für ihre Beseitigung sowie für andere technische Sicherungen wurden im Jahre 1993 aus dem Straßenbauplan 49,2 Mio. DM ausgegeben.

Im Rahmen des **Radwegeprogramms** sind im Berichtsjahr rd. 500 km Radwege an Bundesstraßen fertiggestellt worden. Hierfür wurden 130 Mio. DM aufgewendet. Für den Zeitraum von 1991 bis zum Jahr 2000 sieht das Radwegeprogramm den Bau von insgesamt 4 500 km vor.

Für Maßnahmen des Umweltschutzes wurden im Berichtsjahr rd. 747 Mio. DM aufgewendet. Das sind 16,8 % der für den Neu- und Ausbau von Bundesstraßen aufgewendeten Mittel. Für den Lärmschutz wurden davon 326 Mio. DM investiert und damit rd. 30 km Lärmschutzwände errichtet sowie 49 000 m² Lärmschutzfenster finanziert. Für Naturschutz und Landschaftspflege einschließlich Grünflächen- und Biotoppflege wurden rd. 421 Mio. DM aufgewendet.

# 1. Grundlagen

#### 1.1 Netz der Bundesfernstraßen

Ende des Jahres 1993 verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von rd. 227 200 km Länge. Hiervon waren 53 075 km (rd. 23 %) Bundesfernstraßen, die sich im Verhältnis von rd. 1:4 auf Bundesautobahnen (11 080 km) und Bundesstraßen (41 995 km) aufteilen (vgl. **Tabelle 1**). In **Abbildung 1** und **Anhang, Tabelle 20**, ist die Entwicklung des Bundesfernstraßennetzes dargestellt.

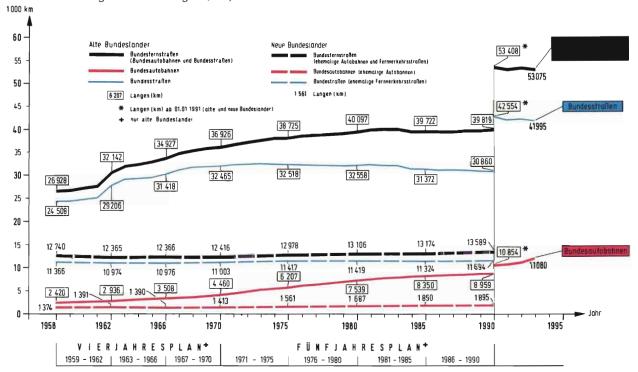
Die Bundesrepublik Deutschland verfügt im Vergleich zu den übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und anderen Industrienationen über ein gut entwickeltes Fernstraßennetz. Dieses Netz besitzt in den alten Bundesländern weitgehend einen hohen Sicherheitsstandard; durch Neu- und Ausbau muß es – in verstärktem Maße in den neuen Bundesländern – der in den nächsten 20 Jahren zu erwartenden Nachfrage im Reise- und Güterverkehr angepaßt werden.

Tabelle 1: Längenvergleich der Bundesfernstraßen alte/neue Bundesländer
— Stand: 1. Januar 1994 —

Straßenklasse	alte Bundesländer	neue Bundesländer (und Berlin)	Insgesamt
a) Bundesautobahnen Längekm	9 185	1 895	11 080
b) Bundesstraßen Längekm	30 492	11 503	41 995
Bundesfernstraßen a) + b)km	39 677	13 398	53 075

## Abbildung 1: Entwicklung des Bundesfernstraßennetzes

- gerundete Längen (km) am 1. Januar 1994 -



Die zunächst in einigen Bereichen des Fernstraßennetzes in den **neuen Bundesländern** noch vorhandenen Sicherheitsdefizite sind inzwischen beseitigt. Aufgrund geringer Festigkeit der hier vorhandenen Fahrbahndecken in weiten Bereichen des BAB-Netzes entsteht jedoch zunehmend vorzeitiger Erhaltungsbedarf vor allem auf den mit Schwerlastverkehr stark belasteten BAB-Strecken.

# 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 1993 wurde in den **alten Bundesländern** ein Bestand von 38,1 Mio. Kfz ermittelt. Davon waren rd. 32,7 Mio. PKW, von denen rd. 67,6 % als schadstoffreduzierte Fahrzeuge anerkannt waren. Der PKW-Bestand hat damit um rd. 1,3 % (Vorjahr: 3,1 %) zugenommen, während der Bestand der LKW und der übrigen Kfz zurückging. **Tabelle 2** zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes – 1. Januar 1994 – bezogen auf den Vorjahresstand insgesamt sowie nach Fahrzeugarten.

Die Wiedervereinigung hat zu einer erheblichen Zunahme des Bestandes an Kraftfahrzeugen in den **neuen Bundesländern** geführt. Für beide Teilgebiete ergeben sich folgende Motorisierungsgrade:

ABL: 507 PKW/1 000 EW,
 NBL: 409 PKW/1 000 EW,
 D: 488 PKW/1 000 EW.

#### - Verkehrsstärken

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

**Bundesautobahnen 1993:** rd. 45 400 Kfz/24 h<sup>1</sup>) (1992: 43 600 Kfz/24 h)<sup>2</sup>) und auf den

**Bundesstraßen – außerorts – 1993:** rd. 9 370 Kfz/24  $h^{1}$ ) (1992: 9 240 Kfz/24 h)<sup>2</sup>).

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

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

Die Verkehrsstärken wurden in den alten Bundesländern an insgesamt etwa 850 Zählstellen im Fernstraßennetz mit Hilfe von automatischen Langzeitzählgeräten kontinuierlich ermittelt. In den neuen Bundesländern befindet sich das Erfassungsnetz zur Zeit im Aufbau. Bis Ende 1993 waren etwa 80 Langzeitzählstellen in Betrieb. Die netzweite Installation und Inbetriebnahme automatischer Verkehrsdatenerfassungsgeräte dauert an.

#### - Verkehrsleistungen

Auf den Fernstraßen in den alten Bundesländern wurden 1993 rd. 257,2¹) Mrd. Kfz-km zurückgelegt; dies entspricht etwa 53 % 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

Quellen: 1) Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Herbst 1993

<sup>2</sup>) DIW: Verkehr in Zahlen, 1993

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

	Alte Bundesländer (ABL)		Neue Bundesländer (NBL)	Deutschland (D)
Kfz-Art	Bestand am 1. Januar 1994 in 1 000	Veränderung gegen- über 1. Januar 1993 in %	Bestand am 1. Januar 1994 in 1 000	Insgesamt in 1 000
	1	2	3	4
PKW	32 712	+1,3	6 466	39 202
LKW	1 526	-3,1	460	2 069
übrige Kfz	3 916	-0,6	362	4 301
Kfz insgesamt	38 154	+0,9	7 288	45 572

# Abbildung 2: Mittlere Verkehrsstärken nach Straßenklassen in den alten Bundesländern

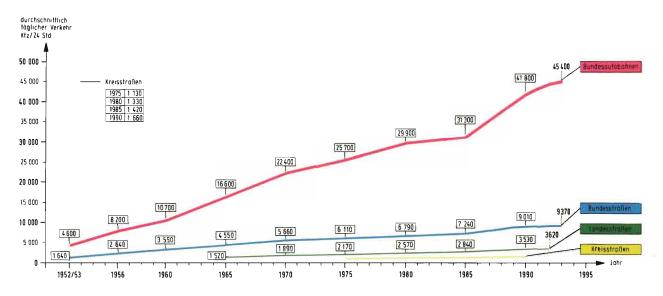


Tabelle 3: Entwicklung der Fahrleistungen 1980–1993 auf Bundesfernstraßen – alte Bundesländer –

Straßenklasse	Kennwert		Ja	Jahr		
Strabenklasse	Keimwert	1980¹)	1985¹)	19901)	1993²)	
Bundesautobahnen	Fahrleistung in Mrd. Kfz-km	80,7	94,4	135,5	145,3	
	absolute Veränderung in Mrd. Kfz-km absolute jährliche	13,7	46	6,4	9,8	
	Veränderung in Mrd. Kfz-km	2,7	S	9,3	3,3	
	relative Veränderung in % relative jährliche	16,9	49	9,2	7,2	
	Veränderung in %	3,4	9	9,8	2,4	
Bundesstraßen	Fahrleistung in Mrd. Kfz-km	83,6	84,3	101,9	105,4	
	absolute Veränderung in Mrd. Kfz-km absolute jährliche	0,7	17	7,9	3,5	
	Veränderung in Mrd. Kfz-km	0,1	3	3,6	1,2	
	relative Veränderung in % relative jährliche	0,8	21	1,2	3,4	
	Veränderung in %	0,2	4	1,2	1,1	

Quellen: 1) DIW: Verkehr in Zahlen 2) Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Herbst 1993

(inklusive Gemeindestraßen) rd. 30 % (bei rd. 485,7¹) Mrd. Kfz-km insgesamt) aller Fahrleistungen auf der Straße erbracht. Dieser hohe Anteil unterstreicht die Bedeutung der Bundesautobahnen für die Verkehrsabwicklung.

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

# 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 waren in den alten und neuen Bundesländern etwa 461 Baustellen (Vorjahr: 470) von längerer Dauer (mehr als 14 Tage) an den Betriebsstrecken der Bundesautobahnen erforderlich. Der Anteil der aufsumierten Baustellenlängen betrug rd. 10,4% am BAB-Netz. 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 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 1994 vom Bundesministerium für Verkehr herausgegebene Übersichtskarte "Baustellen an Bundesautobahnen in der Hauptreisezeit 1994" (Stand: 1. Mai 1994) 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 möglich.

# Gesetzliche Grundlagen (Änderungen und Ergänzungen, Harmonisierung von Vorschriften im europäischen Wirtschaftsraum)

## 1.3.1 Fernstraßenausbaugesetz – 4. Fernstraßenausbauänderungsgesetz

Der neue Bedarfsplan ist Grundlage für den Neuund Ausbau der Bundesfernstraßen. Er wurde durch das 4. Fernstraßenausbauänderungsgesetz neu gefaßt und insbesondere unter Beachtung der Belange der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus an die Verkehrsentwicklung angepaßt und auf die neuen Länder ausgedehnt.

Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben entsprechen den Zielen des § 1, Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Linienbestimmung nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes und für die Planfeststellung nach § 17 Bundesfernstraßengesetz verbindlich. Das Gesetz vom 15. November 1993 trat mit Wirkung vom 1. Januar 1991 in Kraft.

# 1.3.2 Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Am 8. April 1994 trat das 3. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (3. FStrÄndG), mit dem § 15 (Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen) geändert wurde, in Kraft.

Die Neuregelung ermöglicht es Privaten, nämlich der Autobahn Tank & Rast AG (früher GfN) als Systemführungsgesellschaft und anderen Dritten, Autobahnnebenbetriebe zu bauen, eine Befugnis, die bisher dem Bund vorbehalten war (§ 15 Abs. 2 FStrG).

Hoheitliche Befugnisse gehen jedoch durch die Übertragung des Baus nicht auf den Dritten über, d. h. der Träger der Straßenbaulast bleibt dafür verantwortlich, daß die Bauten den Anforderungen an Sicherheit und Ordnung entsprechen. Ferner wurde festgelegt, daß der Betrieb von Nebenbetrieben von der Auftragsverwaltung des jeweils zuständigen Landes auf Dritte zu übertragen ist.

Schließlich wurde § 15 FStrG dahingehend ergänzt, daß derjenige, der das Recht zum Bau und Betrieb einer Autobahntank- bzw. -rastanlage erhalten hat, eine absatz- bzw. umsatzbezogene Konzessionsabgabe an den Bund zahlen muß. Das Nähere regelt eine Konzessionsabgabenverordnung, die z. Z. vorbereitet wird.

#### 1.3.3 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 ge-

Quelle: ¹) Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Herbst 1993

leistet. Einer Beschleunigung von Planung und Bau dient auch das **Investitionsmaßnahmengesetz** für den Abschnitt Wismar West–Wismar Ost der Bundesautobahn A 20.

Doch auch in den alten Bundesländern dauern Planungsverfahren für Verkehrsinvestitionen zu lange. Hierin liegt eine Ursache dafür, daß viele 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.

Das **Planungsvereinfachungsgesetz** vom 17. Dezember 1993 greift im wesentlichen Instrumente zur Planungsbeschleunigung auf, die bereits im Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz für die neuen Bundesländer befristet gesetzlichen Niederschlag gefunden haben. Es enthält aber auch zusätzliche und weitergehende Regelungen. So

- verzichtet es bei Ortsumgehungen auf eine Linienbestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr.
- setzt es neue und verkürzt bestehende Fristen für Behörden und Kommunen im Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren,
- führt es eine Plangenehmigung mit Konzentrationswirkung ein, die unter bestimmten Voraussetzungen an die Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses treten kann und
- gleicht es die Vorschriften der verschiedenen Bundesverkehrswegegesetze einander an.

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

Für den Bereich des Eisenbahnkreuzungsgesetzes hebt es die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Planfeststellungsverfahren einzuleiten und durchzuführen, auf.

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

#### 1.3.4 Harmonisierung der Vorschriften im Straßen- und Brückenbau im europäischen Wirtschaftsraum

Mit Wirkung vom 1. Januar 1994 ist der europäische Wirtschaftsraum entstanden. Hierzu gehören neben den Mitgliedstaaten der Europäischen Union auch die EFTA-Staaten Finnland, Island, Österreich, Norwegen und Schweden. Diese Staaten übernehmen den Rechtsbestand des EG-Binnenmarktes bis Stand 30. Juni 1991.

Für den Straßenbaubereich sind dabei von besonderer Bedeutung die

 EG-Bauproduktenrichtlinie vom 21. Dezember 1988 (89/106/EWG),

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

#### EG-Bauproduktenrichtlinie

Die EG-Bauproduktenrichtlinie regelt das Inverkehrbringen, den freien Warenverkehr und die Verwendung von Bauprodukten im europäischen Wirtschaftsraum. Nach dieser Richtlinie 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 für den Straßenbaubereich eingeführt worden. Bis zur Einführung harmonisierter Normen sind daher die nationalen technischen Vorschriften weiterhin anzuwenden. Hierbei dürfen Bauprodukte aus anderen Mitgliedstaaten des europäischen Wirtschaftsraums nicht von der Zulassung zur Verwendung im Straßenbaubereich ausgeschlossen werden, wenn sie mit den nach deutschen Vorschriften geprüften oder zugelassenen Bauprodukten gleichwertig sind.

## Änderungen der VOB

Die EG-Baukoordinierungsrichtlinie und die EG-Lieferkoordinierungsrichtlinie regeln das Vergabeverfahren der öffentlichen Hand bei Ausschreibungen im europäischen Wirtschaftsraum. Diese Richtlinien sind durch Gesetz zur Änderung des Haushaltsgrundsätzegesetzes vom 26. November 1993 (BGBl. I S. 1929) und durch eine Vergabeverordnung vom 22. Februar 1994 (BGBl. I S. 321) in nationales Recht umgesetzt worden.

#### EG-Überwachungsrichtlinie

Die Durchsetzung der EG-rechtlichen Vergabevorschriften erfolgte durch die EG-Überwachungsrichtlinie, die durch eine Nachprüfungsverordnung vom 22. Februar 1994 (BGBl. I S. 324) in nationales Recht umgesetzt worden ist. Hierdurch wird für die nicht berücksichtigten Bewerber eine Prüfung des Vergabeverfahrens öffentlicher Auftraggeber ermöglicht.

#### 1.4 Privatfinanzierung/Privatisierung

Das Bundeskabinett hat am 29. Januar 1992 und 15. Juli 1992 beschlossen, sechs Fernstraßen-Projekte über eine private Finanzierung zu realisieren.

Im Rahmen der Beratungen zum Bundeshaushalt 1994 hat der Deutsche Bundestag auf Vorschlag des Haushaltsausschusses beschlossen, sechs weitere Projekte in die Privatfinanzierung aufzunehmen. Die zwölf Maßnahmen sind in der Übersicht **Tabelle 4** dargestellt.

Mit der Durchführung dieser Pilotprojekte werden in Deutschland z. Z. erste Erfahrungen mit der Einbe-

Tabelle 4: Privatfinanzierte Projekte

	Bau- kosten Mio. DM	
A 7	4. Elbtunnelröhre, Hamburg	474,0
A 8	Perl/Borg–Merzig/ Wellingen (1. FB)	130,1
A 44	Rheinquerung Ilverich	592,0
A 60	Bitburg-Wittlich	467,8
A 81	Engelberg-Tunnel	637,0
A 94	Hof-Mitterteich	519,3
B 2n	Ortsumgehung Farchant	178,9
В 31	Ortsumgehung Freiburg-Ost	211,1
В 62	Ortsumgehung Biedenkopf	93,0
B 254	Ortumgehung Schwalmtal-Brauerschwend	23,5
В 437	Weserquerung südlich Bremerhaven	542,3
B 457	Ortsumgehung Hungen	20,0
Insgesamt		3 889,0

ziehung Privater in die Finanzierung von Straßenbauvorhaben gewonnen. Bei diesen Maßnahmen werden die Kosten für die Baudurchführung (ohne Grunderwerb) privat finanziert. Die Bauzeit erstreckt sich insgesamt auf die Jahre 1994–2002.

Die gesamten Refinanzierungskosten setzen sich zusammen aus

- den eigentlichen Baukosten,
- den Vorfinanzierungszinsen während der Bauzeit (Bauzinsen) und
- den Kreditkosten während der Tilgung (Projektzinsen).

Die Maßnahmen werden erst ab Fertigstellung refinanziert. Sofern bis dahin keine zusätzlichen Einnahmen, z. B. aus Gebühren oder Entgelten, zur Verfügung stehen, erfolgt die Refinanzierung aus dem Bundeshaushalt und zwar in 15 gleichen Jahresraten aus dem Straßenbauhaushalt, Titel 822 12 (Bundesautobahnen) bzw. 822 22 (Bundesstraßen).

Ein weiterer Schritt in diese Richtung ist das am 3. September 1994 in Kraft getretene Gesetz über den Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private (Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz – FStrPrivFinG). Dieses ermöglicht, daß insbesondere kostenaufwendige Brücken und Tunnel, mit deren Verwirklichung sonst in absehbarer Zeit nicht zu rechnen wäre, ohne Belastung des Bundeshaushalts durch Private finanziert, errichtet und von diesen für eine begrenzte Zeit mit dem Recht, zur Refinanzierung eine Maut zu erheben, betrieben werden können.

Die Erfahrungen in anderen Staaten mit dem privatwirtschaftlichen Bau und Betrieb von Autobahnen, aber auch die Privatisierungsschritte in einigen Verkehrsbereichen der Bundesrepublik Deutschland, sind Anlaß, die Privatisierungsmöglichkeiten von Bundesautobahnen intensiv zu prüfen. Das Bundesministerium für Verkehr wurde deshalb durch einen Beschluß der Koalitionsfraktionen des Deutschen Bundestages beauftragt, Grundlagen für eine Entscheidung über Art und Umfang einer Autobahnprivatisierung vorzubereiten.

Die dafür erforderlichen Vorarbeiten sind im Bundesministerium für Verkehr in Angriff genommen. Für die Arbeiten, die alle maßgeblichen Aspekte zu berücksichtigen haben, wurde ein Beratungskonsortium eingesetzt. Eine wissenschaftliche Begleitung sowie eine projektbegleitende Information der parlamentarischen Gremien, der Länder, Verbände und Interessengruppen sind vorgesehen und erfolgen parallel.

Wegen der mit der Aufgabe verbundenen vielfältigen rechtlichen, wirtschaftlichen, organisatorischen und verkehrstechnischen Fragestellungen sowie wegen der erforderlichen Berücksichtigung unterschiedlicher Interessengruppen ist Ende 1994 mit Ergebnissen zu rechnen, die eine Entscheidung über ein Umsetzungskonzept zur Privatisierung ermöglichen.

# 2. Finanzierung

# 2.1 Fünfjahresplan 1993–1997 mit Ergänzung bis 2000

#### 2.1.1 Gesamtansatz

Dem Fünfjahresplan 1993–1997 mit Ergänzung bis 2000 liegen der Finanzplan des Bundes 1993–1997 vom 13. Juli 1993 und die Entscheidungen zu den Bundeshaushalten 1993 und 1994 zugrunde. Danach sind für die Bundesfernstraßen in den Jahren 1993 und 1994 jeweils Ausgaben in Höhe von 10 757,3 Mio. DM vorgesehen. Für die Jahre 1998–2000 wird dieser Ansatz fortgeschrieben.

In Ergänzung dazu sind 12 Pilotprojekte in den alten Bundesländern auf dem Wege der Privatfinanzierung mit Baukosten von insgesamt rd. 3,9 Mrd. DM vorgesehen (s. Kap. 1.4).

#### 2.1.2 West/Ost-Aufteilung

Nach dem Bundesverkehrswegeplan 1992 wird angestrebt, die Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern rasch an den Ausbaustandard der alten Bundesländer heranzuführen. Diesem Ziel wird im Finanzplanungszeitraum bis 1997 durch eine nahezu konstante und gemessen am Gesamtbedarf überdurchschnittliche Mittelzuweisung für die neuen Bundesländer in Höhe von jährlich rd. 4,7 Mrd. DM Rechnung getragen. Dieser Rahmen muß im Lichte des jährlichen Planungs- und Baufortschrittes in Ostund West flexibel gehandhabt werden. Es soll vor allem die Finanzierung des hohen Nachholbedarfs und der VDE sichergestellt werden. Ab 1998 wird die West/Ost-Aufteilung dann bis zum Jahr 2000 kontinuierlich an die Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans angepaßt.

#### 2.1.3 Ausgabenstruktur

Vom Gesamtansatz der Mittel für Bundesfernstraßen in Höhe von 10 757,3 Mio. DM sind zunächst die im wesentlichen indisponiblen Ausgaben für Unterhaltung, Betrieb, Erhaltungsaufwendungen und Aufwendungen für andere notwendige Investitionen, wie z. B. Um- und Ausbau, Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen, Lärmschutz sowie Zuwendungen an fremde Baulastträger abzuziehen. Diese indisponiblen Aufwendungen machen etwa 55 % der Gesamtausgaben für Bundesfernstraßen aus. Die verbleibenden 45 % bilden den Finanzrahmen für die Maßnahmen des Bedarfsplanes (Hauptbautitel).

Zu Beginn des Fünfjahresplanzeitraumes werden in den neuen Bundesländern die Ausgaben für die Investitionen außerhalb der Hauptbautitel durch die Finanzierung des hohen Nachholbedarfs bestimmt.

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

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

Einzelbeträge für die Jahre 1993-2000 zeigt Tabelle 5.

# 2.2 Finanzierungsrahmen gemäß Bundeshaushalt 1994 und mittelfristiger Finanzplanung (Kabinettbeschluß vom 15. Juli 1994)

Der vom Bundestag im Dezember 1992 verabschiedete Bundeshaushalt 1993 sieht für den Bereich der Bundesfernstraßen (Kap. 12 10) Ausgaben in Höhe von 10 760,9 Mio. DM vor. Durch einen Nachtragshaushalt, haushaltswirtschaftliche Sperren und globale Minderausgaben wurde der Verfügungsbetrag verringert. Verfügungsbetrag und Ist-Ausgaben der Länder stellen sich wie folgt dar.

Bundesfernstraßenhaushalt 1	993
Dundesternstranennadshart 1	

einschl. Nachtragshaushalt	10 757,3 Mio. DM
Verfügungsbetrag der Länder	10 453,5 Mio. DM

#### Ist-Ausgaben

_	Länder/West	7 174,2 Mio. DM
_	Länder/Ost einschl. DEGES	3 217,0 Mio. DM

# Ist-Ausgaben bei den Hauptbautitel (Maßnahmen des Bedarfsplanes)

_	Länder/West	3 337,2 Mio. DM
	davon VDE	171,8 Mio. DM
_	Länder/Ost einschl. DEGES	1 098,4 Mio. DM
	davon VDE	502,9 Mio. DM

Tabelle 5: Finanzrahmen 1993–2000 gemäß Fünfjahresplan (in Mio. DM) a)

Zweckbestimmung	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	1993 bis 2000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kapital 1210	10 757,3	10 757,3	10 600,0	10 600,0	10 600,0	10 600,0	10 600,0	10 600,0	85 114,6
davon NBL	3 844,4	4 735,0	4 664,0	4 664,0	4 664,0	4 560,0	4 560,0	4 560,0	36 101,4
Nicht-Investitionen	2 057.3	1 957,3	2 060,0	2 060,0	2 060,0	2 060,0	2 060,0	2 060,0	16 374,6
Investitionen	8 700,0	8 800,0	8 540,0	8 540,0	8 540,0	8 540,0	8 540,0	8 540,0	68 740,0
davon									
Bedarfsplan-									
investitionen (HBT)	4 441,8	4 578,5	4 830,0	4 840,0	4 840,0	4 960,0	5 100,0	5 190,0	38 780,3 b)
- ABL	3 039,5	2 476,0	2 050,0	2 060,0	1 970,0	2 040,0	1 930,0	1 970,0	17 535,5
- NBL	1 402,3	2 102,5	2 780,0	2 780,0	2 870,0	2 920,0	3 170,0	3 220,0	21 244,8
davon									
- VDE	894,3	1 669,3	2 320,0	2 640,0	2 930,0	2 990,0	2 750,0	2 700,0	18 893,6
– ABL	112,0	330,0	340,0	430,0	500,0	520,0	490,0	480,0	3 202,0
– NBL	782,3	1 339,3	1 980,0	2 210,0	2 430,0	2 470,0	2 260,0	2 220,0	15 691,6
Maßnahmen des Bedarfsplanes									
ohne VDE	3 547,5	2 909,2	2 510,0	2 200,0	1 190,0	1 970,0	2 350,0	2 490,0	19 886,7 b)
- ABL	2 927,5	2 146,0	1 710,0	1 630,0	1 470,0	1 520,0	1 440,0	1 490,0	14 333,5
- NBL	620,0	763,2	800,0	570,0	440,0	450,0	910,0	1 000,0	5 553,2
Investitionen außerhalb des Bedarfsplanes				>					
(NHBT) Bund	4 258,2	4 221,5	3 710,0	3 700,0	3 700,0	3 580,0	3 440,0	3 350,0	29 959,7
Anteil ABL	2 478,2	2 131,5	2 400,0	2 390,0	2 480,0	2 510,0	2 670,0	2 680,0	19 739,7
Anteil NBL	1 780,0	2 090,0	1 310,0	1 310,0	1 220,0	1 070,0	770,0	670,0	10 220,0

a) ständige Anpassung an Planungs- und Baufortschritt, insbesondere auch zwischen ABL und NBL erforderlich b) zuzüglich 47,0 Mio. DM in Hessen und 25,0 Mio. DM in Bayern für Lückenschlußmaßnahmen

VDE: Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

ABL: Alte Bundesländer NBL: Neue Bundesländer

HBT: Hauptbautitel

NHBT: Investitionen außerhalb des Bedarfsplanes

Die am 15. Juli 1994 vom Bundeskabinett beschlossene mittelfristige Finanzplanung bis 1997 sieht für Kap. 12 10 nunmehr die in **Tabelle 6 dargestellten Ansätze vor.** 

Tabelle 6: Finanzrahmen 1990–1997
– in Mio. DM –

(gemäß Kabinettbeschluß vom 15. Juli 1994)

	1990 Ist	1991 Ist	1992 Ist	1993 Ist	1994 Soll	1995 Soll	Summe 1991 bis 1995 Soll	1996 Soll	1997 Soll
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kap. 12 10	6 724,1	8 365,91)	9 858,71)	10 428,4	10 690,7	10 400,0	56 667,8	10 400,0	10 400,0
Nichtinvestitionen	1 291,9	1 665,5	1 881,9	1 946,3	1 925,2	2 007,8	10 727,6	2 051,9	2 073,6
Investitionen	5 432,2	6 700,4	7 976,8	8 482,1	8 765,5	8 392,2	45 940,2	8 348,1	8 526,4
– davon Hauptbautitel	3 162,6	3 340,5	3 905,3	4 435,5	4 097,7	4 660,0	23 718,5	4 640,0	4 640,0
- davon Investitionen außerhalb der Hauptbautitel	2 269,6	3 359,9	4 071,5	4 046,6	4 667,8	3 732,2	22 221,7	3 708,1	3 686,4

 $<sup>^{\</sup>mbox{\tiny 1}})\,$  hinzu aus dem Aufbauprogramm "Aufschwung Ost" 1991: 372 Mio. und 1992: 1 187 Mio. DM.

# 3. Kostensenkung durch Überprüfung der Standards

Die Anforderungen an den Bundeshaushalt aus dem Nachholbedarf in den neuen Bundesländern und den vielfältigen Anforderungen aus den alten Bundesländern zwingen dazu, alle Einsparmöglichkeiten auszuschöpfen.

Einsparpotentiale bestehen nicht nur bei den großen Baumaßnahmen, sondern können auch durch vielerlei Änderungen im Detail technischer Regelwerke gewonnen werden. Dabei ist es notwendig, auch bestehende Qualitätsansprüche und Entwurfsprinzipien auf ihre Unabdingbarkeit hin zu überprüfen.

Auf einem Kolloquium, das im April 1994 gemeinsam vom Bundesministerium für Verkehr und der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in Gummersbach abgehalten wurde, sind die Möglichkeiten der Kostensenkung bei Planung und Bau mit Vertretern der Straßenbauverwaltungen der Bundesländer und der Deutschen Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) diskutiert worden.

Die Erörterung von Einsparmöglichkeiten im Bereich des Straßenbaus beschränkt sich jedoch nicht auf die direkten Kosten. Es sind vielmehr auch die den Straßenbaulastträgern entstehenden, gesamtwirtschaftlichen Wirkungen, insbesondere die Folgen sparsameren Bauens für die Qualität des Verkehrsablaufs und der Straßenverkehrssicherheit zu bedenken. Ansatzpunkte für Einsparungen im Straßenbau werden auf folgenden vier Gebieten gesehen:

- Bei der Entwurfsbearbeitung werden häufig Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in die Planung aufgenommen, um Forderungen Dritter zu erfüllen. Diese aus Natur- und Landschaftsschutzgesichtspunkten erhobenen Forderungen erweisen sich häufig als äußerst kostenwirksam. Dies gilt besonders für den Grunderwerb. Sie wirken sich für den Bau kostentreibend aus und mindern die Akzeptanz der Baumaßnahmen. Für die Wirtschaftlichkeit des Gesamtverfahrens sind sie letztlich abträglich. Die Planungsphilosophie sollte daher künftig einer planfeststellungsfähigen Lösung wieder den Vorzug vor der "Konsensplanung" geben.
- Weiteres Einsparpotential besteht darin, Straßenquerschnitte gezielter auf die zu erwartende Verkehrsnachfrage hin auszuwählen, ohne daß dabei Einbußen hinsichtlich Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit hingenommen werden müssen. Eine solche Möglichkeit bietet seit 2 Jahren die Anwendung von Zwischenquerschnitten (vgl. Straßenbaubericht 1992), die das Spektrum der Straßenquerschnitte zwischen den bisherigen 2bahnigen Straßenquerschnitten (meist Autobahnen) und einbahnigen Straßen erweitern und damit eine kostensparende Anpassung an die Verkehrsnachfrage erlauben. Es wird empfohlen, den Zwischenquerschnitt b2+1 bis zur Verkehrsbela-

stung von 15 000 Kfz/24 h und den 2bahnig vierstreifigen Zwischenquerschnitt  $\times$  **4 m** bei Verkehrsbelastungen von 15 000 bis etwa 20 000 Kfz/24 h einzusetzen. Beide Querschnitte müssen im Interesse der Verkehrssicherheit als Kraftfahrstraße ausgebildet und betrieben werden und sollten vorzugsweise planfreie Knoten haben.

- Weitere Einsparmöglichkeiten bestehen bei der konstruktiven und gestalterischen Ausbildung von Ingenieurbauwerken (z. B. Brücken, Gründungskonstruktionen, Lärmschutzwände). Eine Vielzahl von Brückenschäden, vor allem an großen, damit auch unterhaltungsaufwendigen Brücken aus den 50er Jahren deuten darauf hin, daß Wirtschaftlichkeitsdenken sich auf die Gesamtheit der Bau-, Unterhaltungs-, Betriebs- und Nutzerkosten beziehen sollte. Dies läßt sich vor allem durch robuste Konstruktion, geringe Bauausführungsrisiken, Funktionstüchtigkeit und Dauerhaftigkeit, Wirtschaftlichkeit, leichte Prüfbarkeit und Erhaltungsfreundlichkeit erreichen, ohne daß damit das Ziel einer funktional-ästhetischen Gestaltung aufgegeben werden muß. Dies gilt u. a. auch für Lärmschutzwände, die eine ausschließlich an der Funktion orientierte, unaufdringliche und naturnahe Gestaltung durch den Einsatz von landschaftstypischen Materialien nahelegen.
- Durch den Einsatz plangleicher Knoten unter besonderer Berücksichtigung von Kreisverkehrsplätzen kann aufgrund der erreichbaren Verkürzung von Wartezeiten und der Möglichkeit von Einrichtungsverkehr der Verkehrsablauf sicherer und wirtschaftlicher gemacht werden. Getrennt nach ihrer Lage im Innerorts-, Ortsrand- oder Außerortsbereich liegen bisher noch keine eindeutigen Erfahrungen vor. Der wirtschaftliche Einsatzbereich liegt bei Belastungen von 15 000-25 000 Kfz/24 h bei einstreifigen und von 18 000-35 000 Kfz/24 h bei zweistreifigen Zufahrten. Vor der allgemeinen Einführung der Kreisverkehrsplätze in die Richtlinien wird das Bundesministerium für Verkehr noch weitere Forschungsergebnisse zur Verkehrssicherheit von versuchsweise gestalteten Kreiseln abwarten.

Kreisverkehrsplätze bewirken einen auffälligen Bruch in der Streckencharakteristik. Sie werden daher in zunehmendem Maße auch als optische Bremse am Ortsrandbereich angeordnet. Sicherheitserhöhend ist dabei auch die rechtzeitige Erkennbarkeit und Übersichtlichkeit des Kreisels aus größerer Entfernung und gleichzeitig die Anordnung einer Sichtblende im Innenradius (Erdhügel, Pflanzen).

Generell ist festzustellen, daß mit den bestehenden Entwurfsrichtlinien wirtschaftliche Trassierungen möglich sind, wenn innerhalb des Abwägungsspielraumes in den Richtlinien eine stärkere Orientierung in den mittleren bis unteren Bereich gesucht wird. Bei der Planung weiträumiger Verkehrsprojekte, z. B. von Autobahnen, kann bei einem unvertretbaren hohen Kostenaufwand durchaus von der Forderung nach einer homogenen Streckencharakteristik abgewichen werden. Bei der Vergabe von Planungen ist auch der Tatsache Rechnung zu tragen, daß die Struktur der HOAI, in der die Honorare von der Bausumme abhängen, keinen Anreiz für die iterative Er-

arbeitung kostengünstiger Lösungen bietet. Diesem Mangel kann im Augenblick nur durch stärkeres Engagement der Straßenbauverwaltungen bei den Planungsvorgaben sowie im Rahmen der Beurteilung der Lösungsvorschläge begegnet werden.

Nach einer bisherigen Wertung der Beiträge zu dem o. g. Kolloquium erscheint es lohnend, **alle** genannten Einsparmöglichkeiten zu erschließen und auszuschöpfen.

# 4. Straßenbauleistungen im Jahr 1993

# 4.1 Finanzierung Straßenbauhaushalt 1993

- Kap. 1210 -

 Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Vorankündung des Haushaltsgesetzes 1993 vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2211) folgende Ausgabemittel zur Verfügung (Haushaltssoll).

Teilbeträge des Haushalts-Solls	Mio. DM
Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen)	10 757,2
hinzu: - verwendbare Einnahmen (Beiträge Dritter)	24,7
- freigegebene Reste aus dem Vorjahr	51,7
Zwischensumme	10 833,7
abzüglich:	
Haushaltsgesetzliche Sperre	100,1
Verstärkung Kap. 12 02 (globale Minderausgabe)	280,0
Summe Verfügungsbetrag (Soll)	10 453,5
Nachrichtlich:	
Nicht freigegebene Reste aus dem Vorjahr	3,0

# – Die **Ausgaben** und **Ausgabereste** im Haushaltsjahr 1993 betrugen demgegenüber:

Teılbeträge der Ausgaben und Ausgabereste	Bund	davon EbK (einschließlich BL) *)		
	(lst) - Mio. DM -			
Länderausgaben (als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen)	10 321,0	3 215,67		
Übrige Ausgaben	107,4	5,4		
Summe Ausgaben (Ist)	10 428,4	3 221,0		
(nachrichtlich)  - Ausgabenreste Berichtsjahr  - darin enthalten nicht freigegebene Reste aus dem Vorjahr	28,1 3,0			

<sup>\*)</sup> Ebk = Anteilsberechnung der einigungsbedingten Kosten einschließlich Berlin

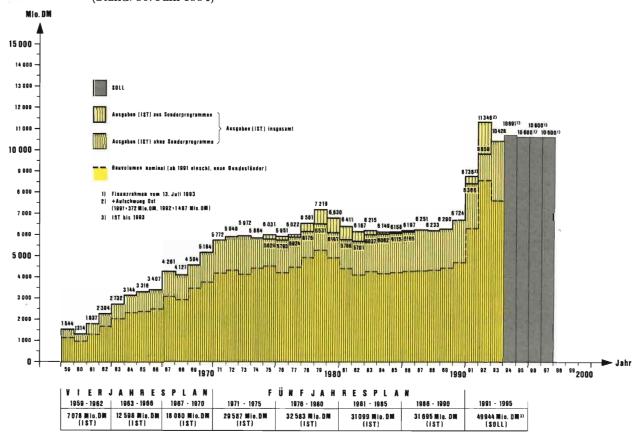
- Die Ausgaben verteilen sich wie folgt auf alte und neue Bundesländer:

Kapitel 12 10 Ausgaben alte/neue Bundesländer (einschließlich Berlin)

· ·	alte Bundesländer (ohne BL)	neue Bundesländer (mit BL)	Summe
	_	Mio. DM	
Kapitel 12 10	7 281,6	3 146,8	10 428,4
- Investitionen	5 779,1 1 502,5	2 703,0 443,8	8 482,1 1 946,3

Die Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für die Bundesfernstraßen von 1959–1993 zeigt **Abbildung 3.** 

Abbildung 3: Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfernstraßen 1959–1993 (Stand: 30. Juni 1994)



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

Aufgabenbereich	Titel des Straßenbauplans¹)	Teilbetrag Mio. DM	Gesamt- betrag Mio. DM
Unterhaltung und Betrieb			1 762,9
O Bundesautobahnen	521 11, 521 32, 521 52, 521 62 (44 %), 811 12, 812 12	799,8	
O Bundesstraßen	521 21, 521 42, 521 62 (56 %), 811 22, 812 22	963,1	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesauto- bahnen (einschließlich Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb –			4 103,1
O Erneuerung, Um- und Ausbau von BAB-Betriebs- strecken	741 13, 741 15, 741 19, 742 11	1 337,9	
O Verbreiterung von BAB-Betriebsstrecken	741 16	1 214,3	
O Neubau	741 17	1 495,2	
O Hochbauten	711 12, 712 12	55,7	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesstraßen (einschließlich Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb –			3 451,9
O Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen	741 23, 741 25, 741 29, 742 21	1 999,6	
O Neubau	741 27	1 419,3	
O Hochbauten	711 22, 712 22	33,0	-
Grunderwerb, Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatz- beschaffung			425,8
O Bundesautobahnen	622 32, 821 11, 852 12, 863 12	177,3	
O Bundesstraßen	622 42, 821 21, 852 22, 863 22	248,5	
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz	745 21, 882 72, 883 71, 883 82		231,8
Abgeltung von Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	642 12, 642 22		244,3
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger (§ 5 a Fernstraßengesetz)	882 81, 883 81		43,1
Zentrale Aufgaben und Verschiedenes			165,5
O Forschung, Veröffentlichungen, verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	531 62, 533 62, 534 62, 535 62	31,0	
O Verschiedenes	532 62, 546 12, 682 22, 685 01, 685 12, 744 82, 861 61, 883 99	134,5	
			10 400 4
		usammen:	10 428,4

 $<sup>^{\</sup>scriptscriptstyle 1}$ ) Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 12, detailliert dargestellt.

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

Im Jahre 1993 standen insgesamt 7 163,9 DM neue VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

#### im Haushaltsjahr

rd. 4 916,1 Mio. DM 1994: 1995: rd. 1616,8 Mio. DM 1996: rd. 631,0 Mio. DM

Am 31. Dezember 1992 bestanden folgende Verpflichtungen zu Lasten des Haushaltes:

rd. 4 011 Mio. DM 1993: 1994: rd. 866 Mio. DM 1995: rd. 202 Mio. DM Insgesamt rd. 5 079 Mio. DM

# 4.2 Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben

Im Jahr 1993 sind die in Tabelle 7 zusammengefaßten Streckenlängen fertiggestellt worden. Die Tabelle weist außerdem die Ausgaben für den Neu- und Ausbau von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, darunter für Ortsumgehungen, aus.

Mit diesen Ausgaben wurde der Finanzrahmen des Jahres 1993 bei den Hauptbautiteln (Ausgabe-Ist: vgl. Tabelle 6) fast vollständig ausgeschöpft.

Die Einzelbaufortschritte im Jahre 1993 sind im Anhang in den Tabellen 13-15 detailliert dargestellt.

#### 4.3 Hauptbautitel

#### 4.3.1 Bundesautobahnen

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

Wegen der — auch weiterhin zu erwartenden – starken Verkehrszunahme auf den Bundesautobahnen ist zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecken und zur Verminderung der Unfallgefahren ein zunehmender Ausbau von Betriebsstrecken auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen erforderlich. Gleichzeitig werden diese Strecken erneuert und dem derzeitigen technischen Standard angepaßt. Angesichts der bereits vorhandenen Verkehrsbelastungen sollen die Baumaßnahmen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs zügig abgewickelt werden.

Der neue Fünfjahresplan 1993-1997 mit Ergänzungen bis 2000 sieht eine Erweiterung des 6- und mehrstreifigen Netzanteils um rd. 1500 km vor. Gemäß Bedarfsplan sind zusätzlich rd. 980 km Ausbaustrecken im "Vordringlichen Bedarf" (VB) und rd. 1 300 km im "Weiteren Bedarf" geplant. Der Netzanteil der 6- und mehrstreifigen Bundesautobahnen

Tabelle 7: Leistungsübersicht der Bundesfernstraßen 1993

Bauleistungen nach Art und Ausgaben – (nur Hauptbautitel)

Straßenklasse	Art der Bauleistung	Fertiggestellte Streckenlänge km	Ausgaben einschl. Grunderwerb Mio. DM
Bundesautobahn	2bahnig 1. Fahrbahn 2. Fahrbahn	35,9 11,2 33,8	1 602,4
	Ausbau von 4 auf 6 Fahrstrei.len	59,0	1 252,2
Bundesstraße	4streifiger Neubau 2streifiger Neubau	28,2 87,7	1 581,0
(davon: Ortsumgehung)	4streifiger Neubau 2streifiger Neubau	12,2 85,3	(840,5)
		Summe:	4 435,6

Hauptbautitel

1) 741 17 einschließlich VDE

<sup>2</sup>) 741 16 einschließlich VDE 1 252.2

1 581,0

3) 741 27

4 435,6 einschließlich GE

an der im VB geplanten Autobahnnetzlänge von rd. 13 090 km erhöht sich damit auf rd. 3 900 km.

Schwerpunkte der BAB Erweiterung liegen außer auf den Ausbaustrecken der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) auf den stark belasteten Strecken im Ruhrgebiet und im Bereich Köln sowie in den Räumen Kassel und Hannover.

Die Gesamtlänge der 6- und mehrstreifigen Strekkenabschnitte an Bundesautobahnen betrug einschl. der Bauleistungen des Jahres 1993 rd. 1 455 km. Davon wurden im Jahr 1993 rd. 59 km fertiggestellt,

- in den alten Bundesländern 36 km,
- in den neuen Bundesländern 23 km.

Einen Überblick der geplanten Erweiterungen auf 6- bzw. 8 Fahrstreifen sowie der bisher erreichten Fertigstellung gibt die Karte "Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1993". Die Ausgaben für Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahn-Betriebsstrecken sind wie folgt aufgegliedert:

#### Ausgaben für Bundesautobahn-Betriebsstrecken

Ausgaben 1993 nach Teilbereichen	Titel im Straßen- bauplan¹)	Beträge in Mio. DM
- Erneuerung	741 13	960,8
- Um- und Ausbau über 3,0 Mio. DM (Baukosten)	741 15	225,4
- hierzu Grunderwerb einschl. Lärmschutz	741 19 821 15 821 19	72,3
Bau zusätzlicher Fahrund Standstreifen (teilweise mit Erneuerung)     Baumittel  Grunderwerb	741 16 821 16	1 214,3 37,9
Fernmeldeanlagen,     Verkehrsbeeinflussungs- anlagen, Stromversor- gungs- und Beleuch- tungsanlagen	742 11	111,3
Ausgaben 1993 insgesamt		2 622,0

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>) Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 12, detailliert dargestellt.

## 4.3.1.2 Neubau von Bundesautobahnen

Im Jahre 1993 sind 15 BAB-Streckenabschnitte (gesamtes Bundesgebiet) mit einer Gesamtlänge von 80,9 km fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden; davon sind rd. 11 km mit zunächst nur einer 1. Fahrbahn gebaut worden. An rd. 34 km BAB-Strecken wurde die 2. Fahrbahn ergänzt.

Unter Berücksichtigung der 1993 erfolgten Umstufungen, Neuvermessungen u. ä. hat das Netz der Bundesautobahnen bis zum 31. Dezember 1993 eine Länge von 11 080 km erreicht. Ende des Jahres 1993 waren rd. 290 km BAB-Neubaustrecken in Bau, davon rd. 130 km Ergänzung der 2. Fahrbahn.

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Jahre 1993 insgesamt 1 658,5 Mio. DM aufgewendet. Die Leistungen und Ausgaben sind wie folgt aufgegliedert:

#### Ausgaben für Bundesautobahnen - Neubau -

Ausgaben 1993 nach Teilbereich	Titel im Straßen- bauplan ¹)	Beträge in Mio. DM
- Baumittel	741 17	1 495,2
- Grunderwerb	821 17	107,2
- Hochbauten	711 12 712 12	55,7
Darlehen und Zins- zuschüsse für Ersatz- raumbeschaffung	622 32 852 12 863 12	0,4
Ausgaben 1993 insgesamt		1 658,5

Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 12, detailliert dargestellt.

Die Einzelvorhaben enthält im Anhang die Tabelle 13, die Fertigstellungen zeigt die Karte "Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1993".

Von den fertiggestellten 15 Streckenabschnitten sind besonders hervorzuheben:

#### A 4 Bad Hersfeld-Chemnitz

Nach rd. 1½jähriger Bauzeit wurde die nördliche Brückenhälfte der Talbrücke Richelsdorf bei Gerstungen in Thüringen dem Verkehr übergeben. Damit wird die bisherige Umfahrung der Autobahnlücke (fehlendes Brückenbauwerk, Bau 1938 begonnen, Bauarbeiten 1940 eingestellt) über vorhandene Rampen der Anschlußstelle Wildeck-Obersuhl aufgehoben. Diese Umfahrung hatte wegen der großen Steigungen und engen Radien den Verkehrsfluß der A 4 im Bereich des Thüringer Zipfels erheblich behindert.

# A 33 Osnabrück-Paderborn

Durch die Verkehrsfreigabe des Streckenabschnittes AK Bielefeld bis AS Schloß Holte–Stukenbrock wurde eine durchgehende Autobahnverbindung von der BAB A 2 bis zur BAB A 44 erreicht.

#### A 63 Mainz-Kaiserslautern

Durch die Verkehrsfreigabe des Streckenabschnittes AS Freimersheim bis AS Kirchheimbolanden als Lückenschluß ist die A 63 nunmehr von Mainz bis zur Anschlußstelle Steinbach befahrbar.

### A 31 Emden-Bottrop

Durch die Verkehrsfreigabe eines rd. 8 km langen Neubauabschnittes von AS Lathen bis AS Haren wurde eine weitere Etappe für die Fertigstellung der A 31 erreicht.

#### A 72 Chemnitz-Hof

Nach der Fertigstellung der zweiten Fahrbahn im Bereich Pirk–Zwickau wurden weitere Teilstrecken 2bahnig für den Verkehr freigegeben.

# A 93 Hof-Regensburg

Durch die Verkehrsfreigaben von vier Einzelstrekkenabschnitten zwischen Mitterteich und Weiden können nun rd. 13 km länger 2bahnig befahren werden.

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

#### A 15 Lübbenau-Forst

östl. AS Forst bis Groß Schacksdorf

#### A 94 München-Simbach

Alzgern bis Marktl

#### A 96 Lindau-München

Leutkirch bis AS Aichstetten AS Schöffelding bis Neugreifenberg.

Die Bauarbeiten haben in 1993 einen Stand erreicht, daß in 1994 mit der Fertigstellung von insgesamt 168 km Bundesautobahnabschnitten, davon rd. 73 km 2. Fahrbahnen zu rechnen ist (siehe Anhang, Tabelle 19). Damit ist u. a. zu erwarten, daß die

- A 4 zwischen AS Wommen und AS Wildeck-Untersuhl
- A 280 zwischen AD Bunde und Bundesgrenze D/NL
- A 395 zwischen Braunschweig und Bad Harzburg fertiggestellt werden, die
- A 15 zwischen Cottbus und Bundesgrenze D/PL
- A 72 zwischen Zwickau-Ost und AD Bayerisches Vogtland

durchgehend 2bahnig befahren werden können und wichtige Abschnitte der

- A 31 zwischen AS Haren und AS Twist
- A 49 zwischen AS Borken und Neuental-Bischhausen
- A 66 zwischen AS Bad Soden-Salmünster und AS Schlüchtern-Nord
- A 70 zwischen AD Schweinfurt-Werneck und AS Schweinfurt-Bergrheinfeld
- A 96 zwischen AS Erkheim bis Kirchdorf

dem Verkehr zur Verfügung stehen werden.

# 4.3.2 Ausbau des Bundesstraßennetzes einschließlich Ortsumgehungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegebau

Im Jahre 1993 sind insgesamt 42 Bundesstraßen-Teilstrecken mit einer Länge von 117,3 km (12 Teilstrekken, 4streifig: 28,2 km; 30 Teilstrecken, 2streifig: 89,1 km) für den Verkehr freigegeben worden. Damit hat das Netz der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) nunmehr eine Länge von 41 995 km. Ende des Jahres 1993 waren 151 Bundesstraßen-Teilstrekken mit einer Länge von 504,6 km (38 Teilstrecken, 4streifig: 117,7 km; 113 Teilstrecken, 2streifig: 386,9 km) in Bau.

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

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

Der Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein Schwerpunkt bei den Investitionen im Fernstraßenbau. Er wird im Rahmen des Fünfjahresplanes 1993–1997 mit Ergänzung bis 2000 (428 Ortsumgehungen) fortgeführt. Unter Einbeziehung der im Berichtsjahr in den neuen Bundesländern fertiggestellten Teilstrecken von Ortsumgehungen wurden bundesweit 32 Teilstrecken mit einer Länge von insgesamt 98,8 km (5 Teilstrecken 4streifig: 12,1 km; 27 Teilstrecken 2streifig: 86,7 km) für den Verkehr freigegeben.

Unter Einschluß der bereits in den Vorjahren fertiggestellten Abschnitte konnten damit im Jahre 1993 21 Ortsumgehungen (Gesamtlänge 99,7 km) vollständig für den Verkehr freigegeben werden. Weitere 128 Teilstrecken von Ortsumgehungen mit insgesamt 449,6 km Länge (79,5 km 4streifig, 370,1 km 2streifig) waren Ende 1993 in Bau. Insgesamt wurden im Berichtsjahr rd. 840,5 Mio. DM für den Bau von Ortsumgehungen ausgegeben.

Die Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn (ab 1. Januar 1994 Deutsche Bahn AG) im Zuge von Bundesstraßen dient vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Rationalisierung des Eisenbahnbetriebes.

Am 1. Januar 1994 bestanden noch 1 149 technisch gesicherte und 112 nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen.

Für die Beseitigung von Bahnübergängen sowie für andere technische Sicherungen wurden im Jahre 1993 aus dem Straßenbauplan 49,2 Mio. DM ausgegeben. Darüber hinaus wurden für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Reichsbahn und anderen Baulastträgern 167,7 Mio. DM aufgewendet (Kostenanteil des Bundes zu Kreuzungsmaßnahmen nach § 13.1 EKrG). In den kommenden Jahren ist aufgrund des Nachholbedarfs in den neuen Ländern, insbesondere auch im Zusammenhang mit den Maßnahmen der VDE-"Schiene" mit steigenden Ausgaben zu rechnen.

Im Jahr 1993 sind rd. 500 km Radwege an Bundesstraßen fertiggestellt worden. An Baukosten wurden insgesamt rd. 130 Mio. DM aufgewendet. Für die alten Bundesländer ist für den Zeitraum von 1991 bis zum Jahr 2000 der Bau von weiteren 3 000 km Radwegen mit Baukosten in Höhe von rd. 1 Mrd. DM vorgesehen. In den Jahren 1991 bis 1993 sind davon bereits rd. 880 km realisiert worden. An Baukosten sind in dem gleichen Zeitraum rd. 330 Mio. DM aufgewendet worden. Die Bestandsaufnahme in den neuen Bundesländern ergab, daß Ende 1992 rd. 500 km Radwege an Bundesstraßen vorhanden waren. Bis zum Jahr 2000 sind weitere rd. 1 500 km Radwege in einer Ausgabenhöhe von 500 Mio. DM geplant. 1993 wurden davon bereits 170 km fertiggestellt. An Baukosten wurden dafür 31 Mio. DM aufgewendet.

#### Ausgaben für Bundesstraßen

Ausgaben 1993 nach Teilbereich	Titel im Straßenbauplan ¹)	Beträge in Mio. DM
- Erneuerung	741 23	891,1
- Um- und Ausbau (Baukosten)	741 25	1 085,5
- Neubau (einschließlich Ortsumgehungen) (Baumittel)	741 27	1 419,3
- Hochbau	711 22, 712 22	32,9
- Grunderwerb einschließlich Lärmschutz, Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatzraumbeschaffung	622 42, 741 29, 821 21, 852 22, 863 22	269,2
- Betriebsfunkanlagen		2,3
Ausgaben 1992 insgesamt		3 700,3

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>) Einzelnachweise sind im **Anhang, Tabelle 12,** detailliert dargestellt.

Im einzelnen wurden in den Bundesländern folgende Bauleistungen erzielt:

## Schleswig-Holstein

Für den Verkehr freigegeben:

2,5 km, davon

2,5 km, 4streifig.

In Bau befindlich:

10,7 km, davon

1,1 km, 4streifig.

9,6 km, 2streifig.

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

B 76 Ortsumgehung Eutin

B 76 Verlegung in Kiel

B 205 Ortsumgehung Neumünster

B 404 Ausbau zwischen Negernbötel und Hammor

#### Hamburg

In Bau befindlich:

6,4 km, davon

6,4 km, 4streifig.

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

B 433 Ortsumgehung Fuhlsbüttel

#### Niedersachsen

Für den Verkehr freigegeben:

7,6 km, davon

7,6 km, 2streifig.

In Bau befindlich:

62,4 km, davon

5,9 km, 4streifig

56,5 km, 2streifig.

#### **Bremen**

Für den Verkehr freigegeben:

1,1 km, davon

1,1 km, 2streifig.

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden, sind:

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

#### Nordrhein-Westfalen

Für den Verkehr freigegeben:

25,3 km, davon

3,6 km, 4streifig

21,7 km, 2streifig.

In Bau befindlich:

104,8 km, davon

19,2 km, 4streifig

5,6 km, 2streifig.

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

B 1 Ortsumgehung Schlangen/Kohlstädt (in Bau)

B 59 Ausbau von Allrath bis Köln-Bocklemünd (in

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

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

B 236 Ausbau zwischen Lünen und Dortmund: Lünen (B 54)–B 1 bei Remberg (in Bau)

B 265 Westumgehung Liblar (in Verkehr)

B 477 Verlegung bei Bergheim (in Bau)

#### Hessen

Für den Verkehr freigegeben:

6,0 km, davon

6,0 km, 2streifig.

In Bau befindlich:

34,3 km, davon

5,9 km, 4streifig

28,4 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 3 Ortsumgehung Darmstadt/Arheilgen (in Bau)
- B 38 Neubau von der Ldgrz. HE/BW bis nördlich Reisen, einschließlich Tunnel (in Bau)
- B 252 Ortsumgehung Frankenberg/Eder (in Verkehr)
- B 455 Verlegung bei Oberursel (in Bau)

#### Rheinland-Pfalz

Für den Verkehr freigegeben:

8,0 km, davon

4,8 km, 4streifig

3,2 km, 2streifig.

In Bau befindlich:

63,0 km, davon

22,9 km, 4streifig

40,1 km, 2streifig.

lacandara hadautaansa Einzalvarhah

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 256 Verlegung von Neuwied bis Oberbieber (teilweise in Verkehr/teilweise in Bau)
- B 257 Ortsumgehung Altenahr
- B 260 Ortsumgehung Bad Ems

#### **Baden-Württemberg**

Für den Verkehr freigegeben:

15,8 km, davon

13,2 km, 4streifig

2,6 km, 2streifig.

In Bau befindlich:

100,5 km, davon

31,9 km, 4streifig

68,6 km, 2streifig.

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

- B 10 Neubau von Reichenbach/West bis Göppingen/West (in Verkehr)
- B 14 Neubau zwischen Waiblingen (B 14/B 29) und Stuttgart/Wangen (B 10/B 312 alt) (teilweise in Verkehr/teilweise in Bau)
- B 27 Neubau zwischen Kirchentellinsfurt und Tübingen (teilweise in Verkehr/teilweise in Bau)
- B 29 Ortsumgehung Schorndorf (in Bau)
- B 30 Neubau von nördlich Baindt bis Ravensburg/ Eschach (in Bau)
- B 31 Neubau zwischen Stockach und Hohenlinden (in Bau)
- B 294 Verlegung bei Wolfach (in Verkehr)

#### **Bayern**

Für den Verkehr freigegeben:

31,5 km, davon

1,0 km, 4streifig

30,5 km, 2streifig.

In Bau befindlich:

78,2 km, davon

12,1 km, 4streifig

66,1 km, 2streifig.

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

- B 2 Ortsumgehung Heroldsberg
- B 2 Ausbau von Donauwörth bis Bäumenheim
- B 4 Verlegung nördlich Coburg
- B 11 Verlegung in Deggendorf
- B 12 Ortsumgehung Philippsreut
- B 16 Verlegung von Weichering bis B 13 bei Ingolstadt
- B 17 Ortsumgehung Schongau (B 17 Nord bis B 17 Süd) (in Verkehr)
- B 17a Neubau der Westtangente Augsburg, 2. BA
- B 20 Ortsumgehung Falkenberg (in Verkehr)
- B 25 Ortsumgehung Baldingen
- B 27 Ortsumgehung Retzbach
- B 299 Ortsumgehung Kaltenbrunn
- B 299 Ortsumgehung Gebenbach
- B 303 Ortsumgehung Schirnding

#### Saarland

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

# Mecklenburg-Vorpommern

Für den Verkehr freigegeben:

3,1 km, davon

3,1 km, 2streifig.

In Bau befindlich:

9,8 km, davon

9,8 km, 2streifig.

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

- B 5 Ortsumgehung Boizenburg (in Bau)
- B 96 Ortsumgehung Neustrelitz (2. Bauabschnitt) (in Bau)
- B 104 Ortsumgehung Gadebusch (in Verkehr).
- B 109 Verlegung in Anklam mit Peenebrücke (in Verkehr)

#### Sachsen-Anhalt

Für den Verkehr freigegeben:

3,3 km, davon:

3,3 km, 2streifig.

In Bau befindlich:

11,8 km, davon:

11,8 km, 2streifig.

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

B 79 Ortsumgehung Dardesheim

B 91 Ortsumgehung Weißenfels

#### Sachsen

Für den Verkehr freigegeben:

- 4,1 km, davon:
- 3,1 km, 4streifig
- 1,0 km, 2streifig.

In Bau befindlich:

- 10,8 km, davon:
- 8,9 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 (teilweise in Verkehr/teilweise in Bau)
- B 97 Ortsumgehung Königsbrück (in Bau)
- B 170 Verlegung in Dippoldiswalde (in Bau)
- B 174 Ortsumgehung Zschopau-Gornau (in Bau)

## Thüringen

Für den Verkehr freigegeben:

- 9,0 km, davon:
- 9,0 km, 2streifig.

In Bau befindlich:

- 1,3 km, davon
- 1,3 km, 2streifig.

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

- B 19 Ortsumgehung Breitungen (in Verkehr)
- B 94 Verlegung in Greiz einschließlich Elsterbrücke (in Bau)

Die Einzelbaufortschritte im Jahr 1993 sind im Anhang in den **Tabellen 14 und 15** detailliert dargestellt.

#### 4.3.3 Ingenieurbauwerke

Zu den Ingenieurbauwerken im Straßenbau gehören Brücken, Tunnel, Trog- und Stützbauwerke. Der Gesamtbestand an Brücken in der Baulast des Bundes betrug zum Jahresende 1993 rd. 34 000 Bauwerke, davon befanden sich 5 047 Bauwerke in den neuen Bundesländern. Die Gesamtlänge aller Brücken beträgt jetzt 1 248 km.

Im Jahre 1993 wurden 5 Tunnel fertiggestellt, so daß sich jetzt insgesamt 116 Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen (davon 95 in der Baulast des Bundes) in Betrieb befinden.

Die Erhaltung der Bauwerke erfordert zunehmend höhere Aufwendungen. Im Jahre 1993 wurden folgende größere Instandsetzungsmaßnahmen begonnen:

### A1 Rheinbrücke Leverkusen

Instandsetzung der Betonkappen, Erneuerung der passiven Schutzeinrichtungen, Errichtung von Lärmschutzwänden, Kosten rd. 13 Mio. DM.

#### A4 Dresden-Chemnitz

Instandsetzung der Gewölbe der Talbrücke "Kleine Striegis", Kosten rd. 12,5 Mio. DM

A7 Hamburg-Südwest–AD Hamburg-Nordwest Instandsetzung der Betonfahrbahn der Mittelröhre des Elbtunnels, Kosten rd. 12,5 Mio. DM

# A 10 Berliner Ring

Instandsetzung der Havelbrücke bei Töplitz, Umbau des Überbaues, Erneuerung der Entwässerung, Korrosionsschutz, Kosten rd. 7,3 Mio. DM.

#### B 96 Stralsund-Insel Rügen

Instandsetzung der Strelasundbrücke, Erneuerung der Fahrbahn mit Geh- und Radwegen, der Entwässerung und des Korrosionsschutzes, Kosten rd. 8,4 Mio. DM.

Die im Jahre 1993 für den Verkehr freigegebenen und im Bau befindlichen großen Ingenieurbauwerke an Bundesfernstraßen sind im Anhang in den Tabellen 17 und 18 zusammengestellt und in der Karte "Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1993" dargestellt.

Von den großen Ingenieurbauwerken, die im 1. Halbjahr 1994 in den neuen Ländern begonnen wurden, sind folgende hervorzuheben:

A 4 Nossen-Chemnitz Muldebrücke Siebenlehn, Länge 413 m, Baukosten rd. 47,2 Mio. DM.

## A9 Nürnberg-Berlin

Neu- und Ausbau der Saalebrücke Hirschberg/Rudolphstein,

Länge 299 m, Baukosten rd. 4,4 Mio. DM

A 14 Magdeburg–Halle Neubau der Brücke über die Plötze, Länge 206 m, Baukosten rd. 10,1 Mio. DM

- B 2 Leipzig-Wittenberg Muldeflutbrücke Bad Düben, Länge 152 m, Baukosten rd. 9,2 Mio. DM
- B 5 Ortsumgehung Boizenburg Brücke über die Boize, Länge 160 m, Baukosten rd. 7,8 Mio. DM

B 174 Chemnitz-Marienberg Talbrücke Schwarzbach bei Zschopau, Länge 408 m, Baukosten rd. 12,0 Mio. DM.

#### 4.3.4 Umweltschutz

#### - Lärmschutz

Im Berichtsjahr 1993 wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) 326 Mio. DM und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere 88 Mio. DM ausgegeben. Mit diesen Ausgaben von insgesamt 414 Mio. DM betragen die Aufwendungen für den Lärmschutz seit 1978 rd. 3,9 Mrd. DM.

Im Jahr 1993 wurden 30 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und 86 km Lärmschutzwände errichtet sowie 49 000 m² Lärmschutzfenster eingebaut. An Bundesfernstraßen wurden damit folgende Gesamtlängen

- Lärmschutzwälle und Steilwälle:

665 km

- Lärmschutzwände:

1 170 km und

- Fläche der Lärmschutzfenster:

515 000 m<sup>2</sup>

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

Weitere Angaben über die Kosten, Längen und Materialien der Lärmschutzeinrichtungen in den einzelnen Bundesländern enthält die vom Bundesminister für Verkehr herausgegebene "Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 1993".

# - Naturschutz und Landschaftspflege

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

Im Jahre 1993 wurden für Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege an Bundesfernstraßen rd. 213 Mio. DM und für Grünflächen und Biotoppflege rd. 208 Mio. DM ausgegeben. **Tabelle 9** gibt die Aufteilung der Ausgaben in den einzelnen Bundesländern einschließlich der Ausgaben für Grünflächen- und Biotoppflege für 1993 wieder. Die Ausgaben, die durch Gradientenabsenkung oder

Tabelle 8: Leistungsübersicht der Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen 1993

			Lärmschutz- Steilwälle	Länge der Lärmschutzwände		Fläche der Lärmschutzfenster	
Land		1993	gesamt	1993	gesamt	1993	gesamt
		km	km	km	km	m²	m²
	1	2	3	4	5	6	7
1	Schleswig-Holstein	0,55	34,98	3,17	36,96	253	9 557
2	Hamburg	0,10	13,63	0,28	12,67	39	17 277
3	Niedersachsen	4,40	62,84	6,31	137,79	8 123	57 360
4	Bremen	_	2,29	3,77	33,50	_	1 675
5	Nordrhein-Westfalen	10,82	301,47	29,38	605,28	5 124	122 542
6	Hessen	2,25	27,31	4,16	66,43	4 330	51 339
7	Rheinland-Pfalz	0,22	14,55	9,10	56,73	5 138	53 252
8	Baden-Württemberg	3,18	27,04	10,04	82,38	8 366	122 552
9	Bayern	5,77	157,05	10,78	90,03	5 736	37 205
10	Saarland	_	21,15	1,36	16,32	421	4 449
11	Berlin	_	_	_	17,64	358	20 328
12	Mecklenburg-Vorpommern	0,38	0,38	0,08	0,08	61	282
13	Brandenburg	_	0,11	1,99	3,96	78	97
14	Sachsen-Anhalt	_	_	0,11	0,79	1 310	1 862
15	Sachsen	1,87	2,87	5,26	6,52	7 692	8 875
16	Thüringen	_	_	0,34	2,56	1 757	3 207
	Bundesgebiet	29,54	665,67	86,13	1 169,64	48 786	514 859

Tabelle 9: Ausgaben für Naturschutz und Landschaftspflege im Jahr 1993

Land		Maßnahmen der Hauptbautitel mit GE (ohne DEGES)			Maßnahmen außerhalb der Hauptbautitel mit GE	Ausgaben für Grün- flächen	
		Ausgaben ges. Mio. DM	Ausgaben N u. L Mio. DM	Anteil (3) : (2) %	Ausgaben N u. L Mio. DM	und Bio- toppflege Mio. DM	
1		2	3	4	5	6	
1	Schleswig-Holstein	81,9	2,1	2,6	7,0	9,0	
2	Hamburg	51,7	3,5	6,8	0	2,0	
3	Niedersachsen	434,6	21,2	4,9	2,0	13,8	
4	Bremen	29,3	0,9	3,1	0	0,8	
5	Nordrhein-Westfalen	686,3	25,6	3,7	10,8	47,0	
6	Hessen	310,0	7,3	2,4	4,9	10,5	
7	Rheinland-Pfalz	245,0	8,0	3,3	1,4	14,7	
8	Baden-Württemberg	620,6	28,0	4,5	2,4	28,6	
9	Bayern	843,7	23,0	2,7	10,2	42,2	
10	Saarland	34,1	0,7	2,1	0,6	3,7	
11	Berlin	22,6	0	0	0,5	0,7	
12	Mecklenburg-Vorpommern	37,4	1,2	3,2	4,4	4,4	
13	Brandenburg	227,0	9,0	4,0	8,7	9,6	
14	Sachsen-Anhalt	206,1	0,5	0,2	3,0	6,7	
15	Sachsen	365,5	13,5	3,7	8,0	9,8	
16	Thüringen	180,2	2,0	1,1	2,7	4,5	
	Bundesgebiet	4 376,0	146,5	3,3	66,6	208,0	

Trassenverschiebung zur Vermeidung von Eingriffen entstanden sind, sind darin nicht enthalten.

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

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

# 4.4 Erhaltung

# 4.4.1 Finanzbedarfsermittlungen für die Erhaltung der Bundesfernstraßen

In zeitlicher Abstimmung mit der Bundesverkehrswegeplanung und Bedarfsplanung für die Bundesfernstraßen wird der Finanzbedarf für die qualifizierte Substanzerhaltung der Straßeninfrastruktur, d. h. für die Erhaltung von Fahrbahnbefestigungen, Brükken und Ingenieurbauwerken und sonstigen Anlageteilen an Bundesautobahnen wie an Bundesstraßen ermittelt. Qualifizierte Substanzerhaltung bedeutet hierbei Pflege und Ausbau des vorhandenen Netzes, soweit es die Anpassung an den technischen Fortschritt aber auch der verbesserte Schutz Dritter und der Umwelt vor Beeinträchtigungen erfordert. Kapazitive Erweiterungen des Netzes sind dagegen nicht Gegenstand der Straßenerhaltung.

Ziel der Straßenerhaltungspolitik des Bundes ist es, die vorhandene Bausubstanz der Bundesfernstraßen gemäß den Anforderungen der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts zu erhalten. Durch die Wahl geeigneter baulicher Maßnahmen von "baulicher Unterhaltung" bis zu "Erneuerungen im Hoch- bzw. Tiefeinbau" soll erreicht werden, daß die Bundesfernstraßen ihre verkehrliche und volkswirtschaftliche Aufgabe langfristig erfüllen können.

Ausgangspunkt der Finanzplanung für Erhaltungsaufwendungen sind Bedarfsschätzungen, die im Abstand von 5 Jahren über jeweils einen Zeitraum von 20 Jahren durchgeführt werden. Die Erstabschätzung des Erhaltungsbedarfs wird z. Z. im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr mit der Zielvorgabe langfristig qualifizierter Substanzerhaltung erarbeitet (status-quo-Prognose).

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

- die Verbreiterung der Bundesstraßen auf mindestens 7 m,
- die Verstärkung unterbemessener Fahrbahnbefestigungen,
- der Ersatz nicht anforderungsgerechter Altbauweisen und
- Netzveränderungen durch z. B. Abstufungen von Bundesstraßen

entstehen können. Der durch die o.g. "Grundprognose" dargestellte Bedarf ist die Grundlage der Investitionsplanung im Bundesverkehrswegeplan sowie der mittelfristigen Finanzplanung. Der Finanzbedarf kann darüber hinaus nach Umfang und Struktur durch die Einbeziehung weiterer, nicht nur erhaltungsrelevanter Überlegungen und Zwangspunkte beeinflußt werden, wie

- Schwerpunktbildungen bei bestimmten Investitionsvorhaben mit z. B. besonderer Beschäftigungswirksamkeit oder internationaler Relevanz unter zeitlicher Zurückstellung anderer Projekte,
- aufgrund von Haushaltsrestriktionen.

Aus der Investitionsplanung im Bundesverkehrswegeplan werden die jährlichen und mittelfristigen Haushaltsansätze abgeleitet.

#### 4.4.2 Ergebnisse der Finanzbedarfsschätzungen

Für die Jahre 1991 bis 2010 ergibt die Grundprognose folgende Bedarfswerte (incl. MWSt. auf dem Preisniveau 1990):

Straßenklasse		Jährlicher Finanzbedarf in Mio. DM im Zeitraum						
		1991–1995	1996–2000	2001–2005	2006–2010			
BAB	ABL¹)	266	1 496	1 632	1 864			
	NBL	348	227	145	197			
	D	1 614	1 723	1 777	2 061			
В	ABL	1 013	1 127	1 138	1 219			
	NBL	265	527	287	278			
	D	1 278	1 654	1 425	1 497			
BAB	ABL	2 279	2 623	2 770	3 083			
+	NBL	613	754	432	475			
В	D	2 892	3 377	3 202	3 558			

 <sup>1)</sup> ABL = alte Bundesländer
 NBL = neue Bundesländer
 D = Deutschland

In diesen Erhaltungsbedarf sind die nachfolgenden "qualifizierenden Maßnahmen"

- der Ersatz nicht anforderungsgerechter Altbauweisen,
- die Verstärkung unterbemessener Fahrbahndekken,
- der jährliche Zuwachs der Schwerverkehrsbelastungen auf den Bundesfernstraßen in Höhe von 1 %,
- Erhaltungseinsparungen durch Abstufung von Bundesstraßen und
- eine dem Verkehrsbedarf angepaßte Streckung des generellen Ausbaus von Bundesstraßen auf 7 m,

enthalten, die im Zuge anfallender Instandsetzungsbzw. Erneuerungsmaßnahmen miteinbezogen werden.

# 4.4.3 Umsetzung in BVWP und Fernstraßenhaushalt

Bei der Umsetzung des so abgeschätzten Erhaltungsbedarfs von rd. 65 Mrd. DM im Zeitraum 1991 bis 2010 in die Finanzplanung ist zu berücksichtigen, daß Erhaltungsmaßnahmen in vielen Fällen, wie z. B. beim 6streifigen Ausbau von BAB, kostengünstiger und verkehrstechnisch sinnvoller zusammen mit Maßnahmen kapazitiver Erweiterung ausgeführt werden können. Dadurch kann der aus der Bedarfsschätzung abgeleitete Ausgabenansatz in den reinen Erhaltungstiteln auf rd. 57 Mrd. DM gekürzt werden.

An dieser BVWP-Vorgabe orientieren sich die Ausgabenansätze der Erhaltungstitel im Bundesfernstraßenhaushalt. Langfristig ist zu berücksichtigen, daß die Ausgaben für die Erhaltung in den alten Bundes-

ländern weiter ansteigen, in den neuen Bundesländern nach einer Phase hohen Nachholbedarfs abfallen werden.

Erhaltungsmaßnahmen sind in weiten Bereichen nur eingeschränkt zeitlich disponibel. Vor dem Anspruch langfristig wirtschaftlichen Handelns sollten sie bei Haushaltskürzungen weitgehend verschont werden.

Für das Jahr 1993 sind die Ausgabenansätze in den wesentlichen Erhaltungstitel nachfolgend aufgeführt:

#### Erhaltungs-Ausgaben 1993

- Haushaltstitel	Ausgaben in Mio. DM			
	BAB	В		
Erneuerung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen – 741 13/23	960	890		
Bau von Fernmelde- und sonstigen Anlagen auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen – 742 11/21	110	2		
Erwerb von Kfz - 811 12/22	61	38		
Erwerb von Geräten usw. – 812 12/22	48	34		
Summe:	1 180	965		
Summe BAB u. B	2 145			

Weitere Erhaltungs-Ausgaben des ermittelten Bedarfs der Grundprognose werden im Rahmen von Maßnahmen der "Hauptbautitel" (4 436,0 Mio. DM) und der "anderen Investitionen" (1 946,0 Mio. DM) getätigt (vgl. **Tabelle 6**).

#### 4.5 Unterhaltung und Betrieb

#### 4.5.1 Ausgaben

Für Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen wurden im Jahr 1993 ausgegeben:

insgesamt:	1 438,8 Mio. DM,
davon für	
Bundesautobahnen	613,2 Mio. DM,
Bundesstraßen	825,6 Mio. DM.

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

insgesamt:	269,5 Mio. DM,
davon für	
Bundesautobahnen	164,6 Mio. DM,
Bundesstraßen	104,9 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 Betriebskostenrechnun-

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

Straßenklasse	DM je km (1993)					
Bundesautobahnen						
2streifig	23 200					
3streifig	27 100					
4streifig	44 150					
5streifig	48 050					
6streifig	51 950					
7streifig	55 850					
8streifig	59 750					
Auf- und Abfahrtsarme	19 300					
Bundesstraßen						
2streifig	19 200					
3streifig	23 000					
4streifig	38 700					
5streifig	42 500					
6streifig	46 300					
Auf- und Abfahrtsarme	15 400					

gen im Straßenunterhaltungs- und Betriebsdienst durchgeführt. Der Aufwand für die Haupttätigkeitsgruppen bei Bundesautobahnen beträgt danach für

<ul> <li>bauliche Unterhaltung</li> </ul>	7 681,1 DM/km
– Grünpflege	8 854,6 DM/km
– Reinigung	9 176,9 DM/km
- Winterdienst	7 167,7 DM/km
– verkehrstechnische Dienste	7 775,5 DM/km
- Schadensbehebung	7 457,3 DM/km.

### 4.5.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahre 1993 sind für Fernmeldeanlagen an Bundesfernstraßen insgesamt 40 Mio. DM aufgewendet worden. Damit wurden an

- 1 500 km Bundesautobahnen digitale Multiplexübertragungseinrichtungen (PCM30-Systeme) für verkehrs- und betriebstechnische Informationsverarbeitung aufgebaut,
- 1 100 km Bundesautobahnen in den neuen Bundesländern neue, ortsfeste Betriebsfunkanlagen in
   2 m-Band für die Funkversorgung des Betriebes der Autobahnmeisterei eingerichtet,
- Bundesautobahnen in den Ländern MV, SN und TH digitale Fernsprechanlagen für die Fernsprechversorgung in Betrieb genommen und
- 800 km Bundesautobahnen in den Ländern NW, MV, SN und ST eine verbesserte Autobahn-Notruftechnik mit Symboldrucktasten für die gezielte Anforderung bei Unfall und Panne sowie Anrufmöglichkeit an der Notrufsäule eingerichtet.

Von insgesamt 11 080 km Bundesautobahnen sind nunmehr 10 910 km mit Notrufeinrichtungen ausgerüstet.

#### 4.5.3 Verkehrsbeeinflussungsanlagen

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

Derzeit sind auf den Bundesfernstraßen rd. 130 Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Betrieb, davon mehr als 70 an den Bundesautobahnen. Das Bundesministerium für Verkehr hat hierfür bisher über 480 Mio. DM aufgewendet.

Im Jahre 1993 wurden auf den Bundesautobahnen folgende Streckenbeeinflussungsanlagen in Betrieb genommen:

A 1/A 61	Koblenz-Köln Streckenbeeinflussungsanlage Erfttal- Meckenheim
A 2	Hannover-Berlin Streckenbeeinflussungsanlage Königs- lutter-Helmstedt
A 3/A 5/B 43	Netzbeeinflussungsanlage Flughafen Frankfurt
A 6	Heilbronn–Nürnberg Stauwarnanlage Laugwasser und

A 1/A 2/A 3/ Verdichtung der Verkehrsdatenerfas-32A 4/A 57 sung im Rheinland.

#### 4.5.4 Autobahnmeistereien

Ende 1992 standen zur Betreuung der rd. 11 080 km Bundesautobahnen 186 Autobahnmeistereien (AM) zur Verfügung. Neue Autobahnmeistereien sind 1993 nicht in Betrieb gegangen. In Bau befanden sich Ende 1993:

A 93 Weiden–Marktredwitz AM Windischeschenbach.

A 96 München-Memmingen AM Mindelheim

Die Standorte der hinzugekommenen Autobahnmeistereien sind der Karte "Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1993" zu entnehmen.

Die 1991 begonnenen Maßnahmen zur Erneuerung und Erweiterung der baulichen Anlagen sowie die Modernisierung der Ausstattung mit Fahrzeugen und Arbeitsgeräten wurden im Berichtsjahr fortgesetzt.

# 4.5.5 Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)

Nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) werden die unmittelbar von der Autobahn erreichbaren Serviceeinrichtungen für Verkehrsteilnehmer als Nebenbetriebe bezeichnet. Hierzu gehören im wesentlichen Tankstellen, Raststätten und Motels. Weitere Einrichtungen sind Lotsendienste sowie an den Autobahngrenzübergängen Wechselstuben und Touristikinformationsstände.

Mit dem am 8. April 1994 in Kraft getretenen 3. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (3. FStrÄndG) können Bauplanung, -ausführung und -finanzierung von Autobahnnebenbetrieben auf Dritte übertragen werden. Als Dritter ist nach der Gesetzesbegründung grundsätzlich die Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN) und nur im Einzelfall ein anderer privater Investor anzusehen. Allein die Tatsache, daß heute die meisten Standorte vergeben sind, schränkt die Möglichkeit, Standorte an Investoren außerhalb der GfN vergeben zu können, stark ein. Der Bau der zugehörigen Verkehrsanlagen (Parkplätze) gehört weiterhin zur Baulast des Bundes.

Die Umwandlung der GfN in eine Aktiengesellschaft erfolgte am 11. April 1994. Sie firmiert jetzt unter dem neuen Namen "Autobahn Tank & Rast AG" oder kurz "Tank & Rast". Umfirmierung, Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und die Übertragung der in der Ostdeutschen Autobahntankstellen mbH, Berlin, zusammengefaßten ehemaligen Minol-Tankstellen auf die Tank & Rast sind wesentliche Voraussetzungen für die Vereinheitlichung des Nebenbetriebssystems und dessen Privatisierung.

Die Anfang 1990 begonnene Umrüstung der Autobahntankstellen in den alten Bundesländern auf Selbstbedienung ist abgeschlossen, so daß nunmehr bundesweit alle Tankstellen der Tank & Rast sowie

der OATG als Selbstbedienungs-Tankstellen betrieben werden.

Mit der aufgrund der 21. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Begrenzung der Kohlenwasserstoffemissionen bei der Betankung von Kraftfahrzeugen – 21. BimSchV) vom 7. Oktober 1992 erforderlichen Umrüstung der Autobahntankstellen auf Gasrückführung am Zapfpunkt wurde 1993 begonnen. Am Ende des Berichtsjahres waren 39 Tankstellen umgerüstet.

Besonderes Augenmerk hat das Bundesministerium für Verkehr dem behindertengerechten Ausbau der Nebenbetriebe im Sinne der DIN 18024 "Barrierefreies Bauen" gewidmet. Dazu gehören:

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

Ende 1993 standen den Verkehrsteilnehmern an 302 von 422 Nebenbetriebsstandorten (das sind rd. 72 %) behindertengerechte Anlagen und Einrichtungen zur Verfügung.

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

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

#### Alte Bundesländer

- A 1 Bremen–Köln
   R Lichtendorf/Südseite (Ersatzneubau)
- A 3 (Arnheim)–Frankfurt a. M.
   T Hünxe/Ostseite (Ersatzneubau)
   R Hünxe/Ostseite (Erneuerung/Erweiterung)
   R Königsforst/Ostseite (Ersatzneubau)
   R Königsforst/Westseite (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)
- A 7 Hannover-Würzburg
   R Rhön/Ostseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 45 Dortmund-Aschaffenburg
   R Siegerland/Ostseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 61 (Venlo)-Hockenheim
   R Wonnegau/Westseite (Ersatzneubau)
- 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
   R Pavillon Köckern/Ostseite (Neubau)
- A 24 Berlin–Hamburg
   R Linumer Bruch/Nordseite (Neubau)
   R Linumer Bruch/Südseite (Neubau)

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

#### Alte Bundesländer

- A 1 Lübeck-Hamburg
   T Hamburg-Stillhorn/Westseite (Ersatzneubau)
- A 1 Hamburg-Bremen
   M Hollenstedt (Erneuerung/Erweiterung)
- A 2 Berlin-Hannover
   R Helmstedt/Südseite (Ersatzneubau)
   T Zweidorfer Holz/Südseite (Ersatzneubau)
- A 3 Frankfurt a. M.-Würzburg
   R Spessart/Südseite (Ersatzneubau)
   R Würzburg/Nordseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 5 Karlsruhe–FreiburgR Bühl/Ostseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 7 Hamburg–Hannover
   T Hannover-Wülferode/Westseite (Ersatzneubau)
- A 7 Hannover-Würzburg
   R Hasselberg/Ostseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 8 Stuttgart-München
   R Edenbergen/Südseite (Erneuerung/Erweiterung)

- A 8 München-(Salzburg)
   R Hochfelln/Nordseite (Erneuerung/Erweiterung)
   R Hochfelln/Südseite (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 Dollenberg (Erneuerung/Erweiterung)
- A 94 Regensburg-München
   R Pentling/Ostseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 95 München-Garmisch-Partenkirchen
   R Höhenrain/Westseite (Erneuerung/Erweiterung)

## Neue Bundesländer

bau)

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

Die GfN investierte 1993 für Neubau-, Ersatzneubau-, Erneuerungs- und Erweiterungsmaßnahmen folgende Summen:

- Neubau- und Ersatzneubaumaßnahmen = 80.8 Mio. DM

- Erneuerungs- und Erweiterungsmaßnahmen = 173,2 Mio. DM

Gesamtsumme = 254,0 Mio. DM

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31. Dezember 1993 die in **Tabelle 11** nach Betriebsgruppen aufsumierten Betriebe zur Verfügung.

Die Standorte der 1993 fertiggestellten und in Bau befindlichen Projekte sind in der Karte "Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 1993" dargestellt.

Zur besseren Information der Verkehrsteilnehmer über das Service-Angebot an den Bundesautobahnen wurden von der GfN auch 1993 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 93.

Zur Verbesserung der Ausstattung der Bundesautobahnen mit sanitären Einrichtungen sind im Berichtszeitraum weitere 15 **PWC-Anlagen** in den alten Bundesländern auf unbewirtschafteten Auto-

bahn-Rastplätzen mit einem Ausgabenaufwand von 9,7 Mio. DM errichtet worden. Damit standen Ende 1993 den Verkehrsteilnehmern zusätzlich zu den sanitären Einrichtungen in vorhandenen Nebenbetrieben insgesamt 315 PWC-Anlagen, also im Mittel alle 29,2 km öffentliche WC-Anlagen zur Verfügung.

**Tabelle 11: Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)** (gesamtes Bundesgebiet) – Stand: 31. Dezember 1993 –

Kurz bez.	Art der Nebenbetriebe	Anzahl der Standorte	Tank- stellen	Klein- rast- stätten	Rast- stätten	Motels	Wechsel- stuben 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
Т	Tankstellen	51 33/18	51 33/18					51 33/18
TK	Tankstellen mit Kleinraststätten	6 <del>7</del> 5 <del>7</del> /10	67 57/10	67 57/10				134 114/20
TR	Tankstellen mit Raststätten	188 171/17	188 171/17		188 171/17			376 342/34
TRM	Tankstellen mit Raststätten und Motels	47 45/2	47 45/2		47 45/2	47 45/2		141 135/6
К	Kleinraststätten	46 34/12		46 34/12				$\frac{46}{34/12}$
R	Raststätten	17 11/6			17 11/6			17 11/6
RM	Raststätten mit Motels	<u>5</u> 5/0			5 5/0	5 5/0		10/0
TM	Tankstelle mit Motels	1/0	1/0			1/0		2/0
	Wechselstuben *), Touristik- informationen u. a.						31 31/0	31 31/0
	Insgesamt	422 357/65	354 307/47	113 91/22	257 232/25	53 51/2	31 31/0	808 712/96

# **A**nhang

# **Tabellen und Karte**

**Tabelle 12: Ist-Ausgaben 1993**– aufgeschlüsselt nach Titel –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	Sächliche Verwaltungsausgaben (HGr. 5)	1 630,5
521 11	Unterhaltung der Bundesautobahnen(Summe der Tit. 521 13 bis Tit. 521 19)	613,2
521 13	Leistungen für auf Bundesautobahnen eingesetztes Straßenunterhaltungspersonal der Auftragsverwaltung	355,5
521 14	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	50,0
521 15	Grundstücke, Gebäude und Räume	52,3
521 16	Winterwartung	29,6
521 17	Baustoffe, Unternehmerleistungen, Zubehör	106,9
521 18	Fernmeldeanlagen	15,9
521 19	Sonstiges	3,0
521 21	Unterhaltung der Bundesstraßen	
	(Summe der Tit. 521 23 bis Tit. 521 29)	825,6
521 23	Leistungen für auf Bundesstraßen eingesetztes Straßenunterhaltungspersonal der Auftragsverwaltung	406,2
521 24	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	48,3
521 25	Grundstücke, Gebäude und Räume	24,7
521 26	Winterwartung	41,9
521 27	Baustoffe, Unternehmerleistungen, Zubehör	266,9
521 28	Betriebssprechfunk und Fernsprechanlagen in Tunnels	0,7
521 29	Sonstiges	36,9
521 32	Betriebskosten für Beleuchtungsanlagen, techn. Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs und besondere Anlagen in Tunnels (Bundesautobahnen)	29,2
521 42	Betriebskosten für Beleuchtungsanlagen, techn. Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs und besondere Anlagen in Tunnels (Bundesstraßen)	4,3
521 52	Unterhaltung von Anlagen des BAB-Fernmeldenetzes	0,4
521 62	Aufwendungen zur Beseitigung von Schäden, die durch Dritte verursacht worden sind (Bundesfernstraßen)	109,3
531 62	Veröffentlichungen, straßenbautechnische Veranstaltungen	3,4
533 62	Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiet des Straßenwesens	10,1
534 62	Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	10,0
535 62	Bestandsaufnahme der Bundesfernstraßen mit elektronischer Auswertung	7,5
546 12	Steuern aus Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN) .	17,5
	Zuweisungen und Zuschüsse (ohne Investitionen) (HGr. 6)	315,8
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)	121,2
642 22	Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesstraßen)	123,1
682 22	Beitrag an nichtbundeseigene Eisenbahnen zu den Kosten für Unterhaltung und Betrieb höhengleicher Kreuzungen von Bundesstraßen und Eisenbahnstrecken	1,2
685 01	Bundesanteil an den Verwaltungskosten der DEGES	70,2
685 12	Beitrag an die Industrie- und Handelskammer Bonn	0,1

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	Ausgaben für Investitionen (Baumaßnahmen) (HGr. 7)	7 617,9
711 12	Hochbauten an Bundesautobahnen bis 750 000 DM Baukosten	34,0
711 22	Hochbauten an Bundesstraßen bis 750 000 DM Baukosten	22,6
712 12	Hochbauten an Bundesautobahnen über 750 000 DM Baukosten	21,7
712 22	Hochbauten an Bundesstraßen über 750 000 DM Baukosten	10,4
741 11	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen)	3 936,1
741 13	Erneuerung	960,8
741 15	Um- und Ausbau	225,4
741 16	Erweiterung	1 214,3
741 17	Neubau	1 495,2
741 19	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen	40,4
741 21	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen	
71121	(Bundesstraßen)	3 416,6
741 23	Erneuerung	891,1
741 25	Um- und Ausbau	1 085,5
741 27	Neubau	1 419,3
741 29	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen	20,7
742 11	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmelde-, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesautobahnen)	111,3
742 13	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesautobahnen	28,4
742 14	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungs- anlagen an bestehenden Bundesautobahnen	5,4
742 15	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesautobahnen	77,5
742 21	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunk- und Stromversorgungs- anlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesstraßen) (Summe der Tit. 742 23 und Tit. 742 24)	3,3
742 23	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunkanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen	0,9
742 24	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungs- anlagen an bestehenden Bundesstraßen	
742 25	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen	1,4
744 82	Privatstraßen des Bundes	1,0
745 21	Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Bundesfernstraßen)	62,0
745 23	Änderung von Überführungen (§ 12 EKrG)	12,7
745 24	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und Deutsche Bundesbahn	49,2
745 25	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und sonstigen Eisenbahnen	0,1

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	Sonstige Ausgaben für Investitionen (HGr. 8)	864,1
811 12	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen)	61,1
811 22	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesstraßen)	38,2
812 12	Erwerb von Geräten (einschließlich Stahlflachstraßen) und Maschinen (Bundesautobahnen)	47,8
812 22	Erwerb von Geräten und Maschinen (Bundesstraßen)	33,8
821 11	Grunderwerb (Bundesautobahnen)	177,0
821 15	Grunderwerb für Erneuerung, Um- und Ausbau	29,1
821 16	Grunderwerb für den Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen	37,9
821 17	Grunderwerb für Neubau	107,1
821 19	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesautobahnen	2,9
821 21	Grunderwerb (Bundesstraßen)	247,9
821 25	Grunderwerb für Erneuerung, Um- und Ausbau	62,0
821 27	Grunderwerb für Neubau	161,6
821 29	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen in der Baulast des Bundes	24,3
852 12	Darlehen zur Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	0,1
852 22	Darlehen zur Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen)	0,3
861 61	Aufwendungen für Folgemaßnahmen Dritter beim Bundesfernstraßenbau (Summe der Tit. 861 63 und Tit. 861 64)	3,0
861 63	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen	3,0
861 64	Darlehen für Bau, Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasser- anlagen	_
863 12	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	0,2
863 22	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesstraßen)	0,3
	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	38,9
882 81	Zuwendungen an fremde Baulastträger (Länder)	
882 83	Zuwendungen zum Aus- und Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast von Stadtstaaten	
883 71	Kostenanteil des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 EKrG (Kommunale Baulastträger)	128,8
883 73	Kreuzungen zwischen Deutsche Bundesbahn und Landesstraßen in der Baulast der Gemeinden	9,3
883 74	Kreuzungen zwischen Deutsche Bundesbahn und öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen in der Baulast von Gemeinden und Gemeindeverbänden	119,5
883 81	Zuwendungen an fremde Baulastträger (Kommunale Baulastträger) (Summe der Tit. 883 83 bis Tit. 883 88)	43,1
883 83	Zuwendungen an Gemeinden zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM	12,4

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
883 84	Zuwendungen an Gemeinden zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM	11,0
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	1,6
883 86	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM	
883 87	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesstraßen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM	13,4
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	4,7
883 82	Zuschüsse nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)	2,1
883 99	Aufwendungen für den Bau von Ortsdurchfahrten und Bundesfernstraßen in der Stadt Bonn	41,5
	Summe Ist-Ausgaben 1993	10 428,4

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

	Bu	ndesautol	oahnen – N	Veubaustre	ecken –		
	Land Bundesautobahn Teilstrecke	Länge	Kosten¹)	Bis Ende 1992 für den Verkehr frei- gegeben	Streckenabschnitt Bezeichnung der Baumaßnahme	1993 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1993 in Ba
		km	Mio. DM	km		km	km
	1	2	3	4	5	6	7
Niede	ersachsen						
A 31	Emden–Bottrop: westlich Emden bis nördlich Emden (B 70)	4,5	57,6	_	westlich Emden bis Kreisstraße 241		2,8
	AS Neermoor bis AS Haren	65,3	749,4	52,0	AS Neermoor bis AD Leer	-	5,3
					AS Lathen bis AS Haren	7,5	-
	AS Haren bis Hubertushof (Ldgrz. NS/NW)	64,5	582,7	_	AS Haren bis AS Twist		17,0
A 33	Osnabrück-Paderborn: AS Osnabrück/Schinkel bis Ldgrz. NS/NW	24,5	319,7	17,9	AS Hilter bis AS Dissen-Nord		3,2
A 39	Wolfsburg–Salzgitter: Weyhausen (B 188) bis AK Braunschweig/Süd	35,5	423,6	16,4	Rautheim (L 625) bis AK Braunschweig-Süd	-	5,6
A 250	Hamburg–Lüneburg: Maschener Kreuz bis Lüner Kreisel	30,3	269,5	15,1	AS Winsen-Ost bis Lüner Kreisel	-	15,2
A 280	Abzweig Bunde: Bunde (Bdgrz. D/NL) bis Bunde (A 31)	4,6	55,0	_	Bunde (Bdgrz. D/NL) bis Bunde (A 31)	-	4,6
A 395	Braunschweig-Bad Harzburg: AS Braunschweig/Melverode bis Vienenburg	31,7	256,6	18,9	AS Wolfenbüttel-Süd bis AS Schladen-Nord	•	12,8
Breme	en						
A 281	Eckverbindung Bremen	2,0	149,5	-	Bremen–Grambke bis Hafenrandstraße		2,0
Nord	rhein-Westfalen						
A 31	Emden-Bottrop: Hubertushof (Ldgrz. NS/NW) bis AK Bottrop (A 2)	83,0	771,8	75,3	AS Ochtrup-Nord bis AS Gronau-Ochtrup	-	7,3
A 33	Osnabrück–Paderborn: AK Bielefeld (A 2) bis AK Wünnenberg–Haaren	46,7	527,4	40,7	AK Bielefeld (A 2) bis AS Schloß Holte- Stukenbrock	6,0	
A 46	Heinsberg-Wuppertal: Heinsberg (B 221) bis AS Hückelhoven	10,6	129,7	_	Heinsberg (B 221) bis AS Hückelhoven	-	10,0

¹) Bau- und Grunderwerbskosten Stand: 31. Dezember 1993

	Bu	ndesautok	oahnen – N	Veubaustre	ecken –		
	Land Bundesautobahn Teilstrecke	Länge	Kosten¹)	Bis Ende 1992 für den Verkehr frei- gegeben	Streckenabschnitt Bezeichnung der Baumaßnahme	1993 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1993 in Bau
		km	Mio. DM	km		km	km
	1	2	3	4	5	6	7
A 46	Hagen–Brilon: AS Arnsberg/Neheim bis Nuttlar	40,8	851,6	23,8	AS Arnsberg/Uentrop bis AS Meschede/ Wenemen		8,6
A 59	Dinslaken–Duisburg: Dinslaken (L 1) bis AK Duisburg-Nord	7,3	117,6	3,9	Dinslaken (L 1) bis AS Walsum	-	3,4
Hesse	en						
A 4	Bad Hersfeld–Eisenach: Obersuhl bis Wommen	2,4 (davon 2,2	116,7	-	AS Wildeck/Obersuhl bis Ldgrz. HE/TH	-	<b>0,2</b> (1. FB)
		2. FB)			Ldgrz. TH/HE bis AS Wommen	-	<b>2,4</b> (2. FB)
A 49	Kassel–Gießen: Kassel bis Neustadt	62,0	670,4	36,9	AS Borken bis Neuental/Bischhausen	1.	8,3
A 66	Frankfurt/M.–Fulda: Langenselbolder Dreieck bis Fulda-Süd/Eichenzell	67,5	1 004,4	32,6	AS Bad Soden–Salmünster bis AS Schlüchtern- Nord	1	17,3
A 661	Bad Homburg–Darmstadt: AS Frankfurt/Bonames bis Frankfurt/Hanauer Landstraße	11,8	366,7	8,5	AS Frankfurt/Seckbach bis Frankfurt/Hanauer Landstraße	-	<b>3,3</b> (1. FB)
Rhein	lland-Pfalz						
A 1	Köln–Trier: Ahrtalbrücke (Ldgrz. NW/RP) bis AD Vulkaneifel (A 48)	28,9	420,3	_	Daun (B 257) bis AD Vulkaneifel (A 48)		4,7
A 63	Mainz-Kaiserslautern: AS Freimersheim bis AS Kaiserslautern-Ost	39,3	492,3	11,0	AS Freimersheim bis AS Kirchheimbolanden	6,6	-
					AS Steinbach am Don- nersberg bis Langmeil	-	8,3
Bader	n-Württemberg						
A 96	Lindau–München: Esseratsweiler (Ldgrz. BY/BW) bis Ferthofen (Ldgrz. BW/BY)	48,4	557,2	26,2	AS Leutkirch-Süd bis AS Aichstetten	10,0 (1, FB)	<b>10,0</b> (2. FB)
A 98	Weil-Schaffhausen: Tiengen-West bis Geißlingen	10,0 (1. FB)	169,9	2,8 (1. FB)	Tiengen-West bis Tiengen-Ost	- 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1	<b>2,8</b> (1. FB)

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>) Bau- und Grunderwerbskosten Stand: 31. Dezember 1993

	Bu	ndesautol	bahnen – N	Veubaustre	ecken –		-
	Land Bundesautobahn Teilstrecke	Länge km	Kosten¹) Mio. DM	Bis Ende 1992 für den Verkehr frei- gegeben km	Streckenabschnitt Bezeichnung der Baumaßnahme	1993 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1993 in Bau km
	1	2	3	4	5	6	7
Bayer	'n						
A 7	Ulm–Füssen: AS Memmingen-Süd bis Füssen (Bdgrz. D/A)	66,7	559,2	50,5	· -		-
A 70	Schweinfurt-Bamberg: AD Schweinfurt/Werneck bis AK Bamberg	65,9	712,7	65,9 (davon 26,0 1. FB)	AD Schweinfurt/ Werneck–AS Schwein- furt/Bergrheinfeld		11,1 (2. FB)
					AS Schweinfurt/ Bergrheinfeld bis AS Schonungen	1	<b>8,8</b> (2. FB)
A 70	Bamberg–Bayreuth: AK Bamberg–AS Kulmbach/ Neudrossenfeld	45,4 (2. FB)	319,0	29,4 (2. FB)	AS Scheßlitz bis AS Roßdorf am Berg	-	<b>7,5</b> (2. FB)
A 93	Hof–Regensburg: Thiersheim bis Rathaushütte	6,3 (2. FB)	55,1	_	Thiersheim bis Rathaushütte		<b>6,3</b> (2. FB)
	Mitterteich-West bis Weiden-Süd (teilweise 2. FB)	36,7	365,8	31,3 (davon 15,3 1. FB)	Mitterteich-West bis AS Wiesau	5,4	-
					Waldnaabbrücke bis AS Windischeschenbach	2,2 (2. FB)	-
					Windischeschenbach bis nördl. AS Neustadt a. d. W.	_	<b>7,4</b> (2. FB)
					nördl. AS Neustadt a. d. W. bis AS Neustadt a. d. W.	<b>2,3</b> (2. FB)	-
					nördl. AS Weiden-West bis nördl. AS Weiden- Süd	3,4 (2. FB)	-
A 94	München–Neuhaus/Inn: AK München-Ost bis Simbach (Bdgrz. D/A)	101,1	731,0	10,8	Alzgern bis AS Marktl	6,2	-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>) Bau- und Grunderwerbskosten Stand: 31. Dezember 1993

	Bu	ndesautol	oahnen – N	leubaustre	ecken –		
	Land Bundesautobahn Teilstrecke	Länge	Kosten¹)	Bis Ende 1992 für den Verkehr frei- gegeben	Streckenabschnitt Bezeichnung der Baumaßnahme	1993 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1993 in Bau
		km	Mio. DM	km		km	km
	1	2	3	4	5	6	7
	Lindau–München: Ferthofen (Ldgrz. BY/BW) bis Landsberg-West Landsberg-West bis Oberpfaffenhofen	60,6	481,9 447,6	23,6 15,8	AS Erkheim bis Kirchdorf AS Schöffelding/Stillern bis Neugreifenberg	4,2	17,8
	Autobahnring München:	34,0	447,0	15,0	Neugreifenberg bis westlich Eching	*14	5,0
1	Autobamining Mulichen: AD Feldmoching bis Langwied (A 8) (einschließlich Spange Eschenried)	12,1	574,4	4,6	Karlsfeld (B 304) bis Allach	1	3,1
Berlin							
A 100	BAB Stadtring Berlin: AK Schöneberg bis Buschkrugallee	6,3	391,1	3,6 (davon 0,7 1. FB)	Bereich Sachsendamm		1,3 (davon 0,7 2. FB)
Brande	enburg						
A 12	Berlin–Frankfurt/Oder: AS Frankfurt/Oder bis Bdgrz.: D/PL einschließlich Brücke über die Oder	4,7 (2. FB)	100,4	2,8 (2. FB)	Güldendorf bis Bdgrz.: D/PL		<b>1,9</b> (2. FB)
A 15	Lübbenau–Forst: AD Spreewald bis Forst (Bdgrz.: D/PL)	64,0 (2. FB)	349,4	3,0	nördlich AS Boblitz bis östlich AS Forst	-	<b>46,2</b> (2. FB)
					östlich AS Forst bis Groß Schacksdorf	<b>5,6</b> (2. FB)	-
					Groß Schacksdorf bis Bdgrz.: D/PL	•	<b>4,2</b> (2. FB)
Sachse							
A 4	Dresden-Görlitz: AS Weißenberg bis Görlitz (Bdgrz.: D/PL)	26,6	504,3	_	Görlitz (B 115) bis Bdgrz.: D/PL	•	3,4

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>) Bau- und Grunderwerbskosten Stand: 31. Dezember 1993

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –							
	Land Bundesautobahn Teilstrecke	Länge km	Kosten¹) Mio. DM	Bis Ende 1992 für den Verkehr frei- gegeben km	Streckenabschnitt Bezeichnung der Baumaßnahme	1993 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1993 in Bau km
	1	2	3	4	5	6	7
A 72	Chemnitz–Hof: AS Zwickau-Ost bis Ldgrz. SN/BY	57,3 (2. FB)	844,9	20,3 (2. FB)	AS Zwickau/Ost bis AS Reichenbach	<b>16,2</b> (2. FB)	-
					AS Reichenbach bis AS Plauen-Ost		<b>16,7</b> (2. FB)
					AS Pirk bis Kleinzöbern	<b>4,1</b> (2. FB)	-
Thüri	ngen						
A 4	Bad Hersfeld–Eisenach: Untersuhl (Ldgrz. HE/TH) bis Sallmannshausen (Ldgrz. TH/HE)	7,2	140,6	6,0 (1. FB)	Ldgrz. HE/TH bis Untersuhl	1,2 (1. FB)	-
į				·	Ldgrz. HE/TH bis Sallmannshausen (Ldgrz. TH/HE)		<b>7,2</b> (2. FB)
Lände	er insgesamt					80,9	303,6
- 1. F	n: e <b>ibahnig</b> <b>ahrbahnen</b> <b>ahrbahnen,</b> Ergänzung einer BA	B, Aufstı	ıfung dei	1. Fahrl	pahn	35,9 11,2 33,8	166,9 6,3 130,4

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>) Bau- und Grunderwerbskosten Stand: 31. Dezember 1993

**Tabelle 14: Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –**Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

	Bundesstraßen – Neu- und A	Ausbaustrec	ken –			
	Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten¹)	bis Ende 1992 für den Ver- kehr frei- gegeben	1993 für den Verkehr freige- geben	Ende 1993 in Bau
		km	Mio. DM	km	km	km
	1	2	3	4	5	6
Schleswi	g-Holstein					
	Bundesstraßen					
В 76	Verlegung in Kiel	3,6	173,7	_		1,1
B 404	Ausbau zwischen Negernböttel und Hammoor: AS B 205 bis einschließlich AS B 206	7,7		5.0	1.0	
		3,9	55,0	5,9 3,2	1,8	_
	AS B 206 bis einschließlich AS B 432 (neu)	3,9	31,0	3,2	0,7	
				9,1	2,5	1,1
Niedersa	chsen					
4streifige	Bundesstraßen					
B 83	Ausbau und Verlegung im Bereich "Am Fort Luise" in Hameln	2,9	19,0	_		2,9
				_		2,9
Bremen						
	e 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	-
Nordrho	in-Westfalen					
	: Bundesstraßen					l,
	Ausbau westlich Paderborn					
B 51	(L 756 bis östlich B 64)	2,0	33,8	_		2,0
Б 51	Damm	2,9	153,9	_		2,9
B 61	Ausbau in Minden, Ringstraße – B 65	1,7	43,0	_		1,7
B 65	Ausbau der Ortsdurchfahrt Rheine	0,7	11,6	_		0,7
B 223/						
B 224	Ausbau der Ortsdurchfahrt Dorsten	4,6	73,5	1,6	-	1,5
B 226	Ausbau zwischen Herne und Wanne-Eickel (3. Bauabschnitt)	1,2	50,9	_	1,2	-
B 236	Ausbau zwischen Lünen und Dortmund:	11,9	419,2	8,3		3,6
B 481	Lünen (B 54) – B 1 bei Remberg	11,9	23,3	-		1,4
				9,9	1,2	13,8

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>) Bau- und Grunderwerbskosten Stand: 31. Dezember 1993

	Bundesstraßen – Neu- und A	Aushaustro	rken –			
	Dunicessitaben - 14eu- unu A		ACII -	bis Ende	1993	
	Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten¹)	1992 für den Ver- kehr frei- gegeben	für den Verkehr freige- geben	Ende 1993 in Bau
	-	km	Mio. DM	km	km	km
	1	2	3	4	5	6
2streifia	e Bundesstraßen					
B 1	Neubau zwischen Kohlstädt und Horn/Bad Meinberg (westlich L 828), Eggeübergang	3,7	14,7	_		3,7
B 61	Neubau in Porta Westfalica (L 780–B 482, 3. Bauabschnitt) einschließlich Weserbrücke .	1,0	70,6	_		1,0
				_		4,7
Rheinla	nd-Pfalz					
4streifig	e Bundesstraßen					
В9	Verlegung von Germersheim bis Rülzheim $\dots$	4,3	37,0	_		4,3
B 9	Neubau von Rülzheim-Wörth, 2. Fahrbahn	11,3	25,2	_	4,8	6,5
				_	4,8	10,8
2streifig	e Bundesstraßen					
В 9	Verlegung Worms/Nord	1,8	21,8	_		1,8
В 37	Verlegung bei Bad Dürkheim (L 517 – Feuerberg)	5,7	28,5	_		5,7
				_		7,5
Radon-V	Vürttemberg					
	e Bundesstraßen					
В 27	Neubau von Hechingen/Süd bis Engstlatt/Nord	6,1	52,9	0,5	3,2	2,4
В 27	Neubau von Engstlatt/Nord bis Balingen/Süd (Knoten B 27/B 463)	5,9	89,6	2,8	1,0	1,1
B 28	Neubau von Reutlingen/Ost bis	2.0	40.0			0.5
B 44	Bahnwärterhaus Verlegung von Mannheim/Sandhofen bis Landesgrenze BW/HE (2. Fahrbahn)	2,8 4,6	48,8	1,2	3,4	0,5
	Editesgrenze DW/TIE (2.1 ditibaliii)	4,0	11,2	4,5	7,6	4,0
				4,0	7,0	7,0
Bayern						
-	e Bundesstraßen	<u> </u>	00.0			
B 4 B 4	Verlegung in Coburg (Schlachthofkreuzung) Verlegung nördlich Coburg	0,5 2,3	28,6 24,0	_ _		0,5 2,3
				_		2,8
2streifia	e Bundesstraßen					
B 2	Ausbau von Donauwörth bis				200	
	Asbach-Bäumenheim	4,4	21,0	_		4,4

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>) Bau- und Grunderwerbskosten Stand: 31. Dezember 1993

Bundesstraßen – Neu- und	Ausbaustrec	cken –			
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten 1)	bis Ende 1992 für den Ver- kehr frei- gegeben	1993 für den Verkehr freige- geben	Ende 1993 in Bau
	km	Mio. DM	km	km	km
1	2	3	4	5	6
2streifige Bundesstraßen					
B 27 Entlastungsstraße in Bad Brückenau	1,2	24,6	_		0,2
			_		4,6
Mecklenburg-Vorpommern  2streifige Bundesstraßen  B 109 Verlegung in Anklam mit Peenebrücke	0,3	17,6		0,3	
B 109 Verlegung in Anklam mit Peenebrücke	0,3	17,0		0,3	_
Sachsen 4streifige Bundesstraßen					
B 173 Ausbau zwischen Chemnitz und Niederwiesa	2,8	8,0	_	-	2,8
			_		2,8
2streifige Bundesstraßen					
B 87 Neubau Elbebrücke Torgau	1,0	39,6	_	1,0	-
			_	1,0	-
30 Streckenabschnitte	106,9	1 706,6	-	-	
davon fertiggestellt:	_	467,8 <b>211,0</b>	25,1	18,5	- 55,0
7 Streckenabschnitte, 4streifig		131,4	23,5	16,1	38,2
3 Streckenabschnitte, 2streifig	-	79,6	1,6	2,4	16,8
damit: <b>7 Streckenabschnitte</b> vollständig für den Verkehr freigegeben	21,4	260,3			-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>) Bau- und Grunderwerbskosten Stand: 31. Dezember 1993

**Tabelle 15: Bundesstraßen – Ortsumgehungen –**Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

	Bundesstraßen – Ortsun	ngehungen	ı <b>–</b>			
	Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	bis Ende 1992 für den Verkehr frei- gegeben km	1993 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1993 in Bau km
	1	2	3	4	5	6
-	g-Holstein Bundesstraßen Ortsumgehung Eutin	6,6 16,9	53,9 71,4		1-1	6,6 3,0
	2 Ortsumgehungen davon fertiggestellt: - Streckenabschnitt - Streckenabschnitt, 4streifig - Streckenabschnitt, 2streifig damit - Ortsumgehung vollständig für den Verkehr freigegeben	23,5	125,3 - - - - -	11111	1 11111	9,6 - 9,6
<b>Hamburg</b> 4streifige B 433	Bundesstraßen Ortsumgehung Fuhlsbüttel (einschließlich Anbindung an BAB A 7)	9,0	331,8	_	-	6,4
	1 Ortsumgehung davon fertiggestellt: - Streckenabschnitt - Streckenabschnitt, 4streifig - Streckenabschnitt, 2streifig damit - Ortsumgehung vollständig für den Verkehr freigegeben	9,0 - - - -	331,8	111111	1 11111	- 6,4 6,4 -
<b>Niedersa</b> 4streifige	chsen Bundesstraßen					
В 3	Verlegung von südlich Bovenden bis nördlich Göttingen	3,0	35,3	_		3,0
	Bundesstraßen	•				
B 3 B 3 B 4 B 6 B 51 B 61 B 80	Ortsumgehung Pattensen Verlegung von nördlich Nörten-Hardenberg bis südlich Bovenden Ortsumgehung Braunlage (2. Bauabschnitt) Ortsumgehung Lemke (1. Bauabschnitt) Ortsumgehung Bassum Westumgehung Sulingen Ortsumgehung Hedenmünden Südumgehung Hessisch Oldendorf / Fisch-	6,9 7,6 1,8 4,2 6,6 2,3 3,4	44,5 89,7 16,1 46,7 56,2 6,7 27,7	2,4 - - - - -	- 2,9 - - 2,4 2,3 -	6,9 2,3 1,8 4,2 4,2 - 3,4

<sup>1)</sup> Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1993)

	Bundesstraßen – Ortsur	ngehunger	1 –			
Beze	Land Bundesstraße Teilstrecke ichnung der Baumaßnahme	Långe km	Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	bis Ende 1992 für den Verkehr frei- gegeben km	1993 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1993 in Bau km
	1	2	3	4	5	6
B 210 Ortsum B 210 Verleg Ortsum B 212 Ortsum B 213 Ortsum	ngehung Warmenau/Kästorf	4,6 2,4 6,9 3,8 2,6 8,1	22,2 9,8 55,7 26,5 18,3 61,9	1,6 - - - 4,1		4,6 0,8 6,9 3,8 2,6 4,0
dav 3 S - Si 3 S dam 1 O	sumgehungen on fertiggestellt: treckenabschnitte treckenabschnitt, 4streifig treckenabschnitte, 2streifig nit trtsumgehung ollständig für den Verkehr freigegeben	75,2 - - - - 2,3	630,3 66,1 38,9 - 38,9 6,7	8,1 - 8,1 -	- 7,6 - 7,6	- 59,5 3,0 56,5
Nordrhein-Westfa						
Weider B 62 Neuba	u Hüttentalstraße zwischen Siegen/ nau und Siegen	3,3	235,8	1,1	-	2,2
den eir	nd der Landesgenze bei Niederschel- aschließlich Abzweig Eiserfeld ngehung Liblar	4,4 4,8	138,4 67,2	-	2,4	0,8 2,4
2streifige Bundess	traßen					
B 9 Westur B 51 Ortsun B 54 Südum	ngehung Schlangen/Kohlstädt	3,5 5,0 2,1	51,1 30,7 15,9	- - 0,7	- - 1,4	3,5 5,0 –
Zuge d B 57 Westur	ließlich Anschluß B 54 alt (1,2 km) im ler B 430n	9,2 3,7	74,1 23,8	-	9,2	3,7
Ortsun B 64 Verleg	ngehung Stommelnung bei Höxterung bei Höxterung bei Höxter briburg/Herste und Bra-	7,2 2,1	61,0 26,0	1,8		7,2 -
kel/Rie	esel (westl. Herste-K 39)	6,7	37,1	0,5		6,2
Barkha	usen, K 30–B 61n)	5,2	32,8	0,7		-
Bochol B 221 Westur B 221 Ortsun B 229 Ortsun B 234 Verleg B 236 Ortsun	t (östl. L 876–B 473) ngehung Niederkrüchten ngehung Heinsberg/Schleiden ngehung Halver ung in Wetter (1. Bauabschnitt) ngehung Winterberg/Herloh ngehung Espelkamp	6,2 2,9 4,2 1,7 1,0 2,0 4,7	29,0 11,9 31,5 36,6 15,0 18,1 24,2	- - - - -	6,2	2,9 4,2 1,7 0,2 2,0 4,7

<sup>1)</sup> Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1993)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –										
	Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten <sup>1</sup> ) Mio. DM	bis Ende 1992 für den Verkehr frei- gegeben km	1993 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1993 in Bau km				
	1	2	3	4	5	6				
B 239 B 251 B 265 B 474 B 475 B 475 B 477 B 509 B 513 B 515	Ortsumgehung Löwendorf Ortsumgehung Brilon Ortsumgehung Nideggen/Wollersheim Ortsumgehung Coesfeld Westumgehung Sassenberg Nordumgehung Soest Verlegung bei Bergheim Südumgehung Kempen Südumgehung Sassenberg Ortsumgehung Menden/Lendringen	3,9 3,4 4,9 2,7 3,5 4,6 9,6 7,0 2,0 3,9	12,4 17,6 15,3 12,9 18,1 36,9 37,1 16,2 4,6 51,5	- - - - - 5,8 - -	- 4,9 - - - - -	3,9 3,4 - 2,7 3,5 4,6 3,8 7,0 2,0 3,9				
B 525	Neubau zwischen Holthausen und Gescher (Bauabschnitt L 608n–L 608)	8,1	25,6	3,3		4,8				
	davon fertiggestellt:  5 Streckenabschnitte  1 Streckenabschnitt, 4streifig  4 Streckenabschnitte, 2streifig  damit  4 Ortsumgehungen  vollständig für den Verkehrfreigegeben	133,5 - - - - - 22,4	1 208,4 86,2 167,9 33,6 134,3	13,9 - 1,1 12,8	24,1 2,4 21,7	86,3 5,4 80,9				
Hessen										
	Bundesstraßen									
В 3	Neubau zwischen Fronhausen/Bellnhausen- Stauffenberg	5,9	101,8	-		5,9				
	Bundesstraßen									
B 3 B 3 B 38	Ortsumgehung Bad Nauheim (A 5/B 3 bis B 3/L 3134)	7,8 4,5	71,1 47,6	1,2	-	6,6 4,5				
B 45	Reisen (einschließlich Tunnel) Ortsumgehung Bruchköbel/Roßdorf und	3,7	105,2	-	-	3,3				
B 252 B 253 B 254 B 254 B 426	Bruchköbel Ortsumgehung Frankenberg (Eder) Ortsumgehung Wabern/Harle Verlegung bei Schwalmstadt/Ziegenhain Ortsumgehung Großenlüder Verlegung bei Mühltal/Nieder-Ramstadt	5,9 3,8 2,6 1,7 3,5	27,2 34,5 6,0 9,9 19,2	1,1 - - - -	2,6 1,7 1,7	1,5 3,8 - - 1,8				
B 455	(B 426–K 138)	1,7 5,2	12,7 51,2	-		1,7 5,2				
	11 Ordsumgehungen davon fertiggestellt: 3 Streckenabschnitte - Streckenabschnitt, 4streifig 3 Streckenabschnitte, 2streifig damit 2 Ortsumgehungen	46,3 - - - - 4,3	486,4 16,0 25,2 - 25,2 15,9	2,3 - - 2,3	6,0	34,3 5,9 28,4				

<sup>1)</sup> Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1993)

	Bundesstraßen – Ortsur	ngehungen	ı <b>–</b>			
	Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten <sup>1</sup> )	bis Ende 1992 für den Verkehr frei- gegeben	1993 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1993 in Bau
		km	Mio. DM	km	km	km
	1		3	4	5	6
Rheinland- 4streifige E	- <b>Pfalz</b> Bundesstraßen					
B 41 B 41	Ortsumgehung Weinsheim–Rüdesheim Verlegung zwischen Bad Kreuznach (B 428)	9,0	103,6	-		9,0
B 266	und Welgesheim (A 61)	5,9 6,7	122,2	2,8 4,5		3,1
2streifige E	Bundesstraßen					
B 9 B 10 B 10 B 42 B 47 B 47	Ortsumgehung Guntersblum Ortsumgehung Rinnthal-Sarnstall Ortsumgehung Annweiler Verlegung bei Rheinbrohl (2. Bauabschnitt) . Verlegung zwischen Dreisen und Eisenberg Ortsumgehung Monsheim	2,4 4,4 4,8 3,6 6,8 4,5	16,0 111,8 141,9 34,4 33,0 17,5	- - 3,0 3,5 -	- - - 0,6 - -	2,4 4,4 4,8 - - 4,5
B 54 B 54 B 256 B 257 B 260	Verlegung zwischen Trier und Wasserliesch . Ortsumgehung Stein-Neukirch	4,5 2,2 1,5 4,1 5,5 4,2	98,0 8,7 10,5 92,5 59,8 151,7	2,9 - 0,5 2,2 - -	2,2 - - - -	1,6 - - 1,9 5,5 4,2
B 267	Verlegung bei Ahrweiler einschließlich Walporzheim	4,0	72,0	3,6	0,4	-
B 271 B 413	hausen	4,6 5,3 3,0	46,0 24,8 10,8	3,6 3,2 2,8	-	1,0 2,1 0,2
	19 Ortsumgehungen davon fertiggestellt: 3 Streckenabschnitte - Streckenabschnitt, 4streifig 3 Streckenabschnitte, 2streifig damit	87,0 - - - -	1 278,4 428,4 21,6 - 21,6	32,6 - 7,3 25,3	- 3,2 - 3,2	44,7 12,1 32,6
	3 Ortsumgehungenvollständig für den Verkehr freigegeben	9,8	115,1	_		
1	Baden-Württemberg 4streifige Bundesstraßen					
B 10	Neubau von Reichenbach/West bis Göppingen/West	12,8	303,0	8,5	4,3	-
B 14	Neubau zwischen Waiblingen (B 14/B 29) und Stuttgart/Wangen (B 10/B 312 alt) 1. und 2. Bauabschnitt	10,7	318,2	8,5		2,2
B 27 B 29	Neubau von der B 297 nördlich Kirchentellinsfurt bis Tübingen (Knoten B 27/B 463) Ortsumgehung Schorndorf	6,7 6,2	131,6 134,2	1,5 -	1,3	3,9 6,2

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1993)

В 30	Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme        Neubau von nördlich Baindt (Egelsee) bis Ravensburg/Eschach (1. bis 3. und 4. Bauabschnitt)	Länge km	Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	bis Ende 1992 für den Verkehr frei- gegeben km	1993 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1993 in Bau
В 30	Neubau von nördlich Baindt (Egelsee) bis Ravensburg/Eschach	2	-		km	km
В 30	Ravensburg/Eschach		3	4	5	6
	11. DIS 3. UHG 4. DaudDSCHIIIII	10,4	267,1	8,8		3,9
B 462 B 535	Ausbau von Rastatt bis Rotenfels	6,7 5,0	49,6 63,9	-		6,7 5,0
0 / 10		0,0	00,0			0,0
B 3	Bundesstraßen	7,8	33,2			7,8
	Ortsumgehung Bühl-Ottersweier			_		
B 3	Ortsumgehung Sasbach und Achern	4,9	41,4	_		4,9
B 10 B 27a	Verlegung in Karlsruhe-Grötzingen Verlegung zwischen Stuttgart-Stammheim	1,8	79,9	_		1,8
B 29	und Stuttgart-Zuffenhausen	2,5	38,8	_		0,4
	Baiershofen, A 7)	12,6	134,6	-		0,5
B 31 B 31	Ortsumgehung Döggingen Neubau zwischen Stockach und Hohenlin-	3,5	125,0	_		0,5
B 31	den Verlegung zwischen Immenstaad und Fried-	9,0	86,6	_		9,0
	richshafen	10,2	89,4	-		1,3
B 31	Verlegung zwischen Kressbronn und Lindau	5,8	34,3	_		5,8
B 33 B 38a	Ortsumgehung Hausach Verlegung von der B 3 bei Weinheim bis zur	4,1	107,7	_		4,1
	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 297	Ortsumgehung Neckartailfingen	5,0	44,5	_	-	2,7
B 314	Ortsumgehung Fützen-Epfenhofen	4,9	31,1	2,5		2,4
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	100,7	_		2,2
B 462	Ortsumgehung Schramberg-Sulgen	4,0	17,5	_		4,0
B 465	Teilortsumgehung Bad Urach	1,2	12,1	_		1,0
B 518	Verlegung bei Wehr (Nordabschnitt)	4,0	31,3		38-7	1,5
	31 Ortsumgehungen	174,5	2 710,7	- 27.0		
	davon fertiggestellt:		828,3	37,8	0.2	06.5
	3 Streckenabschnitte		271,9 199,6	27,3	8,2 5,6	96,5 27,9
	1 Streckenabschnitt, 2streifig		72,3	10,5	2,6	68,6
	damit  2 Ortsumgehungen  vollständig für den Verkehr freigegeben	15,4	37,5		-	

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1993)

	Bundesstraßen – Ortsun	ngehungen	ı –			
×	Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme			bis Ende 1992 für den Verkehr frei- gegeben km	1993 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1993 in Bau km
		km	Mio. DM	KIII	AIII	- Am
	1	2	3	4	5	6
Bayern						
4streitige	Bundesstraßen					
B 8	Verlegung östl. Würzburg	2,2	47,2	_		2,2
B 11	Verlegung in Deggendorf	3,2	98,6	-	1,0	2,2
B 17a	Neubau der Westtangente Augsburg, 2. Bau-					
	abschnitt: B 2 bis Holzweg	2,5	65,9	_		2,5
B 469	Verlegung von Obernburg bis Trennfurt	7,9	80,0	_	-	4,7
2streifige	Bundesstraßen					
_		4.0	450			4.0
B 2	Ortsumgehung Heroldsberg	4,3	17,2	_		4,3
B 8	Ortsumgehung Emskirchen	6,7	25,2	_	4,1	2,6
B 8	Verlegung östl. Neustadt a. d. Aisch	2,5	8,8	_	2,5	-
B 12 B 12	Ortsumgehung Isny mit B 12 Ableiter	3,0 2,1	17,8 9,0	_	3,0	- 2,1
B 12 B 16	Ortsumgehung Philippsreut	2,1	9,0	_		2,1
Б 10	stadt	12,5	45,5	3,9		8,6
B 16	Ortsumgehung Mindelheim	3,8	14,0	-	3,8	-
B 17	Ortsumgehung Schongau	0,0	14,0		0,0	4
517	(B 17/Nord–B 17/Süd)	9,9	45,3	5,1	2,6	_
B 20	Verlegung zwischen Steinach und Stallwang	14,4	51,8	6,0	8,4	_
B 20	Ortsumgehung Fichtheim	3,7	18,5	_		3,7
B 20	Ortsumgehung Falkenberg	5,3	10,0	_	5,3	_
B 25	Ortsumgehung Baldingen	3,3	16,7	_	E	3,3
B 27	Ortsumgehung Retzbach	3,2	16,5	0,8		1,0
B 31	Verlegung zwischen Kressbronn und Lindau	5,2	44,6	-		3,0
B 289	Ortsumgehung Schwarzenbach/Saale	3,0	13,7	_	-	3,0
B 299	Ortsumgehung Kaltenbrunn	6,4	15,0	-		6,4
B 299	Ortsumgehung Gebenbach	3,2	6,9	-		3,2
B 299	Ortsumgehung Beilngries	1,9	4,0	-		1,1
B 299	Verlegung westlich Neuötting	4,0	29,6	_	-	4,0
B 303	Ortsumgehung Schirnding	4,6	42,6	-	0,8	3,8
B 388	Ortsumgehung Vordersarling	2,7	7,6	_		2,7
B 388	Ortsumgehung Pfarrkirchen	6,6	44,1			6,6
B 472	Ortsumgehung Peiting (B 23 bis B 472)	4,6	11,7	0,3		0,9
B 588	Verlegung nördlich Neuötting: Brandmühl bis Kager (1. Bauabschnitt)	1,2	4,4	_		1,2
	28 Ortsumgehungen	133,9	812,2	101		
	davon fertiggestellt:		64,0 146,4	16,1	31,5	73,1
	1 Streckenabschnitt, 4streifig		30,8		1,0	11,6
	9 Streckenabschnitte, 2streifig		115,6	16,1	30,5	61,5
	damit					
	5 Ortsumgehungenvollständig für den Verkehr freigegeben	29,0	132,9			-
	vonstandig für dem verkem meigegeben					Bull Control

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31, Dezember 1993)

Bundesstraßen – Ortsun	ngehunger	n –			
Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	bis Ende 1992 für den Verkehr frei- gegeben km	1993 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1993 in Bau km
1	2	3	4	5	6
Saarland 4streifige Bundesstraßen B 41 Neubau der Westumgehung Neunkirchen	5,0	94,6	4.0		1,0
2streifige Bundesstraßen  B 51 Ortsumgehung Saarlouis/Fraulautern-Roden	7,0	70,4	_		3,9
3 Ortsumgehung Kleinblittersdorf	3,4 15,4	61,0 226,0 84,1	4,0		3,4 - - 8,3
<ul> <li>Streckenabschnitt, 4streifig</li> <li>Streckenabschnitt, 2streifig</li> <li>damit</li> <li>Ortsumgehung</li> <li>vollständig für den Verkehr freigegeben</li> </ul>	-	-	4,0 - -	-	1,0 7,3 -
Mecklenburg-Vorpommern 2streifige Bundesstraßen					
B 5 Ortsumgehung Boizenburg	7,3 1,2 4,2 4,0 10,6	48,1 25,1 36,0 27,7 72,5	- 1,4 - -	- 2,8 - -	6,6 1,2 - 1,0 1,0
5 Ortsumgehungen davon fertiggestellt:  1 Streckenabschnitt - Streckenabschnitt, 4streifig 1 Streckenabschnitt, 2streifig damit	27,3	209,4 12,0 24,0 - 24,0	1,4	- 2,8 - 2,8	9,8 - 9,8
1 Ortsumgehungvollständig für den Verkehr freigegeben	4,2	36,0			
Sachsen-Anhalt 2streifige Bundesstraßen					
B 6 Ortsumgehung Stapelburg	3,3 4,9 6,9	3,8 28,2 199,1	- - -	3,3	- 4,9 6,9
3 Ortsumgehungen davon fertiggestellt: 1 Streckenabschnitt - Streckenabschnitt, 4streifig 1 Streckenabschnitt, 2streifig damit	15,1 - - - -	231,1 7,1 3,8 - 3,8	2,0 - - 2,0	- 3,3 - 3,3	- 11,8 - 11,8
Ortsumgehung  vollständig für den Verkehr freigegeben	3,3	3,8			

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1993)

	Bundesstraßen – Ortsur	ngehungen	1 –			
	Land Bundesstraße Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	bis Ende 1992 für den Verkehr frei- gegeben km	1993 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1993 in Bau km
	1	2	3	4	5	6
Sachsen 4streifige B B 93 B 174	Neubau zwischen Meerane und Zwickau Ortsumgehung Zschopau–Gornau	13,6 6,9	311,0 118,7	-	3,1	6,1 0,1
(1. und 2. Bauabschnitt)  2streifige Bundesstraßen  B 97 Ortsumgehung Königsbrück			19,4 11,0	- -		0,8 1,0
	4 Ortsumgehungen davon fertiggestellt:  1 Streckenabschnitt  1 Streckenabschnitt, 4streifig Streckenabschnitt, 2streifig damit Ortsumgehung vollständig für den Verkehr freigegeben	23,7	487,1 - 70,9 70,9 		3,1 3,1 -	- 8,0 6,2 1,8
Thüringen 2streifige B B 19 B 84 B 94	undesstraßen Ortsumgehung Breitungen Ortsumgehung Großenlupnitz Verlegung in Greiz einschließlich Elsterbrücke	7,6 1,4 1,3	16,2 3,4 12,5		7,6 1,4	- - 1,3
	3 Ortsumgehungen davon fertiggestellt: 2 Streckenabschnitte - Streckenabschnitt, 4streifig 2 Streckenabschnitte, 2streifig damit 2 Ortsumgehungen vollständig für den Verkehr freigegeben	10,3 - - - - - - - 9,0	32,1 - 19,6 - 19,6 19,6	-	- 9,0 - 9,0	- 1,3 - 1,3
Insgesamt	davon fertiggestellt:  32 Streckenabschnitte  5 Streckenabschnitte, 4streifig  27 Streckenabschnitte, 2streifig  damit  21 Ortsumgehungen  vollständig für den Verkehr freigegeben	774,7	8 769,2 1 592,2 790,2 434,9 455,3 839,6	118,2 - 39,7 78,5	98,8 12,1 86,7	- 449,6 79,5 370,1

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1993)

Tabelle 16: Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn an Bundesstraßen

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Kreuzungsmaßnahmen

Bes	seitigung von Bahnübergängen der Deu	tschen Bundesbahn und	d der Deutschen Reichs	bahn an Bunde	sstraßen	
	Land	1993 für den Ver-	Ende 1993 in Bau	Kosten 1)		
Bundesstraße Teilstrecke		kehr freigegeben Ort (in/bei)	Ort (in/bei)	insgesamt in 1 000 DM	Bundesanteil in 1 000 DM	
1		2	3	4	5	
Hessen						
B 44	Frankfurt/Main–Mannheim: Groß-Gerau–Bürstadt	-	Groß-Rohrheim	20 986	13 343	
Nieders	achsen					
В3	Hannover–Göttingen: Einbeck–Northeim		Northeim	40 796	25 773	
Nordrhe	ein-Westfalen					
B 59	Köln-Mönchengladbach		Grevenbroich, Rheydter Straße	21 804	14 063	
B 229	Langenfeld-Remscheid: Langenfeld-Solingen		Langenfeld	21 804	13 689	
B 233	Unna-Kamen: Unna-Königsborn		Königsborn	22 425	14 823	
B 239	Bünde-Espelkamp		Espelkamp	7 336	2 522	
Sachsen	-Anhalt					
B 80/B 86	Nordhausen–Halle a. d. Saale: Sangershausen–Riestedt		Sangershausen	16 179	10 296	
Schlesw	ig-Holstein					
B 207	Hamburg–Kiel: Hamburg–Schwarzenbek		Schwarzenbek, Fußgänger- und Radfahrertunnel	52 105	29 496	

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>) Bau- und Grunderwerbskosten Stand: 31. Dezember 1993

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

	Große Inge	enieurbau	werke im Zuge von Bundesautobal	hnen		
	Bundesautobahn Teilstrecke	Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bauko- sten¹) Mio. DM	Baustoff
	1	2	3	4	5	6
1993 fü	ir den Verkehr freigegeben					
A 7	Hannover–Kassel: AS Hannover Münden/ Werratal–AS Hannover Münden/Lutterberg	1	Werratalbrücke	416	53,2	Stahlverbund
	AS Hannover Münden/Lut- terberg–AS Kassel/Mitte	2	Niestetalbrücke	167	12,0	Spannbeton
A 72	Hof–Chemnitz: AS Plauen-Süd–AS Zwik- kau-Ost	3 4 5	Friesenbachtalbrücke Talbrücke Pöhl Göltzschtalbrücke	196 316 364	20,0 37,4 46,5	Spannbeton Spannbeton Spannbeton
A 93	Regensburg–Hof: AS Weiden/Süd–AS Wiesau	6	Talbrücke Seibertsbach	231	11,7	Spannbeton
Ende 1	.993 in Bau					
A 1	Köln-Unna: AS Remscheid-AS Wupper- tal-Süd	7	Talbrücke Diepmannsbach	293	24,1	Stahlverbund
A 2	Magdeburg-AD Werder (A 2/A 10): AS Brandenburg-AS Lehnin	8	Hochstraße Nahmitz	246	20,0	Spannbeton
A 4	Aachen-Olpe: AK Köln-Süd-AS Köln-Poll	9	Rheinbrücke Rodenkirchen	567	184,6	Stahl
A 4	Bad Hersfeld–Görlitz: AS Wildeck–Obersuhl– AS Herleshausen	10 11	Talbrücke Richelsdorf Talbrücke Wommen	584 304	42,1 25,6	Spannbeton Stahlbeton
	AS Hainichen-AS Sieben- lehn AD Nossen-AS Dresden-	12	Talbrücke Kleine Strieges	357	22,0	Spannbeton
	Altstadt AS Bautzen-Ost-	13	Saubachtalbrücke	263	21,8	Spannbeton
	Bdgrz. D/PL	14	Neißebrücke Görlitz	349	18,6	Spannbeton
A 5	Karlsruhe–Weil: AS Rastatt–AS Baden-Baden	15	Murgbrücke	251	23,2	Spannbeton
A 10	Berliner Ring: AS Berlin-Köpenick– AS Berlin-Hellersdorf	16 17	Kalkgrabenbrücke Mühlenfließbrücke	238 742	48,5 28,5	Stahlverbund Stahl
A 12	AD Spreeau–Frankfurt/Oder: AS Frankfurt/Oder– Bdgrz. D/PL	18	Oderbrücke Frankfurt	556	58,4	Stahlbeton
A 39	AK Braunschweig-Süd- AK Wolfsburg/Königslutter	19	Tunnel Heidberg	379	17,4	Stahlbeton
A 63	Kaiserslautern–Mainz: AS Kaiserslautern/Ost– AS Göllheim	20 21	Talbrücke Langmeiler-Senke Talbrücke Langmeil	205 276	15,0 15,5	Spannbeton Spannbeton

¹) Baukosten ohne Grunderwerb Stand: 31. Dezember 1993

	Große Inge	enieurbau	werke im Zuge von Bundesautoba	hnen		
	Bundesautobahn Teilstrecke	Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bauko- sten¹) Mio. DM	Baustoff
	1	2	3	4	5	6
A 66	Frankfurt-Fulda: AS Bad Soden/Salmünster- AS Fulda/Süd	22 23	Steinau-Talbrücke Kinzigtalbrücke	541 985	25,8 48,1	Spannbeton Spannbeton
A 70	Schweinfurt-Bayreuth (2. Fahrbahn): AS Schweinfurt/Werneck- AS Haßfurt	24 25	Wernbrücke Mainbrücke Oberndorf	529 3 <b>7</b> 5	13,3 13,1	Spannbeton Spannbeton
	Bamberg–Bayreuth: AK Bamberg–AS Raßdorf .	26	Hangbrücke Würgau	413	16,9	Stahlverbund
A 72	Chemnitz-Hof: AS Zwickau-Ost-AS Zwik-kau-West	27	Talbrücke Wilkau–Haßlau	671	59,8	Stahlverbund
A 96	München-Lindau: AS Oberpfaffenhofen- AS Schöffelding Mindelheim-Memmingen	28 29	Tunnel Eching Kohlbergtunnel	684 595	24,6 26,0	Stahlbeton Stahlbeton
A 98	Weil-Singen: AS Lörrach-Waldshut- Tiengen	30	Bürgerwaldtunnel	1 520	73,8	Stahlbeton
A 99	Autobahnring München: Autobahndreieck Feldmo- ching–AK A 8	31	Tunnel Allach	1 400	161,3	Spannbeton
A 100	Berlin: AK Schöneberg-AS Alboin- straße	32	Kreuzungsbauwerk S-Bahn	64	37,7	Spannbeton/ Stahlverbund
A 281	Bremen	33	Hochstraße	671	29,0	Spannbeton
A 661	Ostumgehung Frankfurt/ Main: AS Frankfurt a. MSeck- bach–AS Hanauer Land- straße	34 35	Galerie Seckbacher Land- straße Talbrücke Seckbach	225 265	21,7 12,9	Spannbeton Spannbeton

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>) Baukosten ohne Grunderwerb Stand: 31. Dezember 1993

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

	Große II	ngenieurb	auwerke im Zuge von Bundesstraß	en		
	Bundesstraße Teilstrecke	Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bauko- sten¹) Mio. DM	Baustoff
	1	2	3	4	5	6
1993 fü	r den Verkehr freigegeben					
B 4	in Coburg	36	Frankenbrücke	347	25,0	Spannbeton
B 10	Plochingen-Göppingen	37	Galerie Uhingen	420	20,2	Stahlbeton
В 33	Haslach-Triberg	38	Kinzingbrücke	348	10,5	Spannbeton
B 87	Leipzig-Frankfurt/Oder	39	Elbebrücke Torgau	509	25,5	Stahlverbund
B 93	Zwickau-Meerane	40 41	Tunnel Mosel Muldenbrücke	430 221	48,2 13,4	Stahlbeton Spannbeton
B 207	Hamburg–Mölln	42	Hochstraße Schwarzenbek	318	14,6	Spannbeton
B 294	Alpirsbach-Wolfach	43	Reutherbergtunnel	1 256	32,8	Stahlbeton
B 312	Stuttgart-Reutlingen	44	Hochstraße Waiblingen	892	44,6	Spannbeton
Ende 19	993 in Bau				•	'
B 1	Paderborn-Hameln	45	Strotetalbrücke	393	11,5	Spannbeton
В 3	Gießen-Cölbe	46 47	Ohmtalbrücke Tiefenbachtalbrücke	364 245	19,7 15,9	Spannbeton Spannbeton
B 4	Bad Harzburg-Nordhausen	48	Hasselkopftunnel	220	6,0	Stahlbeton
В 6	Bremen–Hannover	49	Flutmulde Nienburg	300	12,4	Spannbeton
В 8	Würzburg–Nürnberg	50	Kürnachtalbrücke	265	14,5	Spannbeton
B 10	Landau-Pirmasens	51 52 53	Barbarossatunnel Löwenherztunnel Staufertunnel	790 900 1 038	28,7 39,9 43,2	Stahlbeton Stahlbeton Stahlbeton
B 10	Karlsruhe-Pforzheim	54	Tunnel Grötzingen mit Trogbauwerken	1 108	53,6	Stahlbeton
B 11	Deggendorf–Zwiesel	55	Lärmschutzbauwerk	330	19,6	
B 27	Mosbach–Bad Friedrichshall Stuttgart–Hechingen	56 57	Stützwand Haßmersheim Neckarbrücke	1 450 453	38,6 21,6	Stahlbeton Stahlbeton
B 29	Waiblingen-Aalen	58 59	Schornbachtalbrücke Wieslaufbrücke	618 340	33,1 18,5	Spannbeton Spannbeton
В 30	Weingarten-Eschach	60	Tunnel Ravensburg	430	33,8	Stahlbeton
В 33	Haslach-Triberg	61	Sommerbergtunnel	1 085	38,0	Stahlbeton
B 41	Kirn-Ingelheim	62 63	Gräfenbachtalbrücke Trogbauwerk Ippesheim	430 860	19,5 39,8	Spannbeton Stahlbeton
В 50	Bernkastel-Kues	64	Moselbrücke	148	13,8	Stahlverbund
B 51	Trier-Konz	65	Merzlicher Brücke	218	12,3	Spannbeton
B 51	Telgte-Dülmen	66 67	Trogbauwerk Münster Brücke Dortmund-Emskanal	420 133	11,2 12,8	Stahlbeton Stahlverbund
B 51	Diepholz-Bremen	68	Trogbauwerke Bassum	463	11,3	Stahlbeton
B 54	Olpe-Wilmsdorf	69 70	Ziegenbergtunnel Brücke Schemscheid	662 763	29,8 28,5	Stahlbeton Spannbeton

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>) Baukosten ohne Grunderwerb Stand: 31. Dezember 1993

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen								
	Bundesautobahn Teilstrecke	Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bauko- sten¹) Mio. DM	Baustoff		
	1	2	3	4	5	6		
B 61	Löhne–Minden	71	Weserbrücke Porta- Westfalica	372	33,0	Stahlverbund		
B 76	Kiel-Eckernförde	72	Tunnel Eichhofstraße/ Hasseldicksdamm	246	30,0	Stahlbeton		
B 169	Plauen-Chemnitz	73	Bahnhofsbrücke Aue	306	13,7	Spannbeton		
B 229	Langenfeld-Soest	74	Trog Immigrath	450	12,9	Stahlbeton		
B 236	in Dortmund	75	Tunnel Wambel	1 420	65,6	Stahlbeton		
B 257	Gelsdorf–Adenau	76	Ditschardtunnel	540	15,0	Stahlbeton		
B 297	Nürtingen-Tübingen	77	Tunnel und Trog Neckartailfingen	1 370	30,4	Spannbeton		
B 299	Landshut-Neumarkt	78	Donaubrücke Neustadt	450	15,0	Spannbeton		
B 312	Stuttgart-Reutlingen	79	Neckarbrücken Waiblingen	895	31,0	Spannbeton		
B 317	Lörrach–Schönau	80	Tunnel Langenfirst	270	13,3	Stahlbeton		
B 433	Norderstedt-Hamburg	81	Tunnel Holtkoppel	800	38,5	Stahlbeton		
B 462	Rastatt–Forbach	82	Tunnel und Trog Gernsbach	2 063	72,0	Stahlbeton		
B 515	Menden-Balve	83	Talbrücke Hönne	428	14,4	Spannbeton		

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>) Baukosten ohne Grunderwerb Stand: 31. Dezember 1993

Tabelle 19: Neubau von Bundesautobahnen

– Zusammenstellung der vollzogenen und voraussichtlichen Fertigstellungen 1994 – Stand: 30. September 1994

Lfd. Nr.	Land	BAB Nr.	Neubaustrecke	Streckenabschnitt	Typ *)	Länge km	Gesamt- kosten Mio. DM	Fertigstellung
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	ВВ	A 15	Lübbenau–Forst	AS Cottbus–West bis östl. AS Forst	2	24,3	110,0	17. Februar
2	BB	A 15	Lübbenau–Forst	Gr. Schacksdorf bis Bundesgrenze D/PL	2	3,5	35,0	17. Februar
3	NW	A 59	Dinslaken- Duisburg	Dinslaken–Hiesfeld (L 21) bis AS Duisburg–Walsum	12	1,6	20,2	19. Mai
4	BB	A 15	Lübbenau–Forst	Bereich AS Cottbus–West	2	2,7	10,0	16. Juni
5	NS	A 395	Braunschweig- Bad Harzburg	AS Wolfenbüttel-Süd bis AS Klein-Flöthe	12	7,4	68,1	29. Juni
6	BW	A 96	Lindau–München	AS Leutkirch-Süd bis AS Aichstetten	2	10,0	128,0	4. Juli
7	BY	A 70	Schweinfurt– Bamberg	AD Schweinfurt-Wern- eck bis AS Schweinfurt- Bergrheinfeld	2	11,1	90,0	7. Juli
8	SN	A 4	Dresden-Görlitz	AS Görlitz bis Bundesgrenze D/PL	12	4,1	40,3	14. Juli
9	BY	A 96	Lindau–München	AS Erkheim bis Kirchdorf	12	17,7	235,0	14. Juli
10	BY	A 93	Hof–Regensburg	nördl. AS Thiersheim bis südl. AS Thiersheim	21	3,5	31,3	22. Juli
11	BY	A 96	Lindau–München	AS Eching-Greifenberg bis Eching	12	3,8	53,4	28. Juli
12	TH	A 4	Bad Hersfeld– Chemnitz	Landesgrenze HE/TH bis Landesgrenze TH/HE	2	7,1	85,0	8. August
13	HE	A 4	Bad Hersfeld– Chemnitz	Landesgrenze TH/HE bis AS Wommen	2	2,2	55,8	8. August
14	NS	A 31	Emden-Bottrop	AS Haren (Ems) bis AS Twist	12	17,0	150,1	12. Oktober
15	NS	A 280	Abzweig Bunde	Bundesgrenze NL/ D bis AD Bunde	12	4,3	66,1	12. Oktober
16	SN	A 72	Chemnitz-Hof	AS Reichenbach bis östl. AS Treuen	2	2,8	40,0	November
17	SN	A 72	Chemnitz-Hof	östl. AS Treuen bis AS Plauen-Ost	2	11,7	172,0	November
18	BY	A 93	Hof–Regensburg	südl. AS Thiersheim bis südl. AS Rathaushütte	21	2,7	35,2	November
19	BB	A 15	Lübbenau–Forst	AS Vetschau bis AS Cottbus-West	2	16,5	25,2	November
20	HE	A 49	Kassel–Gießen	AS Borken bis Neuental-Bischhausen	12	8,3	78,1	1. Dezember
21	HE	A 66	Frankfurt/M–Fulda	östl. AS Bad Soden- Salmünster bis		,		
22	НВ	A 281	Eckverbindung	AS Schlüchtern-Nord AD Bremen-	12	17,3	303,0	16. Dezember
			Bremen	Industriehafen bis Hafenrandstraße	12	2,0	165,0	Dezember
23	NS	A 395	Braunschweig– Bad Harzburg	AS Klein-Flöthe bis AS Schladen-Nord	12	5,2	51,1	Dezember

<sup>\*)</sup> 12 = 2bahnig

<sup>1 = 1</sup>. Fahrbahn

<sup>2 = 2</sup>. Fahrbahn

<sup>21 = 2.</sup> Fahrbahn mit Aufstufung der 1. Fahrbahn zur BAB

## Zusammenstellung der vollzogenen und voraussichtlichen Fertigstellungen 1994

Art der Bauleistung		Тур	Länge km
zweibahnig		12	88,7
1. Fahrbahn		_	_
2. Fahrbahn mit Aufstufung der 1. Fahrbahn zur BAB		21	6,2
	Netzverlängerung insgesamt		94,9
2. Fahrbahn als Ergänzung einer bereits als BAB gewidmeten oder zur BAB aufgestuften 1. Fahrbahn		2	91,9
	Bauleistung insgesamt		186,8

**Tabelle 20: Längenentwicklung\*) der Bundesfernstraßen** 1950 bis 1994 in km

	Pundosau	tohahnon	nentwicklung der Bundesfernstraßen Bundesstraßen		Bundesfernstraßen		
Jahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3+5)	
	km	km	km	km	km	km	
1	2	3	4	5	6	7	
1950	2 128,0		24 349,4		26 477,4		
1951	2 128,0		24 327,4	- 22,0	26 455,4	- 22,0	
1952	2 128,0		24 327,4		26 455,4		
1953	2 131,3	+ 3,3	24 250,4	- 77,0	26 381,7	- 73,7	
1954	2 163,0	+ 31,7	24 267,7	+ 17,3	26 430,7	+ 49,0	
1955	2 186,6	+ 23,6	24 474,1	+ 206,4	26 660,7	+ 230,0	
1956	2 186,6	7 2010	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		26 752,4		
19591)	2 420,0	+ 11,2			26 928,3	+ 9,6	
	2 551.2	+ 147,8	24 508,3	+ 28,1 + 442,6		+ 175,9	
1960			24 950,9		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	7 539,02)	+ 247,02)	32 558,0	+ 310,03)	40 097,0	+ 557,0	
1982	7 806,02)	+ 267,0	32 356,0	- 202,0	40 162,0	+ 65,0	
1983	7 919,0	+ 113,0	32 239,0	- 117,0	40 158,0	- 4,0	
1984	8 080,0	+ 161,0	31 553,0	- 686,04)	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	+ 152,05)	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	
19916)	10 854,0	+ 137,0	42 554,0	- 203,0		- 66,0	
19927)	10 955,0	+ 101,0	42 123,0	- 203,0 - 431,0	53 408,0		
1992		+ 58,0			53 078,0	- 330,0	
1000	11 013,0	+ 50,0	42 169,0	+ 46,0	53 182,0	+ 104,0	

<sup>\*)</sup> Entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen 1) ab 1959 einschließlich Saarland 2) einschließlich 24,5 km Anschlußäste 3) einschließlich rd. 200 km Anschlußäste 4) einschließlich rd. 543 km Anschlußäste 5) hierin sind 159,5 km Neubaustrecken enthalten 6) ab 1. Januar 1991 im Beitrittsgebiet: Bundesautobahnen 1895 km, Bundesstraßen 11694 km = Bundesfernstraßen 13589 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