

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 1997

Inhalt

	Seite
Zusammenfassung	4
1. Grundlagen	7
1.1 Netz der Bundesfernstraßen	7
1.2 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen	7
1.3 Verkehrsmarkt in Deutschland	10
1.4 Gesetzliche Grundlagen	11
1.5 Finanzierung	12
1.5.1 Fünfjahresplan 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000	12
1.5.2 Finanzierungsrahmen Bundeshaushalt 1997 und mittelfristige Finanzplanung	13
2. Aktuelles	15
2.1 Fünf Jahre Planungsgesellschaft DEGES	15
2.2 Verbindung des Bundesfernstraßennetzes mit Mittel- und Osteuropäischen Staaten	15
2.3 Das Telekommunikationsgesetz – Wegrechtliche Regelungen	17
2.4 Baustellenmanagement und Koordinierung	17
2.5 Programm Verkehrsbeeinflussung auf BAB bis zum Jahr 2001/Telematik	18
2.6 Stand der Umsetzung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße –	19
2.7 Stand der Umsetzung der Projekte mit privater Vorfinanzierung	20
2.8 Stand der Umsetzung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes	21

	Seite
2.9	Kombinierter Verkehr 22
2.10	Europäische Normen für die Straßenausstattung und die Auswirkungen auf nationale Vorschriften am Beispiel der passiven Schutzeinrichtungen 22
2.11	Neue Straßenquerschnitte der RAS-Q 24
3.	Straßenbauleistungen im Jahr 1996 27
3.1	Finanzierung Straßenbauhaushalt 1996 – Kap. 12 10 27
3.2	Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben 30
3.3	Hauptbautitel 30
3.3.1	Bundesautobahnen 30
3.3.1.1	Erneuerung, Um- und Ausbau, Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen 30
3.3.1.2	Neubau 31
3.3.2	Bundesstraßen, Neu- und Ausbau einschl. Ortsumgehungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegebau 32
3.3.3	Erfüllungsgrade des Fünfjahresplanes 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 36
3.3.4	Ingenieurbauwerke 36
3.3.5	Umweltschutz 37
3.4	Erhaltung 38
3.5	Unterhaltung und Betrieb 40
3.5.1	Ausgaben 40
3.5.2	Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen 41
3.5.3	Autobahn- und Straßenmeistereien, Betriebsdienst 41
3.5.4	Verkehrsbeeinflussungsanlagen 42
3.6	Rastanlagen an Bundesautobahnen 42

Seite

Verzeichnis der Abbildungen im Text

1	Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes	7
2	Entwicklung des Kraftfahrzeug-Bestandes	8
3	Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen	9
4	Entwicklung der Jahresfahrleistungen (JFL) auf den Bundesfernstraßen	10
5	Aktuelle Finanzplanung für die Bundesfernstraßen in den Jahren 1991–2000 und in den Folgejahren	14
6	Planungs- und Baustände der VDE-Straße – DEGES	16
7	Verteilung der Verkehrsführungen bei länger dauernden Baustellen	18
8	Kombinierter Ladungsverkehr – Verkehrsaufkommen in Mio. t. – ...	23
9	Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfernstraßen 1959 bis 1996 (Stand: 5. Juli 1997)	28

Verzeichnis der Tabellen im Text

1	Kurzzeitige Entwicklungen im Personenverkehr	11
2	Kurzzeitige Entwicklungen im Güterverkehr	12
3	Finanzrahmen 1992 bis 2001 (gemäß Kabinettsbeschuß vom 11. Juli 1997)	13
4	Stand der Umsetzung der Projekte mit privater Vorfinanzierung	21
5	Leistungsübersicht 1996 der Bundesfernstraßen	30
6	Fünfjahresplan 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 – Erfüllungsgrade per 31. Dezember 1996 –	36
7	Ausgaben für Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen im Jahr 1996	37
8	Ausgaben für Naturschutz und Landschaftspflege im Jahr 1996	38
9	Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe) (gesamtes Bundesgebiet) – Stand 31. Dezember 1996 –	43

Verzeichnis der Tabellen im Anhang

10	Ist-Ausgaben 1996 – aufgeschlüsselt nach Titeln –	46
11	Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –	50
12	Bundesautobahnen – Neubaustrecken –	58
13	Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –	63
14	Bundesstraßen – Ortsumgehungen –	66
15	Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen	80
16	Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen	81
17	Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen	84
18	Neubau von Bundesautobahnen – Zusammenstellung der vollzogenen und voraussichtlichen Fertigstellungen in 1997 und 1998	86
19	Längenentwicklung der Bundesfernstraßen	88

Karte in der Umschlagtasche

Straßenbaubericht 1997

Gemäß § 7 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG in der Fassung vom 15. November 1993, BGBl. I 1993, Seite 1878) berichtet der Bundesminister 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 1997 (Kapitel 1. und 2.) sowie 31. Dezember 1996 (Kapitel 3).

Zusammenfassung

Im vorliegenden Bericht für das Jahr 1996 werden – neben der fortlaufenden Berichterstattung über die Straßenbauleistungen – die wichtigsten **Neuerungen bei den Rahmenbedingungen** für den Fernstraßenbau dargelegt. Es sind dies

- die Verlängerung des **Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes** bis zum Jahr 1999. Es trägt dazu bei, daß insbesondere in den neuen Bundesländern Planungen spürbar schneller durchgeführt werden können.
- die Übernahme wesentlicher Teile dieses Gesetzes durch das **Verkehrswegeplanungsvereinfachungsgesetz** vom 17. Dezember 1993 (BGBl. I, S. 2123) in das Bundesfernstraßengesetz, die damit bundesweit Geltung haben.
- das Inkrafttreten der **24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes** (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) am 13. Februar 1997 (BGBl. I, S. 172). Sie gilt für den Schallschutz beim Bau oder bei der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Schienenwegen, benennt die schutzbedürftigen Räume und deren Umfassungsbauteile und regelt Art und Umfang der Schutzmaßnahmen.

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

- Am 1. August 1996 wurde das nahezu 100 Jahre alte Telegraphenwegegesetz (TWG) durch das **Telekommunikationsgesetz** (TKG – BGBl. I S. 1120) ersetzt. Mit diesem Gesetz wird der Rahmen für die Liberalisierung des Telekommunikationsmarktes in der Bundesrepublik Deutschland geschaffen. Den Verkehrsbereich betreffen die Bestimmungen der §§ 50 ff. des Telekommunikationsgesetzes. Zukünftig haben gemäß § 50 TKG alle lizenzierten Telekommunikationsanbieter (Lizenznehmer) das Recht die öffentlichen Verkehrswege zum Bau und Betrieb von Telekommunikationslinien unentgeltlich zu nutzen.
- Die bislang geltenden Querschnittsrichtlinien (Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil Querschnitte, RAS-Q) aus dem Jahr 1982 sind von der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr überarbeitet und als Ausgabe 1996 (**RAS-Q 96**) für die Bundesfernstraßen eingeführt worden. Trotz immer höherer Anforderungen an die Planung wurde größerer Wert auf Kostenreduzierung gelegt, ohne dadurch Qualitäts- und Sicherheitsstandards aufzugeben. Die Neuerungen beinhalten die unter diesen Aspekten möglichen Querschnittsreduzierungen, wobei für die Gestaltung der zweibahnigen Querschnitte die Bedingungen für einen reibungslosen Verkehrsablauf im Bereich von Behelfsverkehrsführungen an Baustellen maßgebend waren.

Eine wesentliche Grundlage für die Straßenplanung ist die Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen. Sie wird maßgeblich beeinflusst durch den Kfz-Be-

stand. Ende des Berichtsjahres betrug er im gesamten Bundesgebiet 48,5 Mio. Kfz (+2,5%).

Aussagen über die Verkehrsentwicklung liegen nunmehr erstmals für das gesamte Bundesgebiet vor. In den **alten Bundesländern** lag die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV)

- auf den Autobahnen bei rd. 46 700 Kfz/24 h (Lkw-Anteil: rd. 13,5%),
- auf den Bundesstraßen – außerorts bei rd. 9 930 Kfz/24 h (Lkw-Anteil rd. 7,7%)

und in den **neuen Bundesländern**,

- auf den Autobahnen bei rd. 32 400 Kfz/24 h (Lkw-Anteil: rd. 17,0%),
- auf den Bundesstraßen – außerorts bei rd. 7 120 Kfz/24 h (Lkw-Anteil: rd. 10,3%).

Die Gesamtfahrleistung im Straßennetz betrug im Berichtsjahr rd. 609 Mrd. Kfz-km. Davon entfielen auf die

- Autobahnen rd. 180,8 Mrd. Kfz-km (Anteil an der Gesamtfahrleistung rd. 30%),
- Bundesstraßen – außerorts – rd. 107,5 Mrd. Kfz-km (Anteil an der Gesamtfahrleistung rd. 17%).

Die Zahlen zeigen, daß sich der Verkehr nach wie vor auf den Autobahnen konzentriert. Der Anteil der Bundesfernstraßen an den Verkehrsleistungen (in P-km und t-km) liegt wegen der überdurchschnittlichen Auslastung im Fernverkehr deutlich über den Kfz-Fahrleistungsanteilen.

Nach dem Haushaltsgesetz 1996 vom 15. Dezember 1995 waren im Berichtsjahr für den Bereich der Bundesfernstraßen (Kap. 1210) Ausgaben in Höhe von 10 133,3 Mio. DM (SOLL) geplant. Verausgabt wurden insgesamt 10 169,7 Mio. DM (IST). Die Ausgaben verteilen sich wie folgt auf alte und neue Bundesländer:

- | | |
|----------------------|-----------------|
| – alte Bundesländer: | 6 284,2 Mio. DM |
| – Investitionen | 4 947,8 Mio. DM |
| – Nichtinvestitionen | 1 336,4 Mio. DM |
| – neue Bundesländer: | 3 762,5 Mio. DM |
| – Investitionen | 3 331,4 Mio. DM |
| – Nichtinvestitionen | 431,1 Mio. DM |
| – Sonstige | 123,0 Mio. DM. |

Für das Jahr 1997 sind für den Bereich der Bundesfernstraßen gleichfalls Ausgaben in Höhe von 10 133,3 Mio. DM (Haushaltsgesetz 1997 vom 20. Dezember 1996) und für die darauf folgenden Jahre 1998 bis 2001 Ausgaben in Höhe von 10 200,0 Mio. DM vorgesehen (Entwurf zum Bundeshaushalt 1998 und mittelfristige Finanzplanung gemäß Kabinettsbeschuß vom 11. Juli 1997).

Für die Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen, die der Kapazitätserweiterung dienen (Maßnahmen des Bedarfsplanes, Hauptbautitel), sind im Berichtsjahr insgesamt 4 608,3 Mio. DM aufgewendet worden. Es wurden folgende Bauleistungen erbracht:

- Bundesautobahnen (Ausgaben rd. 2,2 Mrd. DM):
 - 48,7 km 4streifiger Neubau,
 - 14,0 km Ergänzung einer vorhandenen 1. Fahrbahn,
 - 134,0 km Ausbau von 4 auf 6 Fahrstreifen und
- Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen (Ausgaben rd. 1,4 Mrd. DM):
 - 18,6 km 4streifiger Neubau,
 - 102,4 km 2streifiger Neubau.

Wichtige Verkehrsfreigaben von Teilstrecken im Zuge von Bundesfernstraßen waren:

- A 4 Dresden–Görlitz (7,8 km: AS Weißenberg–AS Nieder-Seifersdorf)
- A 14 Magdeburg–Halle (Saale) (10,4 km: 1. Abschnitt: Alt Mödewitz (B 6)– AS Löbejün)
- A 46 Heinsberg–Wuppertal (10,6 km: AS Heinsberg–AS Hückelhoven)
- A 63 Mainz–Kaiserslautern (8,4 km: Steinbach (L 394)–AS Winnweiler).

Der Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein Schwerpunkt beim Ausbau des Bundesfernstraßennetzes. Er wird im Rahmen des Fünfjahresplanes 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 (428 Ortsumgehungen) fortgeführt. Im Berichtsjahr wurden bundesweit 40 Teilstrecken von Ortsumgehungen mit einer Länge von 109,5 km für den Verkehr freigegeben. Insgesamt wurden für den Bau von Ortsumgehungen im Berichtsjahr 1 178,5 Mio. DM ausgegeben.

Die Beseitigung von Bahnübergängen der Deutsche Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen dient vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung des Verkehrsablaufs. Hierfür sowie für andere technische Sicherungen wurden im Berichtsjahr aus dem Straßenbauplan 54,8 Mio. DM ausgegeben. Darüber hinaus wurden für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bahn AG und anderen Baulastträgern 222,3 Mio. DM aufgewendet. Im Rahmen des Radwegeprogramms sind im Berichtsjahr rd. 350 km Radwege an Bundesstraßen fertiggestellt worden. Hierfür wurden 120 Mio. DM aufgewendet. Für den Zeitraum von 1991 bis zum Jahr 2000 sieht das Radwegeprogramm des Bundes den Bau von insgesamt 4 500 km vor.

Für Maßnahmen des Umweltschutzes wurden im Berichtsjahr rd. 745 Mio. DM aufgewendet, davon rd. 263 Mio. DM für den Lärmschutz (Lärmvorsorge) und rd. 45 Mio. DM für die Lärmsanierung investiert und damit rd. 38 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und 108 km Lärmschutzwände errichtet sowie rd. 41 600 m² Lärmschutzfenster finanziert. Für Naturschutz und Landschaftspflege einschließlich Grünflächen- und Biotoppflege wurden rd. 437 Mio. DM aufgewendet.

1. Grundlagen

1.1 Netz der Bundesfernstraßen

Anfang des Jahres 1997 verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von rd. 231 077 km Länge.

Dieses Straßennetz hat sich nach Straßenkategorien gegenüber dem Vorjahr wie folgt verändert (Stand: 1. Januar 1997):

Straßennetz	Netzlänge in km (Stand)		Veränderung in km
	1. Januar 1996	1. Januar 1997	
Bundesfernstraßen	52 919	52 725	-194
Bundesautobahnen	11 190	11 238	48
Bundesstraßen	41 729	41 487	-242
Übrige überörtliche Straßen	175 970	178 352	2 382
Landesstraßen	86 717	86 789	72
Kreisstraßen	89 253	91 563	2 310

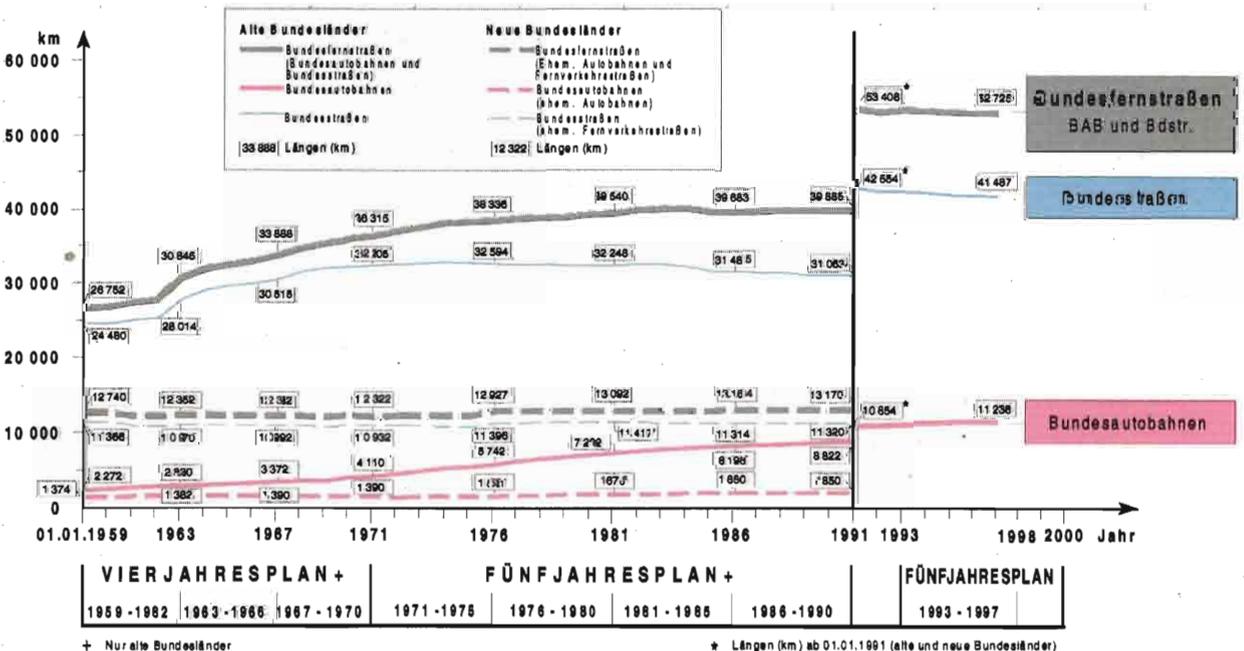
In **Abbildung 1** und Anhang, **Tabelle 19**, ist die Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes dargestellt.

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

1.2 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen

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

Abbildung 1: Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes
– gerundete Längen (km), Stand: 1. Januar 1997 –



– Kraftfahrzeuge

Anfang des Jahres 1997 wurde für das Bundesgebiet folgende Bestandsentwicklung gegenüber dem Vorjahr festgestellt:

Kfz-Art	Bestand in Mio. (Stand)		Veränderung in %
	1. Januar 1996	1. Januar 1997	
Krafträder	2,3	2,5	9,1
Pkw	40,5	41,0	1,3
davon schadstoff-reduziert ..	31,6	33,9	6,8
Lkw	2,3	2,3	2,0
übrige Kfz	2,6	2,6	0,3
Summe Kfz	47,3	48,5	1,7

Abbildung 2 zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes. Der Motorisierungsgrad lag zu Ende des Berichtsjahres bei 505 Pkw/1 000 Einwohner (EW) (1995: 498 Pkw/1 000 EW).

– Verkehrsstärken

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

Bundesautobahnen 1996: rd. 46 700 Kfz/24h (Lkw-Anteil: rd. 13,5%)¹⁾
(1995: 46 500 Kfz/24h / 13,4%) und auf den

Bundesstraßen – außerorts – 1996: rd. 9 930 Kfz/24h (Lkw-Anteil rd. 7,7%)¹⁾
(1995: 9 850 Kfz/24h / 7,6%).

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

Bundesautobahnen 1996: rd. 32 400 Kfz/24 h (Lkw-Anteil: rd. 17,0%)¹⁾
(1995: rd. 31 200 Kfz/24 h / 16,7%)

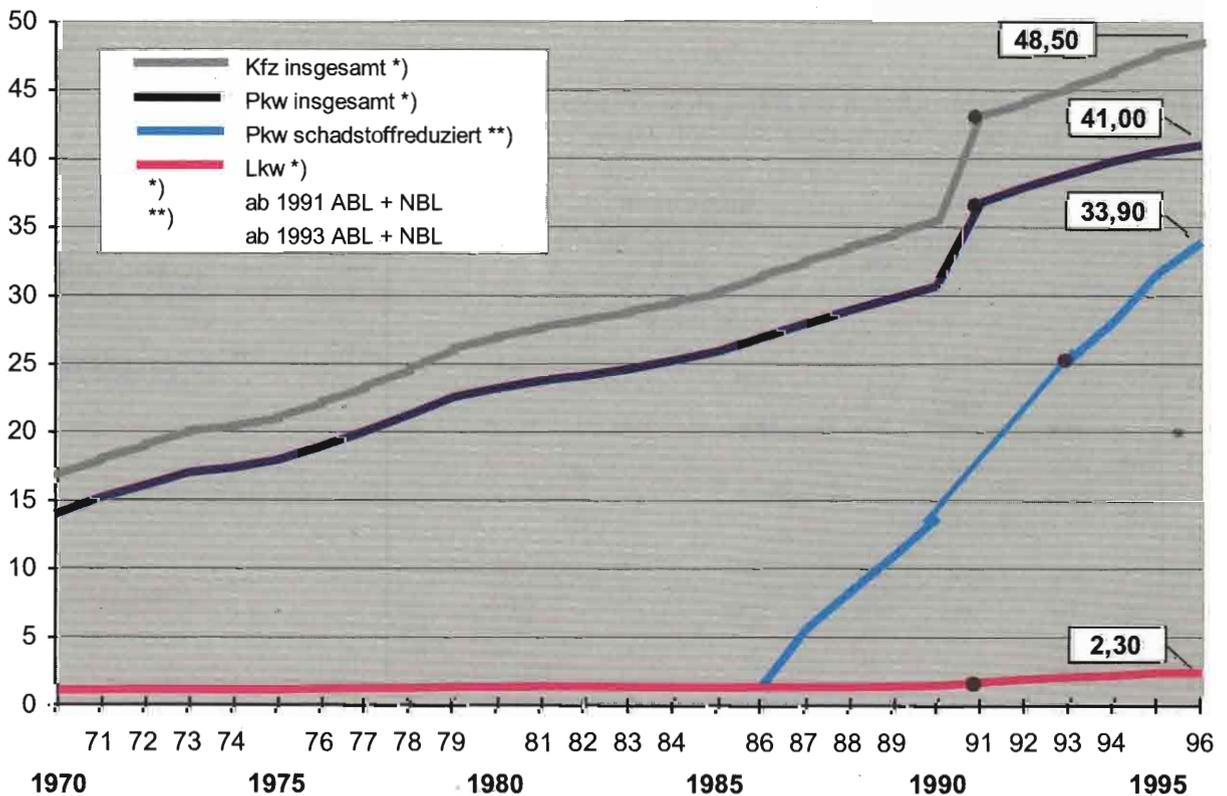
und auf den

Bundesstraßen – außerorts – 1996: rd. 7 120 Kfz/24 h (Lkw-Anteil: rd. 10,3%)¹⁾
(1995: rd. 6 990 Kfz/24 h / 9,7%).

Quelle: ¹⁾ Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Herbst 1995

Abbildung 2: Entwicklung des Kraftfahrzeug-Bestandes

Bestand in Mio. Kfz



ABL – alte Bundesländer
NBL – neue Bundesländer

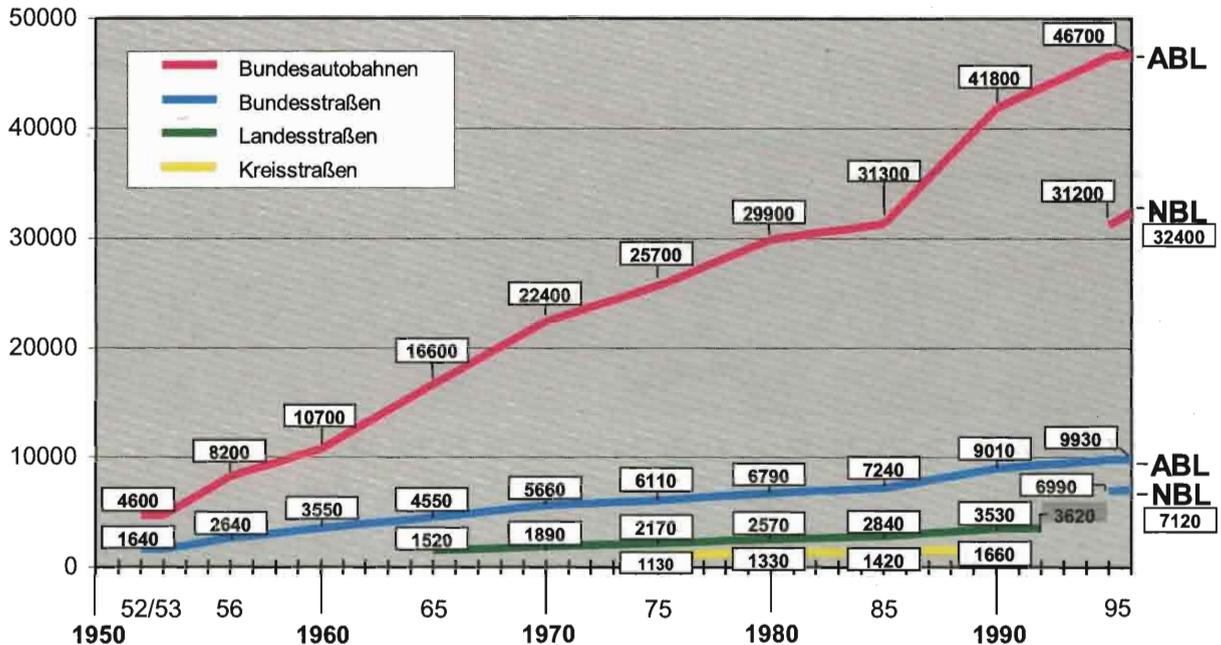
Quellen: a) Verkehr in Zahlen, Bestand für die neuen Bundesländer
b) 1991 – 1993: Berechnungen des DIW

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

gen waren bis Ende 1996 im gesamten Bundesgebiet etwa 1 050 Zählstellen im Fernstraßennetz in Betrieb.

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

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



ABL – alte Bundesländer
NBL – neue Bundesländer

– Fahrleistungen

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

Gesamtes Straßennetz rd. 609 Mrd. Kfz km (100%)
davon

Bundesfernstraßen
(nur außerorts) 288,3 Mrd. Kfz km (rd. 47%)²⁾
davon

- Bundesautobahnen: 180,8 Mrd. Kfz km (rd. 30%)²⁾
- Bundesstraßen (nur außerorts): 107,5 Mrd. Kfz km (rd. 17%)²⁾

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

Quelle: ²⁾ Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Herbst 1995

Der Anteil der Bundesfernstraßen an den **Verkehrsleistungen im Straßenverkehr** unterstreicht deren Bedeutung noch eindrucksvoller. Rund 63% der Verkehrsleistungen im Personenverkehr (P-km) und rd. 72% der Verkehrsleistungen im Güterverkehr (t-km) stehen einem Anteil an der Jahresfahrleistung von 47% gegenüber.

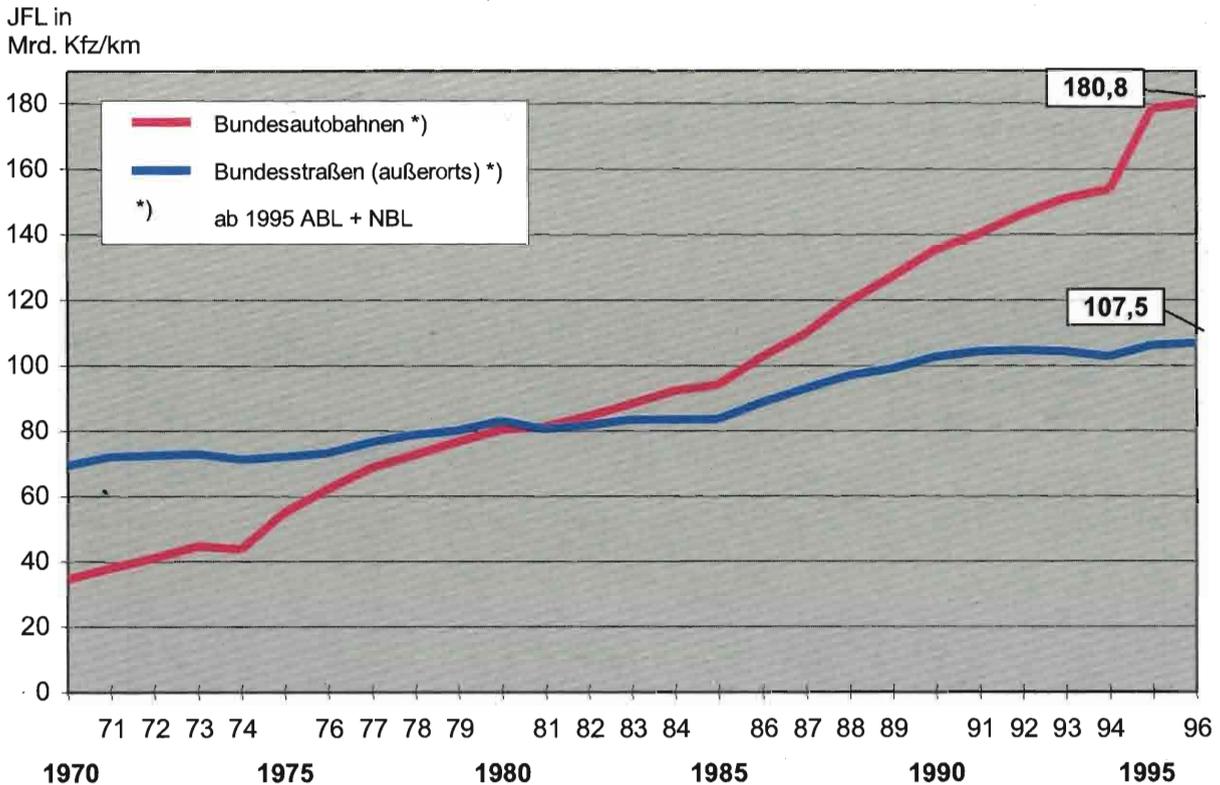
Die Entwicklung der Jahresfahrleistung ist in **Abbildung 4**, Seite 10 dargestellt.

– Baustellen auf Autobahnen

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

Wie im Berichtsjahr wird auch in 1997 an rd. 700 Baustellen auf Bundesautobahnen 14 Tage und länger gearbeitet werden (siehe auch Kap. 2.4). Eine Übersichtskarte zu den Baustellen in der Hauptreisezeit

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



ABL – alte Bundesländer
 NBL – neue Bundesländer

Quellen: 1.) Verkehr in Zahlen
 2.) Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

und die Broschüre „Reisezeit“ wird ab diesem Berichtsjahr nicht mehr vom Bundesministerium für Verkehr herausgegeben. Statt dessen werden im Laufe des Jahres 1997 von den Bundesländern erarbeitete **Informationen über Baustellenaktivitäten** im **Internet-Angebot** des Bundesministeriums für Verkehr (Internet-Adresse: <http://www.bmv.de>) bereitgestellt.

1.3 Verkehrsmarkt in Deutschland

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr hat das Ifo-Institut in seiner Jahresprognose 1997¹⁾ auf der Grundlage der aktuellen Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung für die kurzzeitige Entwicklung der Nachfrage nach Verkehrsleistungen der verschiedenen Verkehrsträger neue Eckwerte vorgelegt.

Die Wachstumsrate des realen Bruttoinlandsproduktes lag im Berichtsjahr bei 1,4%. Unter den günstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wird sie weiter expandieren, so daß 1997 mit einem Anstieg um 2,5% gerechnet wird. In Ostdeutschland wird der dynamische Aufholprozeß nicht fortgesetzt und fällt mit einer Wachstumsrate von 2% hinter die westdeutsche Rate von 2,5% zurück. Die Zuwachsrate des privaten Verbrauchs wird sich bei stagnierenden Nettolohn- und -gehaltssummen sowie weiter expan-

dierenden Unternehmer- und Vermögenseinkommen – unter Annahme konstanter Sparquote – bei 1,5% (Vorjahr 1,4%) einstellen.

Die Entwicklungen des Pkw-Bestandes in den alten und neuen Bundesländern haben sich mittlerweile stark angenähert. Dieser Vorgang wird forciert durch die mit den genannten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen einhergehende spürbare Abschwächung der Bestandsausweitung in den alten Bundesländern (Ende 1996: 1,3%) und der nach wie vor leicht höheren Bestandsausweitung in den neuen Bundesländern (1,8%). Die Pkw-Dichte erreichte im Berichtsjahr im Bundesmittel – trotz gleichzeitiger Zunahme der Bezugsgröße – „fahrfähige“ Einwohner (EW) – erstmals die Marke 500 Pkw/1 000 EW und wird 1997 bei 506 Pkw/1 000 EW liegen.

Für den gesamten **Personenverkehr** (vgl. **Tabelle 1**, Seite 11) wird eine Zunahme der Verkehrsleistung von rd. 1,3% auf 928,1 Mrd. Pers.-km erwartet. Die größten Zuwächse sind im Luftverkehr mit 3,4% auf 27,2 Mrd. Pers.-km – aufgrund der Dominanz des Anteils auf den internationalen Routen insbesondere im Urlaubsverkehr – und im Eisenbahnverkehr mit 2,9% auf 67,2 Mrd. Pers.-km zu erwarten. Der Schienenahverkehr wird mit 3,8% am stärksten, der Fernverkehr mit 1,9% entsprechend schwächer dazu beitragen. Der öffentliche Straßenpersonennahverkehr wird dagegen nur um 0,3% auf 77,5 Mrd. Pers.-km

Quelle: ¹⁾ Ifo-Kurzzeit-Prognose, Februar 1997

Tabelle 1: Kurzzeitige Entwicklungen im Personenverkehr

Personenverkehr	1996		1997		Zunahme 1996/97 %
	Ifo ¹⁾	Anteil %	Ifo ¹⁾	Anteil %	
	(PV), Leistung in Mrd. P.km				
1	2	3	4	5	6
1. Eisenbahn ²⁾	65,3	7,1	67,2	7,2	2,9
1.1 – Schienennahverkehr	33,9		35,2		3,8
1.2 – Schienenfernverkehr	31,4		32,0		1,9
2. Öffentlicher Straßenpersonen- nahverkehr	77,3	8,4	77,5	8,4	0,3
2.1 Kraftomnibusse	67,2		67,1		-0,1
2.1.1 – Linienverkehr (Nah)	42,5		42,4		-0,2
2.1.2 – Gelegenheitsverkehr (Fern) .	24,7		24,7		0,0
2.2 Bahnen ³⁾	10,1		10,4		3,0
3. Luftverkehr	26,3	2,9	27,2	2,9	3,4
4. Individualverkehr ⁴⁾	747,6	81,6	756,2	81,5	1,2
5. Summe Personenverkehr	916,5	100,0	928,1	100,0	1,3
6. Anteil Kfz-Verkehr (2.1 + 4.)	814,8	88,9	823,3	88,7	1,0
7. Anteil BFStr. ⁵⁾ (2.1.2 + Anteil aus 4. [BAST]) ...	463,1	50,5	⁶⁾	⁶⁾	⁶⁾

¹⁾ Ifo-Prognose, Februar 1997

²⁾ einschließlich S-Bahnverkehr

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

⁴⁾ einschließlich Taxi- und Mietwagenverkehr

⁵⁾ Berechnung der Verkehrsleistung (VL) auf der Basis von Jahresfahrleistungen (JFL) auf BFStr.:

VL = JFL × Anteil Pkw × Besetzungsgrad Pkw

⁶⁾ nicht bekannte oder errechenbare Werte

anwachsen. Der Individualverkehr, der mit knapp 82 % den überwiegenden Anteil am Personenverkehr hat, wird – begünstigt durch stabile Kraftstoffpreise – um 1,2% auf 756,2 Mrd. Pers.-km ansteigen; die durchschnittliche Jahresfahrleistung der Pkw wird dagegen um 0,4% auf 12 584 km abnehmen – im Urlaubsreiseverkehr sicherlich z. T. als Ausgleich zur Entwicklung im Luftverkehr.

Nach dem leichten Rückgang der Verkehrsleistungen im **Güterverkehr** des Vorjahres zeichnet sich für das Jahr 1997 eine leichte Erholung (2,6% auf 427,3 Mrd. t-km) ab, an der auch die Eisenbahn (2,8% auf 70,1 Mrd. t-km) teilhaben wird (vgl. **Tabelle 2**, Seite 12). Auch die Binnenschifffahrt kann nach einem Rückgang um 5,2% im Vorjahr wieder mit einem Zuwachs von 3,2% auf 62,6 Mrd. t-km rechnen. Ein deutliches Wachstum wird wiederum für den Straßengüterverkehr (2,5% auf 279,5 Mrd. t-km) erwartet, der im Fernverkehr um rd 3,8% auf 211,5 Mrd. t-km zunehmen, im Nahverkehr jedoch um 1,2% auf 68,0 Mrd. t-km abnehmen dürfte. An dem Wachstum dürften besonders deutlich die Fahrzeuge ausländischer Unternehmen beteiligt sein. Trotz aller günstigen Voraussagen für die Eisenbahn wird auch im Jahr 1997 der Straßengüterverkehr die vierfache Verkehrsleistung der Bahn erbringen.

1.4 Gesetzliche Grundlagen

Das **Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz**, das am 19. Dezember 1991 in Kraft getreten ist und das für Straßenbaumaßnahmen des Bundes auf fünf Jahre beschränkt war, ist (geändert durch Planungsvereinfachungsgesetz vom 17. Dezember 1993 (BGBl I, S. 2123), ENOG vom 27. Dezember 1993 (BGBl I, S. 237) geändert durch Erstes Gesetz zur Änderung des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes vom 15. Dezember 1995 (BGBl I, S. 184) bis zum Jahr 1999 verlängert worden. Es trägt dazu bei, daß insbesondere in den neuen Bundesländern Planungen spürbar schneller durchgeführt werden können, als das nach der vorherigen Gesetzeslage möglich gewesen wäre. Einzelne besondere Bestimmungen tragen den Besonderheiten in den neuen Bundesländern Rechnung. Hierzu gehört die Möglichkeit der Kommunalaufsichtsbehörden, einen Vertreter des Eigentümers zu bestellen, wenn die Eigentumsverhältnisse an einem Grundstück ungeklärt sind, sowie der einzügige Gerichtsweg zum Bundesverwaltungsgericht.

Wesentliche Teile – Fristen im Planfeststellungsverfahren, Einführung der Plangenehmigung, Vorzeitige Besitzeinweisung – sind durch das **Verkehrs-**

Tabelle 2: Kurzzeitige Entwicklungen im Güterverkehr

Güterverkehr	1996		1997		Zunahme 1996/97 %
	Ifo ¹⁾	Anteil %	Ifo ¹⁾	Anteil %	
	(GV), Leistung in Mrd. t-km				
1	2	3	4	5	6
1. Eisenbahn	68,2	16,4	70,1	16,4	2,8
2. Binnenschifffahrt	60,7	14,6	62,6	14,7	3,1
3. Straßengüterverkehr	272,6	65,5	279,5	65,4	2,5
3.1 – Nahverkehr	68,8		68,0		-1,2
3.2 – Fernverkehr	203,8		211,5		3,8
4. Luftverkehr	0,5	0,1	0,5	0,1	0,0
5. Rohrleitungen	14,4	3,5	14,6	3,4	1,4
6. Summe Güterverkehr	416,4	100,0	427,3	100,0	2,6
7. Anteil BFStr. (BASt: 72 % von 3.)	196,3	47,1	201,2	47,1	2,5

Quelle: ¹⁾ Ifo-Prognose, Februar 1997

wegeplanungsvereinfachungsgesetz vom 17. Dezember 1993 (BGBl I, S. 2123) inzwischen in das Bundesfernstraßengesetz übernommen worden und gelten damit im ganzen Bundesgebiet.

Am 13. Februar 1997 ist die **24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes** (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) (BGBl. I, S. 172) in Kraft getreten. Die Verordnung gilt für den Schallschutz beim Bau oder bei der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahn und Straßenbahn (Lärmvorsorge). Sie steht in einem engen sachlichen Zusammenhang mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus dem Jahre 1990, welche die für den Verkehrslärmschutz maßgebenden Immissionsgrenzwerte festlegt. In der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung werden Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm notwendigen Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen geregelt. Diese kommen neben Schutzmaßnahmen am Verkehrsweg bei Überschreitung der zumutbaren Lärmimmissionswerte in Betracht, um schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche für schutzbedürftige Raumnutzungen zu vermeiden. Die Verordnung definiert die Schutzmaßnahmen, benennt die schutzbedürftigen Räume und deren Umfassungsbauteile und regelt den Umfang der Schutzmaßnahmen.

1.5 Finanzierung

1.5.1 Fünfjahresplan 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000

– Gesamtansatz

Dem Fünfjahresplan liegen der Finanzplan des Bundes 1993 bis 1997 vom 13. Juli 1993 und die Entscheidungen zu den Bundeshaushalten 1993 und 1994 zugrunde. Danach waren für Kapitel 12 10 (Bundesfernstraßen) in den Jahren 1993 und 1994 Ausgaben in Höhe von 10 757,3 Mio. DM und für die Jahre 1995 bis 2000 ein Ansatz in Höhe von 10 600,0 Mio. DM eingeplant.

– West/Ost-Aufteilung

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

– Ausgabenstruktur

Der Mittelansatz für die Bundesfernstraßen berücksichtigt zunächst die im wesentlichen indisponiblen Ausgaben für Unterhaltung, Betrieb, Erhaltungsaufwendungen sowie Aufwendungen für weitere notwendige Investitionen, wie z. B. Um- und Ausbau, Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen, Lärmschutz sowie Zuwendungen an fremde Baulastträger. Diese indisponiblen Aufwendungen machen etwa 55 % der Gesamtausgaben für Bundesfernstraßen aus. Die ver-

bleibenden 45 % bilden den Finanzrahmen für die Maßnahmen des Bedarfsplanes (Hauptbautitel).

Im Fünfjahresplanzeitraum 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 werden in den **neuen Bundesländern** die Ausgaben für die Investitionen außerhalb der Hauptbautitel durch die Finanzierung des hohen Nachholbedarfs bestimmt.

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

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

Allerdings ist mit einem Anteil von zwei Dritteln der Bedarfsplaninvestitionen einschl. der VDE für die neuen Länder ein Maß erreicht, das keine weitere Er-

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

1.5.2 Finanzierungsrahmen Bundeshaushalt 1997, Entwurf 1998 und mittelfristige Finanzplanung

Das Haushaltsgesetz 1997 vom 20. Dezember 1996 wurde am 27. Dezember 1996 verkündet (BGBl. I, Seite 2033).

Der vom Bundestag verabschiedete Bundeshaushalt 1997 sieht für Kap. 12 10 (Bundesfernstraßen) Ausgaben in Höhe von 10 133,3 Mrd. DM vor. Darüber hinaus besteht auch in 1997 die Möglichkeit, Mehreinnahmen aus der Straßenbenutzungsgebühr für Lkw bis zu 100 Mio. DM für den Bundesfernstraßenbau zu verwenden.

Im Entwurf zum Bundesstraßenhaushalt 1998 und für die mittelfristige Finanzplanung bis 2001 ist ein Ansatz in Höhe von 10,2 Mrd. DM vorgesehen (**Tabelle 3** bzw. **Abbildung 5**).

Tabelle 3: Finanzrahmen 1992 bis 2001

– in Mio. DM –

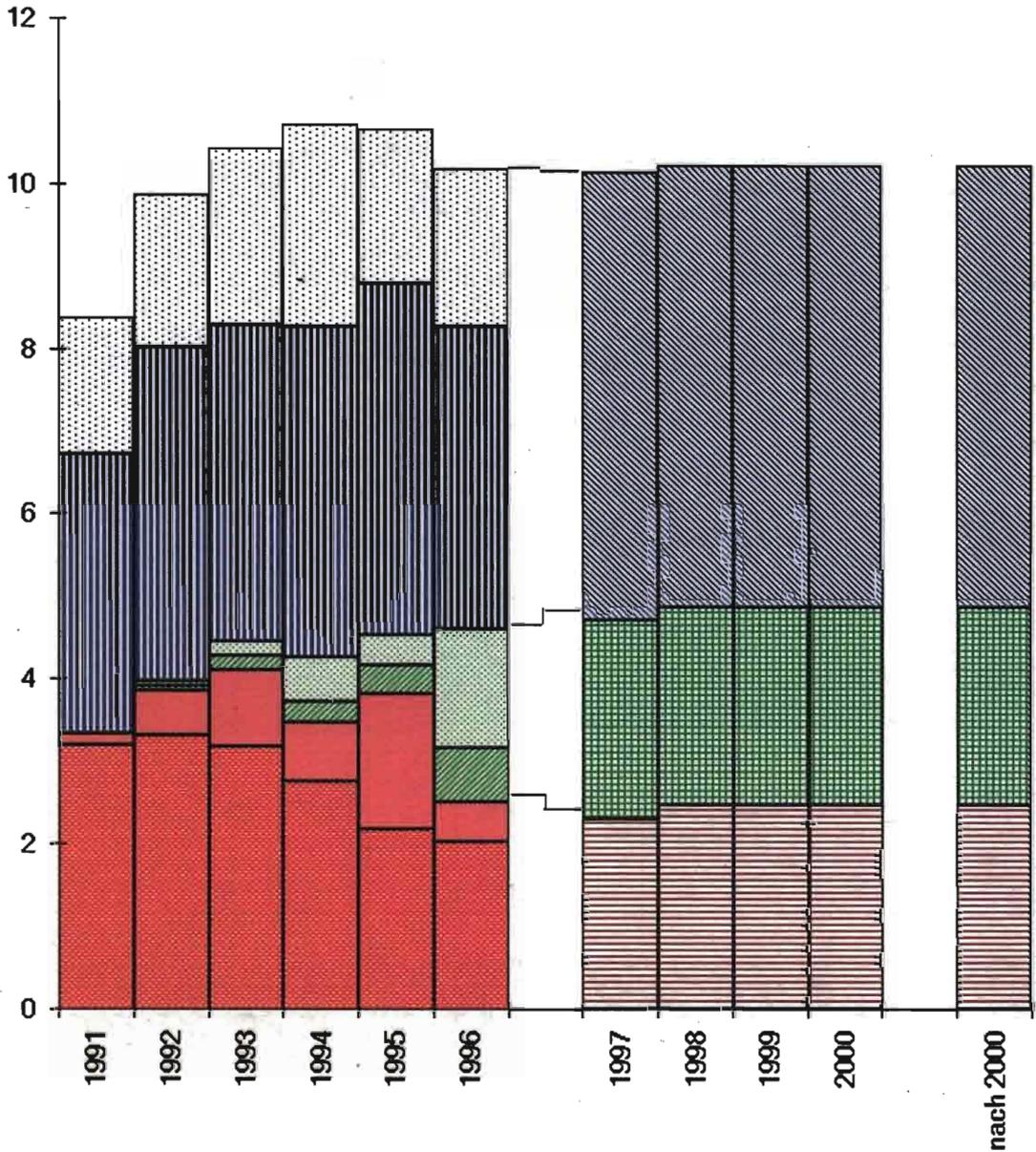
(gemäß Kabinettsbeschuß vom 11. Juli 1996)

	1992 ¹⁾	1993	1994	1995	1996	Summe 1992 bis 1996	1997	1998	1999	2000	2001
	Ist	Ist	Ist	Ist	Ist	Ist	Soll	Soll	Finanzplanung		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kap. 12 10	9 858,7 ¹⁾	10 428,4	10 700,3	10 658,0	10 169,73	51 815,1	10 133,3	10 200,0	10 200,0	10 200,0	10 200,0
Nicht- investitionen	1 881,9	1 946,3	1 953,5	1 837,6	1 890,3	9 509,6	2 014,5	1 954,4	1 918,2	1 887,2	1 886,3
Investitionen	7 976,8	8 482,1	8 746,8	8 820,4	8 279,4	42 305,5	8 118,8	8 245,6	8 281,8	8 312,8	8 313,7
– davon Hauptbautitel ..	3 905,3	4 435,5	4 255,3	4 116,4	4 608,3	21 290,8	4 700,0	4 857,0	4 857,0	4 857,0	4 850,0
– davon Investitionen außerhalb der Hauptbautitel ..	4 071,5	4 046,6	4 491,5	4 704,0	3 671,1	20 984,7	3 418,8	3 388,6	3 424,8	3 455,8	3 463,7

¹⁾ hinzu Investitionen aus Kap. 60 08 (Aufschwung Ost): 1992: 1 487 Mio. DM

Abbildung 5: Aktuelle Finanzplanung für die Bundesfernstraßen in den Jahren 1991 bis 2000 und in den Folgejahren

Mrd.DM



- 1991 - 96 Hauptbautitel(HBT)-West ohne Verkehrsprojekte Deutsche Einheit(VDE)
- HBT - Ost ohne VDE

- ab 1997 Gesamt HBT ohne VDE

- 1991 - 96 HBT - West VDE
- HBT - Ost VDE

- ab 1997 Gesamt HBT VDE

- 1991 - 96 Nichthauptbautitel (NHBT) - West (einschließlich Nichtinvestitionen)
- NHBT - Ost (einschließlich Nichtinvestitionen)

- ab 1997 Gesamt NHBT (einschließlich Nichtinvestitionen)

2. Aktuelles

2.1 Fünf Jahre Planungsgesellschaft DEGES

Die Planungsgesellschaft Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -baugesellschaft m.b.H. (DEGES), wurde am 7. Oktober 1991 als Managementgesellschaft zur Unterstützung der neuen Bundesländer bei der raschen Verwirklichung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – mit Sitz in Berlin – gegründet. Die DEGES hat die Aufgabe, wesentliche Teile der VDE-Straße zu planen und zu bauen. Darunter fallen Organisation und Koordinierung aller Planungs- und Bauabläufe sowie die Überwachung der festgelegten Vorgaben hinsichtlich Qualität, Kosten und zeitlichen Abläufen. Die DEGES bedient sich dabei weitestgehend externer Ingenieurbüros. Hoheitliche Aufgaben – wie die Schaffung der planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen – werden nach wie vor von den Landesverwaltungen wahrgenommen.

Die DEGES betreut VDE-Straßenprojekte mit einer Streckenlänge von insgesamt rd. 1 200 km; weitere rd. 400 km sind bei den Straßenbauverwaltungen der neuen Bundesländer und rd. 400 km bei denen der alten Bundesländer verblieben. In den beiden ersten Jahren wurden noch während des Aufbaues der DEGES Streckenabschnitte aller 7 VDE-Projekte – Straße – übernommen und mit den Planungen begonnen. In relativ kurzer Zeit konnte für wichtige Teilabschnitte der Ausbaustrecken der BAB-A 2, A 4 und A 9 das Baurecht erreicht und an vielen Stellen mit dem Bau begonnen werden. Für die Neubausrecken waren dagegen umfangreichere Vorplanungen und längere Vorlaufzeiten notwendig. Am 16. April 1996, nach knapp 5 Jahren, wurde mit dem Bau des letzten Projektes, VDE-Nr. 16: Neubau der A 71/A 73, Erfurt–Schweinfurt/Suhl–Lichtenfels, begonnen.

Für über die Hälfte der Streckenabschnitte ist die Planungsarbeit mittlerweile abgeschlossen. Ein weiteres Drittel befindet sich zur Zeit in Planung. Inzwischen verlagert sich der Schwerpunkt der Aktivitäten zunehmend auf die Bauausführung. Zur Zeit befinden sich bei der DEGES BAB-Strecken mit über 200 km Streckenlänge im Bau. Weitere rd. 70 km sind bereits unter Verkehr (vgl. **Abbildung 6**, S. 16). Die Bautätigkeit konzentriert sich nach wie vor auf Abschnitte der BAB-A 2 und auf Teilbereiche der A 4 und A 9, die vorrangig bis zum Jahr 2000 fertiggestellt werden sollen.

Die zunehmende Schwerpunktverlagerung von der Planung zum Baugeschehen findet auch in den jeweiligen Steigerungsraten bei den Jahresansätzen für die Bau- und Grunderwerbsausgaben ihren Niederschlag. So wurden in den Jahren ab 1995 die vorgegebenen Mittelansätze für die DEGES voll verausgabt. In der Summe sind bis einschließlich des Berichtsjahres rd. 1,9 Mrd. DM für den Bau und den

Grunderwerb für diese Projekte investiert worden. Der Ansatz für 1997 beträgt rd. 1,3 Mrd. DM und wird in den folgenden Jahren noch auf rd. 1,5 Mrd. DM steigen. Das am Ende des Berichtsjahres gebundene Auftragsvolumen betrug über 3,0 Mrd. DM.

Zur Bewältigung dieser Aufgabe beschäftigt die DEGES zur Zeit etwa 250 Mitarbeiter. Hiervon sind 60 Mitarbeiter in den Bereichen Verwaltung, Buchführung und Grunderwerb eingesetzt. Weitere 22 Mitarbeiter sind in den Verbindungsbüros der Landeshauptstädte der neuen Bundesländer und in den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit, Revision und Projektcontrolling tätig. Z. Z. ist zur Verstärkung des Einsatzes von Baubevollmächtigten, die im Rahmen der Bauausführung für die erforderlichen Kontrollen, Koordinierungen und Entscheidungen zuständig sind, eine Personalaufstockung um weitere, bis zu 10 Mitarbeiter auf insgesamt maximal 260 DEGES-Mitarbeiter geplant.

Die bisher erreichten Ziele dokumentieren die Leistungsfähigkeit der DEGES und bestätigen die Richtigkeit des mit der Einrichtung einer Fernstraßenplanungs- und -baugesellschaft erstmalig beschrittenen Weges der Zusammenarbeit eines privatwirtschaftlich organisierten Serviceunternehmens mit der Straßenbauverwaltung.

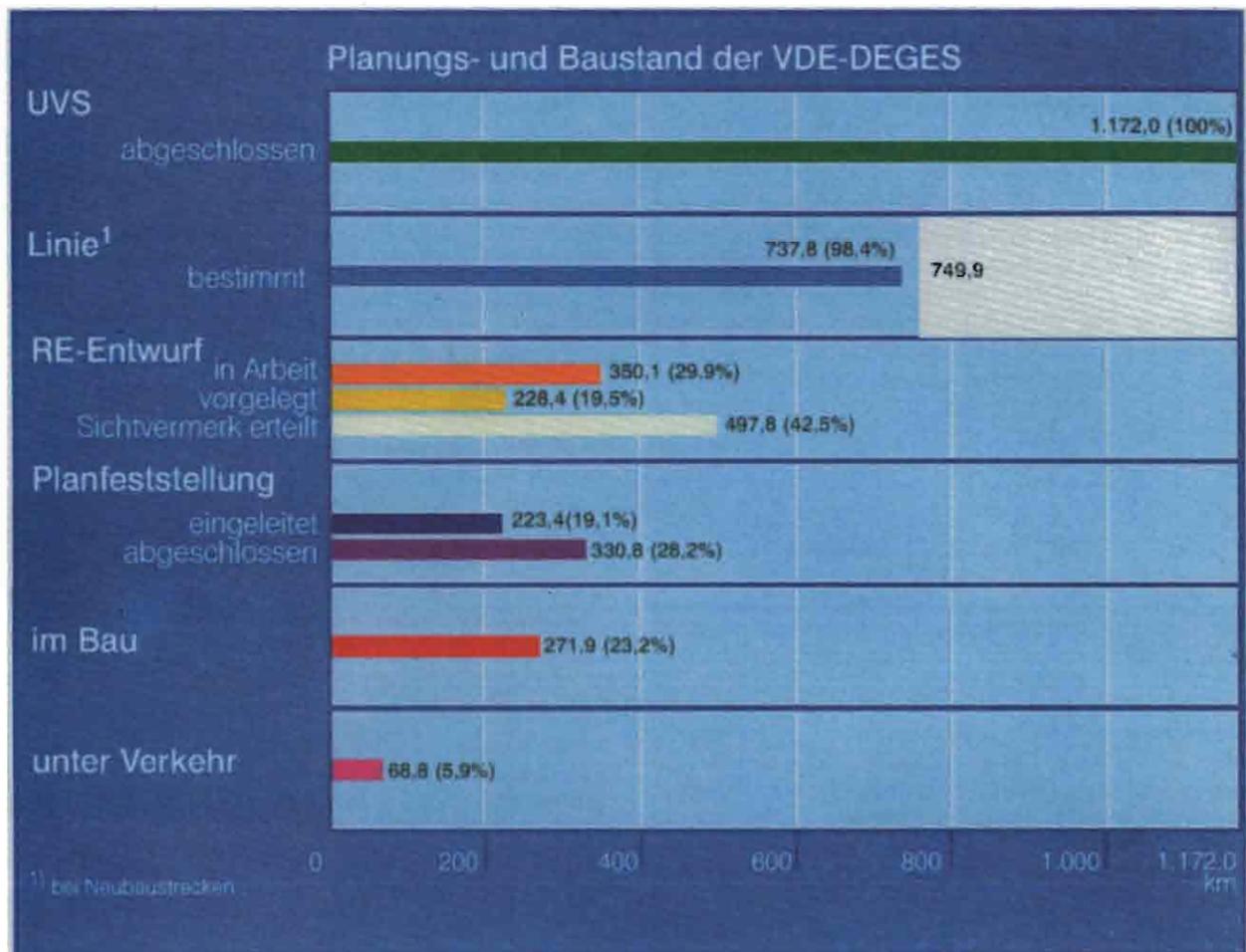
2.2 Verbindung des Bundesfernstraßennetzes mit Mittel- und Osteuropäischen Staaten

Im Juli 1996 wurden die „Gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes“ auf der Grundlage des Artikel 129 b–d EG-Vertrag nach dem Abschluß des Vermittlungsverfahrens durch Rat und Europäisches Parlament verabschiedet. Die Ziele der Leitlinien werden im Artikel 9 ausgewiesen. Hierzu gehört auch die Verbindung des transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN (Trans-European-Network) mit den Verkehrsnetzen der Staaten Mittel- und Osteuropas sowie die „Förderung der Interoperabilität“, d. h. Harmonisierung der baulichen Gestaltung und des Betriebes dieser Netze, und des „Zugangs zu diesen Netzen“, d. h. hinreichende Verbindung mit den nachgeordneten Verkehrsnetzen.

Die Leitlinien bilden den Orientierungsrahmen bis zum Jahr 2010 für den Auf- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der EU und tragen damit den veränderten Rahmenbedingungen aufgrund der jüngsten europäischen Entwicklung Rechnung (Deutsche Einheit, Öffnung Mittel- und Osteuropas, EU-Beitritte).

Auf der 2. Paneuropäischen Verkehrskonferenz am 14./16. März 1994 auf Kreta wurden neun prioritäre Korridore in den Staaten Mittel- und Osteuropas so-

Abbildung 6: Planungs- und Baustände der VDE-Straße – DEGES
(Stand: Januar 1997)



wie der GUS festgelegt. Diese Korridore stellen die Weiterentwicklung der großen Verkehrsachsen des westeuropäischen Verkehrsnetzes in und nach Mittel- und Osteuropa dar.

Die 3. Paneuropäische Verkehrskonferenz am 22./23. Juni 1997 in Helsinki bekräftigte auf der Grundlage des von der EU-Kommission (EU-KOM), der Konferenz der Europäischen Verkehrsminister (CEMT) und der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) erarbeiteten Berichtes zur Anpassung der neun paneuropäischen Korridore, daß der politischen Entwicklung in der Staaten des ehemaligen Jugoslawien durch Aufnahme eine weiteren Korridors:

X Salzburg–Ljubljana–Zagreb–Belgrad–Nis–Skopje–Thessaloniki

und den Erfordernissen bestimmter Regionen durch Ausweisung Paneuropäischer Verkehrsräume (Barentssee–Arktis, Schwarzes Meer, Mittelmeer und Adria–Ionisches Meer) Rechnung getragen wird.

Die Fortschreibung und Anpassung von weiteren Korridoren wird innerhalb der bestehenden internationalen Gremien erfolgen.

Die Festlegung der Korridore basiert auf Abstimmung der EU-KOM, der EFTA-Staaten, der CEMT,

der ECE und der internationalen Finanzinstitute mit den MOE-/GUS-Staaten. Deutschland, mit seinen östlichen Nachbarstaaten Polen und Tschechien kommt auch hier eine besondere Bedeutung zu. In Deutschland beginnen z. B. die Straßen-Korridore:

II Berlin–Warschau–Minsk–Moskau

III Berlin/Dresden–Breslau–Kattowitz–Krakau–Lemberg–Kiew

IV Dresden/Nürnberg–Prag–Preßburg–Budapest–Arad–Constanta/Sofia–Thessaloniki/Plovdiv–Istanbul

sowie die Binnenwasserstraße

VII Donau.

Ausgehend von den seit 1996 angelaufenen Gesprächen zwischen dem EU-Verkehrsrat und den assoziierten Staaten Zentraleuropas („strukturierter Dialog“) soll zur Vorbereitung des EU-Beitritts dieser Staaten der wirtschaftlich notwendige und finanzierbare Infrastrukturbedarf (Transport Infrastructure Needs Assessments – TINA) auf Netzebene bis zum Jahr 2015 ermittelt werden. Die 10 Paneuropäischen Korridore stellen dabei die Hauptachsen der Ver-

kehrswegenetze dar. Die bilateralen Planungen z. B. der Autobahnverbindungen:

- A 12 (E 30) Berlin–Warschau
- A 15 (E 36) Berlin–Krakau
- A 17 (E 55) Berlin–Prag
- A 6 (E 50) Nürnberg–Prag

fließen in diese Arbeiten ein.

2.3 Das Telekommunikationsgesetz – Wegerechtliche Regelungen

Am 1. August 1996 wurde das nahezu 100 Jahre alten Telegraphenwegegesetz (TWG) durch das Telekommunikationsgesetz (TKG – BGBl. I S. 1120) ersetzt. Mit diesem Gesetz wird der Rahmen für die Liberalisierung des Telekommunikationsmarktes in Deutschland geschaffen.

Den Verkehrsbereich betreffen die Bestimmungen der §§ 50ff. des Telekommunikationsgesetzes. Zukünftig haben gemäß § 50 TKG alle lizenzierten Telekommunikationsanbieter (Lizenznehmer) das Recht die öffentlichen Verkehrswege zum Bau und Betrieb von Telekommunikationslinien unentgeltlich zu nutzen. Verkehrswege im Sinne des Gesetzes sind Wasserstraßen, Bundesfernstraßen sowie sonstige öffentliche Straßen und Wege. Für die Straßenbauverwaltungen haben sich damit die rechtlichen Rahmenbedingungen der Planung sehr wesentlich geändert; insbesondere ist dadurch das „fernmelderechtliche Planverfahren“ gänzlich weggefallen.

Über die technische Ausgestaltung der Benutzung der Verkehrswege entscheidet – unter Berücksichtigung der Interessen der Lizenznehmer und gegebenenfalls städtebaulicher Belange – nunmehr der jeweilige Träger der Wegebaukosten. Die Zustimmung des Straßenbaukostensträgers kann mit technischen Bedingungen und Auflagen versehen werden. Hierzu hat das Bundesministerium für Verkehr Allgemeine Technische Bestimmungen für die Benutzung von Straßen durch Telekommunikationslinien (ATB TeleStra – Ausgabe 1996) erarbeitet, die in diesen Fällen anzuwenden sind.

2.4 Baustellenmanagement und Koordinierung

Baustellen an Bundesautobahnen werden vor allem in Spitzenverkehrszeiten von der Öffentlichkeit besonders kritisch betrachtet. Das unmittelbare und individuelle Erleben von Stausituationen und Zeitverlusten läßt häufig übersehen, daß Erhaltungs- und Ausbau-Maßnahmen der Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Autobahnen dienen: Angesichts der permanenten Abnutzung der Straßen sollte dies – schon aus ökonomischen Gründen – netzweit zwangsläufig eine permanente Aufgabe sein. Dies gilt insbesondere für die Autobahnen, auf denen über 30 % aller Kfz-Fahrleistungen im Straßenverkehr (vgl. **Abbildung 3**) erbracht werden. Aufgrund der allgemein steigenden Verkehrsnachfrage auf den Autobahnen sowie besonderer örtlicher Verkehrssituationen werden Staus

an Baustellen auch in Zukunft nicht immer zu vermeiden sein.

Im Jahr 1997 wird es auf Bundesautobahnen – wie im Berichtsjahr – rd. 700 Baustellen mit einer Dauer von 14 Tagen und mehr geben. Daneben können Verkehrsstörungen auch an einer Vielzahl kurzfristig eingerichteter Tagesbaustellen entstehen.

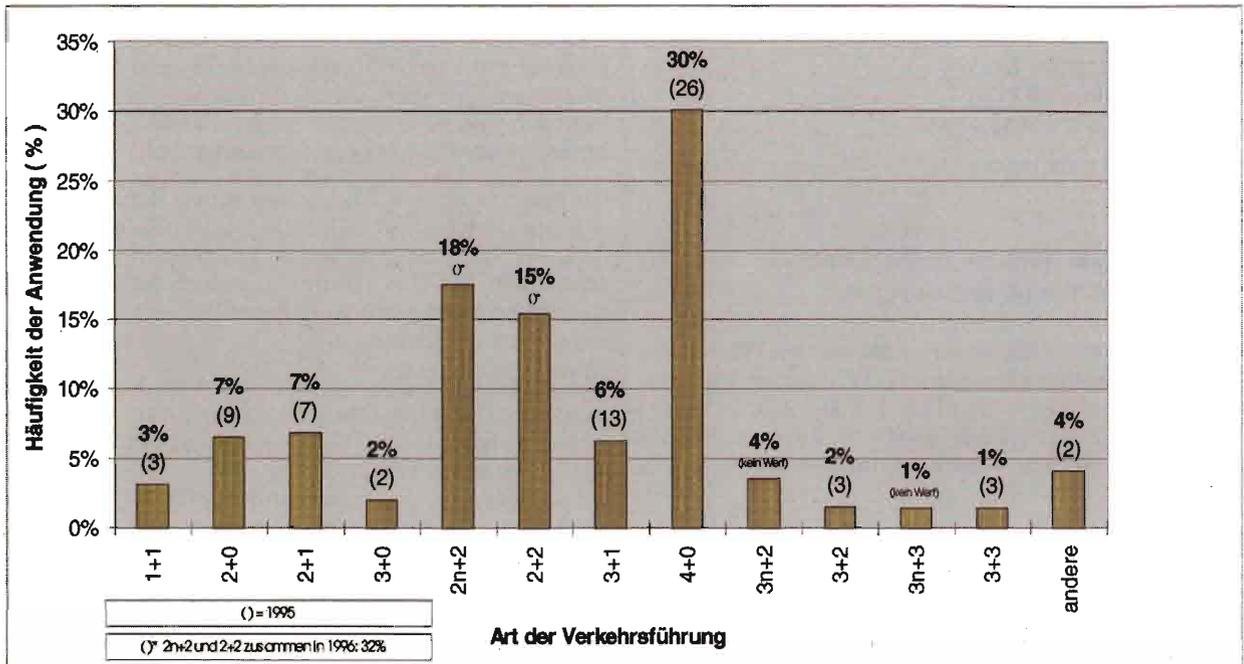
Die Bauzeit an den länger dauernden Baustellen betrug im Berichtsjahr im Mittel rd. 105 Kalendertage. Autobahnbaustellen hatten im Berichtszeitraum – einschließlich der Überleitungen, jedoch ohne Berücksichtigung kurzer Brückenbaustellen – im Mittel eine Länge von rd. 3,6 km.

Die Anzahl der Fahrstreifen bleibt im Bereich von Baustellen längerer Dauer gegenüber der baustellenfreien Strecke in der Regel erhalten. Grundsätzlich sind für jede Fahrtrichtung mindestens 2 Fahrstreifen vorgesehen; Autobahnabschnitte mit sehr geringem Verkehrsaufkommen sind allerdings davon ausgenommen. In **Abbildung 7** sind die z. Z. angewendeten Verkehrsführungen mit der Häufigkeit ihrer Anwendung dargestellt. Danach stehen für fast 80 % aller Behelfs-Verkehrsführungen vier und mehr Fahrstreifen zur Verfügung.

Das Baustellenmanagement hat zum Ziel, zu erwartende starke Baustellentätigkeit bei der Planung und Abwicklung zu verbessern. Ein wichtiger Schritt hierzu ist die Neufassung der „**Richtlinien für die Planung und Durchführung von Bauarbeiten an Betriebsstrecken der Bundesautobahnen**“ (RBAP) im Jahr 1996. Ihre Schwerpunkte können wie folgt zusammengefaßt werden:

- Durch Verbesserung der **netzweiten Koordinierung der Bautätigkeit auf den Autobahnen** sollen im wesentlichen gleichzeitige, stark kapazitätseinschränkende Arbeiten an parallelen BAB-Streckenabschnitten und dadurch Verkehrseingänge in wichtigen Korridoren vermieden werden. In den betroffenen Netzbereichen sollen deshalb jeweils die zu eingeschränkten BAB-Abschnitten parallel verlaufenden BAB-Strecken – auch für konkrete Umleitungsempfehlungen – von Baustellen möglichst freigehalten werden. Aus diesem Grund ist im Bereich solcher Netzmaschen eine mittelfristige Baustellenplanung von besonderer Wichtigkeit.
- Ein Verfahren soll eingeführt und praktiziert werden, mit der die **verkehrlichen Auswirkungen einer Baustelle abgeschätzt** werden können. Damit sollen schon bei der Planung Umfang und Ablauf möglicher Störungen des Verkehrsflusses erkannt und negative Auswirkungen durch alternative Verkehrsführungen oder Veränderungen der Bauzeit und des Bauablaufes vermieden werden.
- Durch die Einführung eines **neuen Baustelleninformationsschildes** soll durch gezielte und aktuelle Information vor Ort die Akzeptanz und das Verständnis beim Autobahnbenutzer für die notwendigen Baumaßnahmen verbessert werden.
- Die **Öffentlichkeit** soll durch die Bundesländer besser als bisher rechtzeitig **über Baustellenaktivitäten informiert** werden. Informationen über

Abbildung 7: Verteilung der Verkehrsführungen bei länger dauernden Baustellen



Baustellen längerer Dauer werden im Internet (vgl. Kap. 1.2) bereitgestellt. Insbesondere sollen sie interessierten Medien und sonstigen Diensteanbietern als Multiplikatoren und interessierten Bürgern als Informationsquelle dienen sowie das Grundlagenmaterial zur Weiterverbreitung u.a. für die Erstellung von Übersichtsgrafiken liefern.

2.5 Programm Verkehrsbeeinflussung auf BAB bis zum Jahr 2001/Telematik

Programm Verkehrsbeeinflussung

Neben der Verbesserung des Baustellenmanagements auf Autobahnen wird in Deutschland mit dem Bau und Betrieb von Verkehrsbeeinflussungsanlagen seit mehreren Jahren konsequent ein weiterer Weg zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung des Verkehrsablaufs verfolgt.

Erfahrungen mit den Anlagen mit flexibler Temporegelung zeigen, daß die Unfälle erheblich reduziert werden. Im Bereich solcher Anlagen wurden Rückgänge von 20 bis 30 Prozent aller Unfälle festgestellt. Hervorzuheben sind die Rückgänge bei Unfällen mit Verletzten, insbesondere Schwerverletzten. Bei speziellen Unfalltypen, zum Beispiel Auffahrunfällen, wurden hohe Schadensrückgänge erreicht.

Solche Ergebnisse liegen z. B. von einer Anlage an der BAB A 3 zwischen Nürnberg und Erlangen vor. Die Länge dieser Anlage, die nur in einer Fahrtrichtung (Frankfurt) gebaut wurde, beträgt 24,6 km, sie ging am 1. August 1991 in Betrieb. Grundlage der

Analyse war ein dreijähriger Vorher-/Nachher-Zeitraum. Die Unfälle mit Personenschaden gingen in dieser Zeit im Bereich der Anlage um 37 Prozent zurück. Auf den Autobahnen in Bayern war dagegen ein Anstieg um 5 Prozent zu verzeichnen. Die Betrachtung einer einzelnen Kontrollstelle (der gegenüberliegenden Fahrbahn sowie Vor- und Nachlaufstrecken zur Verkehrsbeeinflussungsanlage) bestätigt – im Rahmen einer etwas anders gelagerten Fragestellung – mit einem Wert von –15 % im Kern den deutlichen Unfallrückgang im Bereich der Anlage.

Die positiven Wirkungen der Verkehrsbeeinflussungsanlagen haben – in Zusammenhang mit der starken Zunahme der Verkehrsnachfrage seit Mitte der 80er Jahre (Zunahme auf BAB in den alten Bundesländern in den Jahren 1985 bis 1995: +49%) – dazu geführt, daß der Gedanke der Verkehrsbeeinflussung durch den verstärkten Bau von Verkehrssteuerungsanlagen in der Bundesrepublik Deutschland weiter verfolgt wird.

Das erste Programm zur Verkehrsbeeinflussung wurde bereits 1980 als Rahmenplan aufgestellt. Das Bundesministerium für Verkehr hat das Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Autobahnen für den Zeitraum 1996 bis 2001 fortgeschrieben. Für diesen Zeitraum sind Investitionen von knapp 600 Mio. DM vorgesehen.

Die Länge der mit variablen Höchstgeschwindigkeiten und Stau- und Nebelwarnung versehenen Strecken wird nach der 1996 erfolgten Programmfortschreibung auf rd. 1 100 km bis Ende 2001 zunehmen, auf weiteren rd. 800 km Streckenlänge sind

Wechselwegweisungssysteme geplant; das bedeutet u.a., daß bis zum Jahr 2001 auf rd. 3 200 km Streckenlänge des BAB-Netzes eine automatische Verkehrsdatenerfassung vorhanden sein wird. Damit werden die besonders störanfälligen Bereiche des Autobahnnetzes vollständig ausgestattet sein.

Trotz aller Erfolge ist klar, daß Verkehrsbeeinflussung kein Allheilmittel zur Lösung der Verkehrsprobleme sein kann. So können Stausituationen, die durch Überschreitung der Querschnittskapazität entstehen, zwar besser abgesichert, entschärft und verflüssigt werden, vollständig vermieden werden können sie dagegen nicht. Verkehrsbeeinflussungsanlagen können – über die zum System gehörenden Erfassungssensoren – nicht alle Situationen automatisch erfassen und eindeutig identifizieren. Dies gilt z. B. für Wild, für herabgefallene Ladung oder andere Gegenstände auf der Fahrbahn. Ebenso kann ein Unfall durch die Anlage nicht schnell genug erkannt werden, um unmittelbar nachfolgende Fahrzeuge in allen Fällen rechtzeitig zu warnen. Kraftfahrer müssen also auch im Bereich von Verkehrsbeeinflussungsanlagen wie im gesamten übrigen Straßennetz immer mit ungewöhnlichen und überraschenden Ereignissen rechnen.

Mit der Fortschreibung des Programmes zur Verkehrsbeeinflussung dokumentiert das Bundesministerium für Verkehr erneut die Priorität, mit der der Einsatz dieser Anlagen als ein Segment der „Telematiksysteme im Verkehr“ im Interesse der Verkehrsteilnehmer betrieben wird.

Telematik für den Straßenverkehr

Die Einführung und Nutzung von **Telematik im Verkehr** ist für das Bundesministerium für Verkehr ein wesentlicher Baustein für ein integriertes Gesamtverkehrssystem, das umfassende Informationen über das aktuelle Verkehrsangebot für die Verkehrsteilnehmer leicht zugänglich bereithält und damit

- zur effizienten Nutzung der Verkehrsinfrastruktur,
- zur Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- zur Verkehrsvermeidung und zur Verkehrsverlagerung von hochbelasteten auf noch aufnahmefähige Verkehrseinrichtungen und
- zur Verringerung von Umweltbelastungen

beiträgt.

Eine wichtige Voraussetzung für viele Telematikanwendungen im Verkehr sind aktuelle Verkehrsdaten. Das Bundesministerium für Verkehr hat sich bereit erklärt, die beim Betrieb der Verkehrsbeeinflussungsanlagen anfallenden Verkehrsdaten für diese Zwecke bereitzustellen. Ein erster Anwendungsfall wird der digitale Verkehrsfunk RDS TMC sein. Dieser Dienst soll ab Herbst 1997 von den Rundfunkanstalten flächendeckend ausgestrahlt werden.

Verkehrstelematikdienste können nur sinnvoll in einer öffentlich-privaten Partnerschaft aufgebaut werden. Die Abteilung Straßenbau des Bundesministeriums für Verkehr hat zu diesem Zweck das Muster

eines Straßenbenutzungsvertrages ausgearbeitet, der die Mitbenutzung von Bundesfernstraßen und Brücken in der Unterhaltungslast des Bundes beim Bau und Betrieb von Verkehrsinformationssystemen zusammen mit den Bundesländern regeln soll. Das eröffnet den privaten Systembetreibern die Möglichkeit, ihre für den Dienst notwendige Infrastruktur aufzubauen. Die Firma Mannesmann verhandelt derzeit mit den Bundesländern über den Vertragsabschluß, um das Informationssystem Traficmaster als ersten privaten Dienst aufzubauen, der mit dynamischen, d. h. ständig aktualisierten Daten arbeitet.

Das Bundesministerium für Verkehr unterstützt die Bundesländer nachhaltig bei dem Aufbau von Informationszentralen und dem erforderlichen Datenmanagement. Zusammen mit den Bundesländern und interessierten Verbänden wurde ein Strukturmodell für einen systemoffenen Datenverbund zur Einführung empfohlen.

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

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

Die finanzielle Situation im Bundesfernstraßenhaushalt sowie die Planungskapazitäten der Bundesländer und der DEGES legten Ende 1995/Anfang 1996 für die weitere Realisierung ein gestuftes Vorgehen nahe, was sich auch an den zu erreichenden baurechtlichen Voraussetzungen orientieren sollte. Neben dem Bemühen, alle Möglichkeiten zur Kostenminimierung auszuschöpfen, wurde in Abstimmung mit den Bundesländern die Reihenfolge der Realisierung der Verkehrseinheiten nach verkehrlichen und gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten festgelegt.

Aufgrund der haushaltsbedingten Rücknahme der Mittel für den Bundesfernstraßenbau war es erforderlich, die Höhe der jährlichen Mittelansätze für die VDE zu begrenzen. Ab 1997 ist deshalb eine jährliche Plafondierung in Höhe von 2,4 Mrd. DM eingepplant. Damit können die VDE-Straße bis zum Jahr 2005 im wesentlichen komplettiert werden, was nicht ausschließt, daß einzelne Abschnitte erst danach in Angriff genommen bzw. fertiggestellt werden können.

Die VDE-Projekte – Straße – haben – ausgehend von einer Gesamtlänge von 1.991 km – z. Z. folgenden Realisierungsstand erreicht:

Bis Ende 1996 waren in die 7 VDE-Projekte – Straße – insgesamt rd. 5,7 Mrd. DM investiert worden. Für 1997 sind – gemäß Plafondierung – 2,4 Mrd. DM vor-

gesehen. Im einzelnen wurde bis Ende des I. Quartals 1997 folgendes erreicht:

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

Für den 4streifigen Neubau (Länge: 324 km) ist die Linie durchgängig bestimmt. Die Bauarbeiten laufen

auf einer Länge von 49 km. Neben dem Abschnitt Schönberg–Wismar/Ost hatte an der Anschlußstelle Jarmen der Bau auch in Vorpommern bereits im Dezember 1995 mit dem 1. Spatenstich begonnen. Ein rd. 26 km langer Teilabschnitt zwischen Grevesmühlen und Wismar/Ost wird voraussichtlich Ende 1997 fertiggestellt.

Bau- bzw. Bearbeitungsstand	Stand: Ende I. Quartal 1997 in %
Linie bestimmt (bezogen auf Neubauvorhaben mit einer Gesamtlänge von 940 km)	97
RE-Entwürfe in Arbeit bzw. abgeschlossen	90
Planfeststellung abgeschlossen	44
in Bau	26
unter Verkehr	14

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

Die Arbeiten für die Erweiterung auf 6 Fahrstreifen einschließlich der Grunderneuerung alter Fahrbahnen (Länge: 326 km) laufen auf fast der Hälfte des Gesamtprojektes. Unter Verkehr sind bereits 53 km wie zum Beispiel der Teilabschnitt der A 10 zwischen dem Autobahndreieck Drewitz und dem Autobahnkreuz Schönefeld (mit Ausnahme des Bereichs Ludwigsfelder Damm) und der Teilabschnitt im Bereich der Rüdersdorfer Brücken. Ende 1995 wurde ein rd. 5 km langer Abschnitt vom Autobahnkreuz Hannover-Ost in Richtung Lehrte fertiggestellt.

Projekt 12: A 9, Berlin–Nürnberg

Die Erweiterung auf 6 Fahrstreifen einschließlich der Grunderneuerung alter Fahrbahnen (Länge: 370 km) ist weit vorangeschritten. In Bau befinden sich rd. 100 km, unter Verkehr sind bereits rd. 115 km der Streckenlänge (davon in Sachsen-Anhalt rund 52 km und im Freistaat Bayern rund 46 km).

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

Für den 4streifigen Neubau (Länge: 202 km) ist die Linienbestimmung für rd. 90% der Streckenlänge abgeschlossen. In Bau sind rd. 25 km. Der Teilabschnitt Merseburg (B 91)–Lützen (A 9) wird voraussichtlich im Jahr 1997 fertiggestellt.

Projekt 14: A 14, Magdeburg–Halle

Am 8. November 1996 wurde ein rd. 12 km langer Teilabschnitt zwischen Könnern und Löbejün für den Verkehr freigegeben. Weitere Teilabschnitte des 4streifigen Neubaues (Länge: 102 km) befinden sich auf einer Länge von insgesamt rd. 25 km in Bau. Ein weiterer verkehrswirksamer Abschnitt im Raum Magdeburg soll im Jahr 1997 fertiggestellt werden.

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

Das Projekt umfaßt den 4streifigen Neubau Kassel–Herleshausen (Eisenach), den Ausbau der vorhandenen Strecke Eisenach–Dresden auf 6 Fahrstreifen einschließlich der Grunderneuerung der alten Fahrbahnen, den Anbau von Standstreifen und Ergänzung der zweiten Fahrbahn auf Teilabschnitten zwischen Dresden und Weißenberg und den 4streifigen Autobahnneubau Weißenberg–Görlitz bis zur Bundesgrenze mit Polen (Länge des gesamten Projektes: 444 km). Erste Teilabschnitte mit einer Gesamtlänge von rd. 95 km sind bereits fertiggestellt. So wurden zum Beispiel Ende 1996 die Teilabschnitte Berbersdorf – Autobahndreieck Nossen, Triebischtal – östlich der Tank- und Rastanlage Dresdner Tor und Weißenberg–Nieder-Seifersdorf dem Verkehr übergeben.

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

Die Linien für den 4streifigen Neubau der A 71 und der A 73 (Länge des Gesamtprojektes: 223 km) sind bestimmt. Die Entwurfsplanung ist nahezu komplett fertiggestellt. Die Bauarbeiten laufen im Bündelungsbereich der A 71 mit der ICE-Neubaustrecke Erfurt–Nürnberg zwischen Erfurt und Traßdorf auf rd. 25 km Länge. Auch im Raum Zella-Mehlis wurde Ende 1996 mit den Bauarbeiten begonnen.

2.7 Stand der Umsetzung der Projekte mit privater Vorfinanzierung

Im Rahmen der **privaten Vorfinanzierung** von Bundesfernstraßen sollen **12 Pilotprojekte** realisiert werden (siehe Straßenbaubericht 1993/1994, Punkt 1.4).

Der Sachstand hierzu ist in **Tabelle 4** dargestellt.

Tabelle 4: Stand der Umsetzung der Projekte mit privater Vorfinanzierung

Projekt/Teilprojekt		Baukosten (Mio. DM)	Sachstand
A 7	4. Elbtunnelröhre Hamburg	850,8	im Bau
A 8	Borg/Perl-Merzig/Wellingen	166,2	im Bau
A 44	Rheinquerung Ilverich	590,0	Baubeginn 1998
A 60	Bitburg-Wittlich	624,6	im Bau Baubeginn 1998 Baubeginn 1998
	Bitburg-Badem	169,6	
	Badem-Landscheid	180,0	
	Landscheid-Wittlich	275,0	
A 81	Engelberg-Tunnel	628,0	im Bau
A 93	Hof/Nord-Mitterteich/West	574,5	Baubeginn 1998 in Verkehr im Bau im Bau Baubeginn 1998 Baubeginn 1998 Baubeginn 1997 Baubeginn 1998
	Hof/Nord-Hof/Süd	177,6	
	Hof/Süd-Rehau/Süd	25,1	
	Rehau/Süd-Schönwald	45,3	
	Schönwald-Selb/Nord	54,8	
	Selb/Nord-Selb/West	22,0	
	Selb/West-Thiersheim	95,7	
	Rathauhütte-Marktredwitz/Lengenfeld	80,0	
	Marktredwitz/Lengenfeld-Mitterteich West	74,0	
B 2n	Ortsumgehung Farchant	237,0	im Bau
B 31	Ortsumgehung Freiburg-Ost	233,8	im Bau
B 62	Ortsumgehung Biedenkopf	106,8	Baubeginn 1998
B 254	Ortsumgehung Schwalmtal-Brauerschwend	27,8	Baubeginn 1997
B 437	Weserquerung Esenshamm	553,4	Baubeginn 1998 Baubeginn 1998
	Los 1: Tunnel	432,2	
	Los 2: Strecke	121,2	
B 457	Ortsumgehung Hungen	20,0	Baubeginn 1998/9
insgesamt		4 612,9	

2.8 Stand der Umsetzung des Fernstraßenbau-privatfinanzierungsgesetzes

Mit dem **Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz** vom 30. August 1994 sind die rechtlichen Voraussetzungen zur Anwendung des **Betreibermodells** im Bundesfernstraßenbau gegeben. Aufgrund der europäischen Rahmenbedingungen ist das Betreibermodell derzeit beschränkt auf **Brücken und Tunnel, Gebirgspässe und autobahnähnlich ausgebauten (2bahnige) Bundesstraßen**.

Beim Betreibermodell übernehmen Private Bau, Betrieb, Unterhaltung und Finanzierung des jeweiligen

Projektes und erhalten im Gegenzug dafür das Recht zur Erhebung von Mautgebühren. Die Zahl der nach dem Gesetz realisierbaren Maßnahmen (insbesondere Brücken- und Tunnelneubauten) ist begrenzt, da sich viele Vorhaben nicht oder nur sehr eingeschränkt für eine reine Privatfinanzierung mit Mauterhebung nach den verschiedenen Rahmenbedingungen eignen. Ursächlich hierfür ist insbesondere die Lage der Projekte im Netz (z. B. Innerortslage oder Ortsumgehung mit guten Umfahrungsmöglichkeiten) sowie hohe Baukosten bei gleichzeitig relativ geringem Verkehrsaufkommen. Das Gesetz wird deshalb insgesamt nur zu geringen Entlastungen im Bundesfernstraßenhaushalt führen können. Es eröff-

net allerdings wichtige Möglichkeiten zur Erweiterung privatwirtschaftlichen Engagements im Bundesfernstraßenbau, wodurch zusätzliche Verkehrsweginvestitionen frühzeitig realisiert werden können, deren Umsetzung allein mit Haushaltsmitteln auf längere Zeit ausgeschlossen wäre.

Als erstes Projekt nach dem neuen Gesetz soll die **Warnowquerung in Rostock** realisiert werden; dort erfolgte im September 1996 die offizielle Unterzeichnung des Konzessionsvertrages zwischen der Hansestadt Rostock und einem französischen Bauunternehmen. Zur Abschätzung einer grundsätzlichen Eignung für eine Realisierung nach dem Betreibermodell werden darüber hinaus derzeit für einige Projekte technisch/ökonomische Voruntersuchungen durchgeführt (Hochmoselübergang B 50n, 2. Rügenanbindung B 96n, Elbequerung nordwestlich von Hamburg im Zuge der A 20, Nordtangente Karlsruhe B 10). Geprüft wird darüber hinaus eine privatwirtschaftliche Lösung für den – als Ersatz für die Herrenbrücke Lübeck im Zuge der B 75 geplanten – Trave-tunnel.

Das Bundesministerium für Verkehr hat am 26. Februar 1997 die Initiative zur verstärkten Durchführung von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbau ergriffen und den zuständigen Ministern der Bundesländer insgesamt **17 Projekte** für eine privatwirtschaftliche Finanzierung vorgeschlagen. Gleichzeitig wurde erklärt, daß zur Herstellung der erforderlichen privatwirtschaftlichen Rentabilität von Betreibermodell-Projekten künftig im jeweiligen konkreten Einzelfall über eine staatliche Anschubfinanzierung zu entscheiden sein wird. Soweit ein derartiger einmaliger Zuschuß mit Haushaltsmitteln in Betracht kommt, ist dieser grundsätzlich seiner Höhe nach eng zu begrenzen (max. 20 % der Baukosten).

2.9 Kombiniertes Verkehr

Ein Beispiel für eine wirksame Kooperation der Verkehrsträger ist der Kombinierte Verkehr (KV). Die Fördermaßnahmen der Bundesregierung haben in der Vergangenheit zu beachtlichen Ergebnissen im KV geführt, vor allem beim KV Schiene/Straße (siehe Tabelle). Mit einem Aufkommen von 30,7 Mio. t im Berichtsjahr hat der KV schon heute eine bemerkenswerte Größenordnung erreicht.

Der Kombinierte Verkehr nimmt in der Verkehrspolitik der Bundesregierung wegen seines Verlagerungseffektes von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße einen wichtigen Stellenwert ein. Die Bundesregierung fördert den Kombinierten Verkehr durch ordnungspolitische Maßnahmen, so durch Befreiung von der Kfz-Steuer, Befreiung von Sonntags- und Ferienfahrverbot und durch Ausnahmen von Gewichtsbeschränkungen und Kontingentierungen. Sie wird diese Politik sowohl national wie auch in der EU, ECE und CEMT fortsetzen. Darüber hinaus mißt die Bundesregierung der investitionspolitischen Förderung des Ausbaus der Schnittstellen im Kombinierten Verkehr zwischen den Verkehrsträgern besondere Bedeutung bei.

Für den Neu- und Ausbau leistungsfähiger Umschlagterminals für den Kombinierten Verkehr Straße/Schiene sind im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 1992 Investitionen in Höhe von rd. 4,1 Mrd. DM bis zum Jahre 2012 vorgesehen. Die Finanzierung der Umschlaganlagen der Deutschen Bahn AG erfolgt im Rahmen des Bundesschieneausbaugesetzes nach dem Bedarfsplan für die Bundesschiene, wobei der Bund durch zinslose Darlehen oder Baukostenzuschüsse zur Finanzierung beiträgt.

Grundlage des im Bundesverkehrswegeplan 1992 vorgesehenen Investitionsbedarfs bilden die von Bahn und Verkaufsgesellschaften des Kombinierten Verkehrs gemeinsam erarbeitete „KV-Standortkonzeption 2010“, die den Aus- und Neubau von KV-Terminals in 52 Standorträumen der Bundesrepublik Deutschland vorsieht. **Abbildung 8**, Seite 23, zeigt, daß das Transportaufkommen im Berichtsjahr gegenüber 1995 wieder leicht zugenommen hat.

Im Berichtsjahr wurde der Aus- bzw. Neubau von KV-Umschlagterminals in Stuttgart/Kornwestheim, Karlsruhe, Basel, Erfurt, Köln-Eifelort, Leipzig-Wahren und Großbeeren begonnen.

Der Containerumschlag in öffentlichen Binnenhäfen (d. h. mit Schiene und Straße) hatte nach Angaben des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt in der letzten Jahren folgenden Umfang:

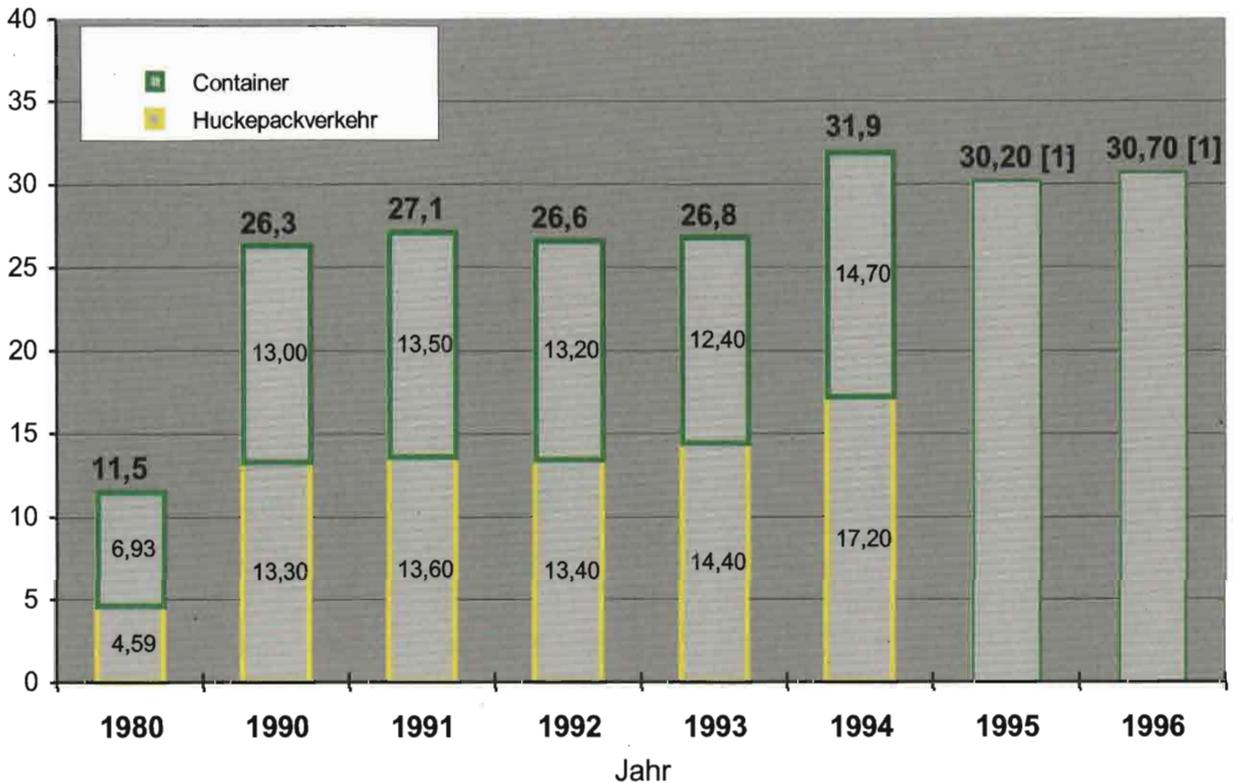
Jahr	Anzahl Container	Mio. t
1990	407 727	2,5
1991	452 458	2,6
1992	400 508	2,4
1993	469 949	3,0
1994	519 234	3,7
1995	690 712	4,2
1996	774 918	4,8

2.10 Europäische Normen für die Straßenausstattung und die Auswirkungen auf nationale Vorschriften am Beispiel der passiven Schutzeinrichtungen

Zur Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes hat der Rat der EG 1988 mit der Bauproduktenrichtlinie beschlossen, Handelshemmnisse zwischen den Mitgliedsstaaten zu beseitigen, die durch technische Bestimmungen hervorgerufen werden. Im Sinne dieser Richtlinie betrifft dies alle Bauprodukte für den Hoch- und Tiefbau, also auch Produkte der Straßenausstattung, wie z. B. Schutzeinrichtungen, Straßenmarkierungen und Verkehrszeichen.

Die wesentlichen Anforderungen für die Normung von Bauprodukten sind in den Grundlegendokumenten festgelegt und werden von der EU-Kommission mit einem Normungsauftrag (Mandat) an das Europäische Komitee für Normung (CEN), z. B. für die Produkte der Straßenausstattung, konkretisiert. Die

Abbildung 8: Kombiniertes Ladungsverkehr
– Verkehrsaufkommen in Mio. t –



[1] Ab 1995 keine differenzierten Angaben mehr zwischen Container/Huckepackverkehr

nach diesem Mandat erarbeiteten Normen oder Normteile werden als harmonisiert bezeichnet. Darüber hinaus können auch „freiwillige“ Normen oder „Normteile“ aufgestellt werden.

Für den Bereich der Straßenausstattung wurde 1990 das Technische Komitee 226 (CEN/TC 226) eingerichtet, das mit 10 Arbeitsgruppen auf Basis der freiwilligen Normung bereits einige Normentwürfe erarbeitet hat. Diese werden die Grundlage für das im September 1996 an CEN erteilte Mandat zur Erarbeitung einer harmonisierten Norm für bestimmte Produkte der Straßenausstattung darstellen.

Die Harmonisierung von nationalen Normen bedeutet dabei nicht die Anwendung gleicher technischer Anforderungen in allen europäischen Staaten, sondern die Bauproduktenrichtlinie sieht vor, daß Klassen oder Stufen gebildet werden können, um den unterschiedlichen Anforderungsniveaus der Mitgliedsstaaten gerecht zu werden. Die derzeitigen Regelungen einzelner Staaten sollen sich in diesen Anforderungen wiederfinden. Welche Klasse oder Stufe national zur Anwendung bzw. Ausführung gelangt, wird weiterhin von jedem Mitgliedstaat selbst bestimmt.

Am Beispiel der passiven Schutzeinrichtungen läßt sich der Umfang und die Auswirkungen der europäischen Normung auf die künftigen nationalen Regelwerke veranschaulichen. Unter dem Begriff „Rück-

haltesysteme an Straßen“ liegen von CEN/TC 226 bereits Normentwürfe für passive Schutzeinrichtungen vor. Zur „Formellen Abstimmung der Endfassung“ sind folgende Normen freigegeben:

- EN 1317-1 Rückhaltesysteme an Straßen; Terminologie und allgemeine Kriterien für Prüfverfahren,
- EN 1317-2 Rückhaltesysteme an Straßen; Schutzeinrichtungen – Leistungsklassen, Abnahmekriterien für Anprallprüfungen und Prüfverfahren.

Die „CEN-Umfrage“ ist abgeschlossen für EN 1317-3 Rückhaltesysteme an Straßen; Anpralldämpfer, Leistungsklassen, Abnahmekriterien für Anprallprüfungen und Prüfverfahren.

Zur CEN-Umfrage vorgesehen sind:

- EN 1317-4 Rückhaltesysteme an Straßen; Anfangs- und Endstücke von Schutzplanken, Anfahrprüfungen und Kriterien für Prüfverfahren,
- EN 1317-5 Rückhaltesysteme an Straßen; Haltbarkeit und Konformitätsbewertung.

Diese Normen enthalten genaue Festlegungen zur Durchführung von Anfahrversuchen an Schutzeinrichtungen und deren Bewertung, um zu gewährleisten, daß künftig in allen zugelassenen europäischen Prüfinstituten einheitliche Untersuchungen durchgeführt werden. Nur so wird es für den Anwender möglich sein, Angebote über Produkte vergleichen zu

können, die in anderen Mitgliedsstaaten geprüft und zertifiziert worden sind.

Als wichtigstes Kriterium für die Schutzeinrichtungen längs von Straßen, auf Brücken und zwischen den Fahrbahnen sind folgende, im Normentwurf EN 1317-2 festgelegten Aufhaltestufen zu nennen:

Aufhaltevermögen	Leistungs-klasse	Prüfungen *)		
		Geschwindigkeit	Anprallwinkel	Fahrzeugmasse
Normal	N1	80 km	20°	1,5 t (Lkw)
	N2	110 km	20°	1,5 t (Lkw)
Höher	H1	70 km/h	15°	10 t (Lkw)
	H2	70 km/h	20°	13 t (Bus)
	H3	80 km/h	20°	16 t (Lkw)
Sehr hoch	H4a	65 km/h	20°	30 t (Lkw)
	H4b	65 km/h	20°	38 t (Sattelzug)

*) in jeder Klasse außer bei N1 zusätzlich Versuch mit PKW (100 km/h, 20°, 0,9 t)

Um die bisher in Deutschland verwendeten Systeme entsprechend den europäischen Leistungsklassen einordnen zu können, sind diese von der BASt im Auftrag des BMV nach diesen Prüfmethode, d. h. durch Anprallversuche nach dem von CEN erarbeiteten Normentwurf EN 1317-2 für passive Schutzeinrichtungen untersucht worden. Die vorläufigen Ergebnisse¹⁾ zeigen, daß z. B. die bisher in Deutschland für die Mittelstreifen der Autobahnen verwendeten passiven Schutzeinrichtungen (Stahlschutzplanken wie auch Betonschutzwände) grundsätzlich den europäischen Anforderungen der Leistungsklasse H1 genügen werden, so daß sich hieraus nicht die Notwendigkeit von umfangreichen Umrüstungen ergibt.

Die bisherigen „Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen“ (RPS 89) werden z. Z. durch den Arbeitskreis 3.2.4 „Leit- und Schutzeinrichtungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) im Hinblick auf die künftige, für 1998 erwartete Einführung der europäischen Norm zur Straßenausstattung überarbeitet. Mit dieser Richtlinie wird dann die europäische Norm in ein nationales Regelwerk eingeführt. Die wichtigste Aufgabe bei der Überarbeitung der RPS durch den genannten Arbeitskreis besteht darin, die verschiedenen Einsatzbereiche von passiven Schutzeinrichtun-

gen an Straßen gemäß den neuen, differenzierten Aufhaltestufen (Leistungsklassen) festzulegen. Hierbei sind gleichermaßen die Belange der Verkehrssicherheit und der Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen.

Nach Einführung der europäischen Norm wird die Bandbreite der einsetzbaren Schutzeinrichtungen größer als heute sein. Auf der Grundlage einer Anforderungsnorm können dann prinzipiell nur noch Anforderungen, wie die beschriebenen Aufhaltestufen, ohne Festlegung des Systems selbst (z. B. EDSP/4.0, Profil B oder Betonschutzwand, New-Jersey-Profil, Höhe 81 cm) ausgeschrieben werden. Durch die grundsätzliche Änderung der bisherigen „Regelungsphilosophie“ in der Bundesrepublik Deutschland, ergeben sich für die Praxis weitreichende Konsequenzen. Zum Beispiel müssen zur Vermeidung eines häufigen Wechsels der Systeme in einem zusammenhängenden Straßenabschnitt Wege gefunden werden, um auch weiterhin die kontinuierliche Instandhaltung und Reparatur sowie die Lagerhaltung der passiven Schutzeinrichtungen in wirtschaftlicher Weise gewährleisten zu können.

2.11 Neue Straßenquerschnitte der RAS-Q

Die bislang geltenden Querschnittsrichtlinien aus dem Jahr 1982 sind von der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr überarbeitet und als Ausgabe 1996 für die Bundesfernstraßen eingeführt worden. Hierbei wurde trotz immer anspruchsvollerer Planung noch größerer Wert auf Kostenreduzierung gelegt, ohne dadurch Qualitäts- und Sicherheitsstandards aufzugeben. Die Neuerungen beinhalten die unter diesen Aspekten möglichen Querschnittsreduzierungen, wobei für die Gestaltung der zweibahnigen Querschnitte die Bedingungen für einen reibungslosen Verkehrsablauf im Bereich von Behelfsverkehrsführungen an Baustellen maßgebend waren. Die wesentlichen Neuerungen für die Bundesfernstraßen sind auch auf nachfolgender **Abbildung auf Seite 25** dargestellt.

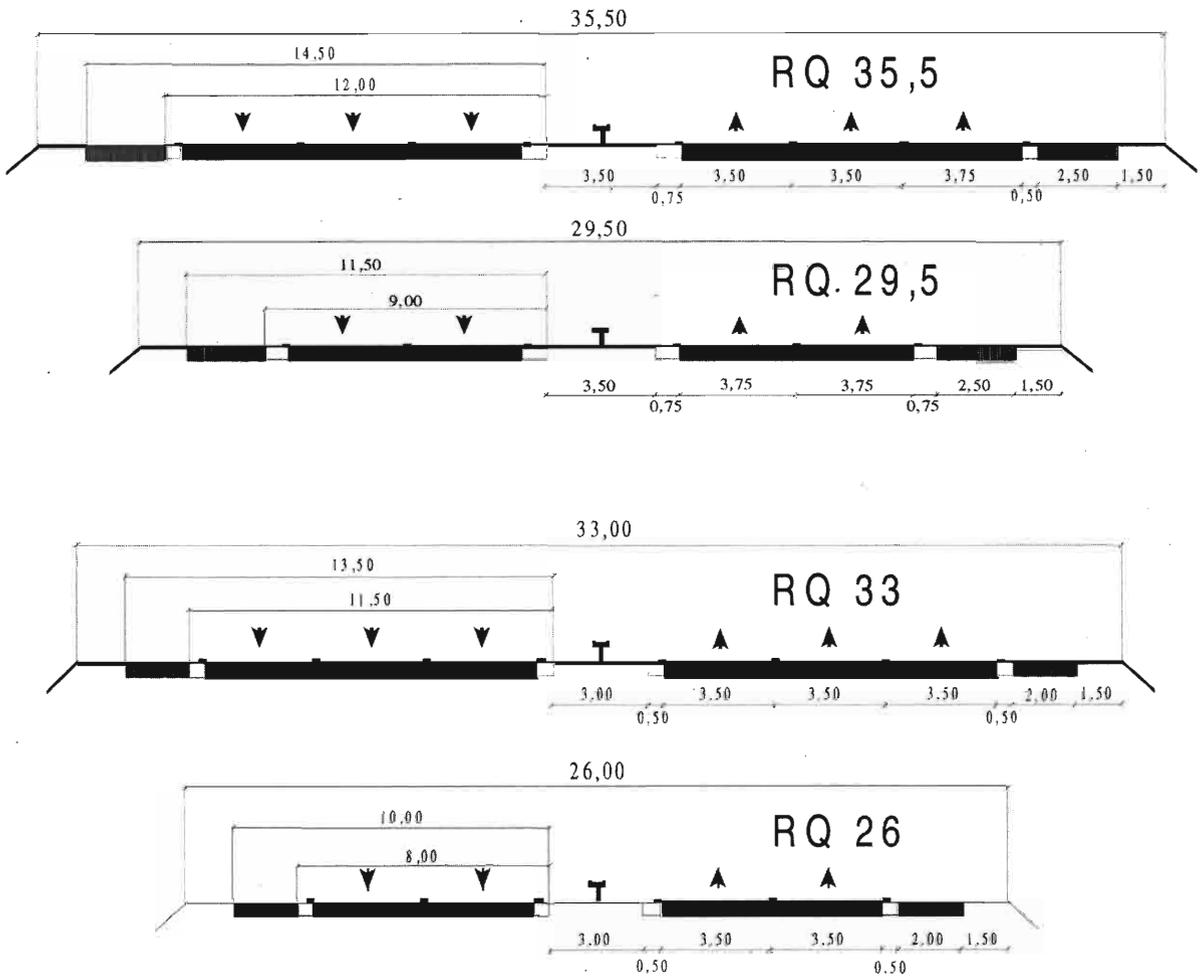
Der **sechsstreifige Autobahnquerschnitt** wurde von vormals 37,5 m auf nunmehr 35,5 m Breite reduziert. Hierbei wurden vor allem der linke und mittlere Fahrstreifen um je 0,25 m auf 3,5 m und der Mittelstreifen um 0,5 auf 3,5 m verschmälert. Der rechte Fahrstreifen behält wegen der stärkeren Belastung mit Lkw seine Breite von 3,75 m. Auch unter Sicherheitsaspekten und Abwägung aller übrigen Belange ist dieser Querschnitt, der für alle zukünftigen sechsstreifigen Aus- und Neubaumaßnahmen anzuwenden ist, vertretbar. Weitere Querschnittsreduzierungen scheiden vor allem wegen der für Behelfsverkehrsführungen bei Baustellen erforderlichen Breiten aus. Mit diesem Querschnitt bleibt Deutschland innerhalb der in Europa üblichen Maße.

Beim regulären **vierstreifigen Autobahnquerschnitt RQ 29,5** hat sich allein wegen der Belange der sicheren Baustellenverkehrsführung, die für 4 Fahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn 11,5 m Breite benötigt, eine geringfügige Verbreiterung von ehemals 29,0 m

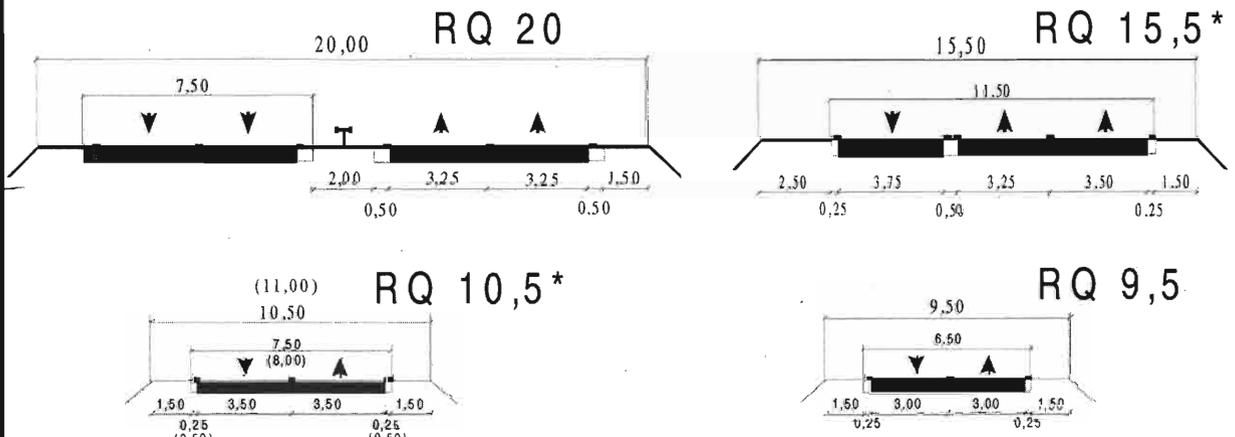
¹⁾ Stand: Februar 1997

Regelquerschnitte gemäß RAS-Q 96 für Bundesfernstraßen

a) Bundesautobahnen



b) Bundesstraßen



() bei DTV „ > 900 Fz/24h

* vorzugsweise zu wählen

DTV „ ≤ 300 Fz/24h

BMV StB13 12/96
RAS-Q96.wpg

auf nunmehr 29,5 m ergeben. Hierdurch soll künftig ein reibungsloserer Verkehrsablauf an Baustellen ermöglicht werden.

Der für Autobahnen mit überwiegend regionaler Verbindungsbedeutung bereits seit mehr als 20 Jahren angewendete **vierstreifige RQ 26** sowie der bei hochbelasteten Stadtautobahnen eingesetzte **sechsstreifige RQ 33**, die Fahrstreifen von 3,5 m und Standstreifen von 2,0 m Breite aufweisen, blieben unverändert.

Die einbahnigen **Bundesstraßenquerschnitte** wurden grundlegend geändert. Eine wichtige Neuerung ist der dreistreifige **2+1-Querschnitt RQ 15,5** als Ersatz für den bisherigen zweistreifigen Querschnitt mit seitlichen Mehrzweckstreifen RQ 14, der sich als nicht ausreichend sicher erwiesen hat. Beim 2+1-Querschnitt steht in der Mitte ein Überholstreifen zur Verfügung, der abschnittsweise wechselnd jeweils einer Richtungsfahrbahn zugeteilt wird.

Der **normalbreite zweistreifige Bundesstraßenquerschnitt (RQ 10,5)** konnte aufgrund von neueren Erkenntnissen über Auswirkungen auf Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit geringfügig reduziert werden. Hier ist die Fahrbahn künftig nur noch 7,5 m breit. 8,0 m Breite erhält sie nur bei sehr starkem

Lkw-Verkehr. Bei einer prognostizierten Verkehrsbelastung mit mehr als 900 Lkw/24 h werden für diesen Querschnitt 50 cm breitere Randstreifen gewählt; er erhält dann 11,00 m Kronenbreite. Außerdem wurden hier die unbefestigten seitlichen Bankette – wie bei allen übrigen Querschnitten schon immer üblich – von bisher 2,0 m Breite auf 1,5 m reduziert, weil die breiteren Bankette seltener als erwartet zum Abstellen genutzt wurden.

Der **kleinste neue Bundesfernstraßenquerschnitt, der RQ 9,5**, ist um 50 cm reduziert worden. Er kommt nur in selteneren Fällen bei geringen Verkehrsstärken mit einem prognostizierten Schwerverkehrsanteil < 300 Lkw/24 h in Betracht.

Das **Bemessungsverfahren**, bei dem überprüft wird, ob die Verkehrsstärke auf dem gewählten Querschnitt ausreichend flüssig abgewickelt werden kann, wurde überarbeitet. Die Bemessungsverkehrsstärken wurden dabei um rd. 25 % angehoben, so daß die Querschnitte nunmehr praktisch für höhere Verkehrsbelastungen eingesetzt werden können.

Das **Verfahren zur Berücksichtigung** von Aspekten der **Verkehrssicherheit** bei der Wahl zwischen mehreren möglichen Regelquerschnitten wurde gänzlich neu hinzugefügt.

3. Straßenbauleistungen im Jahr 1996

3.1 Finanzierung Straßenbauhaushalt 1996 – Kap. 12 10 –

- Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1996 vom 15. Dezember 1995 (BGBl. I. S. 1793) folgende Ausgabemittel zur Verfügung (**Haushaltssoll**).

Teilbeträge des Haushalts-Solls	Mio. DM
Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen)	10 133,3
hinzu: – freigegebene Reste aus dem Vorjahr	11,6
– verwendbare Einnahmen	34,6
Summe Verfügungsbetrag (Soll)	10 179,5

- Die **Ausgaben** und **Ausgabenreste** im Haushaltsjahr 1996 betragen demgegenüber:

Teilbeträge der Ausgaben und Ausgabenreste	(Ist) – Mio. DM
Länderausgaben einschließlich DEGES (als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen)	10 046,7
Übrige Ausgaben	123,0
Summe Ausgaben (Ist)	10 169,7
(nachrichtlich) – Ausgabenreste Berichtsjahr	9,8

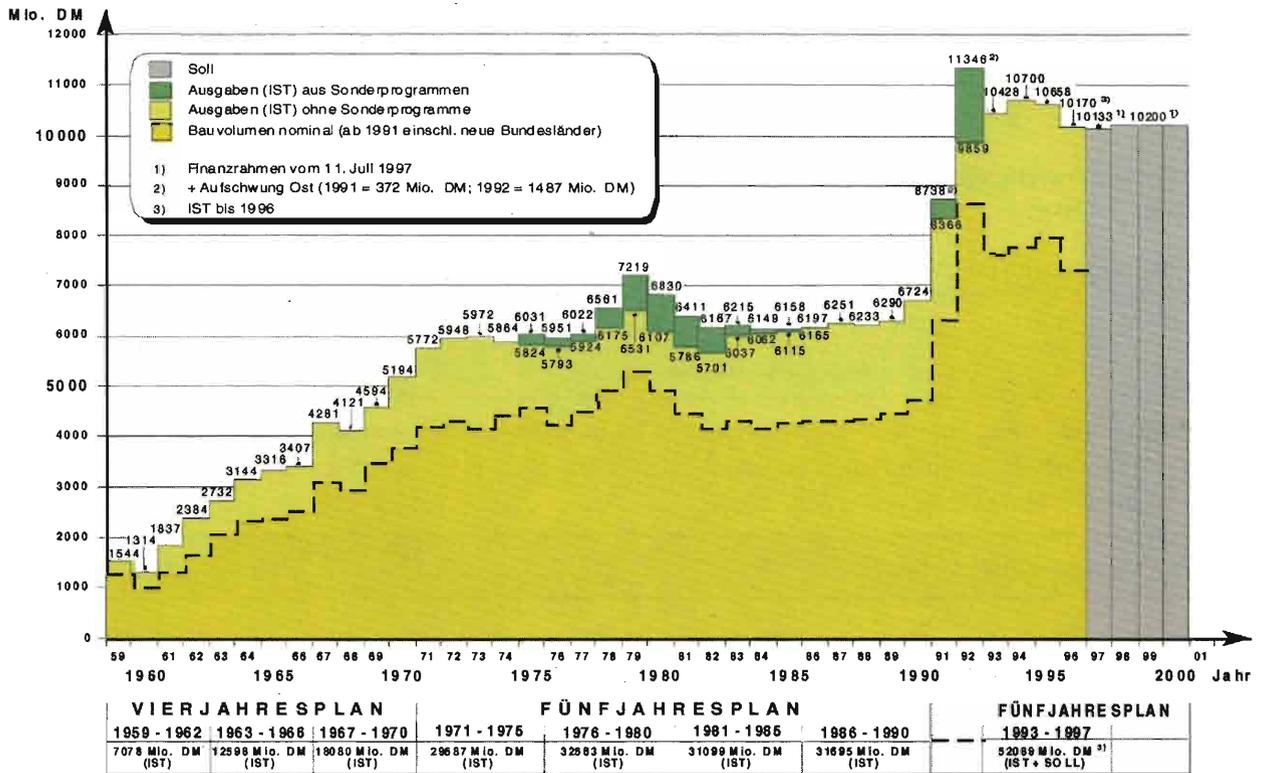
- Die IST-Ausgaben 1996 verteilen sich wie folgt auf alte und neue Bundesländer:

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

	alte Bundesländer (ohne BL)	neue Bundesländer (mit BL)	Sonstige	Summe
	– Mio. DM –			
Kap. 12 10	6 284,2	3 762,5	123,0	10 169,7
– Investitionen	4 947,8	3 331,4	0,2	8 279,4
– Nichtinvestitionen	1 336,4	431,1	122,8	1 890,3

Die Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens von 1959 bis 1996 zeigt **Abbildung 9**, Seite 28.

Abbildung 9: Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfernstraßen 1959 bis 1996



– Die Ist-Ausgaben 1996 gliedern sich nach **Aufgabenbereichen** wie folgt:

Aufgabenbereich	Titel des Straßenbauplans ¹⁾	Teilbetrag Mio. DM	Gesamt- betrag Mio. DM
Betriebliche Unterhaltung			1 656,1
○ Bundesautobahnen	521 11, 521 32, 521 52, 521 62 (44 %), 811 12, 812 12	817,9	
○ Bundesstraßen	521 21, 521 42, 521 62 (56 %), 811 22, 812 22	838,2	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesauto- bahnen (einschließlich Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb –			4 430,4
○ Erneuerung, Um- und Ausbau	741 13, 741 15, 741 19, 742 11	1 424,9	
○ Erweiterung einschließlich VDE	741 14, 741 16	1 943,1	
○ Neubau einschließlich VDE	741 17, 741 18	996,6	
○ Hochbauten	711 12, 712 12	65,8	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesstraßen (einschließlich Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb –			2 805,6
○ Erneuerung, Um- und Ausbau	741 23, 741 25, 741 29, 742 21	1 521,6	
○ Neubau	741 27	1 217,9	
○ Hochbauten	711 22, 712 22	66,1	
Grunderwerb, Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatz- beschaffung			555,2
○ Bundesautobahnen	622 32, 821 11, 852 12, 863 12	317,8	
○ Bundesstraßen	622 42, 821 21, 852 22, 863 22	237,4	
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz ..	745 21, 882 72, 883 71, 883 82		277,8
Abgeltung von Zweckausgaben bei Entwurfsbearbei- tung und Bauaufsicht	642 12, 642 22		233,4
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger (§ 5 a Fernstraßengesetz)	883 81		8,3
Zentrale Aufgaben und Verschiedenes			202,9
○ Forschung, Veröffentlichungen, verkehrswirtschaft- liche Untersuchungen	531 62, 533 62, 534 62, 535 62	22,5	
○ Verschiedenes	532 62, 546 12, 682 22, 685 01, 685 12, 744 82, 861 62, 883 99,	180,4	
Zusammen:			10 169,7

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

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

Im Berichtsjahr standen insgesamt 11 003,7 Mio. DM neue VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

im Haushaltsjahr

1997:	rd. 4 655,8 Mio. DM
1998:	rd. 1 676,6 Mio. DM
1999:	rd. 901,37 Mio. DM
Folgejahre	rd. 3 770,0 Mio. DM

Am 31. Dezember 1996 bestanden folgende Verpflichtungen zu Lasten des Haushaltes:

1997:	rd. 4 519,5 Mio. DM
1998:	rd. 1 253,1 Mio. DM
1999:	rd. 303,0 Mio. DM
Folgejahre	rd. 4 103,2 Mio. DM

Insgesamt rd. 10 178,8 Mio. DM

3.2 Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben

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

Mit diesen Ausgaben wurde der Finanzrahmen des Berichtsjahres bei den Hauptbautiteln (Ausgabe-Ist: vgl. **Tabelle 3**, Seite 13) fast vollständig ausgeschöpft.

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

3.3 Hauptbautitel

3.3.1 Bundesautobahnen

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

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

Tabelle 5: Leistungsübersicht 1996 der Bundesfernstraßen

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

Straßenklasse	Titel	Art der Bauleistung	Fertiggestellte Streckenlänge in km	Ausgaben einschließlich Grunderwerb in Mio. DM
Bundesautobahn	7 41 17/-18 8 21 17/-18	Neubau zweibahnig	48,7	1 185,3
		1. Fahrbahn		
	2. Fahrbahn	14,0		
Bundesstraße	7 41 14/-16 8 21 14/-16	Erweiterung: zweibahnig	68,0	2 054,0
		(4 auf 6 FS):		
		1. Fahrbahn	44,5	
(davon: Ortsumgehung)		2. Fahrbahn	21,5	
		4streifiger Neubau	18,6	1 369,0
		2streifiger Neubau	102,4	
(davon: Ortsumgehung)		4streifiger Neubau	(8,9)	(1 178,5)
		2streifiger Neubau	(100,6)	
			Summe:	4 608,3

Hauptbautitel einschließlich GE

1) 741 14	1 619,0 Mio. DM
2) 741 16	435,0 Mio. DM
3) 741 17	707,2 Mio. DM
4) 741 18	478,1 Mio. DM
5) 741 27	1 369,0 Mio. DM
	4 608,3 Mio. DM

Ausgaben für Bundesautobahn-Betriebsstrecken (einschließlich VDE)

Ausgaben 1996 nach Teilbereichen	Titel im Straßen- bauplan ¹⁾	Beträge in Mio. DM
– Erneuerung	741 13	1 030,4
– Um- und Ausbau über 3,0 Mio. DM (Baukosten)	741 15	295,7
– hierzu Grunderwerb einschl. Lärmschutz ...	741 19 821 15 821 19	31,3
– Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen (teilweise mit Erneue- rung einschließlich VDE) (Baukosten)	741 14 741 16	1 943,1
– hierzu Grunderwerb ...	821 14 821 16	110,9
– Fernmeldeanlagen, Verkehrsbeeinflussungs- anlagen, Stromversor- gungs- und Beleuch- tungsanlagen	742 11	85,7
Ausgaben 1996 insgesamt		3 497,1

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

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

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

Im Zuge der Realisierung des „Vordringlichen Bedarfs“ des Bedarfsplanes auf eine Netzlänge von insgesamt rd. 13 000 km Autobahn sollen rd. 3 900 km 6 oder mehr Fahrstreifen erhalten.

Schwerpunkte der BAB-Erweiterung sind neben den Erweiterungstrecken der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) die stark belasteten Hauptdurchgangsstrecken A 1 bis A 9.

Die Gesamtlänge der 6- und mehrstreifigen Strecken betrug am 1. Januar 1997 rd. 1 698 km (Vorjahr: 1 590 km).

Die geplanten Erweiterungen und die bisher erreichten Fertigstellungen von 6 und mehr Fahrstreifen sowie die Einzelvorhaben sind im Anhang in **Tabelle 11** aufgelistet und in der Karte **„Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1996“** dargestellt.

Die Ausgaben für die Erneuerung, Umbau- und Erweiterung von Bundesautobahnen-Betriebsstrecken sind in nebenstehender Tabelle aufgliedert.

3.3.1.2 Neubau

Im Berichtsjahr sind 11 BAB-Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von 62,7 km fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden. Davon wurden an rd. 14 km BAB-Strecken die 2. Fahrbahn ergänzt.

Unter Berücksichtigung der erfolgten Umstufungen und Neuvermessungen beträgt die Gesamtlänge der Bundesautobahnen am Ende des Berichtsjahres (gesamtes Bundesgebiet) 11 238 km; rd. 241,0 km BAB-Neubaustrecken waren zu diesem Zeitpunkt in Bau, davon 15,2 km 1. Fahrbahn und 16,7 km Ergänzung der 2. Fahrbahn.

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Berichtsjahr insgesamt 1 251,1 Mio. DM aufgewendet. Die Leistungen und Ausgaben sind wie folgt aufgliedert:

Ausgaben für Bundesautobahnen – Neubau – (einschließlich VDE)

Ausgaben 1996 nach Teilbereichen	Titel im Straßen- bauplan ¹⁾	Beträge in Mio. DM
– Baukosten	741 17 741 18	583,1 413,5
– Grunderwerb	821 17 821 18	124,1 64,6
– Hochbauten	711 12 712 12	– 65,8
Ausgaben 1996 insgesamt		1 251,1

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

Die geplanten und die bisher erreichten Fertigstellungen von Autobahn-Neubaustrecken sowie die Einzelvorhaben sind im Anhang in **Tabelle 12** aufgelistet und in der Karte **„Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1996“** dargestellt.

Von den fertiggestellten Streckenabschnitten sind folgende besonders hervorzuheben:

A 4 Dresden–Görlitz

Mit der Fertigstellung des 7,8 km langen Streckenabschnittes AS Weißenberg–AS Nieder-Seifersdorf in einer Bauzeit von nur 15 Monaten reduziert sich die im Zuge dieser wichtigen West-Ost-Verbindung bestehende Lücke auf rd. 16 km. Diese soll mit der Fertigstellung des rd. 3,2 km langen Tunnels durch die Königshainer Berge bis Ende 1998 geschlossen werden.

A 14 Magdeburg–Halle (Saale)

Der im Berichtsjahr für den Verkehr freigegebene, 10,4 km lange 1. Abschnitt von Alt Mödewitz (B 6) bis

AS Löbejün bewirkt bereits eine Entlastung für vier Ortsdurchfahrten im Zuge der parallel verlaufenden B 6 und B 71.

A 46 Heinsberg–Wuppertal

Im Berichtsjahr wurde der letzte westliche Streckenabschnitt AS Heinsberg–AS Hückelhoven mit einer Länge von 10,6 km für den Verkehr freigegeben. Der Abschnitt enthält 21 Brückenbauwerke, 2 Anschlußstellen (AS), 9 km Lärmschutzanlagen und war Gegenstand umfangreicher landschaftspflegerischer Maßnahmen.

A 63 Mainz–Kaiserslautern

Durch die Verkehrsfreigabe eines weiteren, 8,4 km langen Streckenabschnittes Steinbach (L394)–AS Winnweiler ist die A 63 nunmehr von Mainz bis Winnweiler auf einer Streckenlänge von rd. 57 km durchgehend befahrbar.

Weitere Fertigstellungen:

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

A 28 Leer–Delmenhorst:

AS Ganderkesee-Ost–AS Delmenhorst-Haspert

A 33 Osnabrück–Paderborn

AS Hilter–AS Dissen/Bad Rothenfelde

A 59 Dinslaken–Duisburg

Dinslaken-West (B8)–AS Dinslaken-Hiesfeld

A 70 Bamberg–Bayreuth

östl. AK Bamberg–AS Scheßlitz

Voraussichtliche Fertigstellungen in 1997:

Im Jahr 1997 werden Fertigstellungen von insgesamt rd. 85 km BAB-Streckenlänge erwartet (siehe Anhang **Tabelle 18**). Folgende BAB-Abschnitte werden voraussichtlich für den Verkehr freigegeben werden:

einbahnig:

- A 8: AS Perl-Borg–Scheuerwald
- A 98: AS Tiengarten–AS Tiengen-Ost.

zweibahnig:

- A 14: AS Magdeburg-Olvenstedt–AS Magdeburg/Langweddingen
- A 20: AS Grevesmühlen–AS Wismar-Ost
- A 38: AS Meiseberg–Rippach (B87)
- A 39: AS Braunschweig-Rautheim–AS Braunschweig-Süd.

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

Im Berichtsjahr wurden insgesamt folgende Bauleistungen an Bundesstraßen erreicht:

- Verkehrsfreigaben von Teilstrecken:
 - 48 Teilstrecken von Bundesstraßen mit einer Länge von rd. 121,0 km (12 Teilstrecken, 4streifig: 18,6 km; 36 Teilstrecken, 2streifig: 102,4 km).
- Ende des Berichtsjahres in Bau befindlich:
 - 145 Teilstrecken von Bundesstraßen mit einer Länge von 436,0 km (32 Teilstrecken, 4streifig: 84,4 km; 113 Teilstrecken, 2streifig: 351,6 km).

Unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Um- bzw. Abstufungen beträgt die Gesamtlänge der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) am Ende des Berichtsjahres 41 487 km.

Neben dem **Neu- und Ausbau von Bundesstraßen** (Anhang, **Tabelle 13** und Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1996**“) sind weitere wichtige Aufgaben beim Ausbau der Bundesstraßen:

- **Bau von Ortsumgehungen** (Anhang, **Tabelle 14** und Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1996**“)
- **Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge** (Anhang, **Tabelle 15**).

Der **Bau von Ortsumgehungen** im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein Schwerpunkt bei den Investitionen im Fernstraßenbau. Er wird im Rahmen des Fünfjahresplanes 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 (428 Ortsumgehungen) fortgeführt. Im Berichtsjahr wurden bundesweit folgende Bauleistungen erreicht:

- Verkehrsfreigaben von Teilstrecken:
 - 40 Teilstrecken von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 109,5 km (6 Teilstrecken 4streifig: 8,9 km; 34 Teilstrecken, 2streifig: 100,6 km).
- Vollständige Fertigstellungen:
 - 28 Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 110,7 km (3 Ortsumgehungen 4streifig: 18,9 km; 25 Ortsumgehungen 2streifig: 91,8 km).
- Ende des Berichtsjahres in Bau befindlich:
 - 123 Teilstrecken von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 390,8 km (4streifig: 50,7 km; 2streifig: 340,1 km).

Insgesamt wurden im Berichtsjahr für den Bau von Ortsumgehungen rd. 1 178,5 Mio. DM ausgegeben.

Die **Beseitigung von Bahnübergängen** der Deutschen Bahn AG **im Zuge von Bundesstraßen** dient vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Rationalisierung des Eisenbahnbetriebes. Hierfür sowie für andere technische Sicherungen wurden im Berichtsjahr aus dem Straßenbauplan 54,8 Mio. DM ausgegeben. Darüber hinaus wurden für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bahn AG und anderen Baulasträgern 222,3 Mio. DM aufgewendet

Ausgaben für Bundesstraßen

Ausgaben 1996 nach Teilbereich	Titel im Straßenbauplan ¹⁾	Beträge in Mio. DM
– Erneuerung	741 23	783,3
– Um- und Ausbau (Baukosten)	741 25	722,0
– Grunderwerb	821 25	68,2
– Neubau (einschließlich Ortsumgehungen) (Baukosten)	741 27	1 217,9
– Grunderwerb	821 27	151,1
– Hochbau	711 22, 712 22	66,1
– Lärmschutz, Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatzraumbeschaffung	622 42, 741 29, 821 21, 852 22, 863 22	29,5
– Betriebsfunkanlagen	742 21	4,9
Ausgaben 1996 insgesamt		3 043,0

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

(Kostenanteil des Bundes zu Kreuzungsmaßnahmen nach § 13.1 EKRg). Auch in den kommenden Jahren ist aufgrund des Nachholbedarfs in den neuen Ländern, insbesondere auch im Zusammenhang mit den Maßnahmen der VDE-„Schiene“ mit einem hohen Ausgabenniveau zu rechnen.

Im Berichtsjahr sind rd. 350 km **Radwege an Bundesstraßen** fertiggestellt worden. An Baukosten wurden insgesamt rd. 120 Mio. DM aufgewendet. Für die **alten Bundesländer** ist für den Zeitraum von 1991 bis zum Jahr 2000 der Bau von 3 000 km Radwegen mit Baukosten in Höhe von rd. 1 Mrd. DM vorgesehen. In den Jahren 1991 bis 1996 sind davon bereits rd. 1 680 km realisiert worden. An Baukosten sind in dem gleichen Zeitraum rd. 660 Mio. DM aufgewendet worden. In den **neuen Bundesländern** sind bis zum Jahr 2000 rd. 1 500 km Radwege in einer Ausgabenhöhe von 500 Mio. DM geplant. Bis Ende des Berichtsjahres wurden davon rd. 600 km mit Baukosten in Höhe von rd. 130 Mio. DM fertiggestellt.

Im einzelnen wurden in den Bundesländern folgende Bauleistungen erzielt:

Baden-Württemberg

Für den Verkehr freigegeben:

5 Teilstrecken 24,6 km
davon 2,2 km, 4streifig
22,4 km, 2streifig

In Bau befindlich:

33 Teilstrecken 69,5 km
davon 22,5 km, 4streifig
47,0 km, 2streifig

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

- B 14 Verlegung in Stuttgart: Südheimer Platz-Schatentring (im Bau)
- B 29 Ortsumgehung Schorndorf (in Bau)
- B 31n Neubau zwischen Stockach und Überlingen, Teilabschnitt: Hohenlinden-Tierheim (in Bau)
- B 31n Verlegung zwischen Kressbronn und Lindau (unter Verkehr)
- B 31 Neubau Freiburg/Ost (in Bau)

Bayern

Für den Verkehr freigegeben:

18 Teilstrecken 38,6 km
davon 7,2 km, 4streifig
31,4 km, 2streifig

In Bau befindlich:

23 Teilstrecken 66,0 km
davon 10,8 km, 4streifig
55,2 km, 2streifig

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

- B 2 Ortsumgehung Pöcking (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)
- B 11 Ortsumgehung Regen (in Bau)
- B 12 Ortsumgehung Kumreut (in Bau)
- B 16 Verlegung in Günzburg (in Bau)

- B 25 Ortsumgehung Baldingen (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)
 B 85 Ortsumgehung Ruderting (in Bau)
 B 300 Ortsumgehung Peutenhausen (unter Verkehr)
 B 304 Ortsumgehung Teisendorf (in Bau)
 B 472 Ortsumgehung Peiting: B 23–B 472 (in Bau)

Brandenburg

In Bau befindlich:

- | | |
|----------------|-------------------|
| 6 Teilstrecken | 9,2 km |
| davon | 7,5 km, 4streifig |
| | 1,7 km, 2streifig |

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

- B 5 Ausbau von der Ldgrz. Brandenburg/Berlin–BAB A 10 (in Bau)
 B 97/ Ortsumgehung Guben (Grenzübergang D/PL
 B 112 mit Brücke) (in Bau)
 B 101n Neubau von BAB A 10–Stadtgrenze Berlin (in Bau)
 B 112 Ortsumgehung Frankfurt/Oder (in Bau)

Hamburg

In Bau befindlich:

- B 433 Ortsumgehung Fuhsbüttel, 6,2 km, 4streifig

Hessen

In Bau befindlich:

- | | |
|-----------------|--------------------|
| 11 Teilstrecken | 43,8 km, 2streifig |
|-----------------|--------------------|

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

- B 3 Darmstadt/Arheilgen
 B 38 Neubau von der Ldgrz. Hessen/Baden-Württemberg – nördlich Reisen, einschließlich Tunnel
 B 44 Verlegung zwischen Stockstadt a. Rh. und Gernsheim
 B 45 Neubau von Tannenmühle bis Rodgau/Jügesheim
 B 251 Ortsumgehung Wolfhagen/Istha
 B 252 Ortsumgehung Arolsen/Helsa und Arolsen
 B 417 Ortsumgehung Taunusstein/Neuhof
 B 455 Verlegung bei Oberursel
 B 486 Ortsumgehung Langen

Mecklenburg-Vorpommern

Für den Verkehr freigegeben:

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

In Bau befindlich:

- | | |
|----------------|-------------------|
| 5 Teilstrecken | 5,2 km |
| davon | 2,1 km, 4streifig |
| | 3,1 km, 2streifig |

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

- B 104 Ortsumgehung Bruel (unter Verkehr)
 B 106 Ortsumgehung Schwerin (Süd- und Westumgehung), 1. BA (in Bau)
 B 111 Neubau der Peenebrücke bei Wolgast (in Bau)
 B 192 Ortsumgehung Penzlin (in Bau)

Niedersachsen

Für den Verkehr freigegeben:

- | | |
|----------------|-------------------|
| 2 Teilstrecken | 4,9 km, 2streifig |
|----------------|-------------------|

In Bau befindlich:

- | | |
|-----------------|--------------------|
| 11 Teilstrecken | 63,1 km |
| davon | 4,6 km, 4streifig |
| | 58,5 km, 2streifig |

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

- B 3 Verlegung von nördlich Nörten-Hardenberg bis nördlich Göttingen (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)
 B 4 Ortsumgehung Uelzen (in Bau)
 B 64 Stahle (NW)–Allersheim: Nordumgehung Holzminen (in Bau)
 B 80 Ortsumgehung Hedemünden (unter Verkehr)
 B 82 Verlegung westl. Langelsheim bis nördlich Goslar (in Bau)
 B 83 Ortsumgehung Hessisch Oldendorf/Fischbeck (in Bau)
 B 210 Ortsumgehung Jever (in Bau)
 B 212/ Ortsumgehung Rodenkirchen–Sürwürden
 B 437 einschließlich Rodenkircherwarp (in Bau)

Nordrhein-Westfalen

Für den Verkehr freigegeben:

- | | |
|----------------|-------------------|
| 4 Teilstrecken | 10,1 km |
| davon | 3,0 km, 4streifig |
| | 7,1 km, 2streifig |

In Bau befindlich:

- | | |
|-----------------|--------------------|
| 14 Teilstrecken | 44,3 km |
| davon | 8,8 km, 4streifig |
| | 35,5 km, 2streifig |

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

- B 9 Westumgehung Geldern (unter Verkehr)
 B 61 Ausbau in Minden, Ringstraße (in Bau)

B 223 Ausbau der Ortsdurchfahrt Dorsten (unter Verkehr)

B 475 Nordumgehung Soest (unter Verkehr)

Rheinland-Pfalz

Für den Verkehr freigegeben:

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

In Bau befindlich:

16 Teilstrecken	46,4 km
davon	6,2 km, 4streifig
	40,2 km, 2streifig

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

B 10 Ausbau zwischen BAB A 62 (AS Pirmasens) und Fehrbach (in Bau)

B 10 Ortsumgehung Rinnthal, Sarnstall (in Bau) und Annweiler (unter Verkehr)

B 50 Ortsumgehung Argenthal (in Bau)

B 256 Verlegung von Neuwied–Oberbieber (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 257 Ortsumgehung Altenahr (in Bau)

B 260 Ortsumgehung Bad Ems (in Bau)

B 271 Verlegung bei Bad Dürkheim bis Neustadt (in Bau)

Saarland

Für den Verkehr freigegeben:

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

In Bau befindlich:

2 Teilstrecken	4,1 km, 2streifig
----------------	-------------------

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden:

B 41 Neubau der Westumgehung Neunkirchen

B 51 Ortsumgehung Kleinblittersdorf

Sachsen

Für den Verkehr freigegeben:

4 Teilstrecken	5,4 km
davon	5,4 km, 2streifig

In Bau befindlich:

6 Teilstrecken	13,9 km
davon	13,9 km, 2streifig

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

B 6 Stadtgrenze Leipzig–BAB A 14 (AS Leipzig–Ost) (in Bau)

B 101 Ortsumgehung Meißen mit neuer Elbebrücke (in Bau)

B 107 Ortsumgehung Eilenburg (in Bau)

B 170 Ortsumgehung Dippoldiswalde (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 174 Ortsumgehung Zschopau–Gornau (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

Sachsen-Anhalt

Für den Verkehr freigegeben:

4 Teilstrecken	17,4 km
davon	2,0 km, 4streifig
	15,4 km, 2streifig

In Bau befindlich:

6 Teilstrecken	27,1 km
davon	8,3 km, 4streifig
	18,8 km, 2streifig

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

B 71 Ortsumgehung Haldensleben (unter Verkehr)

B 91 Ortsumgehung Weißenfels (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 183 Ortsumgehungen Radegast und Sandersdorf (in Bau)

B 188 Ortsumgehung Stendal (in Bau)

B 189 Ortsumgehung Barleben (in Bau)

Schleswig-Holstein

In Bau befindlich:

4 Teilstrecken	8,7 km
davon	2,9 km, 4streifig
	5,8 km, 2streifig

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

B 76 Verlegung in Kiel (in Bau)

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

B 502 Verlegung zwischen Kiel und Brodersdorf (in Bau)

Thüringen

Für den Verkehr freigegeben:

1 Teilstrecke	1,8 km, 2streifig
---------------	-------------------

In Bau befindlich:

5 Teilstrecken	18,8 km, 2streifig
----------------	--------------------

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

B 85 Ortsumgehung Oberloquitz (unter Verkehr)

B 281 Ortsumgehungen Unterwellenborn und Neustadt a.d. Orla (in Bau)

3.3.3 Erfüllungsgrade des Fünfjahresplanes 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000

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

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

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

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

Aus den ermittelten Erfüllungsgraden läßt sich ablesen, daß der Neubau von BAB und Bundesstraßen – nach wie vor – am stärksten – bei den Bundesstraßen zudem leicht überproportional – finanziert wurde und zu entsprechenden Fertigstellungen geführt hat. Die beim Neubau erreichten Bauleistungen (Baulängen) kommen damit dem nach 4 von 8 Planjahren zu erreichenden Plansoll (von 50 %) noch am nächsten, sind aber gegenüber dem Vorjahr – trotz nahezu voll verausgabter Mittel – deutlich weiter vom Plansoll abgerückt. Finanzierung und Fertigstellung der BAB-Erweiterungsmaßnahmen liegen dagegen – angesichts der hier wirksamen Haushaltseinsparungen (vgl. Kap. 1.5.1) – wie im Vorjahr – noch weiter zurück.

Tabelle 6: Fünfjahresplan (FJP) 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000
– Erfüllungsgrade per 31. Dezember 1996 –

	Soll-Werte FJP (Laufzeit: 8 Jahre)		Ist-Werte bis 1996		Erfüllungsgrade in % ²⁾	
	Ansätze in Mio. DM	Längen in km	Ausgaben in Mio. DM	Längen in km	Ausgaben	Längen
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubau ¹⁾	12 794,8	921,0 ³⁾	5 282,5	400,8	41,3	43,5
BAB-Erweiterung (4/6 FS)	15 195,4	934,0 ⁴⁾	6 038,9	357,7	39,7	38,3
Bundesstraßen- Neu- und Ausbau . . .	10 862,1	1 451,0	6 093,8	646,8	56,1	44,6
davon Ortsumgehungen . . .	9 228,8	1 249,0	3 990,4	538,3	43,2	43,1

¹⁾ zweibahnig oder 2. Fahrbahn

²⁾ Soll: 50 %

³⁾ 590 km + 331 km 2. Fb. = 921 km

⁴⁾ 1 265 km – 331 km 2. Fb. = 934 km

3.3.4 Ingenieurbauwerke

Zu den Ingenieurbauwerken im Straßenbau gehören Brücken, Tunnel, Trog- und Stützbauwerke. Der Gesamtbestand an Brücken in der Baulast des Bundes betrug zum Ende des Berichtsjahres rd. 34 630 Bauwerke, davon befanden sich 4 620 Bauwerke in den neuen Bundesländern. Die Gesamtlänge aller Brücken beträgt jetzt 1 295,7 km.

Im Zuge von Bundesfernstraßen gibt es 145 Tunnel davon 120 in der Baulast des Bundes.

Die Erhaltung der Bauwerke erfordert zunehmend höhere Aufwendungen. Im Berichtsjahr wurden folgende größere Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt:

A 1 Saarbrücken–Trier

Primstalbrücke bei Nonnweiler,
Kosten: rd. 12,0 Mio. DM.

Instandsetzung der Betonfahrbahn und Erneuerung der Entwässerung und Abdichtung sowie Erneuerung der Kappen einschließlich Geländer.

A 8 Saarlouis–Zweibrücken

Kirkeler Talbrücke bei Neunkirchen,
Kosten: rd. 10,2 Mio. DM.

Verstärkung des Überbaues und Instandsetzung der Fahrbahntafel, Erneuerung der Abdichtung, Kappen, Geländer und Entwässerung.

A 44 Kassel–Unna

Talbrücke Rhödaer Grund bei Warburg,

Kosten: rd. 10,7 Mio. DM.

Instandsetzung der Unter- und Überbauten mit Kap-
pen und Abdichtung, Erneuerung der Lager, Fahr-
bahnübergänge und Geländer.

B 96 Greifswald–Saßnitz (Rügen)

Strelasundbrücke,

Kosten: rd. 10,3 Mio. DM

Instandsetzung der Fahrbahntafel, Erneuerung des
Korrosionsschutzes der stählernen Überbauten.

B 246a Burg–Wanzleben

Elbebrücke Schönebeck,

Kosten: rd. 13,3 Mio. DM

Erneuerung der Fahrbahntafel, der Kappen, Abdich-
tung und Entwässerung, Instandsetzung der Unter-
bauten und Lager.

Die im Berichtsjahr für den Verkehr freigegebenen
und in Bau befindlichen großen Ingenieurbauwerke
an Bundesfernstraßen sind im Anhang in den **Tabel-
len 16** und **17** zusammengestellt und in der Karte

„Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre
1996“ dargestellt.

3.3.5 Umweltschutz**– Lärmschutz**

Im Berichtsjahr wurden für den Lärmschutz beim
Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvor-
sorge) rd. 263 Mio. DM und für den Lärmschutz an
bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung)
weitere 45 Mio. DM ausgegeben. Mit diesen Aus-
gaben von insgesamt 308 Mio. DM betragen die
Aufwendungen für den Lärmschutz seit 1978 rd.
4,9 Mrd. DM.

Im Berichtsjahr wurden rd. 38 km Lärmschutzwälle
einschließlich Steilwälle und rd. 108 km Lärmschutz-
wände errichtet sowie rd. 41 600 m² Lärmschutzfen-
ster eingebaut. Damit wurden beim Bau von Lärm-
schutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen bis Ende
des Berichtsjahres folgende Leistungen erzielt:

- Lärmschutzwälle und Steilwälle: 792 km,
- Lärmschutzwände: 1 428 km und
- Fläche der Lärmschutzfenster: 647 000 m².

Tabelle 7 zeigt die Aufteilung der Ausgaben für den
Lärmschutz nach Bundesländern. Weitere Angaben
über die Kosten, Längen und Materialien der Lärm-

Tabelle 7: Ausgaben für Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen im Jahr 1996

Land		Länge der Lärmschutzwälle und Stauwälle		Länge der Lärmschutzwände		Fläche der Lärmschutzfenster	
		1996	gesamt	1996	gesamt	1996	gesamt
		km	km	km	km	m ²	m ²
1		2	3	4	5	6	7
1	Baden-Württemberg	2,21	33,40	8,24	104,42	2 246	136 532
2	Bayern	10,60	190,99	8,34	119,93	3 370	47 958
3	Berlin	0,14	0,54	–	21,30	580	22 673
4	Brandenburg	–	0,11	2,83	10,48	1 683	2 394
5	Bremen	–	2,87	10,13	47,90	401	2 335
6	Hamburg	–	13,99	–	13,36	176	17 498
7	Hessen	0,13	28,75	5,01	85,43	2 502	63 896
8	Mecklenburg-Vorpommern ..	–	8,55	0,53	1,33	586	1 576
9	Niedersachsen	5,15	80,04	24,93	178,41	4 825	76 058
10	Nordrhein-Westfalen	11,91	330,87	28,51	666,63	2 630	134 120
11	Rheinland-Pfalz	0,44	16,21	1,85	72,73	5 256	66 975
12	Saarland	0,88	22,36	3,30	24,47	–	5 765
13	Sachsen	3,15	10,20	11,54	27,57	10 567	33 929
14	Sachsen-Anhalt	–	2,30	0,75	1,54	2 472	8 407
15	Schleswig-Holstein	1,79	46,66	1,79	44,04	592	11 437
16	Thüringen	1,34	4,61	–	7,90	3 677	15 349
Bundesgebiet		37,71	792,45	107,75	1 427,97	41 563	646 902

schutzeinrichtungen enthält die vom Bundesministerium für Verkehr herausgegebene „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 1996“.

– Naturschutz und Landschaftspflege

Im Berichtsjahr wurden für Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege an Bundesfernstraßen rd. 213,1 Mio. DM und für Grünflächen- und Biotoppflege rd. 223,4 0 Mio. DM ausgegeben. **Tabelle 8** gibt die Aufteilung der Ausgaben auf die Bundesländern für das Berichtsjahr wieder.

Die Ausgaben beziehen sich auch auf Maßnahmen zur Verminderung von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Landschaftsgerechte Begrünung und landschaftsangepaßte Geländemodellierung tragen zur Einbindung einer Baumaßnahme in die Landschaft bei. Darüber hinaus wurden auch die Schutz-

maßnahmen beim Bau (z. B. Einzäunung wertvoller Biotope) sowie die Maßnahmen zum Gewässer- und Bodenschutz – z. B. Renaturierung von befestigten Straßenflächen – erfaßt.

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

Tabelle 8: Ausgaben für Naturschutz und Landschaftspflege (N+L) im Jahr 1996

Land		Ausgaben für Erweiterung, Aus- und Neubau (einschl. N + L) ²⁾	Ausgaben N + L		Gesamt- ausgaben N + L alle Vorhaben	Anteil N + L (5) : (2)	Ausgaben für Grünpflege an Bundesfernstraßen
			große Vorhaben	sonstige Vorhaben			
		Mio. DM					in %
1		2	3	4	5	6	7
1	Baden-Württemberg ...	533,9	19,3	24,2	43,5	8,2	32,8
2	Bayern	1 053,7	24,1	8,7	32,8	3,1	40,5
3	Berlin	73,1	0,2	0,0	0,2	0,3	0,5
4	Brandenburg ¹⁾	495,0	12,0	3,2	15,2	3,1	10,1
5	Bremen	27,5	0,9	0,0	0,9	3,2	0,9
6	Hamburg	97,8	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4
7	Hessen	239,1	8,8	2,6	11,4	4,8	11,0
8	Mecklenburg-Vorpommern ¹⁾	317,0	3,5	2,1	5,7	1,8	5,5
9	Niedersachsen	673,9	14,3	2,9	17,2	2,6	31,9
10	Nordrhein-Westfalen ...	627,3	14,7	10,7	25,3	4,0	44,1
11	Rheinland-Pfalz	256,0	3,3	1,0	4,3	1,7	8,4
12	Saarland	34,3	0,5	0,1	0,5	1,4	4,2
13	Sachsen ¹⁾	873,1	20,6	3,3	23,9	2,7	11,2
14	Sachsen-Anhalt ¹⁾	684,6	10,7	2,5	13,2	1,9	8,4
14	Schleswig-Holstein	122,9	4,3	2,6	6,9	5,6	9,6
16	Thüringen ¹⁾	438,7	10,3	1,8	12,0	2,7	4,2
Bundesgebiet		6 548,0	147,4	65,8	213,2	3,3	223,8

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

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

3.4 Erhaltung

– Finanzbedarfsermittlung für die Erhaltung der Bundesstraßen

Die Arbeiten zu neuen Prognosen des Finanzbedarfs für die qualifizierte Substanzerhaltung der Straßeninfrastruktur, d. h. für die Erhaltung von Fahrbahnbefestigungen, Brücken und Ingenieurbauwerken und

sonstigen Anlageteilen an Bundesautobahnen wie an Bundesstraßen werden in zeitlicher Abstimmung mit der Bundesverkehrswegeplanung und Bedarfsplanung für die Bundesfernstraßen durchgeführt. Qualifizierte Substanzerhaltung bedeutet hierbei Pflege und Ausbau der vorhandenen Betriebsstrecken, soweit es die Anpassung an den technischen Fortschritt, neue ordnungspolitische Forderungen aber auch der verbesserte Schutz Dritter und der Umwelt

vor Beeinträchtigungen erfordern. Kapazitive Erweiterungen der Betriebsstrecken sind dagegen nur insoweit Gegenstand der Straßenerhaltung, wie sie zusammen mit Erhaltungsmaßnahmen geplant und durchgeführt werden.

Ziel der Straßenerhaltungspolitik des Bundes ist es, die vorhandene Infrastruktur der Bundesfernstraßen gemäß den Anforderungen der Bausubstanzerhaltung, der Verkehrssicherheit und des Gebrauchswertes zu erhalten. Durch die Wahl geeigneter baulicher Maßnahmen und Strategien von „baulicher Unterhaltung“ bis zu „Erneuerungen im Hoch- bzw. Tiefbau“ sollen die Bundesfernstraßen ihre verkehrliche und volkswirtschaftliche Aufgabe langfristig erfüllen können.

Ausgangspunkt der Finanzplanung für Erhaltungsaufwendungen sind Bedarfsschätzungen auf der Grundlage unterschiedlich differenzierter Prognosen, die im Abstand von 5 Jahren über jeweils einen Zeitraum von 15 ggfs. 20 Jahren aktualisiert werden und zu neuen Bedarfsabschätzungen führen.

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

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

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

Der Finanzbedarf für die Erhaltung kann darüber hinaus nach Umfang und Struktur durch die Einbeziehung weiterer, nicht nur erhaltungsrelevanter Überlegungen und Zwangspunkte beeinflusst werden, wie

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

Für die Jahre 1997 bis 2005 ergibt die o. g. Prognose folgende Bedarfswerte (incl. MWSt. auf dem Preisniveau 1990):

Straßenklasse	prognostizierter jährlicher Finanzbedarf in Mio. DM im Zeitraum	
	1997 bis 2000	2001 bis 2005
Bundesautobahnen	1 492	1 386
Bundesstraßen	1 277	1 489
Bundesfernstraßen, insgesamt	2 768	2 875

Die qualifizierten Maßnahmen des ausgewiesenen Erhaltungsbedarfs werden im Zuge anfallender Instandsetzungs- bzw. Erneuerungsmaßnahmen – unter Berücksichtigung der o. g. Schwerpunkte des qualitativen Ausbaues – ausgeführt.

- Umsetzung in BVWP und Fernstraßenhaushalt

Bei der Umsetzung des so abgeschätzten Erhaltungsbedarfs von rd. 65 Mrd. DM im Zeitraum 1997 bis 2005 (Preisstand: 1990) in die Finanzplanung ist zu berücksichtigen, daß Erhaltungsmaßnahmen in vielen Fällen, wie z. B. beim 6streifigen Ausbau von Bundesautobahnen, kostengünstiger und verkehrstechnisch sinnvoller zusammen mit Maßnahmen ka-

pazitiver Erweiterung ausgeführt werden können. Dies wird bei der Festlegung der Ausgabenansätze der Erhaltungstitel im Straßenbauplan berücksichtigt.

Langfristig werden die Ausgaben für die Erhaltung in den alten Bundesländern weiter ansteigen, in den neuen Bundesländern dagegen – nach einer Phase hohen Nachholbedarfs – wieder abfallen.

Erhaltungsmaßnahmen sind zwar eingeschränkt zeitlich disponibel, vor dem Anspruch langfristig wirtschaftlichen Handelns sollten sie bei Haushaltskürzungen jedoch weitgehend verschont werden. Für das Berichtsjahr errechnen sich die nachfolgenden Ausgaben:

Erhaltungs-Ausgaben 1996 (gerechnet)

Titel des Fernstraßenhaushalts (12 10) mit Erhaltungsrelevanz, in Klammern: Anteile ¹⁾	Ausgaben 1996 in Mio. DM		
	BAB	B-Straßen	insgesamt
Zuweisung und Zuschüsse für Hochbauten bis 2 Mio. DM			
711 12 (65 % von 22,520 Mio. DM)	14,6		
711 22 (70 % von 16,504 Mio. DM)		11,6	26,2
Um- und Ausbau im Rahmen der Erhaltung von BAB/B			
741 15 (50 % von 295,655 Mio. DM)	147,8		
741 25 (50 % von 722,049 Mio. DM)		361,0	508,8
Bau von FM-Einrichtungen und -Anlagen			
742 11 (50 % von 85,689 Mio. DM)	42,8		
742 21 (50 % von 4,896 Mio. DM)		2,4	45,2
Verkehrsprojekte Deutsche Einheit			
741 14 (30 % von 1 546,276 Mio. DM)	463,9	–	463,9
Zuweisung und Zuschüsse für Hochbauten über 2 Mio. DM			
712 12 (30 % von 43,315 Mio. DM)	13,0		
712 22 (30 % von 49,589 Mio. DM)		14,9	27,9
Erweiterungsmaßnahmen			
741 16 (30 % von 396,771 Mio. DM)	119,0	–	119,0
Erhaltung			
741 13 (100 % von 1 030,374 Mio. DM)	1 030,4		
741 23 (100 % von 783,250 Mio. DM)		783,3	1 813,6
Erwerb von Kfz im Rahmen von Investitionen			
811 12 (100 % von 51,615 Mio. DM)	51,6		
811 22 (100 % von 24,653 Mio. DM)		24,7	76,3
Erwerb von Geräten im Rahmen von Investitionen			
812 12 (100 % von 31,431 Mio. DM)	31,4		
812 22 (100 % von 22,753 Mio. DM)		22,8	54,2
Summe	1 914,5	1 220,7	3 135,1

¹⁾ Der Anteilsberechnung liegt eine spezielle Untersuchung zum „Titelsplitting“ in erhaltungsrelevante bzw. dem Neu- und Ausbau zuzuordnende Investitionsbestandteile aus den Jahren 1993 bis 1995 zugrunde.

3.5 Unterhaltung und Betrieb**3.5.1 Ausgaben**

Für Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen wurden im Berichtsjahr ausgegeben:

insgesamt:	1 490,1 Mio. DM,
davon für Bundesautobahnen	702,9 Mio. DM,
Bundesstraßen	787,2 Mio. DM.

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

insgesamt:	262,4 Mio. DM,
davon für Bundesautobahnen	148,9 Mio. DM,
Bundesstraße	113,5 Mio. DM.

Die Haushaltsansätze (Kilometerpauschale) für die Unterhaltung der Bundesfernstraßen werden ab die-

sem Berichtsjahr nicht mehr nach Straßenquerschnittsklassen sondern allein nach dem Netzlängenanteil je Bundesland ermittelt.

Als Entscheidungshilfen für die wirtschaftliche Verwendung der Mittel werden Betriebskostenrechnungen im Straßenunterhaltungs- und Betriebsdienst durchgeführt. Der Aufwand für die Haupttätigkeitsgruppen bei Bundesautobahnen beträgt danach für (Jahresabschluß 1996)

– bauliche Unterhaltung	8 555 DM/km
– Grünpflege	10 157 DM/km
– Reinigung	10 554 DM/km
– Winterdienst	10 176 DM/km
– verkehrstechnische Dienste	9 594 DM/km
– Schadensbehebung	6 463 DM/km.

3.5.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

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

- 1 500 km Bundesautobahnen digitale Multiplexübertragungseinrichtungen (PCM30-Systeme) für verkehrs- und betriebstechnische Zwecke aufgebaut und
- 200 km Bundesautobahnen mit neuen Streckenfernmeldekabelanlagen und Notrufsäulen im Rahmen von Streckenbaumaßnahmen ausgestattet.

Von insgesamt 11 238 km Bundesautobahnen sind nunmehr 11 170 km mit Notruffeinrichtungen ausgerüstet.

3.5.3 Autobahn- und Straßenmeistereien, Betriebsdienst

Ende 1996 standen zur Betreuung der rd. 11 238 km Bundesautobahnen 188 Autobahnmeistereien (AM) zur Verfügung.

Im Berichtsjahr sind folgende Autobahnmeistereien (AM) in Betrieb gegangen:

- A 4 AM Weißenberg
- A 11 AM Bernau
- A 13 AM Freiwalde
- A 15 AM Gallinchen
- A 70 AM Thurnau

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

- A 4 AM Chemnitz
- A 31 AM Lathen
- A 65 AM Kandel
- A 93 AM Windischeschenbach
- A 96 AM Inning

und die Fernmeldemeisterei (FM)

- A 10 FM Rangsdorf

Die Standorte der in Bau befindlichen AM sind der Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 1996**“ zu entnehmen.

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rd. 220 000 km Bundes-, Landes-(Staats-) und Kreisstraßen 257 bundeseigene und 464 landeseigene Straßenmeistereien (SM) zur Verfügung.

Die bundeseigenen Straßenmeistereien (SM)

B 30n	SM Ravensburg
B 55	SM Meschede
B 96	SM Helmshagen
B 103	SM Güstrow
B 106/321	SM Consrade
B 176	SM Zorbau
B 194	SM Grimmen
B 203	SM Heide
B 321	SM Hagenow

sind im Berichtsjahr in Betrieb gegangen.

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

B 1	SM Rehfelde
B 2	SM Michendorf
B 5	SM Kyritz
B 5	SM Ludwigslust
B 19	SM Sonthofen
B 28	SM Dornstetten
B 87	SM Beeskow
B 96	SM Gransee
B 96	SM Neubrandenburg
B 97	SM Hoyerswerda
B 102	SM Belzig
B 103	SM Güstrow
B 105	SM Börzow
B 105	SM Kröpelin
B 109	SM Pasewalk
B 109	SM Templin
B 115	SM Calau
B 169	SM Elsterwerda
B 169	SM Schwarzeheide
B 184	SM Kyhna
B 198	SM Neustrelitz
B 207	SM Oldenburg
B 399	SM Simmerath

Die Modernisierung der Ausstattung mit Fahrzeugen und Arbeitsgeräten konnte im Berichtsjahr weitestgehend abgeschlossen werden.

3.5.4 Verkehrsbeeinflussungsanlagen

Die Länge der mit variablen Höchstgeschwindigkeiten und Stau- und Nebelwarnung versehenen Strecken betrug im Berichtsjahr mehr als 500 km. Hinzu kommen Autobahn-Netzmaschen mit einer Gesamtlänge von 1 300 km, auf denen Wechselwegweiser Umleitungsempfehlungen geben. Weitere meist kleinere Anlagen – z. B. Geschwindigkeitswarnanlagen – sind auf den Bundesstraßen in Betrieb.

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

- A 1 Dortmund–Köln
Stauwarnanlage AK Dortmund/Unna bis TR Lichtendorf (nur Fahrtrichtung Köln)
- A 5 Frankfurt a. M.–Hattenbacher Dreieck (A 7)
Erweiterung der bestehenden Streckenbeeinflussungsanlage vom AK Bad Homburg bis zur AS Friedberg
- A 6 Heilbronn–Nürnberg
Streckenbeeinflussungsanlage AS Schwabach-Süd bis AK Nürnberg-Ost
- A 8 München–Salzburg
Streckenbeeinflussungsanlage AK München/Brunnthal und AS Bad Aibling (nur Fahrtrichtung Salzburg)
- A 44 Dortmund–Kassel
Streckenbeeinflussungsanlage AS Soest bis AK Dortmund/Unna (nur Fahrtrichtung Dortmund)
- A 99 Autobahnring München
Streckenbeeinflussungsanlage AS Kirchheim bis AK München-Nord (nur Fahrtrichtung Stuttgart)
- A 620 Saarlouis–Saarbrücken
Streckenbeeinflussungsanlage zwischen Bismisheim bis zur AS Völklingen

3.6 Rastanlagen an Bundesautobahnen

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

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

Der Neubau und die Modernisierung einschließlich Erweiterung von Nebenbetrieben wurden von der Autobahn Tank & Rast AG, Konzessionär der meisten Autobahnnebenbetriebe, auf der Grundlage z. T. neu-

entwickelter Betriebskonzepte zügig fortgesetzt. Dabei kommen zunehmend Investitionsbeteiligungen der Betreiber/Pächter zum Tragen, so insbesondere nach dem Rahmenpachtmodell (Übernahme der Inneneinrichtung) und nach dem Erbbaumodell (Übernahme des gesamten Nebenbetriebes auf Erbbaubasis).

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

- A 1 Dortmund–Köln
R Lennhof/West (Ersatzneubau)
- A 4 Jena–Gera
R Teufelstal/Nord (Ersatzneubau)
R Teufelstal/Süd (Ersatzneubau)
- A 4 Chemnitz–Dresden
R und M Dresdner Tor/Süd (Neubau)
- A 5 Frankfurt a. M.–Hattenbacher Dreieck (A 7)
T Reinhardshain/Nord (Ersatzneubau)
- A 6 Saarbrücken–Mannheim
K Homburg-Saar/Süd (Modernisierung)
- A 7 Hannover–Kassel
K Hildesheimer Börde/West (Neubau)
- A 8 Karlsruhe–Ulm
T und R Sindelfinger Wald (Süd) (Neubau)
- A 8 München–Salzburg
K Chiemsee (Modernisierung)
- A 9 Bayreuth–Nürnberg
R und M Hirschberg (Ost) (Neubau)
- A 96 Lindau–München
T und R Lechwiesen/Nord (Neubau)
T und R Lechwiesen/Süd (Neubau)

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

- A 1 Köln–Saarbrücken
T und R Ville/West (Ersatzneubau)
R Ville/Ost (Ersatzneubau)
- A 2 Braunschweig–Magdeburg
T Lappwald (Nord) (Neubau)
- A 4 Eisenach–Erfurt
T und R Hørselgau (Nord) (Neubau)
- A 5 Heidelberg–Karlsruhe
T Bruchsal/West (Ersatzneubau)
- A 7 Ulm–Füssen
R Illertal/Ost (Ersatzneubau)
- A 9 Nürnberg–München
R Nürnberg-Feucht/Ost (Ersatzneubau)
- A 13 Berlin–Dresden
T und R Freienhufener Eck/Ost (Neubau)
T und R Freienhufener Eck/West (Neubau)

Die Investitionen der Tank & Rast AG beliefen sich in 1996 auf 103,2 Mio. DM.

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31. Dezember 1996 die in **Tabelle 9**, Seite 43 nach Betriebsgruppen aufgeführten Betriebe zur Verfügung.

Tabelle 9: Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)
(gesamtes Bundesgebiet) – Stand: 31. Dezember 1996 –

Kurz- bez.	Anlagentyp	Anzahl der Standorte	Anzahl der Nebenbetriebe						Summe Neben- betriebe Sp. 4 bis 9
			T	K/R	M	W	TI	SpG	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
T	Rastanlage mit Tankstelle	50	50	0	0	0	1	0	51
TK	Rastanlage mit Tankstelle und Kleinraststätte	66	66	66	0	1	0	0	133
TR	Rastanlage mit Tankstelle und Raststätte	191	191	191	0	2	1	1	386
TRM	Rastanlage mit Tankstelle, Raststätte und Motel	48	48	48	48	0	1	0	145
K	Rastanlage mit Kleinraststätte	38	0	38	0	2	0	1	41
R	Rastanlage mit Raststätte	20	0	20	0	3	2	0	25
RM	Rastanlage mit Raststätte und Motel	6	0	6	6	0	0	0	12
	Rastanlagen/ Grenzübergänge mit sonstigen Nebenbetrieben	5	0	0	0	4	3	3	10
Summe		424	355	369	54	12	8	5	803

Die Standorte der 1996 fertiggestellten und im Bau befindlichen Projekte sind in der Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 1996**“ dargestellt.

Die 1993 aufgrund der Verordnung zur Begrenzung der Kohlenwasserstoff-Emissionen bei der Betankung von Kraftfahrzeugen (21. BimSchV) vom 7. Oktober 1992 begonnene Umrüstung der Autobahntankstellen auf Gasrückführung am Zapfpunkt wurde 1996 fortgeführt. Am Ende des Berichtsjahres waren rd. 87% der Tankstellen der Autobahn Tank & Rast AG umgerüstet.

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

- Behinderten-Parkplätze,
- Stufenfreier Zugang zu den Service-Einrichtungen,

- Behindertengerechte WC- und Waschanlagen und
- Sonstige Einrichtungen (u. a. öffentliches Telefon).

Ende des Berichtsjahres standen den Verkehrsteilnehmern an 317 von 424 Nebenbetriebsstandorten (das sind rd. 75%) 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.

Das im Jahre 1995 angelaufene „**Ausbauprogramm zur Verbesserung des Parkflächenangebotes an Tank- und Rastanlagen der Bundesautobahnen**“, mit dem vorhandene Parkengpässe beseitigt werden

sollen, wurde im Berichtsjahr fortgeführt. Es umfaßt ein Volumen von 500 Mio. DM und eine Laufzeit von 10 Jahren. Bisher wurden 37 Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen mit einem Volumen von 83,8 Mio. DM durchgeführt bzw. begonnen.

An den Bundesautobahnen standen den Verkehrsteilnehmern Ende des Berichtsjahres 1641 **unbewirtschaftete Rastanlagen** zur Verfügung. Aus hygienischen Gründen müssen unbewirtschaftete Rast-

anlagen mit WC-Gebäuden ausgestattet bzw. entsprechend nachgerüstet werden. Angesichts des hohen finanziellen Aufwandes hierfür kann die Nachrüstung nur sukzessive zumeist im Zusammenhang mit einer Neuordnung der Rastanlagen auf den angestrebten Regelabstand von 15 bis 20 km hin erfolgen.

Ende des Berichtsjahres waren insgesamt 394 Rastanlagen mit einem WC-Gebäude ausgestattet.

Anhang

Tabellen und Karten

Tabelle 10: Ist-Ausgaben 1996
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	Sächliche Verwaltungsausgaben (HGr. 5)	1 565,0
521 11	Betriebliche Unterhaltung der Bundesautobahnen	702,9
	(Summe der Titel 521 13 bis Titel 521 19)	
521 13	Ausgaben für auf Bundesautobahnen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung	429,9
521 14	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	58,2
521 15	Grundstücke, Gebäude und Räume	45,0
521 16	Unternehmerleistungen für die betriebliche Unterhaltung	65,4
521 17	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör	77,7
521 18	Fernmeldeanlagen	13,7
521 19	Sonstiges	13,0
521 21	Betriebliche Unterhaltung der Bundesstraßen	787,2
	(Summe der Titel 521 23 bis Titel 521 29)	
521 23	Ausgaben für auf Bundesstraßen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung	395,0
521 24	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	53,0
521 25	Grundstücke, Gebäude und Räume	22,7
521 26	Unternehmerleistungen für die betriebliche Unterhaltung	148,6
521 27	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör	117,3
521 28	Betriebsfunkanlagen	25,2
521 29	Sonstiges	12,7
521 32	Betriebskosten für Beleuchtungsanlagen, techn. Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs und besondere Anlagen in Tunnels (Bundesautobahnen)	33,6
521 42	Betriebskosten für Beleuchtungsanlagen, techn. Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs und besondere Anlagen in Tunnels (Bundesstraßen)	6,2
521 52	Unterhaltung von Anlagen des BAB-Fernmeldenetzes	0,5
521 62	Aufwendungen zur Beseitigung von Schäden, die durch Dritte verursacht worden sind (Bundesfernstraßen)	0,4
531 62	Veröffentlichungen, straßenbautechnische Veranstaltungen	2,9
533 62	Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiet des Straßenwesens	7,6
534 62	Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	7,0
535 62	Bestandsaufnahme der Bundesfernstraßen mit elektronischer Auswertung	5,0
546 12	Steuern, Steuerberätungskosten, Verwaltungsaufwand aus dem fiktiven Betrieb gewerblicher Art des Bundes	16,8
	Zuweisungen und Zuschüsse (ohne Investitionen) (HGr. 6)	325,4
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)	127,9
642 22	Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesstraßen)	105,5
682 22	Beitrag an nicht bundeseigene Eisenbahnen zu den Kosten für Unterhaltung und Betrieb höhengleicher Kreuzungen von Bundesstraßen und Eisenbahnstrecken ..	1,4
685 01	Bundesanteil an den Verwaltungskosten der DEGES	90,5
685 12	Beitrag an die Industrie- und Handelskammer Bonn	0,1

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	Ausgaben für Investitionen (Baumaßnahmen) (HGr. 7)	7 292,1
711 12	Hochbauten an Bundesautobahnen bis 750 000 DM Baukosten	22,5
711 22	Hochbauten an Bundesstraßen bis 750 000 DM Baukosten	16,5
712 12	Hochbauten an Bundesautobahnen über 750 000 DM Baukosten	43,3
712 22	Hochbauten an Bundesstraßen über 750 000 DM Baukosten	49,6
741 11	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen)	4 278,9
	(Summe der Titel 741 13 bis Titel 741 19)	
741 13	Erneuerung	1 030,4
741 14	Erweiterung (VDE-Projekte)	1 546,3
741 15	Um- und Ausbau	295,7
741 16	Erweiterung (ohne VDE-Projekte)	396,8
741 17	Neubau (ohne VDE-Projekte)	583,1
741 18	Neubau (VDE-Projekte)	413,5
741 19	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen	13,1
741 21	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen)	2 734,6
	(Summe der Titel 74 123 bis Titel 741 29)	
741 23	Erneuerung	783,3
741 25	Um- und Ausbau	722,0
741 27	Neubau	1 217,9
741 29	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen	11,4
742 11	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmelde-, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesautobahnen)	85,7
	(Summe der Titel 742 13 und Titel 742)	
742 13	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesautobahnen	22,8
742 14	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen an bestehenden Bundesautobahnen	10,8
742 15	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesautobahnen	52,1
742 21	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunk- und Stromversorgungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesstraßen)	4,9
	(Summe der Titel 742 23 und Titel 742 24)	
742 23	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunkanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen	0,4
742 24	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen an bestehenden Bundesstraßen	0,3
742 25	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen	4,2
744 82	Privatstraßen des Bundes	1,3
745 21	Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Bundesfernstraßen)	54,8
	(Summe der Titel 745 23 bis Titel 745 26)	
745 23	Änderung von Überführungen (§ 12 EKrG)	15,6
745 24	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und Deutsche Bahn AG	38,4
745 25	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und sonstigen Eisenbahnen	0,8

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	Sonstige Ausgaben für Investitionen (HGr. 8)	987,2
811 12	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen)	51,6
811 22	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesstraßen)	24,6
812 12	Erwerb von Geräten (einschließlich Stahlflachstraßen) und Maschinen (Bundesautobahnen)	31,4
812 22	Erwerb von Geräten und Maschinen (Bundesstraßen)	22,8
821 11	Grunderwerb (Bundesautobahnen)	317,8
	(Summe der Titel 821 15 bis Titel 821 19)	
821 14	Grunderwerb Erweiterung (VDE-Projekte)	72,7
821 15	Grunderwerb für Erneuerung, Um- und Ausbau	15,7
821 16	Grunderwerb für den Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen (ohne VDE)	38,2
821 17	Grunderwerb für Neubau (ohne VDE)	124,1
821 18	Grunderwerb Neubau (VDE-Projekte)	64,6
821 19	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesautobahnen	2,5
821 21	Grunderwerb (Bundesstraßen)	237,3
	(Summe der Titel 821 25 bis Titel 821 29)	
821 25	Grunderwerb für Erneuerung, Um- und Ausbau	68,2
821 27	Grunderwerb für Neubau	151,1
821 29	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen in der Baulast des Bundes	18,0
822 12	Erwerb privatfinanzierter Bundesautobahnabschnitte	-
822 22	Erwerb privatfinanzierter Bundesstraßenabschnitte	-
831 13	Erhöhung des Grundkapitals der Autobahn Tank & Rast AG	-
852 12	Darlehen zur Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	-
852 22	Darlehen zur Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen)	0,1
861 62	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen	9,6
863 12	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	-
863 22	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesstraßen)	-
	Kostenanteil des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 EKrG (Länder)	
882 72	Kreuzungen zwischen Deutsche Bahn AG und Landesstraßen in der Baulast des Landes	72,4
883 71	Kostenanteil des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 EKrG (Kommunale Baulastträger)	149,9
	(Summe der Titel 883 73 bis Titel 883 75)	
883 73	Kreuzungen zwischen Deutsche Bahn AG und Landesstraßen in der Baulast der Gemeinden	4,7
883 74	Kreuzungen zwischen Deutsche Bahn AG und öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen in der Baulast von Gemeinden und Gemeindeverbänden	145,2
883 81	Zuwendungen an fremde Baulastträger (Kommunale Baulastträger)	8,3
	(Summe der Titel 883 83 bis Titel 883 88)	
883 83	Zuwendung an Gemeinden zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM ..	3,1
883 84	Zuwendungen an Gemeinden zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM	3,0
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	-

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
883 86	Zuwendungen an kommunale Baustraßen 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 Baustraßen zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesstraßen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM	2,2
883 88	Zuwendungen an kommunale Baustraßen zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- oder Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesstraßen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM	–
883 92	Zuschüsse nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)	0,7
883 99	Aufwendungen für den Bau von Ortsdurchfahrten und Bundesfernstraßen in der Bundesstadt Bonn	60,7
	Summe Ist-Ausgaben 1996	10 169,7

Tabelle 11: Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –						
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Streckenabschnitt	1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1996 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg						
A 5 Karlsruhe–Basel: AS Rastatt bis AS Baden-Baden km 648,4 bis km 660,00	11,6	192,0	11,6 (davon 7,0 1. FB)	Bereich AS Baden-Baden	5,7 (1. FB)	7,0 (2. FB)
A 8 Karlsruhe–Stuttgart: östlich AD Karlsruhe bis östlich AS Karlsbad km 264,9 bis km 260,0	4,9	62,2	1,0 (1. FB)	östlich AD Karlsruhe bis östlich AS Karlsbad	–	4,9 (davon 1,0 2. FB)
A 81 AK Weinsberg–Stuttgart: südlich AS Stuttgart-Feuerbach bis AD Leonberg km 579,5 bis km 585,2	5,7	628,0	–	südlich AS Stuttgart- Feuerbach bis AD Leonberg (mit Engelbergtunnel)	–	5,7
Bayern						
A 8 Ulm–München: AS Dachau/Fürstenfeldbruck bis Abzweig Spange Eschenried (A 99) km 10,8 bis km 6,3	4,3	52,5	–	AS Dachau/Fürsten- feldbruck bis westlich Abzweig Spange Eschenried (A 99)	–	4,3
A 9 Hermsdorfer Kreuz (A 4/A 9)– Nürnberg südl. Hirschberg (Ldgrz. TH/BY) bis AS Berg/Bad Steben km 243,3 bis km 249,8	6,5	104,1	4,8	Bereich Hirschberg	–	1,7
AS Berg/Bad Steben bis AS Hof/West km 249,8 bis km 259,3	9,5	137,0	4,0	südlich und nördlich AD Bayer. Vogtland	–	5,5
AS Hof/West bis AS Münchberg/Nord km 259,3 bis km 269,5	10,2	106,0	–	AS Hof/West bis AS Münchberg/Nord	–	10,2

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten
(Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –						
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Streckenabschnitt	1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1996 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
noch Bayern						
AS Marktschorgast bis AD Bayreuth/Kulmbach (m) km 286,3 bis km 296,5	10,2	236,0	–	AS Marktschorgast bis AD Bayreuth/Kulmbach	–	10,2
AD Bayreuth/Kulmbach (o) bis südlich AS Bayreuth/Nord km 296,5 bis km 303,2	6,7	58,0	–	AD Bayreuth/Kulmbach bis südlich AS Bayreuth/ Nord	–	6,7
südlich AS Trockau bis AS Weidensees km 325,5 bis km 338,5	13,1	121,2	6,8 (1. FB)	südlich AS Trockau bis AS Weidensees	–	13,1 (davon 6,8 2. FB)
AS Weidensees bis AS Hormersdorf km 338,6 bis km 350,0	11,4	118,9	11,4	AS Weidensees bis AS Hormersdorf	3,6 (2. FB)	–
AS Hormersdorf bis südlich AS Schnaittach km 350,0 bis km 359,5	9,5	242,4	0,8 (1. FB)	AS Hormersdorf bis südlich AS Schnaittach	–	9,5 (davon 0,8 2. FB)
Brandenburg						
A 2 Hannover–Berlin: westlich AS Ziesar Ldgrz. ST/BB bis westlich AS Wollin km 44,0 bis km 32,0	12,0	117,3	–	westlich AS Ziesar Ldgrz. ST/BB bis westlich AS Wollin	–	8,0 (1. FB)
westlich AS Brandenburg bis westlich AD Werder km 18,4 bis 1,5	16,9	188,0	9,9 (davon 3,2 1. FB) 1,5 (2. FB)	westlich AS Branden- burg bis westlich AS Netzen Bereich AS Lehnin	8,4 (davon 3,2 1. FB) 1,5 (2. FB)	3,2 (2. FB) 8,5 (1. FB) –
A 9 Berlin–Hermsdorfer Kreuz (A 4/A 9) AD Potsdam km 0,0 bis km 1,8	1,8	40,5	–	AD Potsdam	–	1,8

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten
(Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –						
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Streckenabschnitt	1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1996 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
noch Brandenburg						
südlich AD Potsdam bis südlich AS Beelitz km 1,8 bis km 11,1	9,3	75,4	9,3 (davon 3,4 1. FB)	südlich AD Potsdam bis südlich AS Beelitz	9,3 (davon 3,4 1. FB)	3,4 (2. FB)
südlich AS Beelitz bis südlich AS Marzehns (Ldgrz. BB/ST) km 11,1 bis km 44,9	33,8	248,8	–	südlich AS Beelitz bis südlich AS Marzehns	–	33,8 (1. FB)
A 10 Berliner Ring: südlich AS Hellersdorf bis nördlich AS Erkner (m. Br. Rüdersdorf) km 21,6 bis km 23,5	1,9	201,5	1,9 (1. FB)	südlich AS Hellersdorf bis nördlich AS Erkner	1,9 (2. FB)	–
nördlich AS Erkner bis AS Erkner (m) km 23,5 bis 29,0	5,5	52,6	–	nördlich AS Erkner bis AS Erkner	–	5,1 (1. FB)
AD Potsdam (o) bis nördlich AS Glindow km 97,0 bis km 102,5	5,5	49,2	2,5	AD Potsdam (o) bis nördlich AS Glindow	2,5	–
nördlich AS Glindow bis nördlich AD Werder km 102,5 bis km 109,0	6,5	109,8	2,5	nördlich AS Glindow bis AD Werder (m)	2,5	4,0
Havelbrücke (AS Phöben bis AS Leest) km 119,7 bis km 121,0	1,3	42,0	–	Havelbrücke	–	1,3 (1. FB)
Hamburg						
A 7 Flensburg–Hamburg: 4. Röhre Elbtunnel Hamburg km 155,3 bis km 159,7	4,4	869,6	–	AS Hamburg- Othmarschen bis AS Hamburg-Waltershof	–	4,4
Niedersachsen						
A 2 Oberhausen–Hannover: östlich Talbrücke Kleinen- bremen bis AS Bad Eilsen km 283,3 bis km 278,3	5,0	148,3	4,2 (1. FB)	östlich Talbrücke Kleinenbremen bis AS Bad Eilsen	4,2 (1. FB)	5,0 (davon 4,2 2. FB)

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten
(Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –						
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Streckenabschnitt	1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1996 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
noch Niedersachsen						
A 2 Hannover–Berlin: AK Hannover-Ost bis östlich AS Peine km 213,8 bis km 184,0	29,8	404,9	11,2 (davon 4,6 1. FB)	AK Hannover-Ost bis westlich AS Lehrte Bereich AS Lehrte-Ost Bereich Peine	6,5 (davon 4,6 1. FB) –	– 5,9
östlich AS Peine bis AK Wolfsburg/Königslutter km 184,0 bis km 155,5	28,5	459,1	16,4 (davon 15,2 1. FB)	östlich AS Peine bis westlich AK Wolfsburg/Königslutter	12,0 15,2 (1.FB)	12,1 (davon 5,9 2. FB)
AK Wolfsburg/Königslutter bis Marienborn (Lgrz. NI/ST) km 155,5 bis km 128,5	27,0	477,5	4,2	AK Wolfsburg/ Königslutter bis westlich AS Königslutter westlich AS Königs- lutter–Marienborn (Ldgrz. NI/ST)	4,2 – –	– 2,3 10,0 (1. FB)
A 7 Hamburg–Hannover: AS Garlstorf bis AS Soltau-Ost km 34,4 bis km 63,9	29,3	192,1	6,0	AS Evendorf bis AS Bispingen	–	6,2 (1. FB)
Nordrhein-Westfalen						
A 1 Kamener Kreuz (A 1/A 2)–Köln: AS Gevelsberg bis AS Wuppertal-Langerfeld km 47,9 bis km 37,5	10,4	172,4	10,4	AS Gevelsberg bis nördlich AS Wuppertal- Langerfeld	6,0	–
AS Wuppertal-Süd bis AS Remscheid km 373,3 bis km 378,2	4,5	125,0	–	AS Wuppertal-Süd bis AS Remscheid	–	4,5
A 2 Oberhausen–Hannover: AS Essen/Gladbeck bis AS Gelsenkirchen/Buer km 462,3 bis km 456,6	5,6	134,6	5,6	AS Essen/Gladbeck bis AS Gelsenkirchen/Buer	5,6 (2. FB)	–

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten
(Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –						
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Streckenabschnitt	1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1996 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
noch Nordrhein-Westfalen						
AS Castrop-Rauxel (m) bis AK Dortmund/NW (o) km 438,2 bis km 434,7	3,5	77,0	0,2	AS Castrop-Rauxel– Henrichenburg (m) bis AK Dortmund Nordwest (o)	–	3,3
AS Oelde (o) bis AS Rheda/Wiedenbrück km 367,6 bis km 354,1	13,5	103,6	–	südlich Oelde	–	7,6
AS Gütersloh bis AS Bielefeld/Sennestedt km 347,1 bis km 333,6	13,5	74,1	7,4	AS Gütersloh bis westlich AK Bielefeld	–	6,1
AS Bielefeld/Zentrum (m) bis östlich AS Ostwestfalen-Lippe km 329,0 bis km 318,0	11,0	85,8	7,3	Bereich AS Ostwestfalen/Lippe	–	3,7
östlich AS Ostwestfalen-Lippe bis AS Herfort/Ost (o) km 318,0 bis km 310,6	7,4	69,4	4,7 (1. FB)	westlich AS Herfort-Ost	–	2,4 (1. FB)
A 3 Oberhausen–Köln: AK Oberhausen bis AS Oberhausen-Holten km 65,5 bis km 69,0	3,5	75,3	2,4	nördlich AS Oberhausen-Holten	2,4	–
AK Kaiserberg bis AS Duisburg/Wedau km 65,6 bis km 70,6	5,0	75,1	2,0	südlich AK Kaiserberg bis AS Duisburg/Wedau	–	2,0
A 46 Düsseldorf–Wuppertal: westlich AS Düsseldorf-Wersten bis AK Hilden km 4,1 bis km 11,1	7,0	81,6	7,0	AS Düsseldorf–Holt- hausen bis AK Hilden	5,2	–
AK Hilden bis östlich AS Haan/Ost km 12,0 bis km 19,2	7,2	104,5	5,8	Bereich AS Haan/Ost	–	1,4
Sachsen						
A 4 Hermsdorfer Kreuz (A 4/A 9)– Dresden: Schmölln (Ldgrz. TH/SN) bis AK Chemnitz km 114,1 bis km 76,4	37,7	515,9	–	Bereich AS Schmölln	–	4,1

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten
(Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –						
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Streckenabschnitt	1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1996 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
noch Sachsen						
AK Chemnitz bis AD Nossen km 76,4 bis km 31,5	44,9	805,5	10,7	AS Frankenberg (m) bis westlich AS Hanichen AS Berbersdorf bis AD Nossen	– 10,7	8,9 –
AD Nossen bis AD Dresden km 31,5 bis km 0,0	31,5	775,3	8,6	AD Nossen bis Triebischtal Triebischtal bis östlich TR Dresdener Tor östlich TR Dresdener Tor bis östlich Flutrinne Elbe	– 8,6 –	7,9 – 7,8
A 14 Halle–Dresden: AK Schkeuditz bis AS Leipzig-Mockau km 96,0 bis km 79,9	16,1	285,0	4,1	AK Schkeuditz (o) bis AD Leipzig/-Mitte	–	9,7
Sachsen-Anhalt						
A 2 Hannover–Berlin: westlich AS Magdeburg/ Rothensee bis östlich AS Lostau/Hohenwarthe km 85,8 bis km 79,5	6,3	195,8	(3,0 1. FB)	Bereich Magdeburg/ Rothensee östlich AS Lostau/ Hohenwarthe	3,0 (1. FB) –	1,4 (1. FB) 1,9 (2. FB)
östlich AS Lostau/Hohenwarthe bis AS Burg/Ost (o) km 79,5 bis km 69,2	10,3	112,5	–	östlich AS Lostau/ Hohenwarthe bis AS Burg/Ost (o)	–	10,3 (1. FB)
AS Burg/Ost bis AS Theeßen km 69,2 bis km 56,3	12,9	158,0	5,8	AS Burg/Ost bis AS Theeßen	5,8	7,1
AS Theeßen bis Ziesar (Ldgrz. ST/BB) km 56,3 bis km 44,0	12,3	98,5	–	AS Theeßen bis Ziesar (Ldgrz. ST/BB)	–	12,3 (1. FB)
A 9 Berlin–Hermsdorfer Kreuz (A 4/A 9): südlich AS Coswig bis nördlich AS Dessau/Ost km 68,7 bis km 68,7	5,9	173,3	–	Bereich AS Vockerode	–	1,4 (1. FB)

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten
(Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –						
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Streckenabschnitt	1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1996 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
noch Sachsen-Anhalt						
nördlich AS Dessau/Ost bis nördlich AS Dessau/Süd km 62,8 bis 74,8 km	6,1	122,8	–	südlich AS Dessau/Ost	–	2,0
südlich AS Großkugel bis südlich AS Naumburg km 121,0 bis km 164,0	43,0	641,1	37,3 (davon 3,1 1. FB)	Bereich nördlich AS Weißenfels	–	3,1 (2. FB)
davon Anteil Sachsen-Anhalt	37,3					
Thüringen						
A 4 Bad Hersfeld-Hermsdorfer Kreuz (A 4/A 9): westlich AS Waltershausen bis westlich AS Arnstadt km 256,0 bis km 223,8	32,2	464,4	14,7 (davon 6,0 1. FB)	westlich AS Waltershausen bis östlich Waltershausen	–	7,2 (1. FB)
				westlich AS Gotha bis östlich AS Gotha	–	5,5
				östlich AS Gotha bis westlich AS Wandersleben	6,0 (1. FB)	6,0 (1. FB)
westlich AS Arnstadt bis AS Erfurt/Ost km 223,8 bis km 208,4	15,4	288,0	–	Bereich AS Arnstadt	–	2,8
AS Erfurt/Ost bis westlich AS Apolda km 208,4 bis km 190,5	17,9	262,5	12,5 (davon 5,8 1. FB)	Bereich AS Weimar	–	0,7 (2. FB)
				östlich AS Weimar bis westlich AS Apolda	–	5,1 (2. FB)
westlich AS Jena/Göschwitz bis AK Hermsdorf (A 9) km 173,0 bis km 154,0	19,0	469,6	5,0 (1. FB)	östlich AS Jena-Lobeda	–	5,0 (2. FB)

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten
(Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –						
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Streckenabschnitt	1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1996 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
noch Thüringen A 9 AS Droyßig (Ldgrz. TH/ST) bis nördlich Hermsdorfer Kreuz (A 4/A 9) (o) = ohne (m) = mit	19,0	319,1	8,9 (1. FB)	AS Droyßig (Ldgrz. TH/ST) bis nördlich AS Eisenberg	8,9 (2. FB)	–
Länder insgesamt:					134,0	335,0
davon:					62,1	173,0
– zweibahnig					50,4	109,8
– 1. Fahrbahn					21,5	52,2
– 2. Fahrbahn						

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten
(Stand: 31. Dezember 1996)

Tabelle 12: Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –						
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Streckenabschnitt	1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1996 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg						
A 96 Lindau–München: Esseratsweiler (Ldgrz. BY/BW) bis Ferthofen (Ldgrz. BW/BY)	48,3	665,9	36,8	südl. Gebrazhofen bis Leutkirch	–	4,4
A 98 Weil am Rhein–Schaffhausen: Lörrach/Inzlingen bis Bad Säckingen	18,4	374,3	–	Lörrach/Inzlingen bis Rheinfelden/Karsau	–	7,8
Tiengen-West bis Geißlingen	10,0 (1. FB)	197,9	2,8 (1. FB)	Tiengen-West bis Tiengen-Ost	–	3,0 (1. FB)
A 861 Querspange Rheinfelden	4,6	178,6	–	AD Rheinfelden bis AS Rheinfelden	–	4,0
Bayern						
A 6 Nürnberg–Waidhaus: westliche AS Lohma bis Waidhaus (Bdgrz. D/CR) mit Grenzbrücke	9,4	110,0	–	westliche AS Lohma bis Waidhaus	–	9,4
A 7 Ulm–Füssen: AS Oy/Mittelberg bis Füssen (Bdgrz. D/A)	22,7	396,8	6,5	Füssen (B 310) bis Bdgrz. D/A	–	2,7 (1. FB)
A 70 Bamberg–Bayreuth: AK Bamberg–AS Kulmbach/ Neudrossenfeld	45,4 (2. FB)	323,7	45,4 (2. FB)	AK Bamberg bis AS Scheßlitz	9,2 (2. FB)	–
A 93 Hof–Regensburg: Rehau/Nord–Rehau/Süd	2,7 (2. FB)	26,4	2,7 (2. FB)	Rehau-Nord bis Rehau-Süd (Umgehung Rehau)	2,7 (2. FB)	–
Rehau-Süd–Schönwald	4,1	78,0	–	Rehau-Süd bis Schönwald	–	4,1
Schönwald–Selb/Nord	5,0	90,5	–	Schönwald bis Selb/Nord (Umgehung Schönwald)	–	5,0
A 96 Lindau–München: Ferthofen (Ldgrz. BW/BY) bis AS Jengen/Kaufbeuren	52,0	525,6	44,4 (davon 11,7 1. FB)		–	–

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten
(Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –						
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Streckenabschnitt	1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1996 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
noch Bayern						
AS Schöffelding bis östlich Weßling	21,2	361,5	16,9	Eching bis östlich Weßling	5,8	4,3
A 99 Autobahnring München: AD Feldmoching bis Langwied (A 8) einschließlich Spange Eschenried	15,1	672,4	4,6	AD Feldmoching bis Langwied (A 8) einschließlich Spange Eschenried	–	10,5
Berlin						
A 100 BAB Stadtring Berlin: AK Schöneberg bis Buschkrugallee	6,3	845,1	4,2	Bereich Sachsendamm	0,7 (2. FB)	–
				AD Tempelhof bis Buschkrugallee	–	2,1
Mecklenburg-Vorpommern						
A 20 Lübeck–AK Prenzlau (A 11): Groß Grönau (Ldgrz. SH/MV) bis Rostock (A 19)	106,5	1 301,1	–	Grevesmühlen bis Wismar/O	–	26,4
Gützkow bis Strasburg	66,3	788,3	–	AS Gützkow bis Jarmen (B 110n)	–	6,5
Niedersachsen						
A 31 Emden–Bottrop: AS Emden bis AS Emden-Nord (B 70)	4,6	101,4	3,0 (1. FB)	AS Emden-West bis AS Emden-Conre- bersweg	–	3,0 (2. FB)
AS Haren bis Hubertushof (Ldgrz. NI/NW)	65,5	718,4	16,5	AS Twist bis AS Geeste	–	8,6
A 33 Osnabrück–Paderborn: AS Osnabrück/Schinkel bis Ldgrz. NI/NW	24,7	314,5	3,3	AS Hilter bis AS Dissen– Bad Rothenfelde AS Bad Rothenfelde– Ldgrz. NI/NW	3,3	–
A 39 Wolfsburg–Salzgitter: Weyhausen (B 188) bis AK Braunschweig/Süd	36,4	440,1	15,6	Rautheim (L 625) bis AK Braunschweig-Süd	–	5,6

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten
(Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –						
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Streckenabschnitt	1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1996 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
Nordrhein-Westfalen						
A 46 Heinsberg–Wuppertal: Heinsberg (B 221) bis AS Hückelhoven	10,6	129,7	10,6	Heinsberg (B 221) bis AS Hückelhoven	10,6	–
A 46 Hagen–Brilon: AS Arnsberg/Neheim bis Olsberg/Nuttlar	39,7	968,8	25,7	AS Arnsberg/Uentrop bis AS Meschede/- Wennemen	–	9,9
A 52 Bdgrz. D/NL–Düsseldorf: westlich Elmpt (B 230) bis AS Schwalmthal/Hostert	13,2	128,2	5,1 (1. FB)	westlich Elmpt bis AS Schwalmthal AS Schwalmthal bis AS Hostert	–	8,1 5,1 (2. FB)
A 59 Dinslaken–Duisburg: AS Dinslaken/West bis AS Duisburg/Walsum	2,9	53,0	2,9	AS Dinslaken/West bis AS Dinslaken-Hiesfeld	1,3	–
Rheinland-Pfalz						
A 1 Köln–AD Vulkaneifel (A 1/A 48): Ahrthalbrücke (Ldgrz. NW/RP) bis AD Vulkaneifel	27,9	670,4	–	Daun (B 257) bis AD Vulkaneifel	–	4,7
A 60 Bdgrz. D/B–Wittlich: AS Bitburg–Badem	7,0	169,6	–	AS Bitburg–Badem	–	7,0
A 63 Mainz–Kaiserslautern: AS Freimersheim bis AS Kaiserslautern-Ost	40,5	562,4	25,8	Steinbach bis AS Winnweiler AS Winnweiler bis AS Sembach	8,3	– 4,8
Saarland						
A 8 Bdgrz. D/L–Saarbrücken: AS Borg/Perl bis AS Merzig/Wellingen (1. FB)	9,5 (1. FB)	174,6	–	AS Borg/Perl bis AS Merzig/Wellingen (1. FB)	–	9,5 (1. FB)

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten
(Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –						
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Streckenabschnitt	1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1996 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
Sachsen						
A 4 Dresden–Görlitz: AS Bautzen-Ost bis AS Weißenberg	13,5	159,7	13,5	Gröditz bis westlich AS Weißenberg	1,4 (2. FB)	–
AS Weißenberg bis AS Nieder Seifersdorf	7,8	75,9	7,8	AS Weißenberg bis AS Nieder Seifersdorf	7,8	–
AS Nieder Seifersdorf bis AS Görlitz	15,8	299,3	–	AS Nieder Seifersdorf bis AS Görlitz	–	15,8
Sachsen-Anhalt						
A 14 Magdeburg–Halle: Dahlenwarleben bis Schönebeck	25,7	372,7	–	AS Magdeburg/ Stadtfeld bis AK Magdeburger Zentrum	–	10,8
				AS Magdeburger Zentrum bis AS Schönebeck	–	11,8
Könnern bis Halle/Peißen	30,8	379,5	11,6	AS Könnern bis AS Löbejün	11,6	–
				AS Halle-Tornau bis AS Halle/Peißen	–	3,0
A 38 Göttingen–Halle: Görsbach (Ldgrz. TH/ST)– Bad Lauchstädt (A 143)	66,6	705,3	–	westliches Wallhausen bis östliche AS Sangers- hausen	–	8,6
Bad Lauchstädt (A 143)– AK Lützen (A 9)	27,9	432,7	–	AS Leuna bis AS Lützen (A 9)	–	9,3
Thüringen						
A 38 Göttingen–Halle: Uder (Ldgrz. NI/TH)–Görsbach (Ldgrz. TH/ST)	75,7	863,8	–	AS Werther bis AS Windhausen	–	11,0
A 71 Erfurt–Schweinfurt: Erfurt–Bindersleben–AD Suhl (A 73)	61,5	1745,6	–	AS Erfurt–Bindersleben bis Traßdorf	–	25,6
				AS Zella-Mehlis/Suhl bis AD Suhl (A 73)	–	5,9

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten
(Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –						
Land Bundesautobahnen Teilstrecke	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Streckenabschnitt	1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1996 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6	7
Schleswig-Holstein						
A 21 Kiel–Schwarzenbek (A 24)	8,6	70,5	8,6 (1. FB)	Bad Oldesloe bis Hammoor	–	8,6 (2. FB)
Länder insgesamt:					62,7	241,0
davon:						
– zweibahnig					48,7	209,1
– 1. Fahrbahn					–	15,2
– 2. Fahrbahn, Ergänzung einer BAB, Abstufung der 1. Fahrbahn					14,0	16,7

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten
(Stand: 31. Dezember 1996)

Tabelle 13: Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –						
Land Bundesstraßen Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten ¹⁾	davon			
			Bis Ende 1996 für den Ver- kehr frei- gegeben	1996 für den Verkehr freigege- ben	Ende 1996 in Bau	
			Länge km	Länge km	Länge km	
1	2	3	4	5	6	
Baden-Württemberg						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 28	Neubau von Reutlingen/Ost bis Bahnwärterhaus (2. Bauabschnitt)	2,8	48,3	–	–	2,8
	insgesamt			–	–	2,8
Bayern						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 2	Ausbau von Asbach-Bäumenheim bis Nordendorf	9,5	43,2	2,9	2,9	–
B 2	Ausbau von Nordendorf bis Meitingen	5,1	42,6	0,1	–	–
B 2/B 23	Neubau von Farchant/Nord-Garmisch- Partenkirchen mit Spange B 23 (Ortsumgehung Farchant)	7,3	247,3*)	–	–	4,6
B 4	Verlegung in Coburg (Schlachthofkreuzung)	0,5	40,7	0,5	0,5	–
B 4	Verlegung nördlich Coburg	2,4	22,3	–	–	1,5
B 287	Ausbau in Bad Kissingen (Ostring)	2,0	16,7	2,0	0,8	–
	insgesamt			5,5	4,2	6,1
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 2	Verlegung südlich Fürstenfeldbruck (Münchner Berg)	3,8	14,0	0,9	–	–
B 14	Verlegung in Ansbach (Westtangente)	1,9	34,6	0,6	0,6	1,3
B 27	Ausbau der Ortsdurchfahrt Höchberg (2. Bauabschnitt)	1,3	18,2	–	–	1,3
B 27	Entlastungsstraße in Bad Brückenau	1,2	24,6	1,2	1,2	–
B 299	Verlegung bei Neumarkt/Opf. (2. Bauabschnitt)	5,6	10,9	1,5	–	–
	insgesamt			4,2	1,8	2,6
Brandenburg						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 5	Ausbau von der Ldgrz. BB/BE bis Wustermark	11,1	69,0	–	–	2,8
B 101n	Neubau von BAB–A 10 bis Stadtgrenze Berlin (BAB-Zubringer Großbeeren)	12,0	120,0	–	–	3,6

*) privatfinanzierte Maßnahmen

1) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –					
Land Bundesstraßen Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1996 für den Ver- kehr frei- gegeben	1996 für den Verkehr freigege- ben	Ende 1996 in Bau
			Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Brandenburg					
B 273 Ausbau von Potsdam–BAB–A 10 (Knoten GUM–Marquardt)	6,0	28,0	–	–	1,1
insgesamt			–	–	7,5
Niedersachsen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 83 Ausbau und Verlegung südlich Hameln („Am Fort Luise“)	1,6	25,6	–	–	1,6
insgesamt			–	–	1,6
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 401 Neubau zwischen BAB–A 31 und B 70 bei Dörpen	3,2	20,4	–	–	3,2
insgesamt			–	–	3,2
Nordrhein-Westfalen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 51 Ausbau in Münster (Lütkenbecker Weg – westlich L 586)	1,3	45,1	–	–	1,3
B 56 Ausbau Niederzier (L 255) – BAB – A 4 (AS Düren), 2. Fahrb.	1,5	4,6	–	–	1,5
B 61 Ausbau in Minden (Ringstraße – B 65)	1,5	46,7	1,5	1,5	–
B 223 Ausbau der Ortsdurchfahrt Dorsten	4,6	72,7	3,1	1,5	–
B 236 Neubau von Remberg (B 1) bis Schürufer- straße	1,1	97,8	–	–	1,1
B 239 Ausbau der Umgehung Herford (B 61 – A 2) .	5,8	162,6	–	–	1,3
B 481 Ausbau in Rheine	1,4	28,3	–	–	1,4
insgesamt			3,1	3,0	6,6
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 1 Neubau Kohlstädt – Horn (westlich L 828), Eggeübergang	3,7	19,7	–	–	3,7
B 239 Neubau in Kirchlengern (L 775 – L 782) (nur Elsbachtalbrücke)	5,2	59,7	–	–	0,5
insgesamt			–	–	4,2

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –					
Land Bundesstraßen Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Kosten ¹⁾	davon		
			Bis Ende 1996 für den Ver- kehr frei- gegeben	1996 für den Verkehr freigege- ben	Ende 1996 in Bau
			Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
Rheinland-Pfalz					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 9 Verlegung von Germersheim bis Rülzheim ...	4,3	37,0	2,5	2,5	1,8
B 10 Ausbau bei Pirmasens (A 8/A 62, AS Pirmasens-Fehrbach, K 1)	3,1	98,4	–	–	3,1
B 42 Koblenz-Pfaffendorf Brückenkopf (2. Bauabschnitt)	1,3	63,1	–	–	1,3
insgesamt			2,5	2,5	6,2
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 9 Verlegung Worms/Nord	1,8	30,0	1,0	–	–
B 41 Verlegung bei Idar-Oberstein (3. Bauabschnitt)	5,0	335,4	3,5	–	1,5
insgesamt			4,5	–	1,5
Schleswig-Holstein					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 76 Verlegung in Kiel	3,6	180,4	–	–	2,9
insgesamt			–	–	2,9
Länder insgesamt					
32 Streckenabschnitte	122,5	2 010,9	–	–	–
davon:					
11 Teilstrecken	–	434,3	19,7	–	–
5 Teilstrecken, 4streifig	–	141,1	11,0	–	–
6 Teilstrecken, 2streifig	–	293,2	8,7	–	–
davon:					
8 Teilstrecken	–	188,0	–	11,5	45,2
6 Teilstrecken, 4streifig	–	152,5	–	9,7	33,7
2 Teilstrecken, 2streifig	–	35,5	–	1,8	11,5
damit:					
4 Teilstrecken	–	128,7	5,2	–	–
3 Teilstrecken, 4streifig	–	104,1	4,0	–	–
1 Teilstrecke, 2streifig	–	24,6	1,2	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben ..					
davon:					
4 Teilstrecken	–	128,7	–	5,2	–
3 Teilstrecken, 4streifig	–	104,1	–	4,0	–
1 Teilstrecke, 2streifig	–	24,6	–	1,2	–
vollständig für den Verkehr freigegeben ..					

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1996)

Tabelle 14: Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land Bundesstraßen Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1996 für den Ver- kehr frei- gegeben Länge km	1996 für den Verkehr freige- geben Länge km	Ende 1996 in Bau Länge km	
1	2	3	4	5	6	
Baden-Württemberg						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 14	Neubau zwischen Waiblingen und Stuttgart/Wangen	10,7	314,3	10,7	2,2	–
B 14	Stuttgart-Schattenring bis Südheimer Platz ..	2,2	96,7	–	–	0,1
B 29	Ortsumgehung Schorndorf	6,2	137,6	–	–	6,2
B 31	Ortsumgehung Freiburg/Ost	7,0	278,0*)	–	–	0,1
B 31	Ortsumgehung Döggingen	3,5	150,8	–	–	1,6
B 462	Ausbau von Rastatt bis Rotenfels	6,7	52,0	–	–	6,7
B 535	Verlegung bei Schwetzingen/Ost bis Leimen (B 3) ohnen Knoten (A 5)	5,0	67,8	–	–	5,0
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 3	Ortsumgehung Bühl-Ottersweier	9,0	45,1	7,8	7,8	1,2
B 3	Ortsumgehung Sasbach und Achern	4,9	51,7	2,8	–	2,1
B 3	Verlegung bei Hofweier	3,2	15,5	–	–	0,2
B 3	Verlegung bei Weil/Otterbach	1,8	10,8	–	–	1,8
B 10	Verlegung in Karlsruhe-Grötzingen	1,8	91,4	–	–	1,8
B 10	Verlegung bei Enzberg	2,7	20,8	–	–	2,7
B 27	Nordumgehung Rottweil	2,9	23,2	–	–	0,1
B 27a	Verlegung in Stuttgart-Stammheim	2,5	38,4	–	–	1,2
B 29	Westumgehung Aalen	12,6	204,5	–	–	6,0
B 31	Neubau Hohenlinden-Tierheim	2,1	26,4	–	–	2,1
B 31	Neubau Friedrichshafen-Waggershausen- Friedrichshafen Löwental	2,9	81,6	–	–	2,9
B 31	Ortsumgehung Eriskirch	2,8	39,8	–	–	0,2
B 31	Verlegung zwischen Kressbronn und Lindau .	5,8	39,1	5,8	5,3	–
B 32	Ortsumgehung Altshausen	2,9	27,3	–	–	2,9
B 32	Ortsumgehung Amtzell	2,0	28,4	–	–	1,5
B 35	Ortsumgehung Karlsdorf	7,0	89,5	–	–	1,0
B 38a	Verlegung von der B 3 bei Weinheim bis zur Landesgrenze BW/HE	1,5	53,6	–	–	1,5
B 45	Ortsumgehung Mauer	3,8	38,9	–	–	3,8
B 293	Ortsumgehung Eppingen	6,5	33,1	6,5	6,5	–
B 297	Ortsumgehung Neckartailfingen	2,8	46,0	2,8	2,8	–
B 311	Verlegung bei Meßkirch (2. Bauabschnitt) ...	1,5	21,2	–	–	1,5
B 311	Ortsumgehung Ertingen	3,5	36,1	–	–	3,5
B 312	Ortsumgehung Pfullingen	4,9	110,8	–	–	1,0

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1996)

*) Privat finanzierte Maßnahme

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land Bundesstraßen Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1996 für den Ver- kehr frei- gegeben	1996 für den Verkehr freige- geben	Ende 1996 in Bau	
			Länge km	Länge km	Länge km	
1	2	3	4	5	6	
noch Baden-Württemberg						
B 317	Neubau zwischen Weil am Rhein (B 3) und Lörrach (Zollfreie Straße)	4,1	95,5	–	–	2,0
B 317	Ortsumgehung Zell	1,6	42,1	–	–	1,6
B 462	Verlegung in Gernsbach	2,2	100,7	–	–	2,2
B 463	Ortsumgehung Laufen	1,3	37,1	–	–	0,4
B 518	Verlegung bei Wehr	4,0	54,0	–	–	2,0
Insgesamt						
35 Ortsumgehungen		145,9	2599,8	–	–	–
davon						
6 Teilstrecken		–	501,2	36,4	–	–
1 Teilstrecke, 4streifig		–	314,3	10,7	–	–
5 Teilstrecken, 2streifig		–	186,9	25,7	–	–
davon						
5 Teilstrecken		–	218,5	–	24,6	66,7
1 Teilstrecke, 4streifig		–	64,6	–	2,2	19,7
4 Teilstrecken, 2streifig		–	153,9	–	22,4	47,0
damit						
4 Ortsumgehungen		–	432,5	25,8	–	–
1 Ortsumgehung, 4streifig		–	314,3	10,7	–	–
3 Ortsumgehungen, 2streifig		–	118,2	15,1	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben						
davon						
4 Ortsumgehungen		–	432,5	–	25,8	–
1 Ortsumgehung, 4streifig		–	314,3	–	10,7	–
3 Ortsumgehungen, 2streifig		–	118,2	–	15,1	–
vollständig für den Verkehr freigegeben						
Bayern						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 8	Verlegung östlich Würzburg	2,2	47,5	1,8	1,0	0,4
B 11	Verlegung bei Deggendorf	3,2	121,8	3,2	2,2	–
B 17	Ausbau in Lagerlechfeld	3,2	57,2	–	–	0,5
B 173	Neubau Lichtenfels – Zettlitz (1. Bauabschnitt: Ortsumgehung Lichtenfels)	3,8	35,5	–	–	3,8
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 2	Ortsumgehung Pöcking	5,2	29,1	5,1	3,4	0,1
B 8	Ortsumgehung Emskirchen	6,7	46,1	6,7	2,6	–
B 11	Ortsumgehung Regen	2,3	46,8	–	–	2,3
B 12	Ortsumgehung Kumreut	6,0	30,0	–	–	4,7

1) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land Bundesstraßen Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1996 für den Ver- kehr frei- gegeben	1996 für den Verkehr freige- geben	Ende 1996 in Bau	
			Länge km	Länge km	Länge km	
1	2	3	4	5	6	
noch Bayern						
B 15	Ortsumgehung Schechen und Höchstett	6,0	28,3	2,0	2,0	4,0
B 16	Verlegung von Bernhardswald bis Nittenau . .	14,8	83,1	–	–	14,8
B 16	Ortsumgehung Genderkingen (B 2 bis Rain a. Lech)	7,0	40,2	–	–	1,0
B 16	Verlegung in Günzburg	3,0	55,9	2,1	1,3	0,5
B 21	Ortsumgehung Bad Reichenhall (1. Bauabschnitt, Knotenpunkt Nord)	2,0	31,2	2,0	2,0	–
B 22	Ortsumgehung Speichersdorf	4,0	8,8	–	–	4,0
B 25	Ortsumgehung Baldingen	3,3	16,7	1,5	–	1,8
B 26	Ausbau (Verkehrsentlastung) Goldbach/Hösbach	1,7	11,2	–	–	0,9
B 27	Ortsumgehung Retzbach	3,2	24,1	3,2	2,3	–
B 31	Verlegung zwischen Kressbronn und Lindau	5,2	64,2	5,2	2,7	–
B 85	Ortsumgehung Ruderting	3,6	20,0	–	–	3,6
B 299	Ortsumgehung Plankstetten	1,8	8,0	1,8	1,8	–
B 300	Ortsumgehung Peutenhausen	6,0	17,9	6,0	2,4	–
B 304	Ortsumgehung Traunstein (1. Bauabschnitt: Matzing–Aiging)	3,4	7,7	–	–	3,4
B 304	Ortsumgehung Teisendorf	3,5	17,5	–	–	3,5
B 388	Ortsumgehung Vordersarling	2,7	8,0	–	–	2,7
B 388	Ortsumgehung Pfarrkirchen	6,6	44,1	6,6	6,6	–
B 470	Verlegung bei Illesheim	2,5	14,4	2,5	2,5	–
B 470	Ortsumgehung Muggendorf	2,2	12,0	–	–	2,2
B 472	Ortsumgehung Peiting (B 23 bis B 472)	4,6	23,9	0,3	–	3,1
Insgesamt						
28 Ortsumgehungen						
davon						
15 Teilstrecken						
2 Teilstrecken, 4streifig						
13 Teilstrecken, 2streifig						
davon						
13 Teilstrecken						
2 Teilstrecken, 4streifig						
11 Teilstrecken, 2streifig						
damit						
9 Ortsumgehungen						
1 Ortsumgehung, 4streifig						
8 Ortsumgehungen, 2streifig						

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraßen Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1996 für den Ver- kehr frei- gegeben	1996 für den Verkehr freige- geben	Ende 1996 in Bau
			Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Bayern					
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
9 Ortsumgehungen	–	371,8	–	37,2	–
1 Ortsumgehung, 4streifig	–	121,8	–	3,2	–
8 Ortsumgehungen, 2streifig	–	250,0	–	34,0	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Brandenburg					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 97/ B 112 Ortsumgehung Guben (Grenzübergang D/PL mit Brücke)	7,0	32,0	–	–	0,2
B 112 Ortsumgehung Frankfurt/Oder (1. Bauabschnitt)	8,5	73,8	–	–	1,5
Insgesamt					
2 Ortsumgehungen	15,5	105,8	–	–	–
davon					
– Teilstrecken	–	–	–	–	1,7
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	–
– Teilstrecke, 2streifig	–	–	–	–	1,7
Hamburg					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 433 Ortsumgehung Fuhlsbüttel (einschl. Anbindung an BAB A 7)	9,0	424,3	–	–	6,2
Insgesamt					
1 Ortsumgehung	9,0	424,3	–	–	–
davon					
– Teilstrecken	–	–	–	–	6,2
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	6,2
– Teilstrecke, 2streifig	–	–	–	–	–

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land Bundesstraßen Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1996 für den Ver- kehr frei- gegeben Länge km	1996 für den Verkehr freige- geben Länge km	Ende 1996 in Bau Länge km	
1	2	3	4	5	6	
Hessen						
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 3	Ortsumgehung Darmstadt/Arheiligen	4,5	41,3	–	–	4,5
B 38	Neubau von der Ldgrz. HE/BW bis nördlich Reisen (einschl. Tunnel)	3,7	101,7	–	–	3,3
B 44	Verlegung zwischen Stockstadt a. R. und nördlich Gernsheim (B 426)	7,3	36,1	–	–	7,3
B 45	Neubau von Tannenmühle (B 448) bis Rodgau/Jügesheim	4,0	114,0	–	–	4,0
B 251	Ortsumgehung Wolfhagen/Istha	4,4	20,6	–	–	4,4
B 252	Ortsumgehung Arolsen/Helsen und Arolsen .	3,5	22,5	–	–	3,5
B 254	Ortsumgehung Großenlüder	2,6	17,3	1,7	–	0,9
B 255	Ortsumgehung Gladenbach/Erdhausen	1,8	7,5	–	–	1,8
B 417	Ortsumgehung Taunusstein/Neuhof	5,1	41,5	–	–	5,1
B 455	Verlegung bei Oberursel	5,2	51,2	–	–	5,2
B 486	Ortsumgehung Langen (K 168 – B 3)	3,8	54,4	–	–	3,8
Insgesamt						
11 Ortsumgehungen		45,9	508,1	–	–	–
davon						
1 Teilstrecke		–	11,3	1,7	–	–
– Teilstrecke, 4streifig		–	–	–	–	–
1 Teilstrecke, 2streifig		–	11,3	1,7	–	–
davon						
– Teilstrecken		–	–	–	–	43,8
– Teilstrecke, 4streifig		–	–	–	–	–
– Teilstrecke, 2streifig		–	–	–	–	43,8
Mecklenburg-Vorpommern						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 106	Ortsumgehung Schwerin (Süd- und Westumgehung)	8,1	80,0	5,3	0,7	2,1
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 96	Westumgehung Greifswald	9,4	60,0	–	–	0,2
B 96	Ortsumgehung Neustrelitz (einschl. Anschluß an die B 193)	7,0	34,5	4,6	–	2,4
B 104	Ortsumgehung Brüel	3,0	14,8	3,0	3,0	–
B 106	Westtangente Wismar	6,1	41,8	–	–	0,2
B 111	Neubau der Peenebrücke bei Wolgast	0,8	64,2	0,8	0,8	–
B 192	Ortsumgehung Penzlin (1. Bauabschnitt) . . .	1,5	12,3	–	–	0,3

1) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraßen Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1996 für den Ver- kehr frei- gegeben Länge km	1996 für den Verkehr freige- geben Länge km	Ende 1996 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Mecklenburg-Vorpommern					
Insgesamt					
7 Ortsumgehungen	35,9	307,6	–	–	–
davon					
4 Teilstrecken	–	154,1	13,7	–	–
1 Teilstrecke, 4streifig	–	52,4	5,3	–	–
3 Teilstrecken, 2streifig	–	101,7	8,4	–	–
davon					
3 Teilstrecken	–	85,9	–	4,5	5,2
1 Teilstrecke, 4streifig	–	6,9	–	0,7	2,1
2 Teilstrecken, 2streifig	–	79,0	–	3,8	3,1
damit					
2 Ortsumgehungen	–	79,0	3,8	–	–
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
2 Ortsumgehungen, 2streifig	–	79,0	3,8	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
2 Ortsumgehungen	–	79,0	–	3,8	–
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
2 Ortsumgehungen, 2streifig	–	79,0	–	3,8	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Niedersachsen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 3 Verlegung von südlich Bovenden bis nördlich Göttingen	3,0	38,5	–	–	3,0
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 3 Verlegung von nördlich Nörten-Hardenberg bis südlich Bovenden	7,6	101,3	5,3	–	2,3
B 4 Ortsumgehung Uelzen	12,6	74,3	–	–	12,6
B 6/B 64 Stahle (NW)–Allersheim: Nordumgehung Holzminden	1,9	61,0	–	–	1,9
B 80 Ortsumgehung Hedemünden	3,4	34,4	3,4	1,7	–
B 82 Verlegung westlich Langelsheim bis nördlich Goslar	8,3	97,2	–	–	8,3
B 83 Ortsumgehung Hessisch Oldendorf/Fischbeck	11,0	113,0	–	–	11,0
B 214 Verlegung von westlich Lemke bis nordwestlich Lemke (2. Bauabschnitt)	3,2	9,9	3,2	3,2	–

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraßen Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1996 für den Ver- kehr frei- gegeben Länge km	1996 für den Verkehr freige- geben Länge km	Ende 1996 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Niedersachsen					
B 210 Westlich Jever (L 808) bis Roffhausen: Ortsumgehung Jever	6,9	55,7	–	–	6,9
B 212/ B 437 Ortsumgehung Rodenkirchen – Sürwürden, einschl. B 437, OU Rodenkircherwupp	8,2	91,4	–	–	8,2
B 241 Verlegung bei Ellierode	3,3	15,9	–	–	3,3
B 497 Ortsumgehung Holzminden	0,8	32,1	–	–	0,8
Insgesamt					
12 Ortsumgehungen	70,2	724,7	–	–	–
davon					
3 Teilstrecken	–	115,0	11,9	–	–
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	–
3 Teilstrecken, 2streifig	–	115,0	11,9	–	–
davon					
2 Teilstrecken	–	27,1	–	4,9	58,3
– Teilstrecken, 4streifig	–	–	–	–	3,0
2 Teilstrecken, 2streifig	–	27,1	–	4,9	55,3
damit					
2 Ortsumgehungen	–	44,3	6,6	–	–
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
2 Ortsumgehungen, 2streifig	–	44,3	6,6	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
2 Ortsumgehungen	–	44,3	–	6,6	–
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
2 Ortsumgehungen, 2streifig	–	44,3	–	6,6	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Nordrhein-Westfalen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 54 Neubau Hüttentalstraße Weidenau-Siegen ..	3,3	267,9	1,1	–	2,2
B 62 Neubau Hüttentalstraße Siegen/West – Landesgrenze bei Niederschelden einschl. Abzweig Eisfeld	4,4	164,9	2,1	–	–
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 9 Westumgehung Geldern	5,1	29,1	5,1	2,3	–
B 54 Neubau Bdgrz. D/NL – südlich Gronau (B 174) ..	4,2	31,0	–	–	4,2

1) Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land Bundesstraßen Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1996 für den Ver- kehr frei- gegeben	1996 für den Verkehr freige- geben	Ende 1996 in Bau	
			Länge km	Länge km	Länge km	
1	2	3	4	5	6	
noch Nordrhein-Westfalen						
B 64	Neubau Höxter/Albaxen–Stahle mit Nordabschnitt Höxter (Anteil NW ohne Weserbrücke)	6,8	25,3	–	–	6,8
B 64	Neubau Stahle – Ldgrz. NW/NS (Anteil NW mit Weserbrücke)	0,8	28,8	–	–	0,8
B 65	Südumgehung Minden (Haddenhausen/ Barkhausen, K 30 – B 61n)	5,4	32,2	0,7	–	–
B 70	Ortsumgehung Neuenkirchen (B 499 – Rheine).	5,4	31,3	–	–	5,4
B 221	Ortsumgehung Brügggen/Bracht	3,5	15,7	–	–	3,5
B 234	Verlegung in Wetter (1. Bauabschnitt)	1,0	16,0	0,2	0,2	–
B 236	Ortsumgehung Schmallebenberg	2,8	34,0	–	–	2,8
B 238	Ortsumgehung Lemgo, Südabschnitt (L 712 – L 941)	4,5	39,8	–	–	4,5
B 264	Nordumgehung Langerwehe	4,6	27,1	–	–	4,6
B 475	Nordumgehung Soest	4,6	38,4	4,6	4,6	–
B 515	Ortsumgehung Menden/Lendringen	3,9	66,1	–	–	3,9
Insgesamt						
15 Ortsumgehungen	60,0	847,6	–	–	–	
davon						
6 Teilstrecken	–	242,9	13,8	–	–	
2 Teilstrecken, 4streifig	–	168,0	3,2	–	–	
4 Teilstrecken, 2streifig	–	74,9	10,6	–	–	
davon						
3 Teilstrecken	–	54,7	–	7,1	38,7	
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	2,2	
3 Teilstrecken, 2streifig	–	54,7	–	7,1	36,5	
damit						
2 Ortsumgehungen	–	67,5	9,7	–	–	
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–	
2 Ortsumgehungen, 2streifig	–	67,5	9,7	–	–	
vollständig für den Verkehr freigegeben						
davon						
2 Ortsumgehungen	–	67,5	–	9,7	–	
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–	
2 Ortsumgehungen, 2streifig	–	67,5	–	9,7	–	
vollständig für den Verkehr freigegeben						

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraßen Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1996 für den Ver- kehr frei- gegeben	1996 für den Verkehr freige- geben	Ende 1996 in Bau
			Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
Rheinland-Pfalz					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 50 Ortsumgehung Argental	4,5	43,1	–	–	4,5
B 266 Verlegung zwischen Bad Neuenahr und Lohrsdorf	6,7	204,3	4,5	–	–
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 9 Ortsumgehung Guntersblum	2,4	29,6	–	–	2,4
B 10 Ortsumgehung Rinntal-Sarnstall	4,4	138,2	–	–	4,4
B 10 Ortsumgehung Annweiler	5,2	142,4	5,2	2,7	–
B 47 Ortsumgehung Eisenberg	6,8	33,0	3,5	–	–
B 54 Teilortsumgehung Diez	1,5	14,3	0,5	–	1,0
B 255 Ortsumgehung Boden (nördlich L 300)	2,9	35,1	–	–	2,9
B 256 Ortsumgehung Nieder- und Oberbieber/Neuwied	4,8	92,5	2,2	–	2,6
B 257 Ortsumgehung Altenahr	4,4	107,9	–	–	4,4
B 260 Ortsumgehung Fachbach/Bad Ems	4,2	265,2	0,6	–	3,6
B 270 Verlegung bei Lauterecken einschl. Orts- umgehung Lonnweiler und Heinzenhausen ..	4,6	51,2	3,6	–	1,0
B 271 Ortsumgehung Grünstadt – A 6	5,7	38,7	3,2	–	2,1
B 271 Verlegung von Bad Dürkheim bis Neustadt ..	11,0	99,8	1,7	–	9,3
B 274 Ortsumgehung Nastätten	5,0	25,0	–	–	5,0
B 413 Ortsumgehung Herschbach	3,0	10,8	3,0	0,2	–
Insgesamt					
16 Ortsumgehungen	77,1	1331,1	–	–	–
davon					
10 Teilstrecken	–	469,7	32,5	–	–
1 Teilstrecke, 4streifig	–	137,2	4,5	–	–
9 Teilstrecken, 2streifig	–	332,5	28,0	–	–
davon					
2 Teilstrecken	–	74,6	–	2,9	43,2
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	4,5
2 Teilstrecken, 2streifig	–	74,6	–	2,9	38,7
damit					
2 Ortsumgehungen	–	153,2	8,2	–	–
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
2 Ortsumgehungen, 2streifig	–	153,2	8,2	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraßen Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1996 für den Ver- kehr frei- gegeben Länge km	1996 für den Verkehr frei- gegeben Länge km	Ende 1996 in Bau Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Rheinland-Pfalz					
davon					
2 Ortsumgehungen	–	153,2	–	8,2	–
– Ortsumgehungen, 4streifig	–	–	–	–	–
2 Ortsumgehungen, 2streifig	–	153,2	–	8,2	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Saarland					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 41 Neubau der Westumgehung Neunkirchen ...	5,0	99,6	5,0	1,0	–
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 51 Ortsumgehung Saarlouis/Fraulautern-Roden	7,0	99,0	3,9	3,9	–
B 51 Ortsumgehung Ensdorf	2,4	30,7	–	–	2,4
B 51 Ortsumgehung Kleinblittersdorf	3,4	72,1	3,4	3,4	–
B 269 Verlegung bei Körprich	1,7	16,4	–	–	1,7
Insgesamt					
5 Ortsumgehungen	19,5	317,8	–	–	–
davon					
3 Teilstrecken	–	253,8	12,3	–	–
1 Teilstrecke, 4streifig	–	99,6	5,0	–	–
2 Teilstrecken, 2streifig	–	154,2	7,3	–	–
davon					
3 Teilstrecken	–	226,9	–	8,3	4,1
1 Teilstrecke, 4streifig	–	99,6	–	1,0	–
2 Teilstrecken, 2streifig	–	127,3	–	7,3	4,1
damit					
2 Ortsumgehungen	–	171,7	8,4	–	–
1 Ortsumgehung, 4streifig	–	99,6	5,0	–	–
1 Ortsumgehung, 2streifig	–	72,1	3,4	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
2 Ortsumgehungen	–	171,7	–	8,4	–
1 Ortsumgehung, 4streifig	–	99,6	–	5,0	–
1 Ortsumgehung, 2streifig	–	72,1	–	3,4	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land Bundesstraßen Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1996 für den Ver- kehr frei- gegeben Länge km	1996 für den Verkehr freige- geben Länge km	Ende 1996 in Bau Länge km	
1	2	3	4	5	6	
Sachsen						
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 6/ B 115	Ortsumgehung Görlitz	6,5	43,6	6,5	0,5	–
B 6	Stadtgrenze Leipzig – BAB – A 14 (AS Leipzig-Ost) – B 186 (neu)	3,0	20,1	–	–	3,0
B 101	Ortsumgehung Meißen (rechtselbisch) mit Elbebrücke Meißen	1,9	60,0	–	–	0,7
B 107	Ortsumgehung Eilenburg	3,6	19,9	0,5	0,5	3,1
B 169	Ortsumgehung Frankenberg	1,4	6,4	–	–	1,4
B 170	Ortsumgehung Dippoldiswalde	1,2	12,2	1,2	0,4	–
B 174	Ortsumgehung Zschopau-Gronau	6,9	118,7	4,0	4,0	2,9
B 175	Ortsumgehung Töpelrn	2,8	15,3	–	–	2,8
Insgesamt						
8	Ortsumgehungen	27,3	323,5	–	–	–
davon						
4	Teilstrecken	–	127,2	12,2	–	–
– Teilstrecke, 4streifig						
–	–	–	–	–	–	–
4	Teilstrecken, 2streifig	–	127,2	12,2	–	–
davon						
4	Teilstrecken	–	79,1	–	5,4	13,9
– Teilstrecke, 4streifig						
–	–	–	–	–	–	–
4	Teilstrecken, 2streifig	–	79,1	–	5,4	13,9
damit						
2	Ortsumgehungen	–	55,8	7,7	–	–
– Ortsumgehung, 4streifig						
–	–	–	–	–	–	–
2	Ortsumgehungen, 2streifig	–	55,8	7,7	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben						
davon						
1	Ortsumgehung	–	12,2	–	1,2	–
– Ortsumgehung, 4streifig						
–	–	–	–	–	–	–
1	Ortsumgehung, 2streifig	–	1,2	–	1,2	–
vollständig für den Verkehr freigegeben						
Sachsen-Anhalt						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 91	Ortsumgehung Weißenfels	7,4	168,8	4,5	2,0	2,9
B 189	Ortsumgehung Barleben	5,4	68,3	–	–	5,4

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –						
Land Bundesstraßen Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon			
			Bis Ende 1996 für den Ver- kehr frei- gegeben Länge km	1996 für den Verkehr freige- geben Länge km	Ende 1996 in Bau Länge km	
1	2	3	4	5	6	
noch Sachsen-Anhalt						
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 71	Ortsumgehung Haldensleben	3,4	19,6	3,4	2,8	–
B 107	Ortsumgehung Genthin	3,7	29,0	–	–	3,7
B 180	Ortsumgehung Freyburg (Nordspange)	1,6	4,5	1,6	1,6	–
B 183	Ortsumgehung Radegast	3,5	18,9	–	–	3,5
B 183	Ortsumgehung Sandersdorf	5,1	15,4	–	–	5,1
B 188	Ortsumgehung Stendal-Süd	6,5	50,0	–	–	6,5
B 189	Ortsumgehung Groß Schwechten	3,0	10,8	3,0	3,0	–
Insgesamt						
9 Ortsumgehungen	39,6	385,3	–	–	–	
davon						
4 Teilstrecken	–	180,6	12,5	–	–	
1 Teilstrecke, 4streifig	–	102,7	4,5	–	–	
3 Teilstrecken, 2streifig	–	77,9	8,0	–	–	
davon						
4 Teilstrecken	–	77,1	–	17,4	27,1	
1 Teilstrecke, 4streifig	–	45,6	–	2,0	8,3	
3 Teilstrecken, 2streifig	–	31,5	–	15,4	18,8	
damit						
3 Ortsumgehungen	–	34,9	8,0	–	–	
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–	
3 Ortsumgehungen, 2streifig	–	34,9	8,0	–	–	
vollständig für den Verkehr freigegeben						
davon						
3 Ortsumgehungen	–	34,9	–	8,0	–	
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–	
3 Ortsumgehungen, 2streifig	–	34,9	–	8,0	–	
vollständig für den Verkehr freigegeben						
Schleswig-Holstein						
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 205	Ortsumgehung Neumünster	16,9	80,9	6,3	–	3,8
B 209	Ortsumgehung Schwarzenbek (B 404 – Zubringer/Nord) 1. Bauabschnitt ...	1,2	6,2	–	–	1,2
B 502	Verlegung zwischen Kiel und Brodersdorf ...	9,2	92,8	–	–	0,8

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraßen Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1996 für den Ver- kehr frei- gegeben	1996 für den Verkehr freige- geben	Ende 1996 in Bau
			Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Schleswig-Holstein					
Insgesamt					
3 Ortsumgehungen	27,3	179,9	–	–	–
davon					
1 Teilstrecke	–	30,2	6,3	–	–
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	–
1 Teilstrecke, 2streifig	–	30,2	6,3	–	–
davon					
– Teilstrecken	–	–	–	–	5,8
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	–
– Teilstrecke, 2streifig	–	–	–	–	5,8
Thüringen					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 62 Ortsumgehung Bad Salzungen	2,9	12,8	–	–	2,9
B 85 Ortsumgehung Oberloquitz	1,8	10,9	1,8	1,8	–
B 175 Ortsumgehung Weida	2,1	7,3	–	–	2,1
B 249 Ortsumgehung Schlotheim	3,2	14,6	–	–	3,2
B 281 Ortsumgehung Unterwellenborn	3,4	39,0	–	–	3,4
B 281 Ortsumgehung Neustadt a. d. Orla	7,2	59,2	–	–	7,2
Insgesamt					
6 Ortsumgehungen	20,6	143,8	–	–	–
davon					
1 Teilstrecke	–	10,9	1,8	–	–
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	–
1 Teilstrecke, 2streifig	–	10,9	1,8	–	–
davon					
1 Teilstrecke	–	10,9	–	1,8	18,8
– Teilstrecke, 4streifig	–	–	–	–	–
1 Teilstrecke, 2streifig	–	10,9	–	1,8	18,8
damit					
1 Ortsumgehung	–	10,9	1,8	–	–
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
1 Ortsumgehung, 2streifig	–	10,9	1,8	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1996)

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land Bundesstraßen Teilstrecke Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	davon		
			Bis Ende 1996 für den Ver- kehr frei- gegeben Länge km	1996 für den Verkehr freige- geben Länge km	Ende 1996 in Bau Länge km
1.	2	3	4	5	6
noch Thüringen					
davon					
1 Ortsumgehung	–	15,4	–	1,8	–
– Ortsumgehung, 4streifig	–	–	–	–	–
1 Ortsumgehung, 2streifig	–	15,4	–	1,8	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
Länder insgesamt					
156 Ortsumgehungen	698,0	9 024,7	–	–	–
davon					
58 Teilstrecken	–	2 893,9	205,1	–	–
9 Teilstrecken, 4streifig	–	1 034,9	38,2	–	–
49 Teilstrecken, 2streifig	–	1 559,0	166,9	–	–
davon					
40 Teilstrecken	–	1 186,1	–	109,5	390,8
6 Teilstrecken, 4streifig	–	322,0	–	8,9	50,7
34 Teilstrecken, 2streifig	–	864,1	–	100,6	340,1
damit					
29 Ortsumgehungen	–	1 421,6	117,2	–	–
3 Ortsumgehungen, 4streifig	–	535,7	18,9	–	–
26 Ortsumgehungen, 2streifig	–	885,9	98,3	–	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					
davon					
28 Ortsumgehungen	–	1 378,0	–	110,7	–
3 Ortsumgehungen, 4streifig	–	535,7	–	18,9	–
25 Ortsumgehungen, 2streifig	–	842,3	–	91,8	–
vollständig für den Verkehr freigegeben					

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1996)

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

Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen				
Land Bundesstraße Teilstrecke	1996 für den Verkehr freigegeben Ort (in/bei)	Ende 1996 in Bau Ort (in/bei)	Kosten ¹⁾	
			insgesamt in 1 000 DM	Bundesanteil in 1 000 DM
1	2	3	4	5
Bayern				
B 15 Landshut–Rosenheim: Wasserburg a. Inn–Rosenheim	–	Schechen	7 200	2 400
B 304 Altenmarkt–Traunstein: Traunreut–Traunstein	–	Nußdorf	9 300	3 100
Hessen				
B 44 Frankfurt/Main–Mannheim: Groß-Gerau–Bürstadt	–	Groß-Rohrheim	20 986	13 343
Mecklenburg-Vorpommern				
B 5 Hannover–Berlin: bei Goldenitz (km 200,080) . .	–	Goldenitz	8 608	5 739
Niedersachsen				
B 3 Hannover–Göttingen: Northeim–Walkenried	–	Northeim	40 796	25 773
B 403 Nordhorn–Ochtrup: Nordhorn–Bad Bentheim	–	Bad Bentheim	38 365	24 305
B 444 B 188 (östlich Uetze)–Peine: Eltze–Edemissen	–	Wehnerhorst	12 815	8 155
Nordrhein-Westfalen				
B 233 Unna–Kamen: Unna–Königsborn	–	Königsborn	22 425	14 823
Rheinland-Pfalz				
B 256 Andernach (B 9)–Mayen: Kruft–Thür	–	Mendig	7 050	4 486
Sachsen-Anhalt				
B 71 Salzwedel–Magdeburg: bei Gardelegen	Gardelegen	–	39 800	26 500
Schleswig-Holstein				
B 75 Hamburg–Lübeck: Ahrensburg–Bad Oldesloe . .	–	Bad Oldesloe (Kneeden)	21 129	13 945

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: 31. Dezember 1996)

²⁾ Verkehrsprojekt Deutsche Einheit, Schiene/Bundesstraße

Tabelle 16: Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen					
Bundesautobahn Teilstrecke	Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
1996 für den Verkehr freigegeben					
A 2		Magdeburg–AD Werder: Magdeburg–Rothensee– AS Lostau			
	1	Elbebrücke Hohenwarte,	327	40,9	Stahlverbund
	2	1. Überbau Vorlandbrücke Hohen- warte, 1. Überbau	832	62,2	Spannbeton
A 10		Berliner Ring: AS Berlin–Köpenick– AS Berlin–Hellersdorf			
	3	Kalkgrabenbrücke	238	48,5	Stahlverbund
A 12		AD Spreeau (A 10) – Frankfurt/Oder: AS Frankfurt/Oder– Bdgrz. D/PL			
	4	Oderbrücke Frankfurt/O, 1. Überbau	556	58,4	Stahlbeton
A 63		Mainz–Kaiserslautern: AS Göllheim			
	5	Talbrücke Langmeiler- Senke	205	15,0	Spannbeton
	6	Talbrücke Langmeil	276	15,5	Spannbeton
A 96		Lindau–A 96 München: AS Schöffelding– AS Oberpfaffenhofen			
	7	Tunnel Eching	648	24,6	Stahlbeton
Ende 1996 in Bau					
A 1		Dortmund–Köln: AS Wuppertal/Süd– AS Remscheid			
	8	Talbrücke Diepmannsbach Umbau 2. Überbau Neubau 1. Überbau	275	41,2	Spannbeton und Stahlverbund
A 2		Dortmund–Magdeburg: AS Bad Eilsen–AS Rehren .			
	9	Talbrücke Oelbergen	325	16,7	Spannbeton
	10	Scheppaubrücke	508	41,6	Spannbeton
	11	Elbebrücke Hohenwarte, 2. Überbau	327	40,9	Stahlverbund
	12	Vorlandbrücke Hohen- warte, 2. Überbau	832	62,2	Spannbeton
A 4		Erfurt–Görlitz: AS Jena–Hermsdorfer Kreuz (A 4/A 9)			
	13	Talbrücke Zeitgrund	285	21,3	Spannbeton
	14	Teufelstalbrücke	253	14,6	Spannbeton
	15	Pleißetalbrücke	550	50,8	Spannbeton
	16	Muldebrücke Siebenlehn	413	42,2	Stahlverbund
	17	Talbrücke Tännichtbach	190	15,2	Spannbeton
	18	Talbrücke Triebisch- Seitental	330	21,5	Spannbeton
	19	Saubachtalbrücke	263	21,8	Spannbeton
	20	Elbebrücke Dresden	500	60,8	Stahlverbund
	20a	Tunnel Königshainer Berge	3 300	170,0	Stahlbeton
	21	Talbrücke Weißer Schöps	306	19,8	Spannbeton
		AS Nieder Seifersdorf– AS Görlitz			

¹⁾ Baukosten ohne Grunderwerb (Stand: 31. Dezember 1996)

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen					
Bundesautobahn Teilstrecke	Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
A 7 Füssen–Bdgrz. D/A	22	Grenztunnel	1 270	44,5	Stahlbeton
A 8 Ulm–Augsburg	23	Donaubrücke Leipheim	375	15,0	Spannbeton
A9 AD Potsdam (A 10)– Nürnberg:					
AS Coswig–					
AS Vockerode	24	Elbebrücke Vockerode	654	75,6	Stahlverbund
AS Dessau-Ost–					
AS Dessau-Süd	25	Muldebrücken	585	43,1	Spannbeton
Landesgrenze TH/BY–					
AS Berg/Bad Steben	26	Lehestentalbrücke	344	10,5	Spannbeton
AD Bayreuth/Kulmbach–					
AS Bad Berneck	27	Talbrücke Lanzendorf	1 092	71,3	Spannbeton
AS Hormersdorf–					
AS Schnaittach	28	Talbrücke Simmelsdorf	300	15,1	Spannbeton
	29	Talbrücke Schnaittach	2 438	95,6	Spannbeton
A 10 Berliner Ring:					
AS Leest–AS Phöben	30	Havelbrücke	704	40,0	Stahl
A 12 AD Spreeau (A 10)– Frankfurt/Oder:					
AS Frankfurt/Oder– Bdgrz. D/PL	31	Oderbrücke Frankfurt, 2. Überbau	556	58,4	Stahlbeton
A 14 Magdeburg–Halle	32	Schrotetalbrücke	492	27,6	Stahlverbund
A 20 Lübeck–Rostock:					
AS Grevesmühlen– AD Wismar	33	Talbrücke Triwalk	390	17,3	Spannbeton
	34	Mühlenbachbrücke Poischow	313	16,2	Spannbeton
A 38 Halle–Leipzig	35	Saalebrücke Schkortleben	860	52,7	Spannbeton
	36	Überführung im AK Rippach	323	19,3	Spannbeton
A 39 AK Wolfsburg– AK Braunschweig/Süd	37	Lindenbergtunnel	690	19,1	Stahlbeton
A 46 Hagen–Brilon:					
AS Arnsberg–Uentrop– AS Meschede–Wennemen .	38	Talbrücke Sülte	653	30,6	Spannbeton
	39	Tunnel Olpe	1 020	44,9	Stahlbeton
	40	Ruhrtalbrücke Wennemen	414	19,0	Spannbeton
	41	Talbrücke Rümmecke	379	19,2	Spannbeton
A 52 Mönchengladbach– Düsseldorf	42	Schwalmtalbrücke	254	18,6	Spannbeton
A 60 Bitburg–Wittlich:					
AS Bitburg–AS Badem	43	Nimstalbrücke	781	21,5	Spannbeton
	44	Kylltalbrücke	645	59,3	Spannbeton
A 63 Mainz–Kaiserlautern:					
AS Göllheim– AS Kaiserslautern/Ost	45	Lohnsbachtalbrücke	271	13,7	Spannbeton
A 71 Erfurt–Schweinfurt:					
AK Erfurt (A 4)–AD Suhl (A 73)	46	Steinatalbrücken	577	28,1	Spannbeton

¹⁾ Baukosten ohne Grunderwerb (Stand: 31. Dezember 1996)

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen					
Bundesautobahn Teilstrecke	Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
A 81 Würzburg–Stuttgart: Stuttgart-Feuerbach– AD Leonberg (A 8/A 81) ...	47	Engelbergbasistunnel	4620	Privat- finan- zie- rung	Stahlbeton
A 98 Weil am Rhein–Singen: AS Lörrach–Waldshut- Tiengen	48	Bürgerwaldtunnel	1520	73,8	Stahlbeton
A 99 Autobahnring München: AK Langwied (A 8)– AD Feldmoching (A 92) ...	49	Tunnel Allach	1400	161,3	Spannbeton
A 100 Autobahnstadtring Berlin: AD Tempelhof–Neukölln ..	50	Tunnel Britz	1700	77,8	Stahlbeton

¹⁾ Baukosten ohne Grunderwerb (Stand: 31. Dezember 1996)

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

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen					
Bundesstraße Teilstrecke	Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
1996 für den Verkehr freigegeben					
B 8 Würzburg–Nürnberg: östlich Würzburg	51	Kürnachtalbrücke	265	14,5	Spannbeton
B 10 Landau–Pirmasens: östlich Annweiler	52	Barbarossatunnel	790	28,7	Stahlbeton
nördlich Sarnstall	53	Löwenherztunnel	900	39,9	Stahlbeton
B 11 Deggendorf–Zwiesel: in Deggendorf	54	Lärmschutzbauwerk	330	19,6	Stahlbeton
B 51 Saarbrücken–Bdgrz. D/F: südlich Kleinblittersdorf ...	54	Trog Plittersdorf	265	11,8	Stahlbeton
B 111 Wolgast–Ahlbeck: bei Wolgast	56	Peenebrücke Wolgast	256	70,0	Stahl
Ende 1996 in Bau					
B 10 Landau–Pirmasens: nördlich Rinnthal	57	Staufertunnel	1 038	43,2	Stahlbeton
westlich Rinnthal	58	Kostenfelstunnel	304	13,0	Stahlbeton
B 10 Karlsruhe–Pforzheim: westlich Berghausen	59	Tunnel Grötzingen	1 108	53,6	Stahlbeton
B 29 Waiblingen–Aalen: westlich Schorndorf	60	Tunnel Grafenberg	510	20,6	Stahlbeton
bei Schorndorf	61	Schornbachtalbrücke	618	33,1	Spannbeton
nördlich Aalen	62	Wieslaufbrücke	340	18,5	Spannbeton
	63	Kochertalbrücke	311	13,6	Spannbeton
B 31 Freiburg–Geisingen: bei Döggingen	64	Tunnel Döggingen	1 160	77,8	Stahlbeton
B 54/ B 62 Siegen–Betzdorf: westlich Siegen	65	Ziegenbergtunnel	662	33,4	Stahlbeton
	66	Brücke Schemscheid	763	28,5	Spannbeton
in Siegen	67	Hochstraße Siegen	504	45,4	Spannbeton
B 64 Höxter–Holzminden: westlich Holzminden	68	Weserbrücke Holzminden	557	22,5	Spannbeton
B 76 Kiel–Schleswig: in Kiel	69	Tunnel Eichhofstraße	246	30,3	Stahlbeton
B 9 Halle–Zeitz: nördlich Weißenfels	70	Saalebrücke Weißenfels	792	50,2	Spannbeton
B 101 Freiberg–Meißen: nördlich Meißen	71	Elbebrücke Meißen	330	24,7	Stahlverbund
B 174 Chemnitz–Marienberg: nördlich Zschopau	72	Talbrücke Zschopau	408	27,3	Spannbeton
B 236 Lünen–Schwerte: südlich Dortmund	73	Emscherbrücke	333	11,4	Spannbeton
B 239 Lübbecke–Herford: westlich Löhne	74	Elsetalbrücke	526	13,1	Spannbeton

¹⁾ Baukosten ohne Grunderwerb (Stand: 31. Dezember 1996)

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen					
Bundesstraße Teilstrecke	Nummer in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
B 256 Neuwied–Altenkirchen: nördlich Neuwied	75	Aubachtalbrücke	321	17,0	Spannbeton
B 257 BAB A 565 (AS Grafschaft)–Adenau: westlich Altenahr	76	Ditschardtunnel	565	90,0	Stahlbeton
B 433 Norderstedt–Hamburg: in Hamburg-Fuhlsbüttel . . .	77	Tunnel Holtkoppel	800	38,5	Stahlbeton
	78	Tunnel Kronstieg	420	74,3	Stahlbeton
	79	Tunnel Alsterkrugchaussee	320	49,5	Stahlbeton
B 462 Rastatt–Forbach: bei Gernsbach	80	Tunnel und Trog Gernsbach	2 063	72,0	Stahlbeton
B 515 Menden – B 229 (nördlich Balve): südlich Menden	81	Talbrücke Höne	428	14,4	Spannbeton

¹⁾ Baukosten ohne Grunderwerb (Stand: 31. Dezember 1996)

Tabelle 18: Neubau von Bundesautobahnen
 – Vollzogene und voraussichtliche Verkehrsfreigaben 1997 –
 Stand: 30. September 1997

Neubau von Bundesautobahnen Zusammenstellung der vollzogenen und voraussichtlichen Verkehrsfreigaben 1997								
Lfd. Nr.	Land	BAB Nr.	Verkehrsweg	Neubauabschnitt	Typ*)	Länge km	Gesamtkosten Mio. DM	Verkehrsfreigabe
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	RP	A 60	St. Vith–Wittlich	Heisdorfer Talbrücke	2	0,9	15,7	24. April
2	RP	A 1	Köln–Trier	AS Daun bis AD Vulkaneifel	12	3,8	63,7	1. Juli
3	NI	A 39	Wolfsburg– Braunschweig	AS Braunschweig–Rautheim bis AK Braunschweig–Süd	12	3,4	120,5	26. August
4	ST	A 38	Göttingen– Halle (Saale)	AS Leuna bis AS Lützen (B 87)	12 1	9,3 1,5	187,0	29. August
5	ST	A 14	Magdeburg– Halle (Saale)	AS Magdeburg–Stadtfeld bis AS Magdeburg–Reform (B 71)	12	13,6	153,9	15. Oktober
6	BY	A 6	Nürnberg– Waidhaus–(Prag)	Waidhaus (B 14) bis Bundesgrenze D/CZ	12	4,2	56,0	11. November
7	BW	A 98	Weil/Rhein– Schaffhausen	AS Tiengen–West bis AS Tiengen–Ost	1	3,1	109,7	14. November
8	RP	A 63	Mainz– Kaiserslautern	AS Winnweiler bis Lohnsfeld (B 40)	12	2,4	57,0	November
9	MV	A 20	Lübeck–Rostock	AS Grevesmühlen bis AS Wismar–Ost	12	25,7	328,5	November
10	SN	A 4	Dresden–Görlitz	Gröditz bis Weifenberg	2	1,8	25,0	November
11	SL	A 8	Luxemburg– Saarbrücken	AS Perl/Borg bis Scheuerwald Scheuerwald bis AS Merzig–Wellingen AS Merzig–Wellingen bis Büdingen	1 12 1	7,1 2,2 1,8	166,0	Dezember
12	BY	A 93	Hof–Regensburg	AS Schönwald bis nördlich AS Selb–Nord	12	4,3	54,8	Dezember

Zusammenstellung der vollzogenen und voraussichtlichen Verkehrsfreigaben 1997				
Art der Bauleistung			Typ*)	Länge km
zweibahnig			12	67,4
1. Fahrbahn			1	11,7
2. Fahrbahn; mit Aufstufung der 1. Fahrbahn zur BAB			21	–
Netzverlängerung insgesamt:			–	79,1
2. Fahrbahn als Ergänzung einer einbahnigen BAB			2	4,5
Bauleistung insgesamt:				83,6

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

Neubau von Bundesautobahnen Zusammenstellung der voraussichtlichen Verkehrsfreigaben 1998								
Lfd. Nr.	Land	BAB Nr.	Verkehrsweg	Neubauabschnitt	Typ*)	Länge km	Gesamtkosten Mio. DM	Verkehrsfreigabe
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	TH	A 71	Erfurt-Schweinfurt	Ichtershausen (B 4) bis Traßdorf	12	15,8	175,5	August
2	BY	A 96	Lindau-München	Walchstadt bis Weßling	12	4,5	89,0	August
3	BY	A 99	Ring München	AD München-Allach bis AS München-Ludwigsfeld	12	3,6	241,0	Oktober
				AD Gröbenzell bis AD München-Allach (Querspange Eschenried)	12	2,9		
4	SN	A 4	Dresden-Görlitz	AS Nieder Seifersdorf bis AS Görlitz	12	15,8		
5	BY	A 6	Nürnberg-Waidhaus-(Prag)	AS Lohma bis Waidhaus (B 14)	12	1,6	62,0	Oktober
6	ST	A 38	Göttingen-Halle (Saale)	Saaletalbrücke Schkortleben	2	1,5		
7	BY	A 7	Ulm-Füssen	AS Füssen bis Bundesgrenze D/A	12	0,7	62,0	November
					1	1,1		
8	ST	A 14	Magdeburg-Halle (Saale)	AS Magdeburg-Reform (B 71) bis AS Schönebeck	12	10,4	117,8	November
9	ST	A 14	Magdeburg-Halle (Saale)	AS Halle (Saale)-Tornau bis AS Halle (Saale)/Peißen	12	4,4	26,3	November
10	NI	A 31	Emden-Bottrop	AS Twist bis AS Geeste	12	9,0	76,6	Dezember
11	BY	A 93	Hof-Regensburg	AS Rehau-Selb bis AS Schönwald	12	3,9	45,3	Dezember
12	BY	A 93	Hof-Regensburg	nördlich AS Selb-Nord bis AS Selb-West	21	3,3	22,0	Dezember
13	NW	A 52	Roermond-Düsseldorf	AS Schwalmtal bis AS Hostert	2	4,6	24,0	Dezember

Zusammenstellung der voraussichtlichen Verkehrsfreigaben 1998			
Art der Bauleistung		Typ*)	Länge km
zweibahnig		12	72,6
1. Fahrbahn		1	1,1
2. Fahrbahn; mit Aufstufung der 1. Fahrbahn zur BAB		21	6,3
Netzverlängerung insgesamt:		–	80,0
2. Fahrbahn als Ergänzung einer einbahnigen BAB		2	6,1
Bauleistung insgesamt:			86,1

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

Tabelle 19: Längenentwicklung*) der Bundesfernstraßen
 1950 bis 1997 in km

Längenentwicklung der Bundesfernstraßen						
Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2 + 4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3 + 5)
	km	km	km	km	km	km
1	2	3	4	5	6	7
1950	2 128,0	-	24 349,4	-	26 477,4	-
1951	2 128,0	-	24 327,4	- 22,0	26 455,4	- 22,0
1952	2 128,0	-	24 327,4	-	26 455,4	-
1953	2 131,3	+ 3,3	24 250,4	- 77,0	26 381,7	- 73,7
1954	2 163,0	+ 31,7	24 267,7	+ 17,3	26 430,7	+ 49,0
1955	2 186,6	+ 23,6	24 474,1	+ 206,4	26 660,7	+ 230,0
1956	2 186,6	-	24 553,5	+ 79,4	26 740,1	+ 79,4
1957	2 261,0	+ 74,4	24 481,8	- 71,7	26 742,8	+ 2,7
1958	2 272,2	+ 11,2	24 480,2	- 1,6	26 752,4	+ 9,6
1959 ¹⁾	2 420,0	+ 147,8	24 508,3	+ 28,1	26 928,3	+ 175,9
1960	2 551,2	+ 131,2	24 950,9	+ 442,6	27 502,1	+ 573,8
1961	2 670,6	+ 119,4	25 262,2	+ 311,3	27 932,8	+ 430,7
1962	2 830,4	+ 159,8	28 014,3	+ 2 752,1	30 844,7	+ 2 911,9
1963	2 935,8	+ 105,4	29 206,1	+ 1 191,8	32 141,9	+ 1 297,2
1964	3 076,9	+ 141,1	29 586,4	+ 380,3	32 663,3	+ 521,4
1965	3 204,3	+ 127,4	29 906,9	+ 320,5	33 111,2	+ 447,9
1966	3 371,5	+ 167,2	30 516,1	+ 609,2	33 887,6	+ 776,4
1967	3 508,4	+ 136,9	31 418,4	+ 902,3	34 926,8	+ 1 039,2
1968	3 616,6	+ 108,2	31 986,8	+ 568,4	35 603,4	+ 676,6
1969	3 966,6	+ 350,0	32 047,7	+ 60,9	36 014,3	+ 410,9
1970	4 110,3	+ 143,7	32 205,0	+ 157,3	36 315,3	+ 301,0
1971	4 460,6	+ 350,3	32 465,3	+ 260,3	36 925,9	+ 610,6
1972	4 827,8	+ 367,2	32 590,4	+ 125,1	37 418,2	+ 492,3
1973	5 258,3	+ 430,5	32 696,0	+ 105,6	37 954,3	+ 536,1
1974	5 481,0	+ 222,7	32 703,0	+ 7,0	38 184,0	+ 229,7
1975	5 741,8	+ 260,8	32 594,0	- 109,0	38 335,8	+ 151,8
1976	6 207,0	+ 465,2	32 518,0	- 76,0	38 725,0	+ 389,2
1977	6 434,5	+ 227,5	32 460,0	- 58,0	38 894,5	+ 169,5
1978	6 711,0	+ 276,5	32 292,0	- 168,0	39 003,0	+ 108,5
1979	7 029,0	+ 318,0	32 252,0	- 40,0	39 281,0	+ 278,0
1980	7 292,0	+ 263,0	32 248,0	- 4,0	39 540,0	+ 259,0
1981	7 539,0 ²⁾	+ 247,0 ²⁾	32 558,0	+ 310,0 ³⁾	40 097,0	+ 557,0
1982	7 806,0 ²⁾	+ 267,0	32 356,0	- 202,0	40 162,0	+ 65,0
1983	7 919,0	+ 113,0	32 239,0	- 117,0	40 158,0	- 4,0
1984	8 080,0	+ 161,0	31 553,0	- 686,0 ⁴⁾	39 633,0	- 525,0
1985	8 198,0	+ 118,0	31 485,0	- 68,0	39 683,0	+ 50,0
1986	8 350,0	+ 152,0 ⁵⁾	31 372,0	- 113,0	39 722,0	+ 39,0
1987	8 437,0	+ 87,0	31 368,0	- 4,0	39 805,0	+ 83,0
1988	8 618,0	+ 181,0	31 196,0	- 172,0	39 814,0	+ 9,0
1989	8 721,0	+ 103,0	31 108,0	- 88,0	39 829,0	+ 15,0
1990	8 822,0	+ 101,0	31 063,0	- 45,0	39 885,0	+ 56,0
1991 ⁶⁾	10 854,0	+ 137,0	42 554,0	- 203,0	53 408,0	- 66,0
1992 ⁷⁾	10 995,0	+ 101,0	42 123,0	- 431,0	53 078,0	- 330,0
1993	11 013,0	+ 58,0	42 169,0	+ 46,0	53 182,0	+ 104,0
1994	11 080,0	+ 67,0	41 995,0	- 174,0	53 075,0	- 107,0
1995	11 143,0	+ 63,0	41 770,0	- 225,0	52 913,0	- 162,0
1996	11 190,0	+ 47,0	41 729,0	- 41,0	52 919,0	+ 6,0
1997	11 246,0	+ 56,0	41 487,0	- 213,0	52 733,0	- 186,0

*) Entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen

¹⁾ ab 1959 einschließlich Saarland

²⁾ einschließlich 24,5 km Anschlußäste

³⁾ einschließlich rd. 200 km Anschlußäste

⁴⁾ einschließlich rd. 543 km Anschlußäste

⁵⁾ hierin sind 159,5 km Neubaustrecken enthalten

⁶⁾ ab 1. Januar 1991 im Beitrittsgebiet: Bundesautobahnen 1 895 km, Bundesstraßen 11 694 km = Bundesfernstraßen 13 589 km

⁷⁾ ab 1. Januar 1992 alte und neue Bundesländer