Drucksache 14/5064

Deutscher Bundestag

14. Wahlperiode

05. 01. 2001

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 2000

Inhaltsverzeichnis

		Seite
Zusan	nmenfassung	4
1.	Grundlagen	7
1.1	Netz der Bundesfernstraßen	7
1.2	Zustand und Gebrauchswert der Bundesfernstraßen	7
1.3	Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen	10
1.4	Verkehrsmarkt in Deutschland	12
1.5	Finanzierung	16
1.5.1	Investitionsprogramm 1999 bis 2002, Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003 (ZIP) und Anti-Stau-Programm 2003 bis 2007 (Straße)	16
1.5.2	Bundeshaushalt 2000 und mittelfristige Finanzplanung	16
2.	Aktuelles	17
2.1	Stand der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße –	17
2.2	Stand der Projekte mit privater Vorfinanzierung	19
2.3	Stand der Projekte nach dem Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivat- finanzierungsgesetz	20
2.4	Stand der Überarbeitung des BVWP 1992	21
2.4.1	Netzerweiterung und Netzergänzung	21
2.4.2	Netzerhaltung	23
2.5	Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV – Vergabeverordnung)	
2.6	Aufbau eines Achslasterfassungsnetzes auf Bundesautobahnen	25
2.7	Zuflussregelungen auf der BAB A 40 im Rahmen der Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen (Ramp metering)	25

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 5. Januar 2001 gemäß § 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1878).

	S	Seite
2.8	Festlegung neuer Tunnelquerschnitte und Verbesserung der Sicherheit in Straßentunneln	26
2.9	Ergebnisse der Erhebung des Ausländerverkehrs auf Bundesautobahnen und Europastraßen	27
2.10	Privatisierung des Notrufes an Bundesautobahnen	27
2.11	Verkehrswirtschaftliche Untersuchung im Raum Lauenburg	28
3.	Straßenbauleistungen im Jahr 1999	29
3.1	Straßenbauhaushalt 1999 – Kap. 1210 –	29
3.1.1	Haushaltsoll	29
3.1.2	IST-Ausgaben	29
3.2	Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben	32
3.3	Hauptbautitel	33
3.3.1	Bundesautobahnen	33
3.3.1.1	Um- und Ausbau, Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen	33
3.3.1.2	Neubau	33
3.3.2	Neubau und Erweiterung von Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegebau	35
3.3.3	Erfüllungsgrade des Fünfjahresplans 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000	39
3.3.4	Ingenieurbauwerke	39
3.3.5	Umweltschutz	40
3.4	Erhaltung	41
3.4.1	Ziele, Aufgabenverteilung	41
3.4.2	Statusbeurteilung der Erhaltung der Straßeninfrastruktur	42
3.4.3	Ausgaben	42
3.5	Unterhaltung und Betrieb	42
3.5.1	Ausgaben	42
3.5.2	Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen	42
3.5.3	Autobahn- und Straßenmeistereien, Betriebsdienst	43
3.5.4	Verkehrsbeeinflussungsanlagen	43
3.6	Rastanlagen und Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)	44
Verzeic	hnis der Abbildungen im Text	
1	Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes	7
2	Gebrauchswert der Fahrbahnen der Bundesautobahnen (Richtungsfahrbahnen)	9
3	Zustandsbewertung der Brückenbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen (Hochrechnung) (Stand: Ende 1998)	10
4	Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes	11
5	Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen	11
6	Entwicklung der Jahresfahrleistungen (JFL) auf den Bundesfernstraßen	13

	S	Seite
7	Entwicklung der Ausgaben von 1970 bis 1999 und Finanzplanung für die Bundesfernstraßen bis 2004 (gemäß Haushalt 2001 und Finanzplanung vom 21. Juni 2000)	30
Verzei	chnis der Tabellen im Text	
1	Kurzzeitige Entwicklungen im Personenverkehr	15
2	Kurzzeitige Entwicklungen im Güterverkehr	15
3	Finanzrahmen 1991 bis 2004 – in Mio. DM – (gemäß Haushalt 2001 mit Finanzplanung vom 21. Juni 2000)	17
4	Stand der Projekte mit privater Vorfinanzierung	19
5	Stand der Projekte nach dem Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivat- finanzierungsgesetz (Stand: 10. April 2000)	22
6	Leistungsübersicht 1999	32
7	Fünfjahresplan (FJP) 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 – Erfüllungsgrade am 31. Dezember 1999 –	40
8	Maßnahmen des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen	41
9	Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe) (gesamtes Bundesgebiet) – Stand: 31. Dezember 1999 –	45
Anhan Erläute	grungen	47
Tabell	en	
10	IST-Ausgaben 1999 – aufgeschlüsselt nach Titeln –	48
11	Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –	52
12	Bundesautobahnen – Neubaustrecken –	62
13	Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –	72
14	Bundesstraßen – Ortsumgehungen –	80
15	Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen	96
16	Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –	97
17	Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken –	98
18	Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen –	100
19	Neubau von Bundesautobahnen – Vollzogene und voraussichtliche Verkehrsfreigaben 2000	102
20	Längenentwicklung der Bundesfernstraßen	103
Karte	(in der Umschlagtasche) (im vorliegenden Bericht nicht enthalten) – Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1999 (Stand: 31. Dezember 1999)	

Straßenbaubericht 2000

Gemäß § 7 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG in der Fassung vom 15. November 1993, BGBl. I 1993, Seite 1878) berichtet der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

Erstmals wurde der Straßenbaubericht für das Jahr 1971 aufgestellt.

Der Berichtszeitraum des vorliegenden Berichtes erstreckt sich bis zum 31. Juli 2000 (Kapitel 1 und 2) sowie 31. Dezember 1999 (Kapitel 3).

Zusammenfassung

Im vorliegenden Bericht für das Jahr 1999 werden – neben der fortlaufenden Berichterstattung über die Straßenbauleistungen – die wichtigsten **Neuerungen bei den Rahmenbedingungen** für den Fernstraßenbau dargelegt. Es sind dies:

- das "Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002", das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erarbeitet wurde, um die Kontinuität bei der Planung und der Durchführung von Bauvorhaben bis zur Vorlage eines neuen BVWP und bis zur Verabschiedung des neuen Bedarfsplanes für die Bundeswasserstraßen bzw. der fortgeschriebenen Bedarfspläne für Straße und Schiene sicherzustellen und die weitere Realisierung der vordringlichen Vorhaben des BVWP '92 zu regeln. Das Investitionsprogramm hat das Bundeskabinett am 3. November 1999 zustimmend zur Kenntnis genommen. Es hält unverändert am Vorrang für den Aufbau Ost, insbesondere die Realisierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit fest. Primär sichert es den Weiterbau von begonnenen Investitionsvorhaben.
- Das auf fünf Jahre angelegte Anti-Stau-Programm, mit dem aus Einkünften der ab 2003 geplanten streckenabhängigen Autobahngebühr für schwere Lkw – über die Möglichkeiten der geltenden Finanzplanung hinaus – gravierende Engpässe im Autobahnnetz, im Schienenwegenetz und im Netz der Bundeswasserstraßen schnellstmöglich beseitigt werden sollen, wurde am 15. Februar 2000 der Öffentlichkeit vorgestellt.
- Das zunächst auf drei Jahre (2001 2003) angelegte Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) – finanziert aus den Zinsersparnissen infolge Schuldenabbaus durch die Erlöse der UMTS-Lizenzen – dient vorrangig der Finanzierung von Ortsumgehungen und substanzerhaltenden Maßnahmen im Brückenbereich.

Eine wesentliche Grundlage für die Straßenplanung ist die **Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen.** Wichtige Faktoren sind der Kfz-Bestand sowie der Transitverkehr. Ende des Berichtsjahres waren im gesamten Bundesgebiet rd. 50,7 Mio. Kfz (+ 0,9 % gegenüber 1998) zugelassen.

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

in den alten Bundesländern

- auf Autobahnen rd. 51 000 Kfz/24h (+ 2,7 %), Lkw-Anteil rd. 13,9 %,
- auf Bundesstraßen außerorts rd. 10 400 Kfz/24h (+ 1,9 %), Lkw-Anteil rd. 7,8 %,

in den neuen Bundesländern

auf Autobahnen
 rd. 35 600 Kfz/24h (+ 3,4 %), Lkw-Anteil rd. 17,3 %,
 auf Bundesstraßen – außerorts
 rd. 7 600 Kfz/24h (+ 1,3 %), Lkw-Anteil rd. 10,1 %,

bezogen auf das gesamte Bundesgebiet ergeben sich

- auf Autobahnen rd. 48 500 Kfz/24h (+ 3,1 %), Lkw-Anteil rd. 14,3 %,

- auf Bundesstraßen – außerorts rd. 9750 Kfz/24h (+ 2,1 %), Lkw-Anteil rd. 8,2 %.

Die Gesamtfahrleistung im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland betrug im Berichtsjahr rd. 640,0 Mrd. Kfzkm (+ 2,0 %). Davon entfielen auf die

Autobahnen
 rd. 203,0 Mrd.Kfzkm (+ 4,3 %), Anteil der Gesamt-

fahrleistung 31,7 %,

Bundesstraßen – außerorts
 rd. 113,0 Mrd.Kfzkm (+ 2,0 %), Anteil der Gesamt-

fahrleistung 17,7 %.

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

Nach dem **Haushaltsgesetz 1999** vom 21. Juni 1999 waren im Berichtsjahr für den Bereich der Bundesfernstraßen (Kap. 1210) Ausgaben in Höhe von **10193,9 Mio. DM** (SOLL) geplant. Danach ergaben sich IST-Ausgaben von insgesamt 10174,6 Mio. DM. Die Ausgaben verteilen sich wie folgt auf die alten und neuen Bundesländer:

alte Bundesländer: 5 826,7 Mio DM
 * Investitionen 4 548,3 Mio. DM
 * Nichtinvestitionen 1 278,4 Mio. DM
 neue Bundesländer (einschl. DEGES): 4 281,4 Mio. DM
 * Investitionen 3 909,9 Mio. DM
 * Nichtinvestitionen 371,5 Mio. DM
 Sonstige 66,5 Mio. DM

Für das Jahr 2000 sind für den Bereich der Bundesfernstraßen **Ausgabemittel** in Höhe von **9 955,9 Mio. DM** vorgesehen (Haushaltsgesetz vom 22. Dezember 1999).

Für die Bauleistungen der Kapazitätserweiterung auf den Bundesfernstraßen (Maßnahmen des Bedarfsplanes, Hauptbautitel, einschließlich Refinanzierung) wurden im Berichtsjahr insgesamt rd. 5 115,7 Mio. DM aufgewendet. Folgende Fertigstellungsleistungen wurden erbracht.

– Bundesautobahnen:

* 269,5 km Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und

mehr Fahrstreifen).

* 100,9 km Neubaustrecken und

Bundesstraßen – Neubau und Erweiterungsstrecken einschließlich Ortsumgehungen :

* 50,7 km 4-streifig, * 127,3 km 2-streifig.

Die Ausgaben einschließlich Grunderwerb betrugen:

für Bundesautobahnen
 rd. 3 701,6 Mio. DM
 für Bundestraßen
 rd. 1 383,5 Mio. DM.

Wichtige Verkehrsfreigaben von Teilstrecken im Zuge von Bundesautobahnen waren:

- A 4 Dresden–Görlitz, Nieder Seiffersdorf–Kodersdorf (3,3 km),
- A 14 Magdeburg–Halle (Saale), AK Magdeburg–AS Magdeburg-Stadtfeld (6,2 km), AS Löbejün–AS Halle (Saale)-Tornau (16,2 km),
 AS Halle (Saale)-Tornau–nördl. AS Halle (Saale)-Peißen (4,2 km),
- A 52 Roermond–Düsseldorf, AS Hostert–westl. Elmpt (13,0 km),
- A 60 Sankt Vith–Wittlich, AS Bitburg–AS Badem (7,0 km),
- A 93 Hof–Regensburg, nördl. AS Selb-Nord–AS Selb-West (3,4 km),
 AS Rathaushütte–Markredwitz/Lengenfeld (6,7 km),
- A 99 Autobahnring München, AD Allach–AS Lochhauser Straße (4,4 km).

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, der insgesamt 428 Ortsumgehungen enthält, fortgeführt. Im Berichtsjahr wurden bundesweit 44 vollständige Verkehrseinheiten oder Teil-Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von rd. 136,9 km für den Verkehr freigegeben. Insgesamt wurden für den Bau von Ortsumgehungen im Berichtsjahr 1 037,6 Mio. DM ausgegeben.

Die **Beseitigung von Bahnübergängen** der Deutsche Bahn AG im Streckenverlauf von Bundesstraßen dient vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung des Verkehrsablaufs. Hierfür sowie für andere technische Sicherungen wurden im Berichtsjahr 73,4 Mio. DM (Baulastträger und Bundesdrittel) ausgegeben. Darüber hinaus wurden aus dem Kapitel 1210 für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bahn AG und anderen Baulastträgern 148,6 Mio. DM aufgewendet.

Im Berichtsjahr wurden rd. 360 km **Radwege an Bundesstraßen** fertiggestellt. Hierfür wurden rd. 100 Mio. DM aufgewendet.

Im Berichtsjahr wurden im Rahmen des **Umweltschutzes** für Maßnahmen der Lärmvorsorge rd. 388 Mio. DM und rd. 25 Mio. DM für die Lärmsanierung investiert. Damit wurden im Berichtsjahr rd. 37 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und 87 km Lärmschutzwände errichtet sowie rd. 29 000 m² Lärmschutzfenster eingebaut.

Für Naturschutz und Landschaftspflege wurden rd. 200 Mio. DM sowie für Grünflächenund Biotoppflege rd. 230 Mio. DM ausgegeben.

1. Grundlagen

1.1 Netz der Bundesfernstraßen

Anfang des Jahres 2000 verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von rd. 230 735 km Länge. Dieses Straßennetz hat sich nach Straßenkategorien gegenüber dem Vorjahr wie folgt verändert (Stand: 1. Januar 2000):

Straßennetz	Netzlänge in km 01.01.1999 01.01.2000	Veränderung In km		
Bundesfernstraßen	52.813	52.836	+ 23	
Bundesautobahnen	11.427	11.515	+88	
Bundesstraßen	41.386	41.321	-65	
Übrige überörtliche Straßen	177.852	177.899	-47	
Landesstraßen	86.798	86.823	-25	
Kreisstraßen	91.054	91.076	-22	

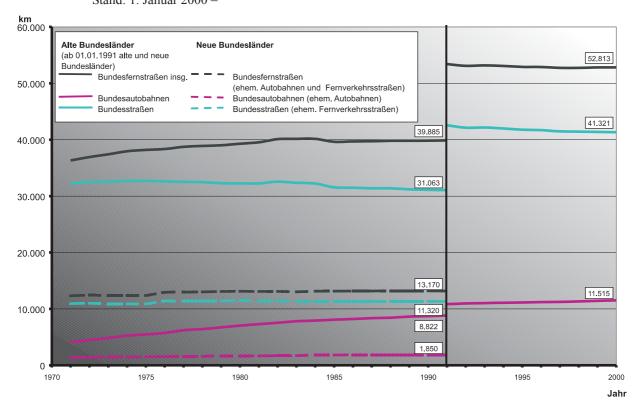
In **Abbildung 1** und **Tabelle 20** (Anhang) ist die Längenentwicklung der Bundesfernstraßen dargestellt.

1.2 Zustand und Gebrauchswert der Bundesfernstraßen

Neben den Leistungen für Neubau und Erweiterung der Bundesfernstraßen gewinnt deren Erhaltung zunehmend an Bedeutung. Es gilt, die in die Straßen investierten Vermögenswerte – in der Bundesrepublik Deutschland handelt es sich bei den Bundesfernstraßen um eine Größenordnung von rd. 334 Mrd. DM (Bruttoanlagevermögen 1999) – in ihrer Substanz verlässlich zu bewahren. Für die Erhaltung der Bundesfernstraßen müssen Jahr für Jahr erhebliche Finanzmittel aufgewendet werden, die aus dem Investitionsteil des Straßenbauhaushaltes bereitgestellt werden; in der Bundesrepublik Deutschland sind es jährlich Milliardenbeträge¹, welche den Spielraum für Neuund Erweiterungsinvestitionen einschränken.

Es ist beabsichtigt, zukünftig regelmäßig sowohl über Zustand und Gebrauchswert der Bundesfernstraßen – als ei-

Abbildung 1: Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes Stand: 1. Januar 2000 –



¹ aus "Straßenerhaltung mit System" Grundlagen des Managements, Alfred Schmuck, Kirschbaum Verlag – Bonn, 1987.

ner Voraussetzung für Investitionsentscheidungen des Bundes – als auch über aktuelle Maßnahmen und deren Methoden zur Bestimmung geeigneter Eigenschaftskennwerte zu berichten.

- Fahrbahnbefestigungen

Im Auftrag von Bund und Ländern werden seit 1992 in regelmäßiger Folge die Beschaffenheit der Fahrbahnoberflächen der Bundesfernstraßen mit schnell fahrenden, d. h. im Verkehr mitschwimmenden Messfahrzeugen aufgenommen. Ablauf und Ergebnisse der als "Zustandserfassungen und -bewertungen (ZEB)" bezeichneten Maßnahme sollen in der derzeit noch im Aufbau befindlichen "Infothek ZEB" und der "Zustandsdatenbank Bundesfernstraßen" bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) dokumentiert werden und stehen später auch der Fachwelt und der interessierten Öffentlichkeit zur Verfügung.

Aufgenommen und bewertet werden die Merkmalsgrößen

- Ebenheit im Längs- und Querprofil,
- Griffigkeit und
- Substanzmerkmale (Oberflächenbild),

deren Messwerte für alle Fahrbahnquerschnitte in 100-m-Abschnitten, getrennt nach Fahrstreifen zu "Zustandswerten" zusammengefasst werden. Aus diesen Zustandswerten werden wiederum aggregierte Aussagen in Form der Teilwerte

- Gebrauchswert,
- Substanzwert (Asphalt, Zementbeton) und
- Gesamtwert

der Fahrbahnbefestigung ermittelt und in Zustandswerten zwischen 1 (sehr gut) und 5 (schlecht) dargestellt.

In der zweiten Erfassungsphase von 1997 bis 2000 wurden alle Fahrstreifen der Bundesautobahnen und Bundesstraßen mit mehr als zwei Fahrstreifen und den Richtungsfahrbahnen der zweibahnigen Bundesstraßen vollständig aufgenommen. In **Abbildung 2** sind die daraus ermittelten Gebrauchswerte länderweise beispielhaft für die Bundesautobahnen dargestellt.

Die Gebrauchswerte wurden hierzu länderweise zu folgenden drei Klassen zusammengefasst, die den Zustandsklassen (ZK) wie folgt entsprechen:

"Volle Gebrauchsfähigkeit" (ZK 1-3,5):

Merkmale: kaum wahrnehmbare Unebenheiten,

keine bis schwache Spurrinnen, insgesamt gute Rauheit mit guter Griffigkeit,

Wirkungen: keine Beeinträchtigungen von Fahr-

komfort und Fahrverhalten;

"Leicht eingeschränkte Gebrauchsfähigkeit" (ZK 3.5–4,5):

Merkmale: deutlich wahrnehmbare Unebenheiten,

erkennbare Spurrinnen mit stellenweise Aquaplaninggefahr bei Nässe, stellenweise schlechte Griffigkeit, Wirkungen: gelegentlich sicherheitsbedingte Ein-

schränkungen der Geschwindigkeits-

wahl;

"Eingeschränkte Gebrauchsfähigkeit" (ZK >4,5):

Merkmale: sehr stark wahrnehmbare Unebenheiten,

deutlich erkennbare Spurrinnen mit Aquaplaninggefahr bei Nässe, schlechte, stellenweise unzureichende Griffigkeit,

Wirkungen: Beeinträchtigungen des Fahrkomforts in-

folge ständigen Wankens und Nickens des Fahrzeugs mit gelegentlichen Stößen und damit längere, komfortbedingte Einschränkungen der Geschwindigkeitswahl.

Die Analyse und Bewertung der Ergebnisse der Zustandsmessungen, die sowohl regionsweise als auch zunächst für das Gesamtnetz der Bundesautobahnen durchgeführt wird, ist noch nicht abgeschlossen; insbesondere fehlt zz. noch die Berücksichtigung und Umsetzung in den Erhaltungsprogrammen der Straßenbauverwaltungen der Bundesländer.

Ingenieurbauwerke

Informationen zum Bestand und Erhaltungszustand von Ingenieurbauwerken werden ebenfalls durch die Straßenbauverwaltungen der Länder auf der Grundlage von Regelwerken erhoben und bereitgestellt, die durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eingeführt wurden. Für die Zustandsbeurteilung werden dabei Programmsysteme genutzt, die im Rahmen der Bauwerksprüfung nach der DIN 1076 "Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen; Überwachung und Prüfung" entwickelt wurden.

Die Bauwerksprüfung gilt für Brücken, Tunnel, Verkehrszeichenbrücken, Lärmschutzwände und Stützbauwerke sowie sonstige Ingenieurbauwerke und wird alle drei Jahre als "einfache Prüfung" und alle 6 Jahre als Hauptprüfung durchgeführt. Vorhandene Schäden werden von einem Bauwerksprüfingenieur direkt am Bauwerk aufgenommen. Der Schaden wird nach einem standardisierten Verfahren (Programmsystem: SIB-Bauwerke) – mittels Notebook – vor Ort in Hinblick auf die Kriterien Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit entsprechend den Definitionen zur Schadensbewertung nach der "Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076" (RI-EBW-PRÜF) bewertet. Als Ergebnis der Hauptprüfung erhält das jeweilige Bauwerk eine Zustandsnote (ZN) zwischen 1 und 4. Die Bedeutung der Zustandsnoten (ZN) wird durch die Zuordnung zu den folgenden sechs Zustandsklassen veranschaulicht:

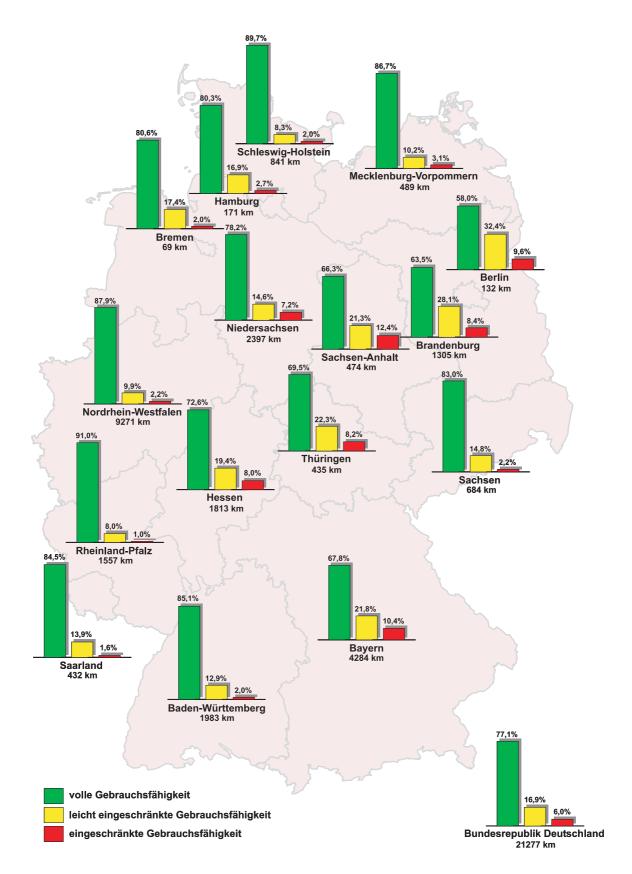
"Sehr guter Bauwerkszustand" (ZN 1,0–1,4):

Maßnahme: Laufende Unterhaltung hinreichend;

"Guter Bauwerkszustand" (ZN 1,5-1,9):

Maßnahme: Laufende Unterhaltung hinreichend;

Abbildung 2: Gebrauchswert der Fahrbahnen der Bundesautobahnen (Richtungsfahrbahnen) (Stand : August 2000)



"Befriedigender Bauwerkszustand" (ZN 2,0–2,4):

Maßnahmen:

Mittelfristig ist eine Instandsetzung erforderlich, kurzfristig können Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit erforderlich werden;

"Noch ausreichender Bauwerkszustand" (ZN 2,5–2,9) :

Maßnahmen:

Kurzfristig ist eine Instandsetzung erforderlich, kurzfristig können auch Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit erforderlich werden;

"Kritischer Bauwerkszustand" (ZN 3,0 - 3,4):

Maßnahmen:

Instandsetzung ist umgehend erforderlich; Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit können umgehend erforderlich werden;

"Ungenügender Bauwerkszustand" (ZN 3,5–4,0):

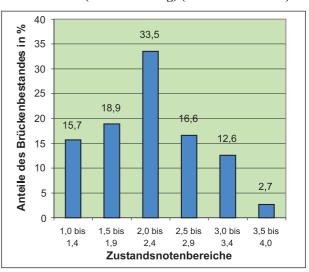
Maßnahmen:

Instandsetzung bzw. Erneuerung ist umgehend erforderlich; Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit können sofort erforderlich werden.

Bisher liegen erste Ergebnisse der Schadensbewertung für die anteilsmäßig größte Bauwerksart der Ingenieurbauwerke, die Brückenbauwerke, vor. Diese Werte wurden auf den Gesamtbestand von 35 272 Brücken, die Ende des Jahres 1998 auf den Bundesfernstraßen vorhanden waren, hochgerechnet, und als Verteilung der Zustandsnoten in **Abbildung 3** dargestellt.

Die Bereiche mit kritischem Bauwerkszustand, d. h. mit Zustandsnoten zwischen 3,0 und 4,0 machen rd. 15 % des

Abbildung 3: Zustandsbewertung der Brückenbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen (Hochrechnung) (Stand: Ende 1998)



Gesamtbestandes aus. Ein wesentliches Ziel der künftigen Erhaltungsplanung ist es, den Bauwerksanteil mit Zustandsnoten zwischen 3,0 bis 3,4 weiter zu senken und Zustandsnoten über 3,5 völlig zu vermeiden.

1.3 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen

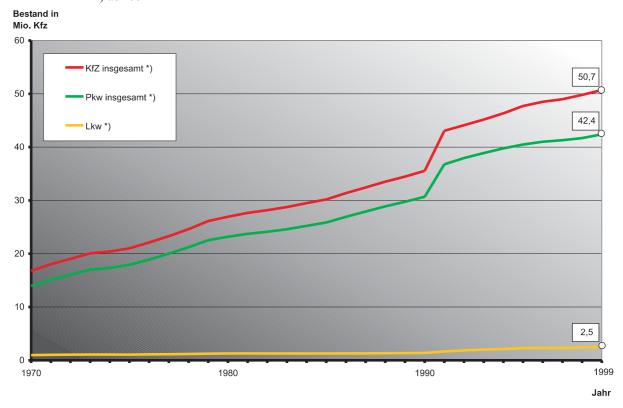
Orientierungsgröße für den Ausbau und die Unterhaltung der Bundesfernstraßen ist die zu erwartende Verkehrsnachfrage im Personen- und Güterverkehr. Wichtige Einflussfaktoren sind der inländische Kraftfahrzeugbestand sowie das Aufkommen im Transitverkehr.

- Kraftfahrzeuge

Anfang des Jahres 2000 wurde für das Bundesgebiet für die Haupt-Kfz-Arten folgende Bestandsentwicklung gegenüber dem Vorjahr festgestellt:

	•	19	98	199	99	Änderungen 1998 / 1999		
Netz / Te	Netz / Teilnetz		Anteil Lkw	DTV_{Kfz}	Anteil Lkw	i e	des DTV _{Lkw}	
	•	Kfz / 24h	%	Kfz / 24h	%	C.	%	
			i		1			
ADI	BAB	49600	13,8	51000	13,9	2,7	3,4	
ABL	BStr. – außerorts –	10200	7,8	10400	7,8	1,9	1,9	
NDI	BAB	34400	17,3	35600	17,3	3,4	3,4	
NBL	BStr. – außerorts –	7500	10,2	7600	10,1	1,3	0,3	
Dun dagashi at	BAB	47000	14,2	48500	14,3	3,1	3,8	
Bundesgebiet	BStr. – außerorts –	9550	8,2	9750	8,2	2,1	2,1	

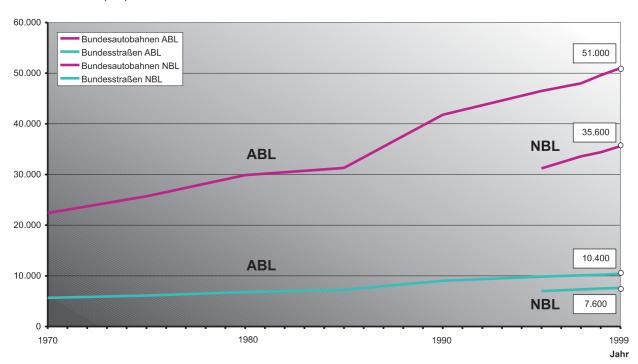
Abbildung 4: Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes *) ab 1991 ABL + NBL



Quelle: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (Kraftfahrzeuge Sonderheft 1, 2000.

Abbildung 5: Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen – vor 1995 nur alte Bundesländer

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



Kfz-Arten	Bestand	Zuwachs		
	01.01.1999	01.01.2000	in Mio.	
Krafträder	3,0	3,2	0,2	
Pkw	41,7	42,4	0,7	
Lkw	2,4	2,5	0,1	
übrige Kfz	2,6	2,6	0	
Summe Kfz	49,8	50,7	0,9	

Abbildung 4 (Seite 11) zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes. Der Motorisierungsgrad lag zu Ende des Berichtsjahres bei 648 Pkw/1 000 ff-EW² in den alten Bundesländern und bei 587 Pkw/1 000 ff-EW² in den neuen Bundesländern.

- Verkehrsstärken

Für das Berichtsjahr wurden nachfolgende, über das Jahr gemittelten Werte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (**DTV**) ermittelt, die in ihrer zeitlichen Entwicklung in **Abbildung 5** (Seite 11) dargestellt sind:

- Fahrleistungen

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

Die verkehrliche Bedeutung der **Bundesfernstraßen** besteht in ihrem – gegenüber dem Längenanteil am Gesamtnetz von rd. 23 % – mit 49,4 % hohen Anteil an den Jahresfahrleistungen der Kfz (Kfzkm) und den – mit rd. 56 % für den Straßenpersonenverkehr (Pkm) und rd. 72 % für den Straßengüterverkehr (tkm) – überproportional hohen Anteilen an den Verkehrsleistungen im Straßenverkehr. Die Entwicklung der Jahresfahrleistungen (Kfzkm) ist in **Abbildung 6** dargestellt.

Bemerkenswert ist auch die sich fortsetzende Konzentration des Kfz-Verkehrs, insbesondere des Güterver-

Baustellen auf Autobahnen:

Bauarbeiten an Betriebsstrecken der Bundesautobahnen sind zur Erhaltung der Substanz, zu deren Modernisierung und damit auch zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit unvermeidbar. Es wird versucht, während der Dauer der Bauarbeiten die Zahl der Fahrstreifen nicht zu verringern, um die Leistungsfähigkeit der Strecke möglichst beizubehalten. Im Jahr 2000 wird an rd. 600 Baustellen auf Bundesautobahnen 14 Tage und länger gearbeitet. Zur Information für die Öffentlichkeit wurde in Zusammenarbeit mit den Obersten Straßenbaubehörden der Länder das bundesweite Baustelleninformationssystem weiterentwickelt. Aktuelle Baustellendaten und geplante Vollsperrungen werden durch eine zentrale Stelle der Straßenbauverwaltung in jedem Bundesland zusammengetragen und unmittelbar ins Internet eingestellt. Die Daten betreffen laufende und zu erwartende neue Baustellen von längerer Dauer (mehr als acht Tage) im Autobahnnetz. Die nach Autobahnnummern und Streckenverlauf geordneten Informationen sind im Internetangebot des BMVBW unter http:/www.bmvbw.de abrufbar.

1.4 Verkehrsmarkt in Deutschland

In seinem diesjährigen Bericht³ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kommt das Ifo-Institut auf der Grundlage der aktuellen Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung zu neuen Eckwerten für die kurzzeitige Entwicklung der Nachfrage nach Verkehrsleistungen der verschiedenen Verkehrsträger:

Die **Bevölkerung** in Deutschland, die 1997 und 1998 annähernd stagniert hatte, nahm im Verlauf von 1999

³ Ifo-Kurzzeit-Prognose, Februar 2000.

	1998		1999		Änderungen 1998 / 1999
Netz / Teilnetz	JFL	Anteile	$JFL^{2)}$	Anteile	der JFL
	Mrd. Kfzkm	%	Mrd. Kfzkm	%	%
Gesamtes Straßennetz 1)	627,2	100	640,0	100	2,0
davon:					· ·
BFStr außerorts - ²⁾	304,9	48,6	316,0	49,4	3,5
davon:					
Bundesautobahnen ²⁾	194,2	31,0	203,0	31,7	4,3
Bundesstraßen ²⁾	110,7	17,6	113,0	17,7	2,0

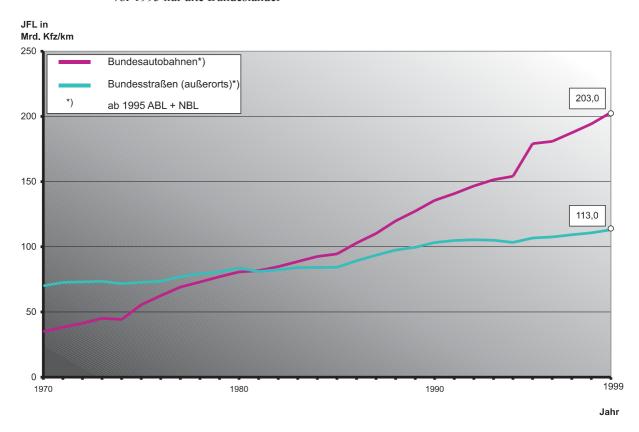
¹⁾ DIW, Verkehr in Zahlen 2000

kehrs auf den Autobahnen (vgl. DTV-Werte). Mit einem Längenanteil von rd. 5 % des gesamten überörtlichen Straßennetzes übernehmen sie rd. 32 % der gesamten Kfz-Fahrleistungen.

fahrfähige Einwohner.

²⁾ Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Dezember 1999

Abbildung 6: Entwicklung der Jahresfahrleistungen (JFL) auf den Bundesfernstraßen – vor 1995 nur alte Bundesländer



wieder um 0,2 Mio. EW zu. Für 2000 ist ein etwas stärkeres Wachstum um 0,25 Mio. EW zu erwarten. Nach wie vor entsteht die Zunahme allein in Westdeutschland, während sich die Einwohnerzahl in Ostdeutschland weiterhin vermindert.

Das reale **Bruttoinlandprodukt** ist 1999 um 1,4 % gewachsen. Im Jahr 2000 wird sich das Wirtschaftswachstum – entgegen den Annahmen des Vorjahres – auf 2,7 % erhöhen und sich dabei im Verlauf des Jahres beschleunigen.

Der **private Verbrauch** ist 1999 dank fiskalischer Entlastungen, höherer Realeinkommen und einer sinkenden Sparquote um 2 % gestiegen. Für das Jahr 2000 ist mit einem etwas stärkeren Anstieg zu rechnen (+2,3 %). Das verfügbare Einkommen wird durch weitere steuerliche Entlastungen und durch die zunehmende Beschäftigtenzahl steigen. Dämpfend wirkt sich die Aussetzung der Rentenformel aus. Es wird davon ausgegangen, dass die Sparquote leicht steigt.

Der Pkw-Bestand – als eine zentrale Einflussgröße der Verkehrsnachfrage – nahm beschleunigt zu. Zwar stieg die Zahl der neu zugelassenen Pkw lediglich um knapp 2 % an, die bestandsneutralen Ersatzbeschaffungen sanken um 7,5 %, der Bestandszugang nahm dagegen um

81 % zu. Der Pkw-Bestand selbst übertraf damit am Jahresende 1999 mit 42,4 Mio. Fahrzeugen das Vorjahresniveau um 1,7 % (Zuwachs : rd. 0,7 Mio. Pkw).

Beim Pkw-Bestand und der **Pkw-Dichte** erlaubt die Datenlage nach wie vor eine getrennte Analyse nach alten und neuen Bundesländern. In Westdeutschland wuchs der Bestand im Jahr 1999 auf rd. 35,1 Mio. und in Ostdeutschland auf rd. 7,3 Mio. Pkw. Durch die – gegenüber Westdeutschland – etwas schwächere Zunahme der **fahrfähigen Bevölkerung** (EW über 18 Jahre) in Ostdeutschland nahm dort die Pkw-Dichte – rechnerisch – stärker zu und erreichte mit 587 Kfz/1 000 EW etwa 90,6 % der Dichte in Westdeutschland (648 Kfz/1 000 EW).

Die Pkw-Fahrleistung als zentrale Kennzahl für die Entwicklung des Individualverkehrs wird über die Kraftstoffnachfrage sowie die Bestände und den spezifischen Verbrauch der einzelnen Fahrzeugarten ermittelt. Der Verbrauch des im Pkw-Verkehr eingesetzten Ottokraftstoffes entwickelt sich grundsätzlich wie der Grundabsatz, nahm also ebenfalls um rd. 0,5 % ab. Der kräftige Zuwachs des Dieselkraftstoffabsatzes ist zum größten Teil auf die zunehmende Lkw-Fahrleistung zurückzuführen. Der Verbrauch der Pkw an Dieselkraftstoff ist – wie der Bestand dieser Fahrzeuge – 1999 nach einer Abnahme in den beiden Vorjahren wieder etwa 1 % gestiegen. Für den gesamten Kraft-

stoffverbrauch des Pkw-Verkehrs ergibt sich somit eine geringfügige Abnahme (-0,2 %).

Angeregt wurde die Pkw-Fahrleistung im vergangenen Jahr von der Bestandsentwicklung, die - wie beschrieben - kräftiger ausfiel als in den beiden Vorjahren. Auch von den gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren gingen etwas expansivere Impulse aus. Der Anstieg der privaten Konsumausgaben wirkte sich vor allem auf die Einkaufs- und Freizeitfahrten und die Zunahme der Erwerbstätigenzahl auf den Berufsverkehr mit Pkw aus. Diesen expansiven Einflüssen stand ein spürbar dämpfender Effekt in Gestalt der Kraftstoffpreise gegenüber. Sie erhöhten sich - im Durchschnitt der Kraftstoffsorten - im Verlauf des vergangenen Jahres um 20 %. Der größere Teil kam durch die Entwicklung der Rohöleinstandskosten zustande. Der Weltrohölpreis hat sich nach dem Verfall des Jahres 1998 im Verlauf des vergangenen Jahres mehr als verdoppelt. Hinzu kam der Anstieg des Dollarkurses. Ein weiterer - wenngleich weit weniger gewichtiger dämpfender Einfluss entstand aus den Witterungsverhältnissen zu Beginn des vergangenen Jahres. Sie haben den Straßenverkehr stärker behindert als 1998, als der gesamte Winter sehr mild war.

Im Jahr 2000 lassen die wichtigsten Bestimmungsgrößen des Individualverkehrs aus derzeitiger Sicht insgesamt ein schwächeres Wachstum erwarten als im vergangenen Jahr. Dies gilt jedoch nicht für den Pkw-Bestand. Hier sollte sich die nach gegenwärtiger Einschätzung die etwas günstigere Entwicklung der gesamtdeutschen Leitdaten, d. h. des privaten Verbrauchs und der Arbeitsmarktzahlen, erneut bemerkbar machen. Insgesamt ist zu erwarten, dass der Bestand im Jahr 2000 in einem ähnlichen Ausmaß wächst wie 1999. Die Veränderung sowohl zur Jahresmitte als auch zum Jahresende wird auf gut 0,7 Mio. oder 1,7 % Zuwachs geschätzt. Daraus ergibt sich ein Pkw-Bestand von rd. 43,1 Fahrzeugen. Die Zunahme der Pkw-Dichte fällt mit 1,1 % jeweils spürbar niedriger aus.

Im Personenverkehr nahmen 1999 sowohl Aufkommen als auch Verkehrsleistung zu und übertrafen das jeweilige Vorjahresniveau um 1 %. Positive Impulse gingen von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung aus. Im anteilsmäßig dominierenden Individualverkehr expandierten sowohl die Zahl der Personenfahrten als auch die Leistung um gut 1 %. Die Nachfrage im ÖPV erhöhte sich um knapp 1 %. Den kräftigsten Zuwachs konnte wiederum der Luftverkehr realisieren (+7 %). Der ÖPNV verzeichnete im vergangenen Jahr ein leichtes Aufkommensplus. Im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr wurde das Wachstum getragen vom Ausbildungsverkehr, der um rd. 1 % zunahm. Die personenkilometrische Leistung im ÖPV nahm 1999 mit knapp 3 % stärker zu als das Aufkommen, was maßgeblich auf die Entwicklung des Fernverkehrs zurückzuführen ist.

Im Jahr 2000 wird sich die moderate Aufwärtsentwicklung im Personenverkehr (vgl. **Tabelle 1**) fortsetzen. Aus

derzeitiger Sicht wird die Fahrtenzahl jedoch schwächer zunehmen als im vergangenen Jahr, obwohl der wirtschaftliche Aufschwung an Tempo und Breite gewinnt. Die demographischen Einflüsse, d. h. die Zahl der Einwohner und der Auszubildenden, stimulieren dagegen die Nachfrage kaum. Im ÖPNV wird die Nachfrage deutlich zunehmen. Die Zahl der Reisen dürfte um rd. 5,5 % über dem Vorjahresniveau liegen. Der Luftverkehr befindet sich weiterhin in einer spürbaren Wachstumsphase. Ein vergleichsweise hoher Aufkommenzuwachs zeichnet sich auch beim Eisenbahnfernverkehr (+4 %) und bei den Busreisen (+3 %) ab.

Im Güterverkehr der Bundesrepublik Deutschland erhöhte sich die Transportmenge 1999 um 5 % auf 4,03 Mrd. Tonnen. Die dabei erbrachte Beförderungsleistung stieg um knapp 4 % und erreichte 489 Mrd. tkm. Der größte Teil der Zunahme beruht allerdings auf einer Veränderung der statistischen Erfassung im Straßengüterverkehr. Seit Beginn des Jahres 1999 werden bisher von der Meldepflicht befreite Transporte in den Berichtskreis aufgenommen. Unter anderem werden nun die Transporte lebender Tiere und vor allem die Transporte von Abfällen stärker erfasst. Damit sind die Wachstumsraten 1999/98 der Transportmengen und -leistungen bei Düngemitteln, land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen und insbesondere Steinen und Erden stark nach oben verzerrt. Unterstellt man eine Niveauverschiebung um 130 Mio. Tonnen, ergibt sich für 1999 eine Wachstumsrate der insgesamt transportierten Mengen von 1,6 %.

Das Aufkommen der Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt wurde in 1999 von der schwachen Montankonjunktur beeinträchtigt. Insgesamt sank die Verkehrsleistung der Schiene um gut 3 % auf 71 Mrd. tkm (vgl. **Tabelle 2**). Die Binnenschifffahrt war ebenfalls von sinkenden Ladungsmengen an Eisenerzen, Eisen und Stahlprodukten sowie durch witterungsbedingte Ausfälle betroffen, aufgrund der bei den restlichen Gütergruppen günstigeren Entwicklung nahm die Verkehrsleistung jedoch nur um rd. 2.1 % auf 63 Mrd. tkm ab. Nach dem Einbruch im Jahr 1998 nahm der Luftfrachtverkehr 1999 wieder zu. Das Abklingen der Krise in Asien trug dazu bei, dass das Frachtaufkommen einen Zuwachs um 5 % erreichte. Der Durchsatz der Mineralölfernleitungen ging infolge der verminderten deutschen Raffinerieproduktion um rd. 3 % auf knapp 88 Mio. Tonnen zurück.

Im Jahr 2000 ist im Verkehrsgewerbe mit einer starken Beschleunigung des Wachstumstempos zu rechnen, wenn man beachtet, dass der Zuwachs 1999 vor allem auf die Veränderung der statistischen Erfassung zurückgeht. Alle Verkehrsträger dürften vom Anziehen der gesamtwirtschaftlichen Produktion profitieren und Aufkommensgewinne verbuchen. Der Lkw-Verkehr wird von den positiven Rahmenbedingungen wiederum am stärksten profitieren und in allen Entfernungsstufen deutlich zulegen. Eisenbahnen und Binnenschifffahrt werden vor allem im Bereich der Montangüter aufgrund der steigenden Stahlproduktion Zuwächse erzielen können. In den

Tabelle 1: Kurzzeitige Entwicklungen im Personenverkehr

1998		19	999	Änderung	200	00	Änderung
Ifo	Anteil	Ifo	Anteil	1998 / 99	Ifo	Anteil	1999 / 00
[1]	%	[1]	%	%	[1]	%	%

Personenverkehr

Leistung		

1		3	4	5	6	7	8	9
Öffentlicher 1. Verkehr	185,6	19,7	190,7	20,0	2,7	199,1	20,6	4,2
1.1 Eisenbahnverkehr (2)	72,4	7,7	74,1	7,8	2,3	77,8	8,0	4,8
1.1.1 - Schienennahverkehr	38,1		39,5		3,5	40,5		2,5
1.1.2 – Schienenfernverkehr	34,3		34,6		0,9	37,3		7,2
1.2 Straßenverkehr	75,7	8,0	76,3	8,0	0,8	77,6	8,0	1,7
1.2.1 – Nahverkehr (5)	51,3		51,5		0,4	51,8		0,6
1.2.2 – Fernverkehr (3)	24,4		24,8		1,6	25,8		3,7
1.3 Luftverkehr	37,5	4,0	40,3	4,2	6,9	43,7	4,5	7,8
2. Individualverkehr	755,7	80,3	763,7	80,0	1,0	768,8	79,4	0,7
Summe Güterverkehr	941,3	100,0	954,4	100,0	1,4	967,9	100,0	1,4

Tabelle 2: Kurzzeitige Entwicklungen im Güterverkehr

1998		19	99	Änderung	2000		Änderung	
Ifo	Anteil	Ifo	Anteil	1998 / 99	Ifo	Anteil	1999 / 00	
[1]	%	[1]	%	%	[1]	%	%	

Güterverkehr

Leistung in Mrd. t.km

1		2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Eisenbahn [2]	73,6	15,6	71,3	14,6	-3,1	73,6	14,3	3,2
2.	Binnenschiffahrt	64,3	13,6	62,9	12,8	-2,2	64,7	12,6	2,9
3.	Straßengüterverkehr	318,2	67,5	340,2	69,5	6,9	360,1	70,1	5,8
3.1	Inländische Unternehmen	230,6		244,6		6,1	254,3		4,0
3.1.1	- Gewerblicher Verkehr [3]	160,2		169,1		5,6	177,7		5,1
3.1.2	- Werkseigener Verkehr	70,4		75,5		7,2	76,6		1,5
3.2	Ausländische Unternehmen	87,6		95,6		9,1	105,8		10,7
4.	Luftverkehr	0,6	0,1	0,6	0,1	0,0	0,7	0,1	16,7
5.	Rohrleitungen	14,8	3,1	14,7	3,0	-0,7	14,4	2,8	-2,0
Sumr	ne Güterverkehr	471,5	100,0	489,7	100,0	3,9	513,5	100,0	4,9

Ifo-Prognose, Februar 2000.

Ifo-Prognose Februar 2000. Ohne Schiffs-, einschließlich Militärverkehr.

Gelegenheitsverkehr mit Bussen.

Pkw, Kombi, Krad, einschließlich Taxi und Mietwagen.

Linienverkehr mit Straßenbahnen, Kraftomnibussen und U-Bahnen.

Ohne Expreß- und Stückgutverkehr sowie ohne Dienstgut- und Militärverkehr. einschließlich der DB AG-eigenen und der im Auftrag der DB AG fahrenden Fahrzeuge.

langfristig als wachstumsstark eingestuften Teilbereichen der Halb- und Fertigwaren ist ein deutliches Aufkommensplus bei den Eisenbahnen zu erwarten. Dies betrifft im besonderen Maße den kombinierten Verkehr der DB AG, der voraussichtlich deutlich zulegen dürfte. Diese Einschätzung setzt voraus, dass die geplanten Angebotsverbesserungen seitens der DB AG auch tatsächlich realisiert werden.

1.5 Finanzierung

1.5.1 Investitionsprogramm 1999 bis 2002, Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003 (ZIP) und Anti-Stau-Programm 2003 bis 2007 (Straße)

Zur mittelfristigen operativen Programmplanung im Zeitraum zwischen dem Fünfjahresplan 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 und einem neuen Fünfjahresplan, der auf der Grundlage der derzeitigen, in Überarbeitung befindlichen Bundesverkehrswege- und Bedarfsplanung zu erstellen ist, wurde das Investitionsprogramm (IP) 1999 bis 2002 aufgestellt. Es soll in dieser Phase die Kontinuität der Planungs- und Bautätigkeit einschließlich der Erhaltung und Instandsetzung der relevanten Bundesfernstraßenprojekte sicherstellen.

Der IP-Entwurf wurde regierungsintern mit dem Koalitionspartner und den Ländern abgestimmt. Das Bundeskabinett hat das IP am 3. November 1999 zustimmend zur Kenntnis genommen.

IP und BVWP-Überarbeitung stehen insofern in engem Zusammenhang, als die über das Jahr 2002 hinauslaufenden Maßnahmen des IP (Überhang) in erheblichem Maße Finanzmittel des künftigen BVWP binden und damit den Gestaltungsspielraum für die Neufestlegung von Prioritäten, insbesondere die Neuaufnahme von Projekten in den BVWP, einengen.

Für das IP, Teil Bundesfernstraßen, stehen im Zeitraum 1999 bis 2002 insgesamt 31,7 Mrd. DM zur Verfügung, wovon 13,8 Mrd. DM für Erhaltungs- und Instandhaltungsinvestitionen und andere investive Verpflichtungen sowie weitere 17,9 Mrd. DM für Neubau- und Erweiterungsinvestitionen (HBT) festgelegt sind.

Der Betrag von 17,9 Mrd. DM für Neubau- und Erweiterungsinvestitionen enthält 9,2 Mrd. DM für die VDE und 6,6 Mrd. DM für weitere, im Bau befindliche Maßnahmen. Da für die Refinanzierung der privat vorfinanzierten Projekte, für die straßenseitige Anbindung des geplanten Flughafens Berlin-Brandenburg-International (BBI) sowie für die Komplimentärfinanzierung der mit Mitteln des regionalen Entwicklungsfonds der EU (EFRE) bis zu 75 % geförderten Maßnahmen in den NBL weitere 1,3 Mrd. DM gebunden sind, stehen im Zeitraum 1999 bis 2002 nur noch rd. 800 Mio. DM für den Neubeginn von Maßnahmen oder Verkehrseinheiten zur Verfügung; das sind – ohne o.g. EFRE- und BBI-Projekte – knapp 5 % des Gesamtvolumens.

Mit der Realisierung der im IP enthaltenen Maßnahmen – einschließlich des Überhangs ab 2003 in Höhe von rd. 21,8 Mrd. DM – werden etwa 1 300 km Autobahn-Erweiterungen, 1 300 km Autobahn-Neubau und 1 200 km Bundesstraßen, davon rd. 700 km Ortsumgehungen, fertig gestellt werden können.

Die Zinsersparnisse aufgrund des Schuldenabbaues durch die UMTS-Versteigerungserlöse werden im Rahmen des **Zukunftsinvestitionsprogrammes** 2001 bis 2003 (ZIP) zielgerichtet zur Verbesserung und Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt. Damit stehen bundesweit weitere 2,7 Mrd. DM vorrangig zur Finanzierung von Ortsumgehungen sowie für substanzerhaltende Maßnahmen im Brückenbereich zur Verfügung.

Das auf fünf Jahre angelegte Anti-Stau-Programm ist ein Sonderprogramm zur Beseitigung von Engpässen im Autobahnnetz, im Schienenwegenetz und im Netz der Bundeswasserstraßen, mit dem über die normalen Verkehrsinfrastrukturinvestitionen hinaus weitere gravierende Engpässe schnellstmöglich beseitigt werden sollen. Es wurde am 15. Februar 2000 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Die Projekte wurden nach einheitlichen verkehrstechnischen Kriterien ausgewählt. Damit ist sichergestellt, dass vornehmlich die wirksamsten Maßnahmen zum Zuge kommen. Die Kriterien für die Auswahl von Projekten auf den Bundesautobahnen waren:

- 4-streifige Autobahnen mit durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken von über 65 000 Kraftfahrzeugen pro Tag,
- Autobahnstrecken mit hohem Lkw-Anteil, fehlenden Standstreifen und großen Steigungs- oder Gefällestrecken,
- eindeutig identifizierte Lücken im Netz, die bislang regelmäßig zu Staus im vorhandenen Netz geführt haben.

Das Anti-Stau-Programm wird ausschließlich mit zusätzlichen Mitteln aus den voraussichtlich ab 2003 verfügbaren Einnahmen aus der streckenbezogenen Autobahngebühr für schwere Lkw finanziert und belastet somit nicht den Investitionshaushalt.

1.5.2 Bundeshaushalt 2000 und mittelfristige Finanzplanung

Das Haushaltsgesetz 2000 vom 22. Dezember 1999 wurde am 28. Dezember 1999 verkündet (BGBl. I, Seite 2561). Der vom Bundestag verabschiedete Bundeshaushalt 2000 sieht für Kap. 1210 (Bundesfernstraßen) Ausgaben in Höhe von 9955,9 Mio. DM vor. Nach Wegfall der ursprünglich geplanten Globalen Minderausgabe sind für das Jahr 2001 rd. 10818,5 Mio. DM, für 2002 rd. 10664,3 Mio. DM, für 2003 rd. 10398,4 Mio DM und für 2004 rd. 9513,4 Mio. DM vorgesehen. (vgl. **Tabelle 3** bzw. **Abbildung 7,** Seite 38).

53.085,5

 $2002^{1)}$ **2003**¹⁾ Summe 1999 2000 Summe 2001 2004 Summe Summe 1991 1993 1993 1991 bis bis bis bis 1992 1999 2000 2004 (FJP) Ist Ist Ist Soll Soll Soll Finanzplanung 5 7 1 2 3 4 6 8 9 10 11 Kap. 1210..... 10.174,6 72.646,3 9.955,9 82.602,2 0.818,5 10.664,3 10.398,4 142.221,4 18.224, 9.513,4 3.547,4 12.824,1 14.517,9 1.707,9 Nichtinvestitio-1.716,4 1.693,8 1.694,1 1.697,7 1.697,7 24.862,7 Investitionen 14.677, 8.458,2 59.822,2 8.262,1 68.084,3 9.124,4 8.956,4 8.700,7 7.815,7 117.358,7 -davon Hauptbautitel 7.245,8 5.115,7 32.728,8 4.731,0 37.459,8 5.479,5 5.298,3 64.273,2 – davon Investitionen außerhalb der

30.624,5 3.644,9

3.658,1

Tabelle 3: Finanzrahmen 1991 bis 2004 – in Mio. DM – (gemäß Haushalt 2001 mit Finanzplanung vom 21. Juni 2000)

27.093,4

3.531,1

2. Aktuelles

Hauptbautitel.

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

7.431,4 3.342,5

Ein vorrangiges Ziel der Bundesregierung ist die zügige Realisierung der sieben Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße. Wesentliche Teile dieser Projekte sollen bis Mitte des nächsten Jahrzehnts verwirklicht werden.

Aufgrund der begrenzten Mittel für den Bundesfernstraßenbau insgesamt und in Hinblick auf vordringliche Maßnahmen auch in den ABL war es erforderlich, die

Höhe der jährlichen Mittelansätze für die VDE zu begrenzen. In den Jahren 1997 bis einschließlich 2000 wurden deshalb 2,4 Mrd. DM jährlich plafondiert. Die VDE-Projekte – Straße werden damit im Wesentlichen bis Ende 2005 realisiert sein. Die Gesamtfertigstellung ist bis 2007/2008 vorgesehen.

Die VDE-Projekte – Straße hatten – ausgehend von einer Gesamtlänge von rund 2 000 km – zum Ende des 1. Quartals 2000 folgenden Realisierungsstand:

Bearbeitungs- bzw. Fertigstellungsphasen	Realisierungsstand in % : (Ende 1. Quartal 2000)
Linie bestimmt (nur bezogen auf Neubauvorhaben mit einer Gesamtlänge von 942 km)	rd. 99
RE-Entwürfe in Arbeit bzw. abgeschlossen	rd. 95
Planfeststellung abgeschlossen	rd. 65
in Bau	rd. 20
unter Verkehr	rd. 43

¹⁾ enthält bereits die Mittel für das Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003 (ZIP).

Bis Ende des 1. Quartals 2000 wurde im Einzelnen folgende Bauziele erreicht:

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

Auf dem 4-streifigen, 323 km langen Neubauabschnitt laufen die Bauarbeiten auf einer Länge von rd. 150 km. Schwerpunkte sind die Teilabschnitte zwischen dem Autobahnkreuz Wismar und dem Autobahnkreuz Rostock sowie in den Räumen Grimmen, Jarmen, Strasburg und Uckermark. Ein rd. 26 km langer Teilabschnitt zwischen Grevesmühlen und dem Autobahnkreuz Wismar ist seit dem 3. Dezember 1997 unter Verkehr.

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

Das Projekt beinhaltet die Erweiterung auf sechs Fahrstreifen einschließlich einer Grunderneuerung auf einer Gesamtlänge von 328 km. Wegen der im Jahre 2000 durchgeführten EXPO 2000 und der dadurch zusätzlich zu erwartenden Verkehrszunahme wurde der 6-streifige Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Hannover-Ost und dem Autobahndreieck Werder (Länge: 208 km) am 9. November 1999 durchgängig fertig gestellt. In zwei kurzen Teilabschnitten im niedersächsischen Bereich bei Peine und bei Braunschweig wurde zusätzlich eine 6-streifige Befahrbarkeit hergestellt. Hier erfolgt die Erweiterung auf sechs Fahrstreifen ab 2001. Darüber hinaus sind bereits weitere rd. 70 km unter Verkehr:

- A 10, Autobahndreieck Werder–Autobahndreieck Potsdam
- A 10, Autobahndreieck Potsdam-westlich Autobahnkreuz Schönefeld (ohne Autobahndreieck Nuthetal und ohne Ludwigsfelder Damm),
- A 10, Bereich Anschlussstelle B 101n und
- A 10, Erkner-Hellersdorf.

Im Bau befinden sich rd. 20 km.

Projekt 12: A 9, Berlin-Nürnberg

Die Erweiterung auf sechs Fahrstreifen einschließlich einer Grunderneuerung (Länge: 370 km) ist mit Fertigstellung von 230 km Streckenlänge unter Verkehr weit vorangeschritten:

- Autobahndreieck Potsdam Klein-Marzehns (L-GR BB/ST),
- Dessau-Süd–Zörbig,
- Großkugel–Naumburg,
- Droyßig–Eisenberg,
- Blintendorf-Saalebrücke
- Hirschberg (L-GR TH/BY)-Münchberg-Nord,
- Münchberg-Süd/Bayreuth-Nord und
- Trockau-Autobahnkreuz Nürnberg.

Im Bau befinden sich rd. 40 km.

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

Für den 4-streifigen Neubau (Länge: 204 km) ist die Linienbestimmung abgeschlossen. Die Teilabschnitte der A 38 von Leuna (B 91) bis Lützen (B 87) bzw. Werther (B 80) bis Heringen (B 80) – Gesamtlänge rd. 20 km – sind seit dem 29. August 1997 bzw. dem 12. Dezember 1999 unter Verkehr. Im Bau sind folgende Abschnitte mit rd. 34 km Streckenlänge:

- A 38, Leinefelde-Breitenworbis,
- A 38, Wallhausen (B 80)-Sangerhausen (B 86),
- A 38, Sangerhausen (B 80)-Eisleben.

Projekt 14: A 14, Magdeburg-Halle

Der 4-streifige Neubau hat eine Gesamtlänge von 102 km. Seit Oktober 1999 kann der Abschnitt vom Autobahnkreuz Magdeburg bis Schönebeck und seit November 1998 der Abschnitt von Könnern bis Halle/Peißen durchgängig befahren werden (insgesamt 62 km). Der dazwischen liegende 40 km lange Abschnitt zwischen Schönebeck und Könnern ist im Bau und soll am 31. November 2000 dem Verkehr übergeben werden.

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

Das Projekt umfasst den 4-streifigen Neubau der A 44 Kassel-Herleshausen (Eisenach), die Erweiterung der vorhandenen Strecke Eisenach-Dresden auf sechs Fahrstreifen einschließlich Grunderneuerung (vgl. mit 6-streifigem Neubau der A 4 der Umfahrung Hörselberge im Bereich Eisenach), den Anbau von Standstreifen und Ergänzung der zweiten Fahrbahn auf Teilabschnitten zwischen Dresden und Weißenberg und den 4-streifigen Neubau Weißenberg-Görlitz bis zur Bundesgrenze mit Polen (Länge des Gesamtprojektes: 451 km). Folgende Abschnitte mit einer Gesamtlänge von rd. 230 km sind bereits fertig gestellt:

- Waltershausen–Autobahnkreuz Erfurt (A 4/A 71),
- Erfurt-Ost-Apolda,
- Schmölln-Crimmitschau,
- Frankenberg-Autobahndreieck Dresden,
- Autobahndreieck Dresden–Görlitz (Bundesgrenze D/PL).

Weitere Abschnitte mit einer Gesamtlänge von rd. 40 km sind im Bau.

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

Die Linien für den 4-streifigen Neubau der A 71 und der A 73 (Länge des Gesamtprojektes: 223 km) sind bestimmt. Fertig gestellt ist seit dem 12. Dezember 1998 ein rd. 26 km Abschnitt der A 71 zwischen Erfurt-Bindersle-

ben (B 7) und Traßdorf (Bündelungsabschnitt mit der ICE-Trasse des Schienenverkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8, Nürnberg–Erfurt–Berlin). Im Bau sind folgende Abschnitte mit einer Länge von rd. 74 km:

- A 71, Traßdorf–Geraberg,
- A 71, Geraberg–Zella-Mehlis-Nord; Baubeginn Rennsteigtunnel: 26.08.1998,
- A 71, Zella-Mehlis-Nord-Rohr,

- A 71, Pfersdorf (B 19/B 286)-Schweinfurt (A 70),
- A 73, Eisfeld–Herbartswind (L-GR TH/BY).

2.2 Stand der Projekte mit privater Vorfinanzierung

Im Rahmen der privaten Vorfinanzierung werden 27 Projekte des Bundesfernstraßenbaus realisiert. Der Sachstand dieser Projekte ist in der folgenden **Tabelle 4** dargestellt.

Tabelle 4: Stand der Projekte mit privater Vorfinanzierung

Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Baukosten (Mio. DM)	Realisierungsstand
1	2	3	4
A 7 *)	4. Röhre Elbtunnel Hamburg	850,8	Fertigstellung 2003
A 8 *)	Borg/Perl-Merzig/Wellingen (1.	178,0	In Verkehr seit 5.12.1997
	Fahrbahn)		
A 44 *)	Rheinquerung Ilverich	426,7	Fertigstellung 2002
A 60 *)	Bitburg-Wittlich	550,5	
	Teilmaßnahmen:		
	Bitburg-Badem	185,6	In Verkehr seit 17.12.1999
	Badem-Landscheid	163,3	Fertigstellung 2002
	Landscheid-Wittlich	201,6	Fertigstellung 2002
A 81 *)	Stuttgart/Feuerbach-Leonberg	809,3	In Verkehr seit 10.9.1999
	(einschl. Engelberg-Tunnel)		
A 93 *)	Hof-Nord (A 72)–Mitterteich-West	549,6	
	Teilmaßnahmen:		
	Hof (A 72)–südl. AS B 173	47,7	Fertigstellung 2000
	südl. AS B 173–Regnitzlosau	59,0	Fertigstellung 2000
	Regnitzlosau-Hof-Süd	48,5	Fertigstellung 2000
	Hof-Süd–Rehau-Süd	25,3	In Verkehr seit 15.11.1996
	Rehau-Süd-Schönwald	45,3	In Verkehr seit 30.7.1998
	Schönwald-Selb-Nord	54,8	In Verkehr seit 12.12.1997
	Selb-Nord-Selb-West	24,8	In Verkehr seit 25.8.1999
	Selb-West-Schwarzenhammer	64,8	Fertigstellung 2001
	Schwarzenhammer-Thiersheim	39,3	Fertigstellung 2000
	Rathaushütte-	79,3	In Verkehr seit 29.10.1999
	Marktredwitz/Lengenfeld		
	Marktredwitz/Lengenfeld-Mitterteich-	60,8	Fertigstellung 2000
	West		
B 2	OU Kaisheim	17,1	Fertigstellung 2000
B 2n *)	Ortsumgehung Farchant (o. Nordan-	237,0	Fertigstellung 2000
	schluss)		
B 5	OU Wustermark	71,7	Fertigstellung 2001

Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Baukosten (Mio. DM)	Realisierungsstand
1	2	3	4
В 6	A 9– Stadtgrenze Leipzig einschließ- lich OU Schkeuditz	58,2	Fertigstellung 2002
B 10	Ausbau bei Pirmasens (Münchweiler – Waldfriedhof)	20,3	Fertigstellung 2001
В 30	OU Baindt-Ravensburg (Bauab- schnitt IV)	65,7	Fertigstellung 2001
B 31 *)	Ortsumgehung Freiburg-Ost	233,8	Fertigstellung 2002
B 51	OU Münster, Lütkenbecker Weg-	15,7	Fertigstellung 2001
	Westfälische Landeisenbahn (westlich L 586)		
B 51	Querspange Besseringen (B 51–A 8)	26,6	Fertigstellung 2001
B 62 *)	Ortsumgehung Biedenkopf Teilmaßnahmen:	86,8	
	Abschnitt Wallau	52,8	Fertigstellung 2002
	Abschnitt Biedenkopf	34,0	Fertigstellung 2004
В 82	OU Schladen	20,5	Fertigstellung 2001
B 83	OU Blankenau	11,0	Fertigstellung 2000
B 85/281	OU Saalfeld (Nordtangente)	32,0	Fertigstellung 2001
B 105	OU Bentwisch	46,6	Fertigstellung 2000
В 173	OU Selbitz	19,3	Fertigstellung 2000
B 188	OU Gardelegen	26,1	Fertigstellung 2001
B 254 *)	Ortsumgehung Schwalmtal-	27,8	In Verkehr seit 24.6.1999
	Brauerschwend		
B 426	OU Ober-Ramstadt	18,5	Fertigstellung 2001
B 433	OU Kaltenkirchen	12,2	Fertigstellung 2001
B 437 *)	Weserquerung Esenshamm	382,3	
	Teilmaßnahmen:		
	Los 1: Tunnel	286,4	Fertigstellung 2002
	Los 2: Strecke	95,9	Fertigstellung 2002
B 457 *)	Ortsumgehung Hungen	20,0	Baubeginn frühestens
			Ende 2001
	Insgesamt	4.814,1	

^{*)} Grundlage: Beschlüsse 1992/94

2.3 Stand der Projekte nach dem Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz

Seit September 1994 sind mit dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) die rechtlichen Voraussetzungen zur Anwendung des Betreibermodells im Bundesfernstraßenbau gegeben. Aufgrund der europäischen Rahmenbedingungen ist das Betreibermodell derzeit auf neu zu errichtende

- Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen und
- mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr (autobahnähnlich ausgebaute zweibahnige Bundesstraßen)

beschränkt.

Auf der Grundlage des FStrPrivFinG kann auch in Deutschland im Bundesfernstraßenbau das Betreibermo-

dell angewendet werden, wie dies in den meisten europäischen Ländern – und vielen außereuropäischen Staaten – bereits seit längerem möglich ist. Danach können der Bau, die Erhaltung, der Betrieb und die Finanzierung von Bundesfernstraßen an Private übertragen werden. Zur Refinanzierung erhält der Private das Recht zur Erhebung von Mautgebühren.

Für insgesamt elf von zwölf ausgewählten Projekten in der Baulast des Bundes konnte mit den Ländern Einvernehmen über die Durchführung von Machbarkeitsuntersuchungen erzielt werden, mit denen auf der Basis technisch/ökonomischer Voruntersuchungen eine grundsätzliche Eignung für die Realisierung nach dem Betreibermodell abgeschätzt werden soll. Zum erreichten Sachstand siehe Tabelle 5.

Zur Herstellung der erforderlichen privatwirtschaftlichen Rentabilität von Betreibermodell-Projekten kann im konkreten Einzelfall eine staatliche Anschubfinanzierung in Höhe von bis zu 20% der Baukosten in Anspruch genommen werden, sofern das Projekt zum Zeitpunkt der Realisierung in den "Vordringlichen Bedarf" des Bedarfsplans eingestuft ist. Zur Verbesserung der Realisierungschancen kann im Einzelfall die Beantragung weiterer Fördermittel (z. B. aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)) geprüft werden.

Hiermit soll erreicht werden, dass Maßnahmen frühzeitiger realisiert werden, die mit konventioneller Haushaltsfinanzierung auf absehbare Zeit nicht gebaut werden können. Erst diese Form der Privatfinanzierung ermöglicht ein investitionspolitisches Zusatzangebot für die Bürger. Der deutschen Bau- und Finanzwirtschaft wird gleichzeitig die Gelegenheit geboten, im international expandierenden Bereich der Privatfinanzierung öffentlicher Verkehrsinfrastrukturinvestitionen Erfahrungen auf dem heimischen Markt zu sammeln. Dadurch wird die Wettbewerbssituation der hier tätigen deutschen Unternehmen verbessert.

Für die B 50n (Hochmoselübergang) und die B 96n (Strelasundquerung zur Insel Rügen) wurden bereits gemeinsame Erklärungen Bund/Land zur notwendigen staatlichen Ergänzungsfinanzierung abgegeben. Mit der Ausschreibung einer ersten Konzession für eines dieser Projekte wird für das Jahr 2001 gerechnet.

Zwei weitere Projekte werden als Betreibermodell nach dem FStrPrivFinG in der Baulast der Gemeinden durchgeführt. Es sind dies die Warnowquerung (Stadt Rostock) und die Travequerung (Stadt Lübeck).

Für die Warnowquerung in Rostock erfolgte im September 1996 die offizielle Unterzeichnung des Konzessionsvertrages zwischen der Hansestadt Rostock als Baulastträger und dem französischen Bauunternehmen Bouygues (vgl. Straßenbaubericht 1999). Die Maßnahme ist seit dem 2. Dezember 1999 im Bau.

Für den als Ersatz der Herrenbrücke im Zuge der B 104 geplanten Travetunnel Lübeck ist eine privatwirtschaftliche Betreibermodell-Lösung vorgesehen. Der Bund stellt dafür einen Sockelbetrag in Höhe der Kosten für den Er-

satzbau einer Klappbrücke bereit (175 Mio DM). Der Konzessionsvertrag wurde im März 1999 unterzeichnet.

2.4 Stand der Überarbeitung des BVWP 1992

2.4.1 Netzerweiterung und Netzergänzung

Gemäß der Koalitionsvereinbarung vom 20. Oktober 1998 soll der Bundesverkehrswegeplan im Sinne eines umfassenden, ökonomische und ökologische Ziele integrierenden Verkehrskonzeptes überarbeitet werden. Die fachlichen Arbeiten hierzu, insbesondere die Fortentwicklung der Methodik, die Strukturdatenprognose und die Erschließung und Vervollständigung der Datengrundlagen zum Personen- und Güterverkehr und die Entwicklung von Prognose-Szenarien sind inzwischen abgeschlossen. Mitte 2000 lagen die modernisierte Methodik und die aktuellen Verkehrsprognosen weitgehend vor. Folgende Ziele bestimmen die weiteren Schritte:

- In einem "Verkehrsbericht 2000", der im November 2000 vorliegen wird, werden die modernisierte Bewertungsmethodik und die Ergebnisse der aktuellen Verkehrsprognosen der Überarbeitung skizziert. Darüber hinaus werden auch aktuelle Entwicklungen bei allen Verkehrsträgern sowie wichtige verkehrspolitische Aspekte einer integrierten Verkehrs-, Raumordnungs- und Städtebaupolitik dargestellt. Der Verkehrsbericht 2000 gibt eine Zwischenbilanz der Verkehrspolitik in der 14. Legislaturperiode.
- Neue Projekte sollen mit einer weiterentwickelten Bewertungsmethodik auf der Basis verkehrspolitischer Szenarien, der Ergebnisse der neuen Prognosen sowie aktueller Projektdaten bewertet werden. Auf dieser Grundlage wird der Entwurf des neuen BVWP aufgestellt.
- Nach Bestätigung des BVWP durch das Bundeskabinett wird die Novellierung der bestehenden Ausbaugesetze für Straße und Schiene in Angriff genommen. Es ist des Weiteren vorgesehen, ein neues Bundeswasserstraßenausbaugesetz zu schaffen. Damit soll es zu einer zeitlichen Synchronisierung der Ausbaugesetze Straße, Schiene und Wasserstraße hinsichtlich der Überprüfungs- und Vorlagezeitpunkte der Bedarfspläne sowie der Laufzeiten der Fünfjahrespläne kommen.

Ansätze zur Fortentwicklung des gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahrens des Bundesverkehrswegeplans 1992

Bei der Umsetzung des BVWP '92 hat sich gezeigt, dass einige Komponenten der Bewertung an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen sind. Dabei werden neben eigenen Erkenntnissen auch folgende Anregungen des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, des Umwelt-Bundesamtes und anderer Gutachter berücksichtigt:

Stand der Projekte nach dem Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungs-Tabelle 5: gesetz (Stand: 10. April 2000)

•	Roula	ist Bund
	Daula	ist Dullu

Nr.	Land	Maßnahme	Länge	Geschätzte Baukosten	Sachstand
1	CNI	A 17 D' (D 170)	km	Mio. DM	N. 11 1 1 1
1	SN	A 17: Pirna (B 172) - Breitenau (Landesgrenze D/CR) (Gebirgspaß)			Machbarkeitsuntersuchung liegt vor; wegen Bedenken der CR konventionelle HH-Finanzierung einschl. EFRE
2	SH/NI	A 20: Elbequerung nordwestlich Hamburg	9,0	1.000	Machbarkeitsuntersuchung liegt für Teilvariante vor; Linie bisher nicht bestimmt
3	ТН	A 4: Leutrataltunnel			Machbarkeit nachgewiesen, jedoch prioritäre HH-Finanzierung als VDE-Maßnahme
4	НН	A 252: Hafenquerspange	6,5	810	Machbarkeitsuntersuchung läuft
5	НВ	A 281: Weserquerung	4,4	463	Weiterer Bedarf mit Planungsauftrag; Machbarkeitsuntersuchung läuft
6	BW	B 10: Nordtangente Karlsruhe			Machbarkeitsuntersuchung liegt vor; wegen zu hoher Anschubfinanzierung ungeeignet
7	BY	B 21: Kirchholztunnel Bad Reichenhall	3,7	150	Machbarkeitsuntersuchung läuft
8	RP	B 50n: Hochmoselübergang Wittlich/Bernkastel	19,4	257	Machbarkeitsuntersuchung liegt vor; Gemeinsame Erklärung zur Finanzierung zw. Bund und Land unterzeichnet; konventionelle Planung ¹⁾
9	MV	B 96n: Strelasundquerung zur Insel Rügen	4,0	175	Machbarkeitsuntersuchung liegt vor; Gemeinsame Erklärung zur Finanzierung zw. Bund und Land unterzeichnet
10	BW/RP	B 38a: Rheinquerung bei Mannheim			Weiterer Bedarf; Entscheidung zur Durchführung der Machbarkeitsuntersuchung offen
11	BE	A 100: AD Neukölln–AS Frankfurter Allee	6,0	1.200	Machbarkeitsuntersuchung in Abschlußphase
12	BW	A 8: AS Mühlhausen–AS Hohenstadt, Albaufstieg (neu)	8,0	480	Machbarkeitsuntersuchung läuft
	8 laufende Projekte		61,0	4.535	
В	Baulast Gemeind	le			
1	SH	B 75/B 104: Tunnelneubau Travequerung Lübeck (Ersatz Herrenbrücke)	0,8	275	Ideenwettbewerb ²⁾ ; Vereinbarung zur Baulastübernahme am 16.09.1997; Konzessionsnehmer Konsortium Hochtief / Bilfinger-Berger
2	MV	B 103: Warnowquerung Rostock	4,0	420	Ideenwettbewerb ² ; Konzessionsnehmer Bouygues; 1. Spatenstich am 02.12.99
	2 laufende Projekte		4,8	695	
C	Insgesamt				
	10 laufende Projekte		65,8	5.230	

Konzession wird erst auf der Grundlage bestandskräftiger Planfeststellungsunterlagen ausgeschrieben.
 Konzession wird bereits im Vorfeld der Planung und Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ausgeschrieben.

Raumordnung und Verkehr

Neben der Nutzen-Kosten-Analyse sollen raumordnerische Anforderungen in Form einer ergänzenden "Raumwirksamkeitsanalyse" in das Verfahren Eingang finden.

Die aus dem Bau und Betrieb von Verkehrswegen u. a. auf den regionalen Arbeitsmärkten geschaffenen Beschäftigungseffekte sollen anhand empirischer Modelle, die auf die Bundesrepublik zugeschnitten sind, quantitativ abgebildet werden.

Städtebauliche Beurteilung

Zur Beurteilung städtebaulicher Effekte, die bisher nur für Großprojekte der Straße (Neubau) berechnet wurden, sollen nunmehr auch Kleinprojekte der Straße (Neubau) aufgenommen werden. Dazu soll ein verbessertes systematisiertes Erhebungsverfahren zur Anwendung kommen.

Monetarisierung weiterer Umwelteffekte

Bei der Berechnung der Geräuschbelastungen sollen die tatsächlichen Kosten des Lärms Eingang finden. Hierzu gehören auch die Nutzungsbeeinträchtigungen, die bei geschlossenen Fenstern entstehen und in Form individueller Zahlungsbereitschaftsangaben erfasst werden. Bei den Abgasbelastungen soll der Bewertungsansatz nicht wie bisher ausschließlich auf die Emissionen, sondern in bebauten Bereichen auf die den Nutzen beeinträchtigenden Schadstoffimmissionen abgestellt werden.

Umweltrisikoeinschätzung (URE)

Durch die projektbezogene Umweltrisikoeinschätzung (Projekt-URE) werden die Auswirkungen des Verkehrswegebaus auf Natur und Landschaft auf der BVWP-Ebene einer qualitativen Bewertung unterzogen. Dies soll durch eine Erweiterung des bisher geltenden Verfahrens der Umweltrisikoeinschätzung – beispielsweise durch die Berücksichtigung von Kulturlandschaften, von unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen und von hoch empfindlichen Gebieten – erreicht werden, die für alle Verkehrsträger methodisch vergleichbar durchgeführt wird.

Die Umweltrisikoeinschätzung erfolgte bisher projektbezogen für Vorhaben der Bundesverkehrswegeplanung. Es wird nun angestrebt in die ökologische Beurteilung – außerhalb der Nutzen-Kosten-Analyse – kumulative Effekte von Projekten einzubeziehen. Neben Großmaßnahmen sollen hierbei auch als problematisch eingeschätzte Kleinvorhaben untersucht werden.

Verkehrliche Interdependenzen/ Programmbetrachtung

Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 1992 erfolgten Projektbewertungen nur maßnahmenbezogen. Wechselwirkungen zwischen mehreren Maßnahmen wurden nicht systematisch betrachtet. Zukünftig sollen auch derartige Wechselwirkungen einer ergänzenden Programmbewertung unterzogen werden.

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den Bundesverkehrswegeplan 1992 zügig zu überarbeiten. Viele der einzelnen Arbeitsschritte bauen aufeinander auf und können deshalb nicht gleichzeitig, sondern nur nachei-nander abgearbeitet werden. Die DB AG arbeitet derzeit an einem umfassenden Konzept zur Sanierung des Unternehmens - einschließlich ihres an vielen Stellen modernisierungsbedürftigen Schienennetzes. Die Unsicherheit über den Zeitbedarf für diese Überlegungen erschwert eine zuverlässige Festlegung über den Abschluss des Bundesverkehrswegeplanes. Es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass es im Ergebnis zu Verzögerungen gegenüber dem ursprünglich geplanten Zeitbedarf von drei Jahren kommen kann. Dies würde jedoch keine Auswirkungen auf die unabdingbar notwendige Kontinuität des Planungs- und Investitionsgeschehens haben.

2.4.2 Netzerhaltung

Nach Abschluss methodischer und instrumentaler Vorarbeiten wurde im Rahmen der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans die Prognosephase des Erhaltungsbedarfs der Bundesfernstraßen eingeleitet. Ziel ist eine szenario- und straßenklassenspezifische, regionalisierte Finanzbedarfs- und Maßnahmenstrukturprognose für die Erhaltung der Bundesfernstraßen, deren Ergebnisse und Folgerungen für die Straßenerhaltung zum Zweck der Steuerung (Controlling) Gegenstand künftiger Bauprogrammbesprechungen sein sollten.

Die neue Prognose für die Ermittlung des langfristigen und nachhaltigen Erhaltungsbedarfs der Bundesfernstraßen verbindet im Gegensatz zur bisherigen, verkehrszweigintern ausgerichteten Vorgehensweise Prognosetätigkeiten auf drei Ebenen miteinander, die eine vergleichbare Behandlung der gesamten Verkehrsinfrastruktur gewährleisten sollen. Auf ihrer Grundlage wird

- der Erhaltungsbedarf der Verkehrsinfrastruktur insgesamt in Form eines "vermögenserhaltenden Kapitaleinsatzes als Reinvestition, spezifiziert nach Straße, Schiene und Wasserstraßen (Ebene 1),
- der regionalisierte Erhaltungsbedarf von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, unterteilt in die Aggregate "Fahrbahnbefestigungen", "Brücken und sonstige Ingenieurbauwerke" und "sonstige Anlagenteile" für Halbdekadenzeiträume (Ebene 2) und
- der Erhaltungsbedarf der Fahrbahnbefestigungen der Bundesautobahnen nach Regionen ermittelt, die im Wesentlichen mit den Ländergrenzen übereinstimmen (Ebene 3).

Die Prognose berücksichtigt technisch-ökonomische Randbedingungen, die es ermöglichen, auch quasi-optimale Verhaltensstrategien aufzuzeigen. Neben dem automatisierten Ausgleich möglicher unterschiedlicher Startbedingungen in einzelnen Bundesländern werden Strategien für die mittelfristige Steuerung der Erhaltung der Fahrbahnbefestigungen gebietsbezogen – nicht maßnahmebezogen – entwickelt.

Dieser mehrdimensionale Prognoseansatz schafft für die absehbare Zukunft wesentliche Voraussetzungen zur Sicherung der Gleichbehandlung der vorzuhaltenden Angebotsqualität der bestehenden Fernstraßeninfrastrukturen. Allerdings erzeugt keine der angesprochenen Betrachtungsebenen Prognoseergebnisse auf Objektebene. Die Umsetzung in die Objektplanung bleibt Planungsaufgabe der jeweiligen Netzbetreiber bzw. der Auftragsverwaltung.

Die Erhaltungsbedarfsermittlung der Prognoseebene 1 "Alle Verkehrszweige" ist Gegenstand der vom DIW, Berlin, inzwischen abgeschlossenen Untersuchung zur "Prognose des Ersatzinvestitionsbedarfs für die Bundesverkehrswege bis zum Jahr 2020". Mit ihr werden auf der Basis der auf vergleichbarer Alters- und Aggregatstruktur aufgebauten Finanzbedarfslinien der drei betrachteten Verkehrszweiginfrastrukturen die periodischen "Abgänge" und "Abschreibungen" berechnet. Sie bilden – je nach deren jährlichen Anteilen an substanzerhaltenden, bzw. qualifiziert substanzerhaltenden Reinvestitionen – den finanziellen Handlungskorridor für die Prognosephase.

Den Erhaltungsbedarf der Straßeninfrastruktur prognostiziert die ARGE der Büros SEP Maerschalk und RS Consult, München, zusammen mit BHI, Darmstadt, und der Universität der Bundeswehr, München. Diese errechnen einen periodisierten Reinvestitionsbedarf der prognosefähigen Aggregate der Straßeninfrastruktur im Rahmen des vorgegebenen Wirtschafts- und Verkehrsszenarios (Prognoseebene 2). Hierzu ermitteln sie "am Verwaltungshandeln orientierte" Erhaltungsmaßnahmen als Pendant zum alters- und beanspruchungsbedingten Abgang verhaltenshomogener Teilnetze. Das Ergebnis ist eine jeweils nach Maßnahmegruppen strukturierte Finanzbedarfslinie für die einzelnen Aggregate der Straßeninfrastruktur ("Fahrbahnbefestigungen", "Brücken und sonstige Ingenieurbauwerke" und "sonstige Anlagenteile") - getrennt nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen –, die eine autonome Schätzung nicht prognosefähiger Erhaltungsaufgaben einschließt und in globale, halbdekadengeschichtete Haushaltsansätze umgesetzt werden kann.

Die Prognoseebene 3 behandelt jeweils einzelne Aggregate des Straßeninfrastruktur. Ihr Ziel ist die Ermittlung des Erhaltungsbedarfs bei vorgegebenen Mengen- und Strukturzielen der Erhaltungspolitik und die Berechnung der optimalen Strategie zur Erreichung der Erhaltungsziele des betrachteten Aggregats über den gesamten Prognosezeitraum.

Dieses Prognoseverfahren wird erstmals für die "Fahrbahnbefestigungen Bundesautobahnen" durch die ASTRA, Berlin, in Zusammenarbeit mit der Datavision AG, Klosters (Schweiz), angewandt.

Neu an diesem erstmals eingesetzten Verfahren ist, dass die Alterungsfunktion der Fahrbahnbefestigungen von Netzabschnitten mit Hilfe der Survival-Technologie abgebildet wird. Sie liefert die Informationen über die Wahrscheinlichkeitsverteilung für Ausfälle von Abschnitten im Betrachtungsraum in Abhängigkeit von Verkehrsbelastung und Straßenzustand, ohne allerdings Ausfälle abschnittsweise konkret zu benennen. Diese Aufgabe erfüllt die Objektplanung der Straßenbauverwaltung, die im Soll-Ist-Vergleich an den Erhaltungszielen bewertet werden kann

Mit dem Abschluss der Arbeiten für die Prognoseebenen 2 und 3 wird im Frühsommer 2001 gerechnet, erste Prognoseergebnisse werden gegen Ende 2000 vorliegen.

2.5 Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV – Vergabeverordnung)

Die "Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung – VgV)" wird voraussichtlich Ende des Jahres 2000 in Kraft treten. Ermächtigungsgrundlagen sind § 97 Abs. 6 und § 127 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB). Die neue Vergabeverordnung ersetzt die auf der Grundlage des Haushaltsgrundsätzegesetzes 1994 erlassene "Verordnung über die Vergabebestimmungen für öffentliche Aufträge (Vergabeverordnung – VgV)" in der Fassung der "Ersten Verordnung zur Änderung der Vergabeverordnung".

Die VgV verknüpft die gesetzlichen Regelungen des GWB mit den materiellen Vergaberegelungen in den Verdingungsordnungen VOB/A, VOL/A und VOF. Diese Systematik, Gesetz (GWB) – Vergabeverordnung (VgV) – Verdingungsordnungen (VOB/A, VOL/A, VOF), wird auch als Kaskadenprinzip bezeichnet. Mit diesem System werden die EG-Vergaberichtlinien und die EG-Überwachungsrichtlinie national umgesetzt und rechtlich verbindlich gemacht.

Die neue VgV wurde aufgrund der seit dem 1. Januar 1999 geltenden neuen Rechtsgrundlage und der Fortschreibung der Verdingungsordnungen VOB, VOL und VOF infolge der Änderung des EG-Vergaberechts erforderlich, um auf dieser Basis den Verpflichtungen aus den Beschaffungsübereinkommen der Welthandelsorganisation WTO nachzukommen. Diese regelt weiterhin notwendige Zuständigkeits- und Verfahrensvorschriften für das Nachprüfungsverfahren.

Die VgV enthält 3 Abschnitte:

Abschnitt 1: Vergabebestimmungen (§ 1 bis § 16).

Abschnitt 2: Nachprüfungsbestimmungen

(§ 17 bis § 22).

Abschnitt 3: Übergangs- und Schlussbestimmungen

(§ 23 bis § 24).

Der Abschnitt 1 regelt die für die im GWB bestimmten öffentlichen Auftraggeber (AG) anzuwendenden Vergabebestimmungen.

Abschnitt 2 enthält Bestimmungen für das Nachprüfungsverfahren, wie: Angabe der Vergabekammern (§ 17)

Zuständigkeit der Vergabekammern (§ 18), Bescheinigungsverfahren (§ 19), Schlichtungsverfahren (§ 20), Korrekturmechanismus der Kommission (§ 21), Statistik (§ 22).

Der Abschnitt 3 beinhaltet Übergangsbestimmungen (§ 23) sowie Regelungen zum Inkraft- und Außerkrafttreten (§ 24).

Der Abschnitt 1 "Vergabebestimmungen" enthält für die Vergabe öffentlicher Aufträge bereits bekannte, aber auch wichtige neue Regelungen.

Nach § 1 ist die VgV nur für öffentliche Aufträge ab den in § 2 vorgegebenen EG-Schwellenwerten anzuwenden.

Wie die bisherige VgV verpflichtet auch die neue VgV die im GWB bestimmten öffentlichen AG durch statischen Verweis auf die bei der Vergabe von Liefer- und Dienstleistungen (§ 4), der Vergabe freiberuflicher Dienstleistungen (§ 5), der Vergabe von Bauleistungen (§ 6), Aufträgen im Sektorenbereich (§ 7) anzuwendenden Abschnitte der VOB/A und VOL/A bzw. anzuwendende VOF. Durch diese Verweisung erhalten die Verdingungsordnungen materiell Rechtsnormcharakter.

Die Straßenbauverwaltungen als "klassische" öffentliche Auftraggeber (AG) haben ab den EG-Schwellenwerten bei der Vergabe von Bauleistungen den Abschnitt 2 der VOB/A bei Liefer- und Dienstleistungen sowie freiberuflichen Leistungen, die eindeutig und erschöpfend beschreibbar sind, den Abschnitt 2 der VOL/A und bei freiberuflichen Leistungen, die nicht eindeutig und erschöpfend beschreibbar sind, die VOF anzuwenden.

Die für die Praxis wohl einschneidendste Änderung bringt die Informationspflicht (§ 13) des öffentlichen AG gegenüber den Bietern vor Zuschlagserteilung mit sich. Bisher brauchte die Vergabeentscheidung des AG den Bietern nicht bekannt gegeben werden. Mit dem Inkrafttreten der VgV hat der AG die Bieter, deren Angebote nicht berücksichtigt werden sollen, über den Namen des Bieters, auf dessen Angebot der Zuschlag erteilt werden soll und über den Grund der vorgesehenen Nichtberücksichtigung ihres Angebots zu informieren. Diese Information hat er spätestens 14 Kalendertage vor der Zuschlagserteilung abzugeben. Ein Vertrag darf, vor Ablauf der Frist oder ohne dass die Information erteilt worden und die Frist abgelaufen ist, nicht abgeschlossen werden. Ein Vertrag, der unter Missachtung der genannten Bedingungen dennoch abgeschlossen wird, ist nichtig. Durch diese neue Regelung erhält auch die für den Zuschlag entscheidende Wertungsphase die für einen effektiven Bieterschutz notwendige Transparenz.

Weitere bedeutsame Regelungen sind Klarstellungen zu Baukonzessionen (§ 6), die Anwendung der auf europäischer Ebene eingeführten CPV-Nomenklatur (CVP = Common Procurement Vocabulary) bei Bekanntmachungen (§ 14), Bestimmungen für die Zulassung der elektronischen Angebotsabgabe (§ 15) und Bestimmungen zu ausgeschlossenen Personen (§ 16).

2.6 Aufbau eines Achslasterfassungsnetzes auf den Bundesautobahnen

Lebensdauer und Erhaltungsaufwand der Straßen einschließlich der Brückenbauwerke hängen sehr wesentlich von der Belastung durch den Schwerverkehr ab. Um den Straßenaufbau und die Brücken so auszulegen, dass sie den Belastungen während der geplanten Nutzungsdauer gewachsen sind, müssen Dimensionierung und gesetzlich zugelassene Fahrzeug- und Achslastgewichte aufeinander abgestimmt sein. In den letzten Jahren wurden durch europäische Regelungen die zulässigen Gesamtgewichte und deren Achslasten angehoben; damit hat sich in Deutschland die Spanne zwischen Dauertragfähigkeit der vorhanden Straßen und Brücken und ihren Belastungen weiter geöffnet. Es ist nunmehr geplant, mittels dynamischer Wägesysteme fahrzeugrelevante Daten durch in die Fahrbahn eingebaute Sensoren zu erfassen und damit die Grundlage für eine realitätsbezogene Dimensionierung des Straßenaufbaues zu schaffen.

Im Auftrag des Bundes wurde deshalb Mitte der 90er-Jahre in Hessen mit dem Einbau und der Inbetriebnahme von fünf Achslastwaagen ein Pilotprojekt für ein bundesweites repräsentatives Messstellennetz durchgeführt, das 1998 mit guten Ergebnissen abgeschlossen wurde.

Auf der Grundlage dieser Erfahrungen ist bis zum Jahr 2002 der stufenweise Ausbau eines repräsentativen Achslasterfassungsnetzes von insgesamt 40 Messstellen vorgesehen. Das künftige Netz wird vor allem in grenznahen Abschnitten sowie in der Nähe von Güterverteilzentren verdichtet.

Derzeit wird im Rahmen dieser Planung die zweite Ausbaustufe von insgesamt zehn weiteren Achslastwaagen in den Ländern Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt, Bayern, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern fertiggestellt. Zur Unterstützung der Überladungskontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr werden vier dieser Standorte zusätzlich mit Videoübertragung und ein Standort mit einer automatischen Kontrollwaage ausgerüstet.

Die Messstellen sollen zum Aufbau einer repräsentativen Statistik über die Gewichtsbelastung des Autobahnnetzes beitragen. Des Weiteren soll an einigen ausgewählten Messstellen erprobt werden, wie die im fließenden Verkehr erhobenen (dynamischen) Achslasten einer Vorselektion für nachfolgende statistische Verwiegung durch die Kontrollbehörden nutzbar gemacht werden können. Eine Verstärkung dieser Kontrollen ist aus straßenbaulicher Sicht im Hinblick auf die ständig zunehmenden gewichtsmäßigen Belastungen und deren Konsequenzen besonders dringlich.

2.7 Zuflussregelung auf der BAB A 40 im Rahmen der Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen (Ramp metering)

Die von der BGrz. NL/D (bei Venlo) über Duisburg zum AK Dortmund-West verlaufende A 40 und die A 44 sind

in West-Ost-Richtung die Hauptverkehrsadern des Ballungsraumes Ruhrgebiet. Neben den großräumigen Verkehrsbeziehungen wird auf der A 40 der Verkehr zwischen den Siedlungskernen des Ruhrgebietes und ein Teil des innerörtlichen Verkehrs der größeren Zentren des Gebietes abgewickelt.

Diese Überlagerung regionaler und überregionaler Verbindungsfunktionen führte bereits 1993 zum Anstieg der werktäglichen Verkehrsbelastungen auf mehr als 100 000 Kfz/24h (Werktags-DTV-Werte). Aufgrund der damit verbundenen Beeinträchtigung der Verkehrsqualität durch häufige Staus wurden kurzfristig verkehrstechnische Maßnahmen erforderlich.

Im Rahmen eines mehrstufigen Gesamtkonzeptes wird seit 1999 an fünf Anschlussstellen (von AS Gelsenkirchen bis AS Bochum-Stahlhausen in Fahrtrichtung Dortmund) eine Zuflussregelungsanlage erprobt, die auf die seit 1998 in Betrieb befindliche Streckenbeeinflussungsanlage (mit Wechselverkehrszeichen) zwischen Mülheim-Winkhausen und Bochum-Werne abgestimmt ist. Mit ihr soll in Verkehrsspitzenzeiten der Zustrom auf die Autobahn begrenzt und damit die Verflechtung zwischen einfahrenden und bereits auf der Autobahn befindlichen Fahrzeugen durch folgende Regelungen erleichtert werden:

Rechtzeitig vor der Autobahnzufahrt erhalten die Verkehrsteilnehmer durch entsprechende Beschilderung Informationen über die Zuflussregelung. Der Fahrzeugfluss wird dann mit Hilfe einer Lichtsignalanlage (Signalfolge Rot-Gelb-Aus) unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrssituation auf der Autobahn gesteuert.

Die Wirkung dieser Pilotanlage auf der BAB A 40 – sie ist nach einer entsprechenden Anlage auf der A 94 (Bereich Neue Messe München) die zweite dieser Art in Deutschland – hat das BMVBW durch einen Vorher-/Nachher-Vergleich im Rahmen eines Forschungsauftrages untersuchen lassen. Die mittlerweile vorliegenden Ergebnisse dieser Untersuchung haben die beabsichtigten Wirkungen in vollem Umfang bestätigt. In Verbindung mit der Streckenbeeinflussung wurde eine noch wirkungsvollere Verbesserung der Harmonisierung des Verkehrsablaufes erzielt.

Für die A 40 bedeutet dies im Einzelnen:

- Rückgang von Störungen und Unfällen auf der Hauptfahrbahn (um bis zu 50 %),
- Anstieg der Durchnittsgeschwindigkeit (um rd. 10 km/h),
- Vermeidung bzw. Dämpfung plötzlicher Geschwindigkeitseinbrüche,
- bessere Ausnutzung der Autobahnkapazität bei hoher Verkehrsbelastung,
- keine Verschlechterung der Verkehrssituation im nachgeordneten Netz,
- hohe Akzeptanz der Zuflussregelung seitens der Verkehrsteilnehmer.

Aufgrund der Erkenntnisse der kurz vor dem Abschluss stehenden Untersuchung zur A 40-Anlage wird das BMVBW den Auftragsverwaltungen der Länder vorläufige, allgemeingültige Hinweise für die Erstellung von Zuflussregelungsanlagen an die Hand geben. Diese Vorstufe eines noch zu erarbeitenden Technischen Regelwerkes wird eine wichtige Hilfe für die Beurteilung, Planung und Ausführung möglicher weiterer Anlagen der Zuflussregelung auf Autobahnen sein.

Das Land Nordrhein-Westfalen beabsichtigt, die Anschlussstellen Essen-Kray und Essen-Frillendorf im anschließenden Streckenabschnitt der A 40 in Fahrtrichtung Duisburg ebenfalls mit einer Zuflussregelung auszurüsten. Die Zustimmung des BMVBW wurde Ende März 2000 erteilt. Darüber hinaus liegt ein Entwurf für zuflussregelnde Maßnahmen im Zuge des Kölner Ringes vor, der zurzeit vom BMVBW geprüft wird.

2.8 Festlegung neuer Tunnelquerschnitte und Verbesserung der Sicherheit in Straßentunneln

In Verbindung mit der Überarbeitung der Richtlinien für die Straßenquerschnitte im Jahr 1996 war auch eine Überprüfung, ggf. eine Neufestlegung der Querschnitte von Straßentunneln notwendig. Hierzu wurde ein "Verfahren für die Auswahl von Straßenquerschnitten in Tunneln" erarbeitet, in dem Regelquerschnitte für Straßentunnel festgelegt werden. Es enthält auch den Nachweis der Zweckmäßigkeit von Standstreifen in zweibahnigen Tunneln.

Die Regellösung für den einbahnigen Tunnel ist künftig ein Tunnelquerschnitt mit 9,5 m lichter Breite und 7,5 m Fahrbahnbreite. Gegenüber den bisherigen Festlegungen wurden die Querschnitte für 4-streifige Tunnel nicht verändert. Neu sind die Regelquerschnitte für 6-streifige Tunnel – jeweils mit und ohne Standstreifen. Die Regelbauweise bei Tunnelstrecken im Zuge von Autobahnen enthalten angesichts der damit verbundenen Kosten grundsätzlich nur Querschnitte ohne Standstreifen. Verbindlich sind in diesen Fällen in regelmäßigen Abständen Pannenbuchten. Standstreifen kommen künftig ausschließlich bei größeren Längsneigungen und größeren Lkw-Verkehrsstärken in Betracht, wenn die Gesamtverkehrsstärke zugleich relativ hoch ist. In allen übrigen Fällen ist es unter Sicherheitsaspekten vertretbar, auf Standstreifen zu verzichten.

Bei diesen Festlegungen sind die Erfahrungen mit dem Bau und Betrieb von deutschen Straßentunneln aus der jüngeren Vergangenheit berücksichtigt worden. Danach liegt die Unfallhäufigkeit in Autobahntunneln um die Hälfte niedriger als auf übrigen BAB-Abschnitten. An zweispurigen Landstraßentunneln verringert sich die Unfallhäufigkeit sogar auf ein Drittel. Neben der Unfallhäufigkeit ist auch die Unfallschwere in Tunneln geringer als außerhalb.

Die Sicherheit in Tunneln stand auch im Mittelpunkt eines Workshops, den die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in Bergisch Gladbach im November 1999 aus Anlass der schweren Tunnelunfälle im vergangenen Jahr im Montblanc- und im Tauerntunnel durchgeführt hat. Auf

Veranlassung des BMVBW und mit Unterstützung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, des Eisenbahn-Bundesamtes und der StUVA, diskutierten Experten aus dem In- und Ausland aktuelle Fragen der Sicherheit in deutschen unterirdischen Verkehrsanlagen. Die Resultate werden ihren Niederschlag in den technischen Regelwerken finden

2.9 Ergebnisse der Erhebung des Ausländerverkehrs auf Bundesautobahnen und Europastraßen

In den vergangenen zehn Jahren haben sich mit der Wiedervereinigung Deutschlands und der Öffnung zu den östlichen Nachbarstaaten die Verkehrsströme gravierend verändert. Der Anteil im Ausland zugelassener Kraftfahrzeuge (Anm.: im Folgenden "ausländische Kraftfahrzeuge" genannt) auf den Bundesfernstraßen hat erheblich zugenommen. Damit gewinnen Aussagen zum Anteil und der Zusammensetzung des Ausländerverkehrs (insbesondere des ausländischen Güterverkehrs) am Straßenverkehr insgesamt sowie für Planungszwecke des Bundes und der Länder zunehmend an Gewicht. Seit Inkrafttreten des Schengener Abkommens und der Schaffung eines gemeinsamen Marktes ist jedoch eine Erfassung des Ausländerverkehrs an den Binnengrenzen der EU nicht mehr möglich.

Bisher wurden Erhebungen zum Ausländerverkehr auf den Bundesfernstraßen in größerem Umfang nur im Rahmen der im Fünfjahresturnus stattfindenden bundesweiten manuellen Straßenverkehrszählungen (SVZ) durchgeführt. Die bisherige Erfassung ohne Unterscheidung nach Nationalitäten entspricht nicht mehr den gewachsenen Anforderungen.

Im Rahmen einer 1997 vom Bund in Auftrag gegebenen Pilotstudie wurde deshalb ein neues Verfahren zur Erhebung und Hochrechnung des Ausländerverkehrs auf Bundesautobahnen und Europastraßen entwickelt und in einem Feldversuch getestet.

Aufbauend auf diesen Ergebnissen wurden 1998 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Zusammenarbeit mit den Straßenbauverwaltungen der Länder gesonderte manuelle Zählungen ausländischer Kraftfahrzeuge auf den Autobahnen und Europastraßen durchgeführt. Differenziert wurde dabei nach Nationalitäten und nach fünf Fahrzeugarten (Pkw, Bus, Lkw < 3,5 t, Lkw > 3,5 t ohne Anhänger, Lastzug).

Auf der Grundlage der Zählwerte von insgesamt 411 Zählstellen wurden folgende mittleren Verkehrsstärkenwerte (DTV) ermittelt:

Bei einer durchschnittlichen Verkehrsstärke 1998 auf den Autobahnen von rd. 47000 Kraftfahrzeugen insgesamt (in- und ausländische) ergab sich im Durchschnitt ein Anteil ausländischer Kraftfahrzeuge von 7,3 %. Einzelne Streckenabschnitte – beispielsweise die BAB 3, die BAB A 5 zwischen Heidelberg und Weil am Rhein, die BAB A 8 südlich von München und alle grenznahen Streckenabschnitte – wiesen jedoch wesentlich höhere Anteile von

15 % und mehr auf. An den Bundesgrenzen steigen die Anteile ausländischer Kraftfahrzeuge auf bis zu 50 % und mehr

Der DTV des Güterverkehrs lag 1998 auf den Autobahnen insgesamt bei rd. 6 700 Kfz/24/h, davon war jedes fünfte ein ausländisches Kraftfahrzeug. Von den Fahrzeugen des ausländischen Güterverkehrs waren rund 83 % Lastzüge (Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge).

Den höchsten Anteil an den ausländischen Kraftfahrzeugen auf den Autobahnen hatten niederländische Fahrzeuge mit 26 %, gefolgt von polnischen (12 %) und österreichischen Fahrzeugen (9 %).

Die vorgelegten Ergebnisse wurden in der Schriftenreihe der Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht. In einer Verkehrsstärkenkarte wird hier auch die Verteilung und der Anteil des ausländischen Kraftfahrzeugverkehrs am Gesamtverkehr auf den Autobahnen und Europastraßen netzweit dargestellt.

2.10 Privatisierung des Notrufes an Bundesautobahnen

An Bundesautobahnen (BAB) stehen beidseitig im Abstand von 2 km Notrufsäulen, die bis 1999 vom Bund betrieben und finanziert wurden. Insgesamt umfasst das Netz der Notrufsäulen etwa 14 000 solcher Meldeanlagen. Die jährlichen Aufwendungen dafür beliefen sich auf rd. 48 Mio. DM.

Pro Jahr gingen über dieses System bisher etwa 1,5 Millionen Notrufe ein, wovon etwa 80 % eine Panne am Fahrzeug betrafen, etwa 10 % sich auf Unfälle bezogen und die restlichen 10 % sonstige Notfälle zum Anlass hatten.

Ab Januar 1999 wurde die Notrufabfrage nach einer europäischen Ausschreibung vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) übernommen. Grundlage für die Privatisierung ist der Überlassungsvertrag, der eine Kostenerstattung mit unterschiedlichen Jahresraten während der zehnjährigen Vertragslaufzeit, für Aufwendungen des Personals, der Unterhaltung und Erneuerung der Notrufsäulen und des zugehörigen Netzanteils vorsieht. Trotz der Privatisierung werden Kraftfahrer auch in Zukunft bei einer Panne, bei einem Unfall oder bei einem sonstigen Notfall Hilfe gebührenfrei anfordern können.

Durch die Privatisierung des Notrufes an den Bundesautobahnen werden zukünftig alle Notrufe zu zwei zentralen Call Centern des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) in Hamburg durchgeschaltet. Dort erfolgt die zentrale Aufnahme und Weiterleitung an die gewünschte bzw. erforderliche Organisation. Bei Notfällen (z.B. Unfällen) erfolgt die sofortige Information der zuständigen Rettungsleitbzw. Polizeidienststelle. Von dort wird alles Weitere veranlasst.

Die technischen Komponenten für die automatische Weiterschaltung der Notrufe wurden 1999 in 23 Autobahnmeistereien mit Notrufvermittlungssystemen (rd. 4000

Notrufsäulen) eingebaut und erprobt. Die Abfrage dieser Notrufsäulen erfolgt nunmehr durch die Call Center des GDV zentral in Hamburg. Entscheidend ist, dass bei der Weiterleitung des Notrufes gegenüber dem bisherigen Meldeweg keine Verzögerungen auftreten.

Die Umrüstung der restlichen 63 Autobahnmeistereien mit Notrufvermittlungssystemen (rd. 10000 Notrufsäulen) soll bundesweit noch im Jahr 2000 erfolgen. Die Aufschaltung der Notrufe in die Call Center des GDV erfolgt Zug um Zug.

2.11 Verkehrswirtschaftliche Untersuchung im Raum Lauenburg

Die Öffnung der innerdeutschen Grenze und die von Hamburg ausgehenden, starken wirtschaftlichen Impulse haben das Straßenverkehrsaufkommen im Raum Lauenburg ansteigen lassen. Bereits im derzeit geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sind folgende Einzelmaßnahmen zur Ergänzung des bestehenden Bundesfernstraßennetzes vorgesehen:

- im "Vordringlichen Bedarf"
 Die Ortsumgehungen von Geesthacht (B 5), Lauenburg (B 5, B 209) und Schwarzenbek (B 207/B 209/B 404) und
- im "Weiteren Bedarf" die A 21 (vormals A 263) von der A 24 bis zur A 250.

Neben einer neuen, großräumigen Verbindungsstraße im Zuge der BAB A 21 sollen die geplanten Ortsumgehungen die Siedlungsräume von dem starken Verkehrsaufkommen entlasten. Im Planungsraum sind zwei zusätzliche Querungen der Elbe vorgesehen (A 21 bei Geesthacht und B 209 bei Lauenburg). Für alle Straßenplanungen in diesem Raum stellt die hohe ökologische Sensibilität des Flusslaufes und der Nachbarflächen besondere Anforderungen.

Ziel der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung für den Raum Lauenburg im Rahmen der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans ist im Auftrage der Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein die Entwicklung eines koordinierten stufenweisen Planungskonzeptes. Mit diesem Konzept sollen planerische Ent- scheidungen vorbereitet und eine Verkürzung der weiteren Planungsphase erreicht werden. Auf dieser Basis soll das bestehende Bundesfernstraßennetz im Raum Lauenburg unter Berücksichtigung umweltrelevanter Belange den künftigen Verkehrsbedürfnissen angepasst und in realistischem Kostenrahmen neu gestaltet werden.

Der Planungsraum Lauenburg ist im Westen durch die A 7, im Norden durch die A 24, im Osten durch die Landesgrenze nach Mecklenburg-Vorpommern und im Süden

etwa durch eine Linie Garlstorf-Melbeck begrenzt. Innerhalb des Planungsraumes sind geeignete Korridorbereiche für die einzelnen Maßnahmen sowie sonstige einzubeziehende Be- und Entlastungsräume festzulegen, die von Auswirkungen des Vorhabens betroffen werden können.

Das Verkehrsgeschehen im Planungsraum wird darüber hinaus von folgenden großräumigen Maßnahmen mit beeinflusst:

- Großräumige Umfahrung der Metropolregion Hamburg (A 20),
- A 21 zwischen Kiel und A 24,
- Leistungsfähige Bundesfernstraßen im Osten und Südosten des Planungsraumes (siehe das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung Nordost-VUNO)
- 8-streifiger Ausbau der A 1 östlich Hamburg und
- feste Fehmarnbelt-Querung nach D\u00e4nemark, deren verkehrliche Wirkungen ebenfalls zu ber\u00fccksichtigen sind.

Für die weitere planerische Entwicklung des Raumes Lauenburg wurden drei Maßnahmenbündel, die Konzepte K 1, K 2 und K 3, entwickelt.

Konzept K 1 gilt als "Minimalkonzept" für die spätere Bewertung. Es enthält die Nordumgehungen Geesthacht (Maßnahme 1) und Lauenburg (Maßnahme 2), die Westund die Nordostumgehung von Schwarzenbek (Maßnahmen 3 und 5) sowie die Ortsumgehung von Lauenburg (Maßnahme 4*).

Für das **Konzept K 2** wurde das Konzept K 1 um den Bau der A 21 zwischen A 24 und A 250 mit Ausbau der B 404 südlich der Elbe (Maßnahme A*) erweitert. Die Nordumgehung Geesthacht ist als "kurze" Variante (Maßnahme 1*) ebenfalls Bestandteil des Konzeptes K 2. Die Westumgehung Schwarzenbek entfällt, da sie Bestandteil der A 21 wird.

Konzept K 3 basiert – wie Konzept K 2 – auf dem Konzept K 1. Im Gegensatz zum Konzept K 2 (Ausbau der B 404) ist südlich der Elbe ein Neubau der A 21 in der Winsener Marsch nördlich von Winsen (Maßnahme A) vorgesehen.

Die folgende Zusammenstellung gibt einen Überblick über die untersuchten Einzelmaßnahmen und deren Zuordnung zu den jeweiligen Konzepten:

Für die schrittweise Realisierung der Maßnahmen empfehlen die Gutachter die nachfolgend genannte Reihenfolge. Der Deutsche Bundestag wird zunächst über die Dringlichkeit der Projekte im Rahmen der Beratung der Novelle zum Fernstraßenausbaugesetz und des ihr beigefügten künftigen Bedarfsplanes entscheiden.

3. Straßenbauleistungen im Jahr 1999

3.1 Straßenbauhaushalt 1999

- Kap. 12 10 -

3.1.1 Haushaltssoll

 Für den Bundesfernstraßenbau standen für das Jahr 1999 nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1999 vom 21. Juni 1999 (BGBl. I. S. 1387) folgende Ausgabemittel zur Verfügung (Haushaltssoll):

	Mio. DM
Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen)	10.193,9
hinzu: – freigegebene Reste aus dem Vorjahr	12,4
– verwendbare Einnahmen	1,2
– Verstärkung Kap 12 02, 12 11, 12 13	33,9
- Baukostenzuschüsse der Europäischen Union	11,7
Summe Verfügungsbetrag (SOLL)	10.185,3

3.1.2 IST-Ausgaben

- Im Haushaltsjahr 1999 wurde ausgeben :

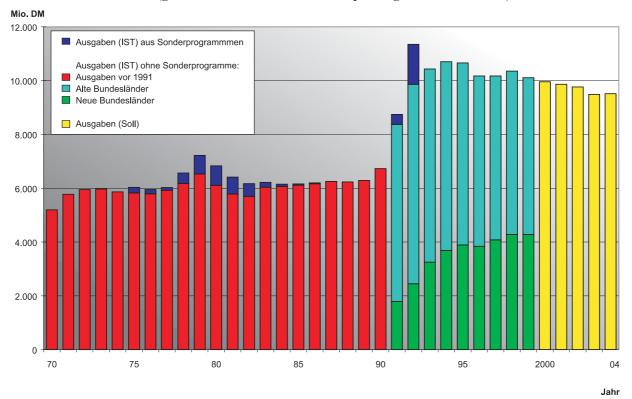
	Mio. DM
Länderausgaben einschließlich DEGES	
(als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstaßen)	10.108,1
Übrige Ausgaben	66,5
Summe IST-Ausgaben	10.174,6
(nachrichtlich) - Ausgabenreste Berichtsjahr	10,7

 Die IST-Ausgaben 1999 verteilen sich wie folgt auf alte und neue Bundesländer: Kap. 1210 Ausgaben alte/neue Bundesländer (einschl. Berlin)

	alte Bundesländer (ohne BE)	neue Bundesländer (mit BE) 1)	Sonstige	Summe	
	Mio. DM				
Kap. 1210	5.826,7	4.281,4	66,5	10.174,6	
- Investitionen	4.548,3	3.909,9	-	8.458,2	
- Nichtinvestitionen	1.278,4	371,5	66,5	1.716,4	

¹⁾ einschl. DEGES.

Abbildung 7: Entwicklung der Ausgaben von 1970 bis 1999 und Finanzplanung für die Bundesfernstraßen bis 2004¹⁾ (gemäß Haushalt 2001 und Finanzplanung vom 21. Juni 2000)



¹⁾ ohne Berücksichtigung eines Beitrages zur globalen Minderausgabe, ohne Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003 (ZIP).

Die IST-Ausgaben 1999 gliedern sich nach Aufgabenbereichen wie folgt:

Aufgabenbereich	Titel des Straßenbauplans ¹⁾	Teilbetrag in Mio. DM	Gesamt- betrag in Mio. DM
Betriebliche Unterhalung			1.509,00
* Bundesautobahnen	521 11, 521 32, 521 52, 521 62 (60 %), 811 12, 812 12	733,5	
* Bundesstraßen	521 21, 521 42, 521 62 (40 %), 811 22, 812 22	775,5	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesautobahnen (einschl. Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb – * Erneuerung, Um- und Ausbau	741 33, 741 35, 741 39, 742 1 741 14, 741 16 741 17, 741 18	1.482,2 1.891,3 1.582,5	5.011,1
* Hochbauten	711 12, 712 12	55,2	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesstraßen (einschl. Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb – * Erneuerung, Um- und Ausbau	741 43, 741 45, 741 49, 742 2 741 22	1.316,8 1.239,7	2.595,7
* Hochbauten Zinszuschüsse für Ersatzbeschaffung, Grunderwerb, Darlehen	711 22, 712 22	39,2	
und Zuweisungen für Ersatzbeschaffung			454,7
* Bundesautobahnen	622 32, 821 11, 821 31, 852 12, 863 12, 882 12	244,4	,,
* Bundesstraßen	622 42, 821 22 821 41, 852 22 863 22	210,3	
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz	745 01, 745 21, 882 01, 883 01, 883 03		224,0
Abgeltung von Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	642 12, 642 22		200,0
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger (§ 5a Fernstra- Bengesetz)	883 02		1,7
Erwerb privatfinanzierter Bundesfernstraßenabschnitte * Bundesautobahnen * Bundesstraßen	822 12 822 22	30,7	30,7
Zentrale Aufgaben und Verschiedenes * Forschung, Veröffentlichungen, verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	534 01, 543 01, 544 01, 545 01, 535 62	20,7	147,7
* Verschiedenes	535 62 546 01, 547 01, 682 01, 685 02, 685 32, 743 12, 744 01, 831 01, 861 12, 861 22, 883 04, 883 05	127,0	
Summe IST-Ausgaben:	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,		10.174,6

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

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

Im Berichtsjahr standen insgesamt 8 170,4 Mio. DM neue VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

2000:	rd. 3 979,8 Mio. DM
2001:	rd. 1885,3 Mio. DM
2002:	rd. 1230,7 Mio. DM
Folgejahre	rd. 1074,6 Mio. DM
Insgesamt	rd. 8170,4 Mio. DM

Am 31. Dezember 1999 bestanden folgende Verpflichtungen zulasten des Haushaltes:

2000:	rd. 4190,0 Mio. DM
2001:	rd. 1500,4 Mio. DM
2002:	rd. 651,2 Mio. DM
Folgejahre	rd. 7314,2 Mio. DM
Insgesamt	rd.13 655,8 Mio. DM

3.2 Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben

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

Die Einzelbaufortschritte im Berichtsjahr sind im Anhang in den **Tabellen 11 bis 14** (Seite 46 ff) detailliert dargestellt.

Tabelle 6: Leistungsübersicht 1999

- Bauleistungen nach Art und Ausgaben – (nur Hauptbautitel einschließlich VDE, ohne Refinanzierung der privat finanzierten Bundesautobahn- und Bundesstraßenabschnitte)

Straßenklasse		Titel im Straßen- bauplan	Verkehrsfreigaben ¹⁾ in km		Ausgaben einschließlich Grunderwerb in Mio. DM	
	[2	3		4	
Bundesautobahnen	- Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahr- streifen)	741 14/-16 821 14/-16	insgesamt 269,5 davon zweibahnig 75,5 1. Fahrbahn 33,5 2. Fahrbahn 160,5		1.970,1	
	– Neubaustrecken	741 17/-18 821 17/-18	insgesamt davon zweibahnig 1. Fahrbahn 2. Fahrbahn	100,9 90,9 1,9 8,1	1.731,5	
Bundesstraßen	– Neubau und Erwei- terungsstrecken	741 22 821 22	insgesamt davon 4streifig 2streifig	178,0 50,7 127,3	1.383,5	
Davon	– Ortsumgehungen	741 22 821 22	insgesamt davon 4streifig 2streifig	(136,9) (16,4) (120,5)	(1.029,5)	
Summe Ausgaben:					5.085,0	

Hauptbautitel einschließlich GE, ohne Erwerb privat finanzierter Bundesstraßenabschnitte (822 12/822 22):

741 14	1 323,0 Mio. DM
741 16	647,1 Mio. DM
741 17	654,3 Mio. DM
74118	1 077,1 Mio. DM
741 22	1 383,5 Mio. DM
	5 085,0 Mio. DM

3.3 Hauptbautitel

3.3.1 Bundesautobahnen

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

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecken und zur Verminderung der Unfallgefahren ist die Erweiterung der Betriebsstrecken der Bundesautobahnen auf sechs und mehr Fahrstreifen erforderlich. Im zeitlichen und baulichen Zusammenhang mit der Querschnittserweiterung werden diese Strecken grundhaft erneuert und dem derzeitigen technischen und ökologischen Standard angepasst.

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

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

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

Die Gesamtlänge der 6- und mehrstreifigen Strecken betrug am 1. Januar 2000 rd. 2 180 km (Vorjahr: 1 947 km).

Einen Überblick der geplanten Erweiterungen auf sechs und mehr Fahrstreifen sowie der bisher erreichten Fertigstellung gibt im Anhang **Tabelle 11** sowie die Karte "Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 1999". Die Ausgaben für Erhaltung, Erneuerung, Umbau- und Erweiterung von Bundesautobahnen-Betriebsstrecken sind wie folgt aufgegliedert:

3.3.1.2 Neubau

Im Berichtsjahr sind 20 BAB-Teil-Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von 101 km fertig gestellt und dem Verkehr übergeben worden.

Unter Berücksichtigung der erfolgten Umstufungen und Neuvermessungen hatte das Netz der Bundesautobahnen Ende des Berichtsjahres eine Länge von 11515 km erreicht; 458,8 km BAB-Neubaustrecken waren zu diesem Zeitpunkt in Bau, davon 23,9 km 1. Fahrbahn und 4,4 km 2. Fahrbahn

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Berichtsjahr insgesamt 1786,7 Mio. DM aufgewendet. Die Ausgaben sind wie folgt aufgegliedert:

	Titel im Straßenbau- plan ¹⁾	Ausgaben in Mio. DM
Baukosten	741 17,	575,0
	741 18	1.007,5
Grunderwerb	821 17,	79,3
	821 18	69,7
Hochbauten	711 12,	24,3
	712 12	30,9
Summe Ausgaben:		1.786,7

Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 10, detailliert dargestellt.

Die Einzelvorhaben sind im Anhang in **Tabelle 11** aufgelistet und in der Karte "Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1999" dargestellt.

	Titel im Straßenbauplan ¹⁾	Ausgaben in Mio. DM
Erhaltung	741 33	1.085,6
Um- und Ausbau	741 35	294,8
Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen	741 39 / 821 39	8,9
Erweiterung einschließlich VDE	741 14 / 821 14	1.970,1
	741 16 / 821 16	
Fernmeldeanlagen, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen	742 11	93,5
Summe Ausgaben:		3.452,8

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

Von den fertig gestellten Projekten/Verkehrseinheiten sind folgende besonders hervorzuheben :

A 4 Dresden-Görlitz

Mit der Verkehrsfreigabe des Streckenabschnittes Nieder Seifersdorf bis Kodersdorf, Herzstück dieses Teilabschnittes ist der Tunnel Königsheiner Berge mit einer Länge von 3,3 km gleichzeitig der zz. längste Straßentunnel in Deutschland, ist die BAB A 4 Dresden-Görlitz abgeschlossen; damit sind jetzt 94 km 4-streifig ausgebaut.

A 14 Magdeburg-Halle (Saale)

Mit der Verkehrsfreigabe von drei Streckenabschnitten: AK Magdeburg bis AS Magdeburg-Stadtfeld (Länge 6,2 km), AS Löbejün bis AS Halle(Saale)-Tornau (Länge 16,2 km) und AS Halle(Saale)-Tornau bis nördlich AS Halle(Saale)-Peißen (Länge 4,2 km) sind rd. zwei Drittel der BAB A14 unter Verkehr. Alle übrigen Streckenabschnitte sind in Bau. Es wird angestrebt, den gesamten Abschnitt der A 14 bis zum Ende des Jahres 2000 fertig zu stellen. Die A 14 würde dann bundesweit das erste vollständig fertiggestellte VDE-Straßenneubauprojekt mit einer bemerkenswert kurzen Planungs- und Bauzeit von zehn Jahren – für einen rd. 100 km langen Neubauabschnitt – sein.

A 52 Roermond-Düsseldorf

Durch die Verkehrsfreigabe des ca. 13 km langen Streckenabschnitt AS Hostert bis westlich Elmpt ist die BAB-Strecke bis auf 4,0 km Reststrecke an der niederländischen Grenze 4-streifig fertig gestellt. Bezüglich dieses Lückenschlusses wird bei der Bedarfsplanfortschreibung auch die europäische Funktion dieser Verbindung durch Festlegung als TERN-Strecke zu berücksichtigen sein.

A 60 Sankt Vith-Wittlich

Mit der Verkehrsfreigabe eines rd. 7 km langen Streckenabschnittes AS Bitburg – AS Badem ist das erste Teilstück der rd. 26 km langen, privat vorfinanzierten BAB-Strecke 4-streifig unter Verkehr gegangen.

A 93 Hof-Regensburg

Mit der Verkehrsfreigabe der beiden Teilstrecken nördlich AS Selb-Nord bis AS Selb-West (Länge 3,4 km) und AS Rathaushütte bis Marktredwitz/Lengenfeld (Länge 6,7 km) sind weitere Lücken in Hinblick auf die Gesamtfertigstellung der A 93 im Jahre 2000 geschlossen worden.

A 99 Autobahnring München

Durch die Verkehrsfreigabe des Streckenabschnittes AD Allach bis AS Lochhauser Straße (Länge rd. 4,4 km) ist nunmehr der Autobahnring München niveaufrei an die BAB-Stecke A 8 Stuttgart-München angeschlossen.

Weitere Fertigstellungen:

Die übrigen in Betrieb genommenen neuen Streckenabschnitte haben bis zur Vollendung der Gesamtstrecken vorwiegend regionale bzw. lokale Bedeutung, wie z.B: durch den Anschluss an das durchgehende Streckennetz der Bundesautobahnen. Hierzu zählen unter anderem:

A 6 Nürnberg-Waidhaus

AS Pleystein-Waidhaus

A 7 Ulm-Füssen

AS Füssen–Bundesgrenze D/A, (1. Fb.)

A 31 Emden-Bottrop

AS Emden-West–AS Emden-Conrebbersweg (2. Fb.)

A 38 Göttingen-Halle (Saale)

AS Werther-AS Nordhausen

A 46 Hagen-Brilon

AS Meschede-Freienohl-AS Meschede-Wennemen

A 63 Mainz-Kaiserslautern

Lohnsfeld-AS Sembach

Voraussichtliche Fertigstellungen in 2000:

Im Jahre 2000 werden Fertigstellungen von insgesamt rd. 170 km BAB-Streckenlänge erwartet (siehe **Anhang**, **Tabelle 19**). Folgende BAB-Verkehrseinheiten werden voraussichtlich für den Verkehr freigegeben werden:

A1 Heiligenhafen-Lübeck

nördl. AS Oldenburg-AS Oldenburg-Süd

A 14 Magdeburg-Halle (Saale)

AS Dahlenwarsleben–AK Magdeburg AS Schönebeck–nördlich AK Könnern

A 20 Lübeck-Rostock

AS Schönberg–AS Grevesmühlen AK Wismar–AK Rostock

A 33 Osnabrück-Bielefeld

AS Dissen/Bad Rothenfelde–AS Borgholzhausen

A 38 Göttingen–Halle (Saale)

Wallhausen-AS Sangerhausen

A 93 Hof-Weiden

AD Hof (A72)–AS Hof-Süd, AS Selb-West–AS Thiersheim, Marktredwitz/Lengenfeld–AS Mitterteich-West

A 94 München-Mühldorf

Winhöring-Alzgern

A 96 Memmingen-Lindau

AS Leutkirch-Süd-Gebrazhofen

A 100 Stadtring Berlin

AS Gradestraße-AS Buschkrugallee

A 241 Wismar-Schwerin

AS Schwerin-Nord-AS Schwerin-Süd.

3.3.2 Neubau und Erweiterung von Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegebau

Für die Bundesstraßen wurden im Berichtsjahr insgesamt rd. 2857,3 Mio. DM ausgegeben. Die Ausgaben gliedern sich nach Erhaltung, Erneuerung, Umbau- und Erweiterung von Betriebsstrecken. (Siehe unten.)

Im Berichtsjahr wurden an Bundesstraßen insgesamt folgende Bauleistungen erreicht:

- im Berichtsjahr für den Verkehr freigegeben:
- 56 Teil-Verkehrseinheiten von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 178,0 km (16 Teil-Verkehrseinheiten, 4-streifig: 50,7 km; 40 Teil-Verkehrseinheiten, 2-streifig: 127,3 km).
- Ende des Berichtsjahres in Bau:
 133 Teil-Verkehrseinheiten von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 486,0 km (39 Teil-Verkehrseinheiten, 4-streifig: 120,6 km; 94 Teil-Verkehrseinheiten, 2-streifig: 365,4 km).

Unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Um- bzw. Abstufungen beträgt die Gesamtlänge der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) am Ende des Berichtsjahres 41 321 km.

Im Rahmen des Neubaus und der Erweiterung von Bundesstraßen (Anhang, Tabelle 13 und Karte "Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1999") haben folgende Aufgaben besondere Bedeutung:

- Bau von Ortsumgehungen (Anhang, Tabelle 14 und Karte "Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1999")
- Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG (Anhang, Tabelle 15).

Der **Bau von Ortsumgehungen** im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein Schwerpunkt bei den Investitionen im Fernstraßenbau. Er wird im Rahmen des Fünfjahres-

planes 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 (428 Ortsumgehungen) fortgeführt. Im Berichtsjahr wurden bundesweit folgende Bauleistungen erreicht:

- Im Berichtsjahr für den Verkehr freigegeben: 44 Teil-Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 136,9 km (7 Teil-Verkehrseinheiten, 4-streifig: 16,4 km; 37 Teil-Verkehrseinheiten, 2-streifig: 120,5 km).
- im Berichtsjahr vollständig für den Verkehr freigegeben: 32 Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 109,6 km (3 Ortsumgehungen, 4-streifig: 7,8 km; 29 Ortsumgehungen, 2-streifig: 101,8 km).
- Ende des Berichtsjahres in Bau: 104 Teil-Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 398,2 km (22 Teil-Verkehrseinheiten, 4-streifig: 76,2 km; 82 Teil-Verkehrseinheiten, 2-streifig: 322,0 km).

Insgesamt wurden im Berichtsjahr für den Bau von Ortsumgehungen rd. 1029,5 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 73,4 Mio. DM (Baulastträger – und Bundesdrittel) ausgegeben. Darüber hinaus wurden für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bahn AG und anderen Baulastträgern 148,6 Mio. DM aufgewendet (Kostenanteil des Bundes zu Kreuzungsmaßnahmen nach § 13.1 EKrG). Auch in den kommenden Jahren ist aufgrund des Nachholbedarfs in den neuen Ländern, insbesondere auch im Zusammenhang mit den Maßnahmen der VDE-"Schiene" mit einem hohen Ausgabeniveau zu rechnen.

Im Berichtsjahr sind rd. 360 km **Radwege an Bundesstraßen** fertig gestellt worden. Dafür wurden insgesamt rd. 100 Mio. DM aufgewendet. Für die **alten Bundesländer** ist für den Zeitraum von 1991 bis zum Jahr 2000 der

	Titel im Straßenbauplan ¹⁾	Ausgaben in Mio. DM
Erhaltung	741 33	1.085,6
Um- und Ausbau (Baukosten)	741 35	294,8
Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau	821 35	16,0
Neubau (einschließlich Ortsumgehungen) (Baukosten)	741 22	1.239,7
Grunderwerb für Neubau	821 22	143,8
Hochbauten	711 22 / 712 22	39,2
Lärmschutz, Darlehen, Zinszuschüsse und Zuweisungen für Ersatzraumbe-	622 42 / 741 49,	16,3
schaffung	821 49 / 852 22,	
	863 22, 882 22	
Betriebsfunkanlagen	742 21	22,0
Summe Ausgaben:		2.857,3

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

Bau von 2500 km Radwegen mit Baukosten in Höhe von rd. 1 Mrd. DM vorgesehen. In den Jahren 1991 bis 1999 sind davon bereits rd. 2260 km realisiert worden. An Baukosten sind in dem gleichen Zeitraum rd. 860 Mio. DM aufgewendet worden. In den neuen Bundesländern sind bis zum Jahr 2000 rd. 1 000 km Radwege mit Baukosten in Höhe von 220 Mio. DM geplant. Diese Ziel wurde bereits bis Ende des Berichtsjahres erreicht. Für rd. 1030 km neue Radwege wurden rd. 230 Mio. DM ausgegeben.

Folgende Bauleistungen wurden in den Bundesländern erzielt:

Baden-Württemberg

Für den Verkehr freigegeben:

Teil-Verkehrseinheiten 26,5 km 8,0 km, 4-streifig davon 18,5 km, 2-streifig

In Bau befindlich:

20 Teil-Verkehrseinheiten 56,0 km

30,1 km, 4-streifig davon 25,9 km, 2-streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau:

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

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

B 29 Schwäbisch Gmünd-Immenhofen (B 290): Westumgehung Aalen (in Bau)

Freiburg-Hüfingen: **B** 31

> Ortsumgehung Freiburg-Ost (in Bau) Neubau Friedrichshafen-Waggershausen-Friedrichshafen-Löwental (in Bau)

B 31 Friedrichshafen-Lindau: Ortsumgehung Eriskirch (in Bau)

Bayern

Für den Verkehr freigegeben:

Teil-Verkehrseinheiten 21,9 km

davon 7,7 km, 4-streifig 14,2 km, 2-streifig

In Bau befindlich:

16 Teil-Verkehrseinheiten 54,2 km

13,0 km, 4-streifig davon 41,2 km, 2-streifig

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

B 2 Donauwörth-Nürnberg:

Ortsumgehung Kaisheim/Buchdorf (unter Verkehr)

B 2/B 23 Weilheim-Garmisch-Partenkirchen:

Neubau von Farchant-Nord - Garmisch-

Partenkirchen mit Spange B 23 (Ortsumgehung Farchant) (unter Verkehr)

B 16 Krumbach-Donauwörth:

> Ortsumgehung Gundesfingen-Lauingen (in Bau)

Marktoberdorf-Füssen:

Ortsumgehung Stötten (in Bau)

B 17 Augsburg-Landsberg a. Lech:

Ausbau in Lagerlechfeld (in Bau)

Ortsumgehung Lichtenfels (unter Verkehr) Ortsumgehung Selbitz (unter Verkehr)

B 299 Mitterteich-B-GR D/CR:

Lichtenfels-Hof:

Ortsumgehung Mitterteich (unter Verkehr)

Wasserburg-Freilassing: **B** 304

Ortsumgehung Teisendorf (unter Verkehr)

Brandenburg

B 173

Für den Verkehr freigegeben:

Teil-Verkehrseinheiten 20,0 km

2,9 km, 4-streifig davon

17,1 km, 2-streifig

In Bau befindlich:

Teil-Verkehrseinheiten 49,0 km, 2-streifig

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

A 11 (B-GR D/PL)–Berlin: **B** 2

> Ortsumgehung Schwedt/Vierraden (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 5 Nauen-Berlin:

> A 10 (o OU Wustermark)-L-GR BB/BE (2. Fb) (unter Verkehr) Ortsumgehung Wustermark [Privatfinanzierung] (in Bau)

B 87 Frankfurt/Oder-Lübben:

Ortsumgehung Beeskow (in Bau)

B 101n Berlin-Luckenwalde:

BAB-Zubringer Großbeeren (unter Verkehr)

B 166 Prenzlau-Schwedt/Oder:

Gramzow/Zichow (in Bau)

B 167 Lebus (B 112)-Buckwitz (B 5):

Ortsumgehung Bad Freienwalde (in Bau)

Bremen

In Bau befindlich:

Teil-Verkehrseinheit 2,0 km, 2-streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau:

B 71 Bremerhaven-L-GR HB/NI:

Verlegung AS Bremerhaven/Wulsdorf (A 27) –

L-GR HB/NI (B 6) (in Bau)

Hamburg

In Bau befindlich:

2 Teil-Verkehrseinheiten 6,7 km, 4-streifig

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

B 433 Norderstedt-Hamburg:

A 7-Ortsumgehung Fuhlsbüttel, 2. BA— Swebenweg (in Bau) Ortsumgehung Fuhlsbüttel, 1. BA (teilweise unter Verkehr /teilweise in Bau)

Hessen

Für den Verkehr freigegeben:

8 Teil-Verkehrseinheiten davon

30,6 km 1,8 km, 4-streifig

28,8 km, 2-streifig

In Bau befindlich:

6 Teil-Verkehrseinheiten davon

21,1 km 4,0 km, 4-streifig 17,1 km, 2-streifig

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

B 8 Limburg-Königstein:

Ortsumgehung Brechen-Oberbrechen (in Bau)

B 38 Mannheim-B 26 östl. Darmstadt:

Neubau von der L-GR. HE/BW – nördl. Reisen (einschl. Tunnel) (unter Verkehr)

B 44 Mannheim-Groß-Gerau:

Verlegung zwischen Stockstadt a. Rh. und nördl. Gernsheim (B 426) (unter Verkehr)

B 45 Hanau-östl. Dieburg:

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

B 62 L-GR NW/HE-Marburg:

Ortsumgehung Biedenkopf/Wallau (in Bau)

B 426 Pfungstadt–Reinheim:

Ortsumgehung Ober-Ramstadt (in Bau)

B 455 Wiesbaden-Bad Homburg:

Verlegung bei Oberursel (unter Verkehr)

B 486 Rüsselsheim–B 45 (Eppertshausen):

Ortsumgehung Langen (unter Verkehr)

Mecklenburg-Vorpommern

Für den Verkehr freigegeben:

1 Teil-Verkehrseinheit 3,5 km, 2-streifig

In Bau befindlich:

5 Teil-Verkehrseinheiten 19,9 km

davon 2,5 km, 4-streifig

17,4 km, 2-streifig

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

B 96 Saßnitz/Insel Rügen-Greifswald:

Ortsumgehung Stralsund, I.–III. BA, Bhf. Rügendamm–Umspannwerk (in Bau)
Westumgehung Greifswald (in Bau)

B 104 Lübeck-Wismar:

Ortsumgehung Schönberg (in Bau)

B 105 Rostock-Stralsund:

Ortsumgehung Bentwisch [Privatfinanzierung] (unter Verkehr)

B 109 Greifswald-Prenzlau:

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

Niedersachsen

Für den Verkehr freigegeben:

Teil-Verkehrseinheiten 18,4 km

davon 12,0 km, 4-streifig

6,1 km, 2-streifig

In Bau befindlich:

14 Teil-Verkehrseinheiten 72,2 km

davon 7,8 km, 4-streifig

64,4 km, 2-streifig

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

B 3 Celle–BAB A 37 (AS Burgdorf):

Verlegung und Ausbau von n Ehlershausen-Moormühle (OU Schillerslage) (unter Verkehr)

B 4 Lüneburg-Gifhorn:

Ortsumgehung Uelzen m Verl. bis Holdenstedt (in Bau)

B 82 BAB A 7 (AS Rhüden)-Goslar:

Ortsumgehung Langelsheim/Astfeld (in Bau)

B 210 Aurich-Wilhelmshaven:

Ortsumgehung Jever (L 808–L 807) (unter Verkehr)

B 212/ Nordenham-Brake:

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

Nordrhein-Westfalen

Für den Verkehr freigegeben:

Teil-Verkehrseinheiten 22,4 km

davon 2,7 km, 4-streifig

19,7 km, 2-streifig

In Bau befindlich:

18 Teil-Verkehrseinheiten 63.7 km

davon 16,4 km, 4-streifig

47,3 km, 2-streifig

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

B 8 BAB A 59 (AS Duisburg)–Leverkusen: Ortsumgehung Düsseldorf/Kaiserswerth (in Bau)

B 54 Gronau B-GR D/NL-Steinfurt:
B-GR D/NL-westl. Ochtrup (A 31)
(teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 56 BAB A 61 (AS Miel) – BAB A 560 (AS Siegburg):
Bonn/Bad Godesberg (Bahnparallele

B 9/A 562 (in Bau)

B 61 Bad Oeynhausen-Petershagen:
Ortsumgehung Barkhausen (B 65 – L 780)
m Weserauentunnel (in Bau)

B 227 Gelsenkirchen-Erle (B 226)–BAB A 52 (AS Breitscheid): Essen, L 439 – BAB A 44 (in Bau)

B 236 Lünen–Schwerte:
Neubau von Remberg (B 1) – Schüruferstraße (unter Verkehr)
Lennestadt–Winterberg:
Ortsumgehung Schmallenberg
(unter Verkehr)

B 264 Düren-Köln:
Ortsumgehung Kerpen /Blatzheim
(B 477 – L 162) (in Bau)

Rheinland-Pfalz

Für den Verkehr freigegeben:

2 Teil-Verkehrseinheiten 9,2 km, 2-streifig

In Bau befindlich:

10 Teil-Verkehrseinheiten davon 28,8 km 10,4 km, 4-streifig 18,4 km, 2-streifig

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

B 10 BAB A 8 (AS Pirmasens)—Landau: Ausbau bei Pirmasens (BAB A 8/A 62, AS Pirmasens-Fehrbach, K 1), (teilw. unter Verkehr/teilw. in Bau)

B 41 AS Ingelheim-West-(Bad Kreuznach) – Idar-Oberstein:
Rüdesheim – Bad Kreuznach (B 428) 2. Fb.

(in Bau)

B 53 Trier–Bernkastel-Kues: Verlegung Biewer-Pfalzel (in Bau)

B 256 Altenkirchen–Neuwied:
Ortsumgehung Nieder- und Oberbieber/
Neuwied (teilw. unter Verkehr/teilw. in Bau)

B 260 Lahnstein–Wiesbaden:
Ortsumgehung Fachbach/Bad Ems (in Bau)

B 271 Bad Dürkheim–Neustadt a. d. Weinstraße: Verlegung von Bad Dürkheim – Neustadt a. d. Weinstraße (unter Verkehr)

Saarland

In Bau befindlich:

2 Teil-Verkehrseinheiten 3,9 km, 2-streifig

Sachsen

Für den Verkehr freigegeben:

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

In Bau befindlich:

7 Teil-Verkehrseinheiten davon 32,2 km 13,1 km, 4-streifig 19,1 km, 2-streifig

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

B 6 Halle-Leipzig: Stadtgrenze Leipzig – AS Leipzig-Ost (in Bau)

B 93 Schneeberg–Borna: Teilortsumgehung Schneeberg (in Bau)

B 169 Cottbus-Chemnitz:
Ortsumgehung Riesa m Elbebrücke bis B 6
(1. BA) (in Bau)

B 172 Dresden-B-GR D/CZ:
Ortsumgehung Pirna (1. BA) (in Bau)

B 173 Reichenbach–Zwickau:
Ortsumgehung Neumark (in Bau)

B 178 B-GR D/CZ–BAB A 4 (Weißenberg): Nordtangente Zittau (in Bau) Ortsumgehung Löbau (in Bau)

Sachsen-Anhalt

Für den Verkehr freigegeben:

4 Teil-Verkehrseinheiten davon 12,1 km 7,9 km, 4-streifig 4,2 km, 2-streifig

In Bau befindlich:

9 Teil-Verkehrseinheiten davon 34,6 km 14,1 km, 4-streifig 20,5 km, 2-streifig

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

B 1 Magdeburg–Brandenburg:
Teilortsumgehung Genthin (unter Verkehr)

B 2/ Weißenfels-Gera:

B 91 Ortsumgehung Zeitz-Theißen, 1. BA (NW-Umgehung B 91 – B 180 – L 193) (unter Verkehr)

B 2 Lutherstadt Wittenberg-Bad Düben:

Ortsumgehung Wittenberg (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)

B 6n Bad Harzburg-Bernburg (BAB A 14): L-GR NI/ST – Benzingerode (in Bau)

B 180 Naumburg-Eisleben:

Ortsumgehung Freyburg (teilw. unter Verkehr)

B 180 Naumburg-Aschersleben:

> Ortsumgehung Eisleben-Osttangente (in Bau)

B 188 Wolfsburg-Rathenow:

Ortsumgehung Tangermünde (in Bau)

B 189 Magdeburg-Stendal:

Ortsumgehung Wolmirstedt (in Bau)

Schleswig-Holstein

Für den Verkehr freigegeben:

Teil-Verkehrseinheiten 1,7 km, 4-streifig

In Bau befindlich:

Teil-Verkehrseinheiten 5,9 km

0,7 km, 4-streifig davon

5,2 km, 2-streifig

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

B 76 Kiel-Schönberg i. Holstein:

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

B 76 Flensburg-Lübeck-Travequerung:

Ortsumgehung Preetz (in Bau)

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

> Ortsumgehung Neumünster (teilweise unter Verkehr)

B 433 Ochsenzoll-Lentföhrden:

> Südumgehung Kaltenkirchen [teilw. Privatfinanzierung] (in Bau)

B 502 Kiel-Schönberg i. Holstein:

> Verlegung zwischen Kiel und Brodersdorf (teilweise unter Verkehr)

Thüringen

Für den Verkehr freigegeben:

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

In Bau befindlich:

Teil-Verkehrseinheiten 35,8 km, 2-streifig 1,8 km, 4-streifig dayon 34,0 km, 2-streifig

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

B 85 Weimar-L-GR TH/BY:

Rudolstadt/Schwarza/Graba 1. + 2. BA

(Südknoten-Ankerwerk) (in Bau)

B 281 Saalfeld-Triptis (B 2):

Ortsumgehung Neustadt a. d. Orla (in Bau)

3.3.3 Erfüllungsgrade des Fünfjahresplans 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000

In **Tabelle 7** (siehe Seite 40) sind für die Hauptbautitel die Ausgaben und erreichten Baulängen den Planzielen des Fünfjahresplanes gegenübergestellt. Die ermittelten Erfüllungsgrade beziehen sich auf das bis zum Ende des Planungszeitraumes zu erreichende Plansoll.

Die in der Tabelle dargestellten Ausgabenansätze beziehen sich auf den Kostenstand im Jahr 1993.

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

Im Berichtsjahr wurden bei der Bundesautobahn-Erweiterung (sechs und mehr Fahrstreifen) hinsichtlich des Längenzieles beim Neubau und der Erweiterung der Bundesstraßen hinsichtlich der Finanzierung der höchste Erfüllungsgrad erzielt.

Die Bauleistungen – insgesamt – erreichen bei Bundesautobahn-Neubau, Bundesstraßen Neubau und Erweiterung und dem Bau von Ortsumgehungen nicht das nach sieben von acht Planjahren bei linearer Aufteilung der Leistungen auf die Laufzeit des Planes zu erzielende Plansoll von 87,5 %. Die Tatsache, dass die Erfüllungsgrade bei den Ausgaben höher liegen als bei den Baulängen ist in erster Linie auf Kostensteigerungen zurückzuführen.

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 Anfang des Berichtsjahres 35 272 Bauwerke. Die Gesamtlänge aller Brücken beträgt 1329,9 km.

Im Jahr 1999 wurden insgesamt 5 Tunnel fertig gestellt, sodass sich jetzt insgesamt 190 Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen in Betrieb befinden (davon 162 in der Baulast des Bundes). Weitere 35 Tunnel befinden sich zz. in Bau. Im Berichtsjahr waren folgende größere Instandsetzungsmaßnahmen in der Ausführung, wobei die Wertung und Hochrechnung der erkannten Schäden eine Steigerung von Erhaltungsaufwendungen notwendig erscheinen lassen:

A 620 Saarbrücken-Saarlouis:

Hallerbrücke.

Kosten: rd. 11,0 Mio. DM.

Erneuerung der Abdichtung, Kappen und Geländer, Instandsetzung der Unterbauten und Fahrbahntafel.

Tabelle 7: Fünfjahresplan (FJP) 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000

- Erfüllungsgrade am 31. Dezember 1999 -

	Soll-Werte FJP (Laufzeit: 8 Jahre)		Ist-Werte	e bis 1999	Erfüllungsgrade ² hinsichtlich		
	Ansätze in	Längen in	Ausgaben in	Längen in	Ausgaben in	Längen in	
	Mio. DM	km	Mio. DM	km	%	%	
1	2	3	4	5	6	7	
BAB- Erweiterung (6 u. mehr FS)	15.195,4	934,0 [4]	12.471,6	827,60	82,1	88,6	
BAB- Neubau ¹	12.794,8	921,0 ^[3]	9.833,3	630,6	76,9	68,5	
Bundesstraßen- Neubau u. Erweiterung	10.862,1	1.462,0 [5]	10.364,6	1096,2	95,4	75,0	
davon Ortsumgehungen	9.228,8	1.321,0 [5]	6.964,9	941,6	75,5	71,3	

- zweibahnig oder 2. Fahrbahn.
- Soll: 87.5 %
- 590 km + 331 km 2. Fb. = 921 km. 1265 km 331 km 2. Fb. = 934 km.
- nur Maßnahmen mit Baubeginn 1993-2000.

Mainz-Wiesbaden: A 643

Rheinbrücke Schierstein, Kosten: rd. 14,6 Mio. DM.

Erneuerung der Lager und Geländer, Instandsetzung der Fahrbahnübergänge und des Korrosionsschutzes.

B 110 Anklam-Rostock:

Peenebrücke Zecherin, Kosten: rd. 15,7 Mio. DM.

Erneuerung Korrosionsschutz, Fahrbahnübergänge, Abdichtung, Geländer und Instandsetzung des Überbaus.

Die im Berichtsjahr für den Verkehr freigegebenen und in Bau befindlichen großen Ingenieurbauwerke an Bundesfernstraßen sind im Anhang in den Tabellen 16 bis 18 zusammengestellt und in der Karte "Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1999" dargestellt.

3.3.5 Umweltschutz

Lärmschutz

Im Berichtsjahr wurden für Maßnahmen des Lärmschutzes beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) rd. 388 Mio. DM und für Maßnahmen des Lärmschutzes an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere rd. 25 Mio. DM ausgegeben. Mit diesen Ausgaben von insgesamt 413 Mio. DM betragen die Aufwendungen für den Lärmschutz seit 1978 rd. 6,1 Mrd. DM (davon rd. 34,3 Mio. DM privat vorfinanziert).

Im Berichtsjahr wurden rd. 37 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und rd. 87 km Lärmschutzwände errichtet sowie rd. 29 000 m² Lärmschutzfenster eingebaut. Damit wurden beim Bau von Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen bis Ende des Berichtsjahres folgende Leistungen erzielt:

Lärmschutzwälle und Steilwälle: 887 km.

Lärmschutzwände: 1681 km

Fläche der Lärmschutzfenster: $758\,000\,\mathrm{m}^2$.

Tabelle 8 zeigt die Aufteilung der Maßnahmen für den Lärmschutz nach Bundesländern. Weitere Angaben über die Kosten, Längen und Materialien der Lärmschutzeinrichtungen enthält die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen herausgegebene "Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 1999".

Naturschutz und Landschaftspflege

Im Jahre 1999 wurden für Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege an Bundesfernstraßen ca. 200 Mio. DM sowie für Grünflächen- und Biotoppflege schätzungsweise weitere 230 Mio. DM ausgegeben.

Die Ausgaben beziehen sich einerseits auf Maßnahmen zur Sicherung vorhandener Vegetationsbestände, Tierpopulationen und deren Lebensräumen. Hierzu gehören z. B. Waldmantelpflanzungen, Schutzmaßnahmen für Vegetationsflächen und Einzelgehölze sowie Schutzmaßnahmen für wild lebende Tiere. Andererseits umfassen die Ausgaben auch die Aufwendungen zur Verminderung von

Tabelle 8: Maßnahmen des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen

	Länge der Lärmschutz-wälle und Steilwälle		,	ge der utzwände	Fläche der Lärmschutzfenster		
Land	1999 km	gesamt km	1999 km	gesamt km	1999 m ²	gesamt m ²	
1	2	3	4	5	6	7	
Baden-Württemberg	4,10	47,04	3,09	123,35	1.866	142.437	
Bayern	7,28	216,64	8,78	147,57	1.998	61.979	
Berlin	0,20	0,74	-	25,13	351	24.216	
Brandenburg	-	0,11	4,91	24,55	998	8.189	
Bremen	-	2,87	0,82	53,93	82	2.526	
Hamburg	0,70	14,69	4,69	18,52	335	17.922	
Hessen	2,38	33,03	3,78	95,65	928	68.951	
Mecklenburg-Vorpommern	0,15	9,29	0,93	3,54	472	2.841	
Niedersachsen	6,16	97,75	36,25	266,22	1.143	83.576	
Nordrhein-Westfalen	11,57	347,50	11,22	694,68	3.072	144.947	
Rheinland-Pfalz	1,02	20,38	3,96	80,08	4.685	81.794	
Saarland	-	23,43	-	28,62	452	7.009	
Sachsen	-	13,59	2,45	48,15	5.459	57.642	
Sachsen-Anhalt	-	2,34	3,53	10,42	1.784	14.527	
Schleswig-Holstein	0,28	47,86	1,17	47,55	3.480	17.120	
Thüringen	3,44	9,80	1,87	13,29	1.398	22.177	
Bundesgebiet	37,28	887,06	87,45	1.681,25	28.503	757.853	

Anmerkung: Spalten 3, 5, 7 = gesamt heißt hier : incl. 1999

Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie zur landschaftsgerechten Einbindung einer Straße in die Landschaft, wie straßennahe Bepflanzungsmaßnahmen und Erdmodellierungen.

Darüber hinaus wurden zur Kompensation unvermeidbarer Eingriffe in Natur und Landschaft umfassende Maßnahmen zur Optimierung, Neuanlage und Entwicklung wertvoller Lebensräume für Tiere und Pflanzen durchgeführt. Dabei wurden unter Berücksichtigung der vorhandenen Biotopvernetzung und faunistischer Arealansprüche beispielsweise neue Wald- und Gehölzbiotope, Streuobstwiesen, Magerrasen- und Sukzessionsflächen, Oberflächengewässer mit naturnaher Ufervegetation hergestellt und vorbelastete Fließgewässer mit ihren Auenbereichen renaturiert. Straßenbaubedingte Beeinträchtigungen des Boden- und Wasserhaushaltes wurden durch die Renaturierung versiegelter Verkehrsflächen kompensiert.

3.4 Erhaltung

3.4.1 Ziele, Aufgabenverteilung

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

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

vorzuhalten. Durch die Bereitstellung einer ausreichenden Menge von Finanzmitteln und moderner Instrumentarien zur Umsetzung des Bedarfs in geeignete bauliche Maßnahmen und Programmstrategien sollen die Bundesfernstraßen langfristig ihre verkehrliche und volkswirtschaftliche Aufgabe erfüllen können. Die wesentlichen Komponenten des Systems "Erhaltung" sind:

- die langfristig orientierte Bedarfsprognose, die auf Netzebene finanzielle und strukturelle Steuerungsinformationen auf der Basis von Qualitäts- und Quantitätszielen der Straßenerhaltungspolitik des Bundes entwickelt,
- die Maßnahmen- und programmbildenden Instrumentarien der Bundesländer, um aus erkannten problematischen Zustandsentwicklungen der Infrastruktur periodisch technisch-wirtschaftlich
- optimierte Maßnahmebündel an Erhaltungsobjekten abzuleiten und in
- Bauprogramme umzusetzen und die
- sonstigen Controllinginstrumentarien des Bundes, mit denen die Umsetzung der Ziele der Erhaltungspolitik des Bundes überwacht und gesteuert werden.

In diesen Komponenten spiegeln sich auch Aufgabenverteilung und Kompetenz des Bundes wie der Bundesländer in der Infrastrukturerhaltung wider: Der Bund übt auf Netzebene Controllingaufgaben in Form von Steuerungsund Erfolgskontrollfunktionen durch, während die Bundesländer Träger operativer Funktionen, wie Objektplanung und -bewertung und Realisierung sind.

3.4.2 Statusbeurteilung der Erhaltung der Straßeninfrastruktur

Vor dem Hintergrund der weiteren Entwicklung des Straßengüterverkehrs als dem beanspruchungsbestimmenden Faktor sowohl bei den Aufkommensmengen als auch bei den Achslasten und zulässigen Gesamtgewichten muss der Erhaltung höchste Aufmerksamkeit gewidmet werden.

- Die insgesamt noch hohe Kapitalbindung (Substanzwert) in der Straßeninfrastruktur und der aktuelle Gebrauchswert des Fernstraßennetzes erlauben heute noch einen geordneten Umgang mit dem Mangel in der Finanzausstattung der Straßenerhaltung.
- Zunehmend an Bedeutung gewinnt eine sorgfältige Beobachtung des Substanzverzehrs in den gebundenen Schichten insbesondere in den Hauptabfuhrstrecken des Bundesfernstraßennetzes, um Problemfälle frühzeitig zu erkennen und erhaltungsstrategisch gegenzusteuern.
- Die Erstellung von Erhaltungsprogrammen wird zukünftig verstärkt auf technisch-ökonomisch orientierte Instrumentarien, z.B. auf Pavement- und Bridge-Management-Systeme zugreifen, um vorhandene Rationalisierungsreserven zu erschließen. Die Entwicklung und erste Felderprobungen solcher Systeme sind im Gange.
- Die kurz vor dem Abschluss stehende Erhaltungsbedarfsprognose legt vereinbarungsgemäß das "Intergrationsszenario" als Belastungsmodell zugrunde. Es gilt, die Folgen dieser politischen Handlungsstrategie auch in diesem Teil der Bundesverkehrswegeplanung offen zu legen.

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

3.4.3 Ausgaben

Für die Erhaltung der Bundesfernstraßen wurden im Berichtsjahr 1999 ausgegeben:

insgesamt: 2 970 Mrd. DM, davon für Bundesautobahnen: 1 930 Mrd. DM, Bundesstraßen: 1 040 Mrd. DM.

Dies entspricht einem durchschnittlichen Mitteleinsatz auf

- Bundesautobahnen von rd. 84 000 DM/km und auf
- Bundesstraßen von rd. 26 500 DM/km.

3.5 Unterhaltung und Betrieb

3.5.1 Ausgaben

Für Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen wurden im Berichtsjahr ausgegeben:

insgesamt: 1416,6 Mio. DM, davon für Bundesautobahnen: 679,1 Mio. DM, Bundesstraßen: 737,5 Mio. DM.

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

insgesamt: 219,3 Mio. DM, davon für Bundesautobahnen: 141,5 Mio. DM, Bundesstraßen: 77,8 Mio. DM.

Als Entscheidungshilfen für die wirtschaftliche Verwendung der Mittel werden Betriebskostenrechnungen im Straßenunterhaltungs- und Betriebsdienst durchgeführt. Der Aufwand für die Haupttätigkeitsgruppen bei Bundesautobahnen (Jahresabschluss 1999, ohne Daten des Landes Hessen, das aus Gründen der technischen Umstellung nicht zeitgerecht liefern konnte) beträgt danach für:

_	bauliche Unterhaltung	9 606 DM/km
_	Grünpflege	11 490 DM/km
_	Reinigung	11 480 DM/km
_	Winterdienst	9 423 DM/km
_	verkehrstechnische Dienste	9 001 DM/km
_	Schadensbehebung	5 654 DM/km.

3.5.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

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

- 1 000 km Bundesautobahnen digitale Multiplexübertragungseinrichtungen (PCM30-Systeme) für verkehrsund betriebstechnische Zwecke aufgebaut und
- 100 km Bundesautobahnen mit neuen Streckenfernmeldekabelanlagen und Notrufsäulen im Rahmen von Streckenbaumaßnahmen ausgestattet.

Von insgesamt 11 515 km Bundesautobahnen sind nunmehr 11 430 km mit Notrufeinrichtungen ausgerüstet.

3.5.3 Autobahn- und Straßenmeistereien, Betriebsdienst

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rd. 11 515 km Bundesautobahnen 191 Autobahnmeistereien (AM) zur Verfügung. Im Berichtsjahr sind folgende Autobahnmeistereien (AM) in Betrieb gegangen:

(N) = Neubau,

(E) = Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung

A 4 Bad Hersfeld–Chemnitz: AM Eisenach (E)

A 9 AD Potsdam (A 9/A 10)–Dessau: AM Niemegk (E)

A 10 Oranienburg–Pankow: AM Birkenwerder (E)

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

A10 Schwanebeck–Spreeau: AM Erkner (E)

A 10 Potsdam–Berlin-Spandau: AM Werder (E)

A 14 Magdeburg–Halle: AM Plötzkau (N)

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

A 19 Rostock–Dreieck Wittstock (Dosse) (A 24):
AM Kavelstorf (N)

A 49 Kassel–Gießen: AM Baunatal (E)

A 93 Hof–Weiden (B 470): AM Rehau (N)

Die Standorte der in Betrieb gegangenen und der in Bau befindlichen AM sind der Karte "Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 1999" zu entnehmen.

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rd. 220 000 km Bundes-, Landes-(Staats-) und Kreisstraßen 253 bundeseigene und 431 landeseigene Straßenmeistereien (SM) zur Verfügung.

Im Berichtsjahr sind folgende bundeseigenen Straßenmeistereien (SM) in Betrieb gegangen:

B 1 Berlin–Müncheberg (südl. Strausberg): SM Rehfelde B 5 Perleberg–Berlin: SM Kyritz

B 16 Füssen-Günzburg: SM Mindelheim

B 71 Salzwedel-Haldensleben: SM Gardelegen

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

B 96 Berlin–Neustrelitz: SM Gransee

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

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

B 109 Berlin-Prenzlau: SM Templin

B 115 Cottbus–Lübbenau: SM Calau

B 169 Cottbus–Riesa: SM Elsterwerda

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

B 93 Schneeberg (B 169)–Borna (B 176): SM Zwickau

B 97 Dresden–Cottbus: SM Hoyerswerda

B 122 BAB A 15 Bademeusel–B 115 Roggosen: SM Forst

B 158 B-GR D/PL-Berlin: SM Bad Freienwalde

B 169 Cottbus-Elsterwerda: SM Schwarzheide

B 180 Querfurt-Aschersleben: SM Eisleben

B 183 Bad Liebenwerda (B 101)–Köthen (B 185): SM Torgau

B 184 Magdeburg–Dessau: SM Zerbst

B 245 B 81 Halberstadt–Haldensleben (B 71): SM Oschersleben

Alle genannten Straßenmeistereien sind Ersatzumbauten.

3.5.4 Verkehrsbeeinflussungsanlagen

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

Die Länge der mit variablen Höchstgeschwindigkeitsanzeigen und Stau- und Nebelwarnungen versehenen Strecken betrug am Ende des Berichtsjahres über 700 km (in

beiden Fahrtrichtungen). Hinzu kommen Autobahnnetzmaschen mit einer Gesamtlänge von mehr als 1 600 km, auf denen Wechselwegweiser Umleitungsempfehlungen geben. Weitere, meist kleinere Anlagen, sind auf den Bundesstraßen in Betrieb.

Im Berichtsjahr wurden folgende größere Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Betrieb genommen:

- A 4, B 7, verkehrsabhängige Zielführung im Bereich B 85 Weimar,
- A 7 Streckenbeeinflussungsanlage AS Mellendorf–AD Hannover Süd,
- A 2 Streckenbeeinflussungsanlage AS Rehren–AK Hannover-Buchholz,
- A 5 Dynamische Sortierraumgestaltung durch Unterflurleuchten (Markierungsleuchtknöpfe) am Nordwestkreuz Frankfurt,
- A 10 Stauwarnanlage AS Berlin-Weißensee– AS Berlin-Hellersdorf,
- A 37, B 3, Verkehrsbeeinflussungsanlage Messe-B 6 schnellweg Hannover,
- A 40 Zuflussregelung an fünf Anschlussstellen AS Gelsenkirchen–AS Bochum-Stahlhausen.

3.6 Rastanlagen und Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)

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

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

Der Neubau und die Modernisierung einschließlich Erweiterung von Nebenbetrieben durch die Autobahn Tank & Rast GmbH und ihre Tochter Ostdeutsche Autobahntankstellengesellschaft mbH, Konzessionäre der meisten Autobahnnebenbetriebe, schreitet auf der Grundlage z.T. neuentwickelter Betriebskonzepte zügig fort.

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

A 1 Münster–Dortmund:

R Im Mersch/Ost (Ersatzneubau)

A 2 Oberhausen-Berlin:

R Schafstrift/Nord (Ersatzneubau) R Zweidorfer Holz/Süd (Ersatzneubau) T Buckautal/Nord (Ersatzneubau)

A 4 Eisenach-Görlitz:

T und R Oberlausitz/Nord (Neubau) T und R Oberlausitz/Süd (Neubau)

A 6 Saarbrücken-Mannheim:

T und R Waldmohr/Nord (Ersatzneubau)

A 7 Hamburg–Ulm:

T und R Allertal/West (Ersatzneubau) T Göttingen/West (Ersatzneubau) R Ohrenbach/Ost (Ersatzneubau)

A 8 Stuttgart-München:

T, R und M Leipheim/Süd (Ersatzneubau)

A 9 Berlin-München:

T Köckern/Ost (Ersatzneubau)
T, R und M Fränkische Schweiz-Pegnitz/Ost (Neubau)
T und R Fränkische Schweiz-Pegnitz/West (Neubau)

A 10 Berliner Ring:

T Am Fichtenplan/Nord (Neubau)

A 12 Berlin-Frankfurt an der Oder:

T Biegener Hellen/Nord (Neubau) T Biegener Hellen/Süd (Neubau)

A 14 Halle-Magdeburg:

T und R Plötzetal/Ost (Neubau) T und R Plötzetal/West (Neubau)

A 24 Berlin-Hamburg:

T Walsleben/Ost (Ersatzneubau) T Walsleben/West (Ersatzneubau)

A 111 Autobahnzubringer Hamburg:

R und M Stolper Heide/Ost (Neubau)

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

A 2 Dortmund-Magdeburg:

R Auetal/Süd (Neubau) K Lehrter See/Süd (Neubau) T Zweidorfer Holz/Nord (Neubau)

A 3 Köln–Frankfurt:

T Bad Camberg/West (Ersatzneubau)

A 4 Eisenach–Dresden:

T und R Auerswalder Blick/Süd (Neubau)

A 7 Hamburg–Göttingen:

R Hannover-Wülferode/Ost (Ersatzneubau)

A 11 Berlin–Stettin:

T, und R Buckowsee/Ost (Ersatzneubau)
T und R Buckowsee/West (Ersatzneubau

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31. Dezember 1999 die in **Tabelle 9** nach Betriebsgruppen aufgeführten Betriebe zur Verfügung. Die Standorte der 1999 fertig gestellten und in Bau befindlichen Projekte sind in der Karte "Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 1999" dargestellt.

An den Bundesautobahnen standen den Verkehrsteilnehmern Ende des Berichtsjahres außerdem rd. 1 700 unbewirtschaftete Rastanlagen zur Verfügung. Aus hygienischen Gründen müssen unbewirtschaftete Rastanlagen mit WC-Gebäuden ausgestattet bzw. entsprechend nachgerüstet werden. Angesichts des hohen finanziellen Aufwandes hierfür kann die Nachrüstung nur sukzessive, zumeist im Zusammenhang mit einer Neuordnung der Rastanlagen auf den angestrebten Regelabstand von 15 bis 20 km hin erfolgen. Ende des Berichtsjahres waren insgesamt 445 Rastanlagen mit einem WC-Gebäude ausgestattet.

Die 1993 aufgrund der Verordnung zur Begrenzung der Kohlenwasserstoff-Emissionen bei der Betankung von Kraftfahrzeugen (21. BimSchV) vom 7. Oktober 1992 begonnene Umrüstung der Autobahntankstellen auf Gasrückführung am Zapfpunkt wurde im Berichtsjahr abgeschlossen.

Besonderes Augenmerk gilt dem behindertengerechten Ausbau der Nebenbetriebe im Sinne der DIN 18024 "Barrierefreies Bauen". Dazu gehören:

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

Ende des Berichtsjahres standen den Verkehrsteilnehmern an 326 von 428 Standorten (rd. 77 %) behindertengerechte Anlagen und Einrichtungen zur Verfügung. Das im Jahre 1995 angelaufene "Ausbauprogramm zur Verbesserung des Parkflächenangebotes an Tank- und Rastanlagen der Bundesautobahnen", mit dem vorhandene Parkengpässe beseitigt werden sollen, wurde im Berichtsjahr fortgeführt. Es umfasst ein Volumen von 500 Mio. DM und eine Laufzeit von zehn Jahren. Bisher wurden 57 Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen mit einem Volumen von rd. 177 Mio. DM durchgeführt bzw. begonnen.

Tabelle 9: Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe) (gesamtes Bundesgebiet) – Stand: 31. Dezember 1999 –

Kurz- bez.	Anlagentyp	Anzahl der Stand- orte	er nd- 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
Т	Rastanlage mit Tankstelle	51	51	0	0	0	1	0	52
TK	Rastanlage mit Tankstelle und Kleinraststätte	54	54	54	0	1	0	0	109
TR	Rastanlage mit Tankstelle und Raststätte	208	208	208	0	2	1	2	421
TRM	Rastanlage mit Tankstelle, Raststätte und Motel	51	51	51	51	0	1	0	154
K	Rastanlage mit Kleinraststätte	30	0	30	0	3	0	2	35
R	Rastanlage mit Raststätte	26	0	26	0	3	2	0	31
RM	Rastanlage mit Raststätte und Motel	4	0	4	4	0	0	0	8
	Rastanlagen/Grenzübergänge mit sonstigen Nebenbetrieben	-4	0	0	0	2	2	2	6
	Summe	428	364	373	55	11	7	6	816

Anhang

Tabellen und Karte

Erläuterungen

Abkürzungen in Projekt- und VKE-Bezeichnungen (laut PROJIS-Konvention zum Datenaustausch im Berichtswesen Bund/Länder, Stand: 28. Juli 1999)

AK	Autobahnkreuz
AD	Autobahndreieck
AS	Anschlussstelle
N	Nord/Nördlich
S	Süd/Südlich
W	West/Westlich
O	Ost/Östlich
B-GR	Bundesgrenze
L-GR	Landesgrenze
()	:4 W4
(m)	mit Knoten

ohne Knoten

(o)

Tabelle 10: IST-Ausgaben 1999 – aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2.	3
- 1	Sächliche Verwaltungsausgaben (HGr. 5)	3
524.01	Workshows in the City to United States and C	4.7
534 01	Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	4,7
543 01	Veröffentlichung und Dokumentation	1,4
544 01 545 01	Forschung, Untersuchungen und ähnliches	10,7
546 01	Konferenzen, Tagungen, Messen und Ausstellungen	0,3
340 01	licher Art des Bundes	_
	Zuweisungen und Zuschüsse (ohne Investitionen)	
682 01	Beitrag an nicht bundeseigene Eisenbahnen zu den Kosten für Unterhaltung und Betrieb	
	höhengleicher Kreuzungen von Bundesstraßen und Eisenbahnen	1,4
685 02	Beitrag an die Industrie- und Handelskammer Bonn	_
	Ausgaben für Investitionen	
744 01	Privatstraßen des Bundes	1,2
744 02	Zubringerstraßen zum Flughafen Berlin/Brandenburg International (BBI)	_
745 01	Kostendrittel des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1	
	Satz 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Baulast: Bund)	43,3
		_
882 01	Kostendrittel des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1	
	Satz 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Baulast: Länder)	36,5
883 01	Kostendrittel des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1	
	Satz 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Baulast: Kommunen)	114,2
883 02	Zuwendungen an kommunale Baulastträger nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz (FStrG)	1,7
883 03	Zuschüsse nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)	_
883 04	Zuwendungen für den Bau von Ortsdurchfahrten und Bundesfernstraßen in der	27.0
002.05	Bundesstadt Bonn nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz (FStrG)	27,0
883 05	Ausbau und Erhaltung von nichtbundeseigenen Zufahrten für Ausgaben der zivilen Verteidigung	
	Verteidigung	_
	Bau und Betrieb der Bundesstraßen	
521 11	Betriebliche Unterhaltung der Bundesautobahnen	
	(Summe der Titel 521 13 bis Titel 521 19)	630,2
521 13	Ausgaben für auf Bundesautobahnen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung	376,2
521 14	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	55,4
521 15	Grundstücke, Gebäude und Räume	45,5
521 16	Unternehmerleistungen für die betriebliche Unterhaltung	57,9
521 17	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör	79,0
521 18	Elektrotechnische Anlagen	16,7
521 19	Sonstiges	- 0,3
521 21	Betriebliche Unterhaltung der Bundesstraßen	
	(Summe der Titel 521 23 bis Titel 521 29)	722,2
521 23	Ausgaben für auf Bundesstraßen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung	355,5
521 24	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	45,6
521 25	Grundstücke, Gebäude und Räume	18,7
521 26	Unternehmerleistungen für die betriebliche Unterhaltung	159,2
521 27	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör	100,9
521 28	Elektrotechnische Anlage	35,0

noch Tabelle 10: **IST-Ausgaben 1999** – aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
521 29	Sonstiges	7,3
521 32	Verkehrsbeeinflussungs- und Beleuchtungsanlagen sowie Tunnelausstattung	. ,-
	(Bundesautobahnen)	40,0
521 42	Verkehrsbeeinflussungs- und Beleuchtungsanlagen sowie Tunnelausstattung	Ź
	(Bundesstraßen)	8,2
521 52	Betriebliche Unterhaltung von Anlagen des Fernmeldenetzes (Bundesautobahnen)	0,3
521 62	Aufwendungen zur Beseitigung von Schäden, die durch Dritte verursacht worden sind	
	(Bundesfernstraßen)	12,2
535 62	Bestandserfassung der Bundesfernstraßen mit elektronischer Auswertung	3,6
622 32	Zins- und Aufwendungszuschüsse im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung	
	(Bundesautobahnen)	_
622 42	Zins- und Aufwendungszuschüsse im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung	
	(Bundesstraßen)	_
642 12	Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	
	(Bundesautobahnen)	105,7
642 22	Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	
605.22	(Bundesstraßen)	94,3
685 32	Bundesanteil an den Verwaltungskosten der DEGES	80,5
711 12	Hochbauten an Bundesautobahnen bis 2.000.000 DM Baukosten	24,3
711 22	Hochbauten an Bundesstraßen bis 2.000.000 DM Baukosten	10,7
712 12 712 22	Hochbauten an Bundesautobahnen über 2.000.000 DM Baukosten	30,9
/12/22	Hochbauten an Bundesstraßen über 2.000.000 DMBaukosten	28,5
741 11	Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen)	
/41 11	(Summe der Titel 741 14 bis Titel 741 18)	3.473,7
741 14	Erweiterung von Bundesautobahnen (VDE-Projekte)	1.273,1
741 16	Erweiterung von Bundesautobahnen (ohne VDE-Projekte)	618,1
741 17	Neubau von Bundesautobahnen (ohne VDE-Projekte)	575,0
741 18	Neubau von Bundesautobahnen (VDE-Projekte)	1.007,5
	• /	
741 22	Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)	1.239,7
741 31	Erhaltung, Um- und Ausbau einschließlich Lärmschutzmaßnahm en	
	(Bundesautobahnen)	
	(Summe der Titel 741 33, 741 35 und 741 39)	1.288,7
741 33	Erhaltung der Bundesautobahnen	1.085,6
741 35	Um- und Ausbau von Bundesautobahnen	294,8
741 39	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen	8,3
= 44 44		
741 41	Erhaltung, Um- und Ausbau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen	
	(Bundesstraßen)	1 204 0
741 42	(Summe der Titel 741 43, 741 45 und 741 49)	1.294,8
741 43 741 45	Erhaltung von Bundesstraßen	659,4 630,2
741 43	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen	5,2
/41 49	Latinschutzmamannen an bestehenden Bundesstraßen	3,2
742 11	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmelde-, Stromversorgungs- und	
	Beleuchtungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs	
	(Bundesautobahnen)	
	(Summe der Titel 742 13 bis Titel 742 15)	93,5
742 13	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen an bestehenden	
	Bundesautobahnen	20,5
742 14	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs-, Beleuchtungs- und	
	Glatteismeldeanlagen an bestehenden Bundesautobahnen	8,3
742 15	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an	
	bestehenden Bundesautobahnen	64,7

noch Tabelle 10: **IST-Ausgaben 1999**– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
742 21	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunk- und Stromversorgungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesstraßen)	3
742 23	(Summe der Titel 742 23 bis Titel 742 25)	22,0 0,1
742 24	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs-, Beleuchtungs- und Glatteismeldeanlagen an bestehenden Bundesstraßen	
742 25	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen	21,9
743 12	Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze im Bereich Bundesautobahnen	12,4
745 21	Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Bundesfernstraßen) (Summe der Titel 745 23 bis Titel 745 26)	30,0
745 23	Änderung von Überführungen (§ 12 EKrG)	10,2
745 24	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und Deutsche Bahn AG	18,0
745 25	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und sonstigen Eisenbahnen	1,8
811 12	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen)	33,9
811 22	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesstraßen)	21,0
812 12	Erwerb von Geräten (einschl. Stahlflachstraßen) und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 10.000 DM im Einzelfall (Bundesautobahnen)	23,7
812 22	Erwerb von Geräten und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 10.000 DM im Einzelfall	23,7
012 22	(Bundesstraßen)	17,3
821 11	Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen)	227.0
821 14	(Summe der Titel 821 14 bis Titel 821 18)	227,8
821 14	Grunderwerb für VDE (Erweiterung)	49,9 28,9
821 17	Grunderwerb für Neubau (ohne VDE)	79,3
821 18	Grunderwerb für VDE (Neubau)	69,7
821 22	Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)	143,8
821 31	Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau einschl. Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen)	
	(Summe der Titel 821 35 und 821 39)	16,6
821 35	Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau	16,0
821 39	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesautobahnen	0,6
821 41	Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau einschl. Lärmschutzmaßnahmen	
	(Bundesstraßen)	
	(Summe der Titel 821 45 und 821 49)	66.6
821 45	Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau	55,6
821 49	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen	10,9
822 12	Erwerb privat finanzierter Bundesautobahnabschnitte	30,7
822 22	Erwerb privat finanzierter Bundesstraßenabschnitte	_
852 12	Abwicklung zur Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	_
852 22	Abwicklung zur Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen)	_
861 12	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen (Bundesautobahnen)	2.6
861 22	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und	3,6
001 44	Abwasseranlagen (Bundesstraßen)	0,3
	1	0,5

noch Tabelle 10: **IST-Ausgaben 1999** – aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
863 12	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	_
863 22	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesstraßen)	_
882 12	Zuweisungen an die Länder für Investitionen im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung	
	(Bundesautobahnen)	_
882 22	Zuweisungen an die Länder für Investitionen im Rahmen der	
	Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen)	_
	Summe Ist-Ausgaben 1999	10.174,6

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

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Er	weiterung auf	6 und mehr			In Bau
				Für den Verkehr freigegeben	
Land	Projekt- Kosten ¹⁾	Projekt- Länge	Von Bau - beginn	In 1999	Bis Ende 1999
Straße Verkehrsweg			bis Ende		
Projektbezeichnung	(VKE- Kosten) ¹⁾	(VKE- Länge)	1999		
Bezeichnung der Verkehrseinheit		Lange	Länge	Länge	Länge
	Mio. DM	km	km	km	km
1	3	2	4	5	6
Baden-Württemberg					
A 8 KARLSRUHE-STUTTGART					
Pforzheim-West-O Pforzheim-Nord 3)	188,9 (180,3 + 8,6)	9,0	1,3	_	7,7
A 81 HEILBRONN-STUTTGART	(100,0 + 0,0)				
S Stuttgart/Feuerbach-	1434,2	5,7	5,7	5,7	-
AD Leonberg (m Engelbergtunnel) ²⁾	(863,9 + 570,3)				
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 1 Verkehrseinheit, zweibahnig				5,7	
Bis Ende 1999 in Bau: 1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig					7,7
Bayern					
A 3 FRANKFURT/M-NÜRNBERG					
AD Seligenstadt (L-GR HE/BY)-Hösbach	444,0	15,7	5,3		
AS Aschaffenburg-O-AS Hösbach	(237,0)	(6,4)	_	-	6,4
Ausbau der Mainbrücke Bettingen (BW 258 b)	40,9	1,0	_	-	1,0
A 8 STUTTGART-MÜNCHEN L-GR BW/BY (AK Ulm/Elchingen)-westl. Bubesheim	121,6	6,8	_	_	6,8
Augsburg-W-Spange Eschenried (im Berichtsjahr keine Bauleistungen)	688,0	46,4	11,4	-	-
A 9 HERMSDORF-NÜRNBERG					
Hirschberg (L-GR TH/BY)-AD Bayreuth/Kulmbach	853,7	53,1	47,9		
AS Berg/Bad Steben-AS Hof	(139,6)	(9,3)	9,3	5,9	-
AS Münchberg-N-AS Münchberg-S	(101,2)	(5,2)	_	-	5,2
AD Bayreuth/Kulmbach-AK Nürnberg	1187,5	76,1	53,8		
AD Bayreuth/Kulmbach (o)-südl. AS Bayreuth-Nord	(61,7)	(6,7)	6,7	2,4	-
TK Sophienberg-N AS Tockau	(100,8)	(10,8)	_	-	10,8
N AS Trockau –S AS Trockau	(101,7)	(5,2)	_	-	5,2

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

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (E	rweiterung auf	6 und mehr	Fahrstreifen))-	
				Verkehr	In Bau
Land	Projekt-	Projekt-	Von Bau -	geben In 1999	Bis Ende
	Kosten ¹⁾	Länge	beginn	III 1333	1999
Straße Verkehrsweg			bis Ende		
Projektbezeichnung	(VKE- Kosten) ¹⁾	(VKE-	1999		
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Kosten)	Länge)	Länge	Länge	Länge
Bozelemang der Verkembenmen	Mio. DM	km	km	km	km
1	3	2	4	5	6
noch Bayern					
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				8,3	
Ende 1999 in Bau: 6 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					35,4
Brandenburg					
A 2 HANNOVER-BERLIN					
Ziesar (L-GR ST/BB)–AD Werder	322,6	42,4	42,4		
W AS Ziesar (L-GR ST/BB) (m)–W AS Wollin	(92,3)	(12,0)	12,0	6,0	_
				(davon 1,9 2. Fb)	
W AS Wollin (m) –W AS Brandenburg (o)	(78,0)	(13,6)	13,6	13,6 (2. Fb)	-
A 9 BERLIN-HERMSDORF	262.2	42.1	42.1		
AD Potsdam-Kl. Marzehns (L-GR BB/ST)	263,2	43,1	43,1		
N TR Fläming–N KWC Rabenstein	(65,9)	(11,4)	11,4	4,5 (2. Fb)	-
N KWC Rabenstein-S AS Marzehns (L-GR BB/ST)	(75,6)	(11,3)	11,3	11,3 (2. Fb)	-
A 10 DEDI INED BING					
A 10 BERLINER RING AD Schwanebeck-AK Schönefeld	790,9	60,5	25,0 (davon 9,6 1. Fb)		
AD Schwanebeck–AS Hellersdorf (Nur Bw Hohenschönhausen)	(259,4)	(18,4)	_	_	0,1
AS Erkner (o)—S AS Freienbrink	(78,6)	(5,0)	_	_	5,0 (1. Fb)
S AS Freienbrink-AD Spreeau	(94,4)	(8,8)	7,7	7,7 (2. Fb)	-
AD Spreeau–AS Königs-Wusterhausen	(111,5)	(7,8)	=	_	7,8

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

Bundesautobahnen- Betriebsstrecken (F	Crweiterung auf	6 und mehr	Fahrstreifen))—	
			Für den	Verkehr egeben	In Bau
Land	Projekt- Kosten ¹⁾	Projekt- Länge	Von Bau- beginn	In 1999	Bis Ende 1999
Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung	(VKE-	(VKE-	bis Ende 1999		
	Kosten) ¹⁾	Länge)		T "	T "
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	3	2	4	5	6
noch Brandenburg					
O AS Königs Wusterhausen-W AK Schönefeld	(122,6)	(9,6)	9,6 (1. Fb)	7,4	9,6
Ludwigsfelder Damm	127,6	6,0	1,6	(1. Fb) -	(2. Fb) 4,4
AD Potsdam – AD Werder	174,4	15,4	12,4		
N AS Glindow–W AD Werder (mit 1,6 km A 2)	(95,8)	(8,1)	8,1	-	-
A 115 ZUBRINGER MAGDEB./LEIPZIG L-GR BB/BE - AD Drewitz	185,0	15,2	4,7		
L-GR BB/BE-AS Potsdam-Babelsberg	(45,0)	(4,7)	4,7	2,7 (2. Fb)	-
AS Potsdam-Babelsberg-AD Drewitz	(140,0)	(10,5)	_	-	8,0 (1. Fb)
davon AS Potsdam-Babelsberg (km 9,0–11,5)			2,5 (1. Fb)	2,5 (1. Fb)	2,5 (2. Fb)
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 9 Teil-Verkehrseinheiten 1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig 2 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn 6 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn Bis Ende 1999 in Bau:				55,7 4,1 9,9 41,7	
7 Teil-Verkehrseinheiten 3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig 2 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn 2 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn					37,4 12,3 13,0 12,1
Hamburg					
A 7 FLENSBURG (B-GR)—HAMBURG HH/Othmarschen—N HH/Waltershof (4. Elbtunnelröhre) ²⁾	1597,7 (915,6 + 682,1)	4,4	_	-	4,4
Insgesamt					
Bis Ende 1999 in Bau: 1 Verkehrseinheit, zweibahnig					4,4

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

Bundesautobahnen- Betriebsstrecken (Erv	veiterung auf	6 und mehr	Fahrstreifen)	-	
			Für den	Verkehr geben	In Bau
Land	Projekt-	Projekt-	Von Bau-	In 1999	Bis Ende
	Kosten ¹⁾	Länge	beginn		1999
Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung	(VKE-	(VKE-	bis Ende 1999		
11 Tojektoezerciniung	Kosten) ¹⁾	Länge)	1999		
Bezeichnung der Verkehrseinheit			Länge	Länge	Länge
1	Mio. DM	km 2	km 4	<u>km</u> 5	<u>km</u> 6
1		2	7		U
Hessen					
A 3 KÖLN-FRANKFURT/M.					
AK Frankfurt/M. (Rampen/Bahn AG)	87,8	2,1	_	_	2,1
Inggegant					
Insgesamt					
Ende 1999 in Bau:					
1 Verkehrseinheit, zweibahnig					2,1
Niedersachsen					
A 2 ODERHAUGEN HANNOVER					
A 2 OBERHAUSEN-HANNOVER L-GR NW/NI-Bad Nenndorf	496,2	31,4	25,8		
O Talbrücke Arensburg–AS Rehren	(125,3)	(8,9)	5,8	5,8	_
AS Rehren–W AS Bad Nenndorf	(140,6)	(15,0)	15,0	(2. Fb) 9,0	-
			,	(davon	
				5,0 2. Fb)	
				2.10)	
Bad Nenndorf-K Hannover-O	482,3	38,1	38,1		
O AS Bad Nenndorf–W AS Wunstorf-Luthe	(61,6)	(8,2)	8,2	8,2	_
				(2. Fb)	
A 2 HANNOVER-BERLIN					
AK Hannover-O-Marienborn (L-GR NI/ST)	1331,0	85,3	80,3		
O AS Lehrte Ost–W AS Peine	(165,6)	(12,7)	12,7	12,7	
O AS Letitle OSE W AS Tellie	(105,0)	(12,7)	12,7	(davon	1
				6,6	
				2. Fb)	
W AK Braunschweig-N–W AK Wolfsbg./Königslutter	(223,5)	(14,2)	14,2	8,3	-
AV Walfahama/Vänigalattar Marianlann (L. CD NI/CT)	(470.2)	(27.0)	27.0	(2. Fb)	
AK Wolfsburg/Königslutter–Marienborn (L-GR NI/ST)	(470,3)	(27,0)	27,0	9,7 (2. Fb)	_
A 7 HAMBURG-HANNOVER					
Garlstorf-Soltau-Ost	156,5	29,2	29,2		
S AS Garlstorf–N AS Evendorf	(58,0)	(7,8)	7,8	7,8	_
				(2. Fb)	
N AS Evendorf–S AS Bispingen	(72,8)	(15,7)	15,7	15,7	_
	(-, -, -,	(,,)		(2. Fb)	

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

Bundesautobahnen- Betriebsstrecken	(Erweiterung auf	6 und mehr	Fahrstreifen)	-	
			Für den	Verkehr	In Bau
Land	Projekt- Kosten ¹⁾	Projekt- Länge	Von Bau - beginn	geben In 1999	Bis Ende 1999
Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung	(VKE-	(VKE-	bis Ende 1999		
•	Kosten) ¹⁾	Länge)			
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	3	2	4	5	6
noch Niedersachsen					
AD Hannover-N-AD Hannover-S	320,5	29,2	_		
N AS Großburgwedel—N AS Altwarmbüchen	(65,1)	(6,0)	_	_	0,8
N AS Altwarmbüchen-N AK Hannover-O	(54,0)	(5,7)	_	_	0,8
S AK Hannover-O-S AS Hannover-Anderten	(62,8)	(4,9)	4,9	4,9	-
S AS Hannover-Anderten-AD Hannover-S	(59,5)	(6,0)	_	-	0,8
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 11 Teil-Verkehrseinheiten 3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig 8 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn				82,1 15,0 67,1	
Bis Ende 1999 in Bau: 3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					2,4
Nordrhein-Westfalen					
A 1 BREMEN–KAMEN N DEK-Brücke–S DEK-Brücke bei Ladbergen	8,1	0,8	_	-	0,8
A 1 KAMEN–KÖLN AK Kamen–Wuppertal-O	817,4	49,9	31,1		
TR Lichtendorf–AK Westhofen	(99,3)	(6,4)	_		6,4
AS Hagen-West-AS Gevelsberg	(95,2)	(6,8)	_		6,8
Wuppertal/O-Wermelskirchen	601,3	20,5	_		0,0
Blombachtal (L 419)–AS Wuppertal-S (m)	(49,9)	(2,7)	_	_	2,7
AS Wuppertal-Süd–AS Remscheid	(135,4)	(5,1)	_	_	5,1
A 2 OBERHAUSEN—HANNOVER Castrop-Rauxel—AK Kamen (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	436,9	27,5	19,4		,
O Hamm-Gütersloh	385,1	49,1	7,8		
AS Beckum (m)–AS Oelde (m)	(82,6)	(10,6)			10,6
AS Oelde (o)—AS Rheda-Wiedenbrück	(103,4)	(13,5)	7,8		5,7
AS Rheda-Wiedenbrück (m)—AS Gütersloh (o)			1,0		7,0
AS Micua-wiedenbluck (III)—AS Gutersion (0)	(41,9)	(7,0)	_		7,0

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

		Fahrstreifen)	l .			
Für den Verkehr freigegeben						In Bau
Projekt- Kosten ¹⁾	Projekt- Länge	Von Bau - beginn	In 1999	Bis Ende 1999		
(VKE-	(VKE-	1999				
Kosten) ¹⁾	Länge)	T "	T. W	T 2		
Mio. DM	km	km	Lange km	Länge km		
3	2	4	5	6		
337,2	34,3	12,1				
(70,0)	(6,0)	_	_	6,0		
(89,6)	(9,2)	4,7	_	4,5		
(110,2)	(11,7)	_	_	11,7		
155,5	6,3	3,4				
(73,2)	(2,0)	_	_	2,0		
17,0	1,7	_	_	1,7		
285,7	21,0	_				
(63,4)	(4,9)	_	_	4,9		
(21,9)	(0,8)	_	_	0,8		
720,6	27,7	15,9	-	-		
56,1	2,1	_	_	2,1		
				78,8		
495,4	35,0	4,1				
(269,0)	(15,4)	4,1	-	-		
780,7	48,9	29,5				
(95,1)	(5,4)	_	_	5,4		
(247,7)	(14,0)	_	_	13,1		
	(VKE-Kosten)1) Mio. DM 3 337,2 (70,0) (89,6) (110,2) 155,5 (73,2) 17,0 285,7 (63,4) (21,9) 720,6 56,1 495,4 (269,0) 780,7 (95,1)	Kosten ¹⁾ Länge (VKE-Kosten) ¹⁾ km 3 2 337,2 34,3 (70,0) (6,0) (89,6) (9,2) (110,2) (11,7) 155,5 6,3 (73,2) (2,0) 17,0 1,7 285,7 21,0 (63,4) (4,9) (21,9) (0,8) 720,6 27,7 56,1 2,1 495,4 35,0 (269,0) (15,4) 780,7 48,9 (95,1) (5,4)	Projekt-Kosten ¹⁾ Länge beginn bis Ende (VKE-Kosten) Länge) Länge Mio. DM km km 3 2 4 337,2 34,3 12,1 (70,0) (6,0) — (89,6) (9,2) 4,7 (110,2) (11,7) — 155,5 6,3 3,4 (73,2) (2,0) — 17,0 1,7 — 285,7 21,0 — (63,4) (4,9) — (21,9) (0,8) — 720,6 27,7 15,9 495,4 35,0 4,1 (269,0) (15,4) 4,1 (269,0) (15,4) — (5,4) — (95,1) (5,4) —	Projekt-Kosten Projekt-Länge (VKE-Kosten) Länge (VKE-Kosten) Länge) Mio. DM km		

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

Bundesautobahnen- Betriebsstrecken	(Erweiterung auf	6 und mehr			
				Verkehr	In Bau
Land	Projekt-	Projekt-	Von Bau -	geben In 1999	Bis Ende
Luite	Kosten ¹⁾	Länge	beginn	111 1777	1999
Straße Verkehrsweg			bis Ende		
Projektbezeichnung	(VKE-	(VKE-	1999		
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Kosten) ¹⁾	Länge)	Länge	Länge	Länge
Dezeleming der verkemsemmen	Mio. DM	km	km	km	km
1	3	2	4	5	6
noch Sachsen	(245,4)	(18,8)	18,8	9,9	-
AS Frankenberg (m)–AS Berbersdorf (m)					
AD Nossen–AD Dresden	694,9	33,5	33,5 (davon 6,4 1. Fb)		
AD Nossen (m)–O Triebischtal	(150,4)	(7,9)	7,9	7,9	-
O TRA Dresdner Tor (o) –O Flutrinne Elbe (m)	(192,4)	(7,8)	7,8	1,0 (2. Fb)	-
O Flutrinne Elbe (o)–AD Dresden (m)	(187,4)	(9,2)	9,2 (davon 6,4 1. Fb)	8,0 (davon 6,4 1. Fb)	6,4 (2. Fb)
A 14 HALLE-DRESDEN					
<u>A 14 HALLE–DRESDEN</u> AK Schkeuditz–Leipzig/Mockau	196,3	15,8	15,8		
Zorpag Avenua	250,0	10,0	10,0		
K Schkeuditz (o)–AS Leipzig-Mitte (B 2 n) (o)	(96,0)	(12,1)	12,1	12,1 (2. Fb)	-
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 6 Teil-Verkehrseinheiten 3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig 1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn 2 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn Bis Ende 1999 in Bau:				38,9 19,4 6,4 13,1	
 Teil-Verkehrseinheiten Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn 					24,9 18,5 6,4
Sachsen-Anhalt					
<u>A 2 HANNOVER–BERLIN</u> Marienborn (L-GR NI/ST)–Burg-Ost	731,7	55,5	55,5		
Marienborn (L-GR NI/ST)-O AS Eilsleben	(163,1)	(15,8)	15,8	15,8 (2. Fb)	-
O AS Eilsleben–W AS Irxleben	(127,1)	(13,1)	13,1	13,1 (2. Fb)	-

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

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –							
			Für den freige		In Bau		
Land Straße Verkehr sweg	Projekt- Kosten ¹⁾	Projekt- Länge	Von Bau - beginn bis Ende	In 1999	Bis Ende 1999		
Projektbezeichnung	(VKE-	(VKE-	1999				
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Kosten) ¹⁾	Länge)	Länge	Länge	Länge		
1	Mio. DM	km 2	km 4	<u>km</u> 5	km 6		
noch Sachsen-Anhalt	3	2	4	3	0		
W AS Irxleben-W AS Magdeburg-Rothensee	(129,0)	(10,0)	10,0	10,0 (davon 3,2 2. Fb)	-		
A 9 BERLIN-HERMSDORF Kl. Marzehns (L-GR BB/ST)-Zörbig	493,2	49,5	27,1 (davon 7,2 1. Fb)				
N Elbebrücke Vockerode –N AS Dessau/O	(111,3)	(4,0)	4,0 (davon 2,6 1. Fb)	1,4 (2. Fb)	2,6 (2. Fb)		
N AS Dessau-O–N AS Dessau-S	(88,9)	(6,1)	6,1 (davon 4,6 1. Fb)	4,6 (1. Fb)	4,6 (2. Fb)		
			6,2				
N AS Dessau-S–S AS Dessau-S	(52,6)	(6,2)		6,2	-		
Zörbig-Droyßig (L-GR ST/TH)	1360,1	72,6	43,0				
AS Wiedemar–S AS Großkugel (mit AK Schkeuditz) davon	(150,7)	(7,0)	_				
AK Schkeuditz			_	_	7,0		
S AS Großkugel – S AS Naumburg davon	(280,2)	(43,0)	_				
AS Leipzig West	(36,8)	(1,6)	_	-	1,6		
AS Bad Dürrenberg	(10,9)	(1,0)	-	_	1,0		
S AS Naumburg–AS Droyßig (L-GR ST/TH)	(35,1)	(3,0)	-	_	3,0		
Insgesamt							
1999 für den Verkehr freigegeben: 7 Teil-Verkehrseinheiten 2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig 1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn 4 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn				49,7 13,0 4,6 32,1			
Bis Ende 1999 in Bau: 6 Teil-Verkehrseinheiten 4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig 2 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn					19,8 12,6 7,2		

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

Bundesautobahnen- Betriebsstrecken (E	rweiterung auf	6 und mehr			· -
			Für den	Verkehr geben	In Bau
Land	Projekt-	Projekt-	Von Bau -	In 1999	Bis Ende
G. 0. XV.1.1	Kosten ¹⁾	Länge	beginn		1999
Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung	(VKE-	(VKE-	bis Ende 1999		
Tojektbezeichnung	Kosten) ¹⁾	Länge)	1999		
Bezeichnung der Verkehrseinheit			Länge	Länge	Länge
	Mio. DM	km	km	km	km
1	3	2	4	5	6
Thüringen					
A 4 BAD HERSFELD-HERMSDORF					
Waltershausen–AK Hermsdorf (A 9)	1956,3	102,0	73,2 (davon 17,3 1. Fb)		
W Werrabrücke-O Werrabrücke	(13,4)	(0,7)	_	_	0,7
W AS Waltershausen –O AS Gotha	(267,5)	(17,5)	17,5 (davon 12,0 1. Fb)	-	-
davon W AS Waltershausen –O AS Waltershausen			7,2 (1. Fb)	7,2 (1. Fb)	7,2 (2. Fb)
O AS Waltershausen –W AS Gotha			4,8 (1. Fb)	4,8 (1. Fb)	4,8 (2. Fb)
W AS Arnstadt –S Erfurt-Ost davon	(288,0)	(15,4)	4,4 (davon 0,6 2.Fb)	-	-
AS Erfurt-West			0,6 (1. Fb)	0,6 (1. Fb)	0,6 (2. Fb)
AS Erfurt-Ost-TK Eichelborn (m)	(91,5)	(5,5)	5,5	5,5	-
W AS Apolda-O–O AS Magdala	(126,2)	(6,5)	6,5 (davon 4,7 1. Fb)	_	_
davon Bereich AS Apolda			1,8	1,8 (2. Fb)	-
O AS Apolda-O–AS Magdala			4,7	4,7 (2. Fb)	-
W AS Jena-Göschwitz-W AK Hermsdorf (A 9)	(420,0)	(19,7)	5,1	_	-
davon Teufelstalbrücke Nordseite			_	_	6,8
O AK Hermsdorf-Schmölln (L-GR TH/SN)	531,2	38,1	_		
AS Rüdersdorf (m)–AS Gera (m)	(119,8)	(8,4)	_	_	8,4

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

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (En	weiterung auf	6 und mehr	Fahrstreifen)) —	
			Für den	Verkehr geben	In Bau
Land	Projekt- Kosten ¹⁾	Projekt- Länge	Von Bau - beginn	In 1999	Bis Ende 1999
Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung	(VKE- Kosten) ¹⁾	(VKE- Länge)	bis Ende 1999		
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	3	2	4	5	6
noch Thüringen					
A 9 BERLIN-HERMSDORF Droyßig (L-GR ST/TH)-N AK Hermsdorf	310,1	18,8	8,9		
N AS Eisenberg – AS Bad Klosterlausnitz (o)	(96,8)	(7,1)	_	_	7,1
A 9 HERMSDORF-NÜRNBERG S AK Hermsdorf-Hirschberg (L-GR TH/BY)	708,3	54,8	_		
AS Schleiz–S AS Hirschberg (L-GR TH/BY) davon	(292,0)	(19,3)	_	-	-
Blintendorf–Saalebrücke			4,5	4,5	_
(o) = ohne (m) = mit					
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 7 Teil-Verkehrseinheiten 2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig 3 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn 2 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn				29,1 10,0 12,6 6,5	
Bis Ende 1999 in Bau:				0,5	
7 Teil-Verkehrseinheiten 4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					35,6 23,0
3 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn Länder insgesamt					12,6
1999 für den Verkehr freigegeben: 43 Teil-Verkehrseinheiten				269,5	
14 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig 7 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn 22 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn				75,5 33,5 160,5	
Bis Ende 1999 in Bau: 51 Teil-Verkehrseinheiten 41 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					248,5 197,2
2 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn 8 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn					13,0 38,3

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2000).

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme.

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze.

Tabelle 12: Bundesautobahnen – Neubaustrecken – Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten (Straßenbauplan, Titel 741 14/- 18 und 821 14/- 18)

Bundesautobahnen	– Neubaustrec	ken –			
			Für den freige	In Bau	
Land	Projekt- Kosten ¹⁾	Projekt- Länge	Von Bau - beginn	In 1999	Bis Ende 1999
Straße Verkehrsweg			bis Ende		
Projektbezeichnung	(VKE- Kosten) ¹⁾	(VKE-	1999		
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Kosten)	Länge)	Länge	Länge	Länge
Bezeichnung der Verkeinsehmen	Mio. DM	km	km	km	km
1	3	2	4	5	6
Baden-Württemberg					
A 96 LINDAU (B-GR D/A)-MÜNCHEN Esseratsweiler (L-GR BY/BW)-Ferthofen (L-GR BW/BY)	645,6	48,3	36,8 (davon 4,4 1. Fb)		
S Gebrazhofen (B 18)–Leutkirch (B 18)	(55,1)	(4,4)	4,4 (1. Fb)	-	4,4 (2. Fb)
A 98 WEIL—SCHAFFHAUSEN (B-GR D/CH) Lörrach/Inzlingen—Rheinfelden/Karsau (tw. 1. Fb)	220,4	7,8	_	-	5,6 (1. Fb)
Tiengen-West-Geißlingen (1. Fb) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	188,7	10,0	6,6 (1. Fb)	-	-
A 861 QUERSPANGE RHEINFELDEN AD Rheinfelden-B-GR D/CH (m Zollanlage) davon 1. Fb bis B 316	222,6	4,6	-	- -	- 2,2 (1. Fb)
Insgesamt					
Bis Ende 1999 in Bau: Teil-Verkehrseinheiten Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn					12,2 7,8 4,4
Bayern					
<u>A 6 NÜRNBERG-WAIDHAUS</u> AK Pfreimd-Waidhaus (B-GR D/CZ)	460,3	33,8	9,3		
W AK Pfreimd (m)—Woppenhof (km 79,4–88,8) (Umgehung Wernberg)	(186,8)	(8,4)	_	-	8,4
W AS Lohma–Waidhaus (B-GR D/CZ) mit Grenzbrücke	(87,8)	(9,3)	9,3	4,9	-

noch Tabelle 12: **Bundesautobahnen – Neubaustrecken –**Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten (Straßenbauplan, Titel 741 14/- 18 und 821 14/- 18)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –						
				Für den Verkehr freigegeben		
Land	Projekt- Kosten ¹⁾	Projekt- Länge	Von Bau - beginn	In 1999	Bis Ende 1999	
Straße Verkehrsweg	AHVE	awr.	bis Ende			
Projektbezeichnung	(VKE- Kosten) ¹⁾	(VKE- Länge)	1999			
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km	
1	3	2	4	5	6	
noch Bayern						
A_7ULM-FÜSSEN Oy/Mittelberg-Füssen (B-GR D/A)	437,2	22,7	8,4 (davon 1,9 1. Fb)			
Füssen (B 310)–B-GR D/A (m Tunnel)	(95,1)	(2,7)	1,9 (1. Fb)	1,9 (1. Fb)	-	
A 71 ERFURT-SCHWEINFURT Berkach-Schweinfurt	957,0	55,5	_			
Pfersdorf–Schweinfurt	(273,1)	(16,6)	_	-	16,6	
A 93 HOF–REGENSBURG						
Hof (A 72)-Hof-Süd ²⁾	211,0 (158 + 53,0)	16,4	_	-	16,4	
Selb-Nord-Selb-West ²⁾	34,9 (26,1 + 8,8)	3,0	3,0	3,0	-	
Selb-West-Thiersheim ²⁾	135,5 (109,8 +	9,5	_	-	9,5	
Rathaushütte–Marktredwitz²)	25,7) 103,4 (88,9 + 14,5)	6,8	6,8	6,8	-	
Marktredwitz-Mitterteich-West ²⁾	75,6 (66,3 + 9,3)	7,1	_	-	7,1	
A 94 MÜNCHEN-NEUHAUS/INN AK München-O-Ampfing (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	759,1	54,5	10,8	-	-	
Ampfing–Simbach-West (tw. 1. Fb)	514,7	47,8	19,9 (davon 14,3			
Winhöring–AS Alzgern	(122,0)	(7,5)	1. Fb)	-	7,5	
A 96 LINDAU(B-GR D/A)-MÜNCHEN Memmingen-Ost-Buchloe	424,3	41,9	25,6			
AS Bad Wörishofen-AS Buchloe	(76,0)	(7,9)	3,9	3,9	-	
A 99 AUTOBAHNRING MÜNCHEN AD München-Feldmoching-Langwied (m Spange Eschenried)	675,8	16,2	16,2	4,4	-	

noch Tabelle 12: **Bundesautobahnen – Neubaustrecken –**Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten (Straßenbauplan, Titel 741 14/- 18 und 821 14/- 18)

Bundesautobahnen-	- Neubaustrec	ken –			
			Für den		In Bau
Land	Projekt- Kosten ¹⁾	Projekt- Länge	Von Bau - beginn	geben In 1999	Bis Ende 1999
Straße Verkehrsweg	ance.		bis Ende		
Projektbezeichnung	(VKE- Kosten) ¹⁾	(VKE- Länge)	1999		
Bezeichnung der Verkehrseinheit			Länge	Länge	Länge
1	Mio. DM	km 2	km 4	<u>km</u> 5	km 6
noch Bayern					v
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 6 Teil-Verkehrseinheiten 5 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig 1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn Bis Ende 1999 in Bau:				24,9 23,0 1,9	
6 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					65,5
Berlin					
A 100 STADTRING BERLIN AK Schöneberg-AD Neukölln	901,5	6,9	4,2		
AS Geradestraße–AS Buschkrugallee (B 179)	(451,6)	(2,1)	_	_	2,1
AS Buschkrugallee (B 179)–AD Neukölln (m)	(90,3)	(0,6)	_	-	0,6
Insgesamt					
Bis Ende 1999 in Bau: 2 Verkehrseinheiten, zweibahnig					2,7
Brandenburg					
A 20 ROSTOCK-PRENZLAU Pasewalk (L-GR MV/BB) (B109)-AK Uckermak (A 11)	272,8	26,8	_		
AS Prenzlau-N (m) (L 26)–AK Uckermark (m) (A 11)	(150,4)	(13,9)	_	-	13,9
Insgesamt					
Bis Ende 1999 in Bau: 1 Verkehrseinheit, zweibahnig					13,9
Hessen					
A 66 FRANKFURT/MFULDA Frankfurt/Erlenbruch-Fulda-Süd	1255,1	77,0	62,6		
SO AS Eichenzell (B 27)–AS Fulda-Süd (A 7)	(81,7)	(3,7)	_	_	3,7

noch Tabelle 12: **Bundesautobahnen – Neubaustrecken –**Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten (Straßenbauplan, Titel 741 14/- 18 und 821 14/- 18)

Bundesautobahnen-	- Neubaustrec	ken-			
			Für den		In Bau
Land	Projekt-	Projekt-	freige Von Bau -	In 1999	Bis Ende
	Kosten ¹⁾	Länge	beginn	111 1777	1999
Straße Verkehrsweg	AHAE	(AHKE	bis Ende		
Projektbezeichnung	(VKE- Kosten) ¹⁾	(VKE- Länge)	1999		
Bezeichnung der Verkehrseinheit			Länge	Länge	Länge
	Mio. DM	km 2	km 4	km	km
1	3		4	5	6
noch Hessen					
Insgesamt					
Bis Ende 1999 in Bau:					
1 Verkehrseinheit, zweibahnig					3,7
Mecklenburg-Vorpommern					
A 20 LÜBECK–ROSTOCK					
Groß Grönau (L-GR SH/MV)–AK Rostock (A 19)	1.285,5	106,2	26,5		
AS Schönberg (m) (B 104)–AS Grevesmühlen (o)	(168,2)	(15,6)	_	-	15,6
AK Wismar (o)–AS Neukloster (m) (L 101)	(146,6)	(15,0)	_	-	15,0
AS Neukloster (o) (L 101)–AS Bützow (m) (L 11)	(123,5)	(11,5)	-	-	11,5
AS Bützow (o) (L 11)–AS Ziesendorf (o) (L 13)	(98,1)	(10,1)	-	-	10,1
AS Ziesendorf (m) (L 13)–AK Rostock (m)(A 19)	(243,5)	(13,3)	_	-	13,3
A 20 ROSTOCK–PRENZLAU					
AK Rostock (A 19)-Gützkow	835,8	88,4	_		
AK Rostock (o) (A19)-AS Sanitz (m) (B 110)	(122,8)	(14,0)	_	-	14,0
AS Grimmen-W (m) (L 19)-AS Grimmen-O (o) (B 194)	(62,4)	(7,4)	_	-	7,4
Gützkow-Strasburg	774,1	64,7	_		
AS Gützkow (B 96/B 111)–AS Jarmen (B 110 n)	(125,2)	(6,8)	_	-	6,8
AS Neubrandenburg/O (m) (B 197)— AS Woldegk (o) (L 281)	(160,6)	(11,9)	_	_	11,9
Strasburg-Pasewalk (L-GR MV/BB) (B 109)	242,0	20,3	_	-	20,3
A 241 WISMAR—SCHWERIN Schwerin (B 104)—Schwerin-Süd	89,5	11,5	_	-	11,5
Insgesamt					
Bis Ende 1999 in Bau:					127.4
11 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					137,4

noch Tabelle 12: **Bundesautobahnen – Neubaustrecken –**Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten (Straßenbauplan, Titel 741 14/- 18 und 821 14/- 18)

Bundesautobahnen-	Neuhaustrec	ken –			
Duncesautobannen	1 (Cubausti CC	KUII —	Für den	Verkehr	In Bau
			freige		
Land	Projekt-	Projekt-	Von Bau -	In 1999	Bis Ende
Straße Verkehrsweg	Kosten ¹⁾	Länge	beginn bis Ende		1999
Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung	(VKE-	(VKE-	1999		
Trojektoezetennung	Kosten) ¹⁾	Länge)			
Bezeichnung der Verkehrseinheit			Länge	Länge	Länge
	Mio. DM	km	km	km	km
1	3	2	4	5	6
Niedersachsen					
A 26 STADE-HAMBURG					
Stade–Rübke (Lgrz.NI/HH) (1. Fahrbahn)	534,7	30,2	_		
SO Stade (B73)–Horneburg (K 36 n)	(247,3)	(11,7)	_	-	11,7 (1. Fb)
A 31 EMDEN-BOTTROP W Emden (L 2)-Emden (B 210) (Westumgehung Emden)	100,8	4,7	3,0	3,0	1,7
AS Haren-Hubertushof (L-GR NI/NW)	640,9	65,5	25,5	(2. Fb)	
Geeste (K 225)–Wietmarschen (K35)	(64,4)	(5,5)	_	-	5,5
A 33 OSNABRÜCK-PADERBORN Osnabrück/Schinkel-Borgholzhausen (NW)	324,2	28,5	21,3		
AS Dissen-N–AS Dissen-S (L-GR NI/NW)	(46,9)	(3,4)	-	-	3,4
AS Dissen-S (L-GR NI/NW)–Borgholzhausen (NW)	(41,6)	(3,8)	_	-	3,8
A 39 WOLFSBURG-SALZGITTER Weyhausen-AK Braunschweig-S (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	440,7	36,7	19,1	-	-
A 391 WESTTANGENTE BRAUNSCHWEIG Braunschweig-Meinholz-AD Braunschweig-Südwest	316,6	18,1	12,6		
Braunschweig-Meinholz (B 4)— Braunschweig-Bienrode (A 2)	(49,9)	(2,7)	_	-	2,7
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn				3,0	
Bis Ende 1999 in Bau: 6 Teil-Verkehrseinheiten 5 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig 1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn ³⁾					28,8 17,1 11,7
Nordrhein-Westfalen					
A 4 OLPE-BAD HERSFELD AK Olpe/Süd-Krombach einschl. Abzw. Kromb. Höhe	138,3	9,1	_		
AK Olpe-Süd–AS Wenden	(14,5)	(0,3)	_	_	0,3

noch Tabelle 12: **Bundesautobahnen – Neubaustrecken –**Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten (Straßenbauplan, Titel 741 14/- 18 und 821 14/- 18)

Bundesautobahnen	– Neubaustrec	ken-			
2 unusuutssumen	- I (Out out out out out out out out out out o		Für den	In Bau	
T 1	D 114	D 114		geben	D' E L
Land	Projekt- Kosten ¹⁾	Projekt- Länge	Von Bau - beginn	In 1999	Bis Ende 1999
Straße Verkehrsweg	11001011		bis Ende		2000
Projektbezeichnung	(VKE-	(VKE-	1999		
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Kosten) ¹⁾	Länge)	Länge	Länge	Länge
	Mio. DM	km	km	km	km
1	3	2	4	5	6
noch Nordrhein-Westfalen					
A 44 AACHEN-DUESSELDORF					
Rheinquerung Ilverich ²⁾	719,2 (460,2 + 259,0)	5,9	_	-	5,9
A 46 HAGEN-BRILON					
Arnsberg/Neheim-Nuttlar	961,4	39,7	29,8		
Arnsberg/Uentrop (B 7)—Wennemen (B 7/L 743)	(310,4)	(8,6)	4,1	4,1	4,5
A 52 ROERMOND (B-GR)–DÜSSELDORF					
Elmpt-Schwalmtal/Hostert	122,6	13,2	13,2		
W Elmpt (B 230)–O Niederkrüchten (B 230)	(84,1)	(8,1)	8,1	8,1	-
O Niederkrüchten (B 230)–O Schwalmtal/Hostert (OU Waldniel)	(38,5)	(5,1)	5,1	5,1 (2. Fb)	-
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 3 Teil-Verkehrseinheiten 2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig 1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn Bis Ende 1999 in Bau:				17,3 12,2 5,1	
3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					10,7
Rheinland-Pfalz					
A 60 ST. VITH (B-GR D/B)–WITTLICH					
Bitburg-Badem (m 2. Fb Nimstalbrücke) ²⁾	317,4 (200,1 + 117,9)	8,9	8,9	8,9	-
Badem (o)-Landscheid (m) ²⁾	272,8 (172,7 + 100,1)	13,0	_	-	13,0
Landscheid (o)-Wittlich (m) ²⁾	339,0 (215,3 + 123,7)	9,8	_	-	9,8
A 63 MAINZ-KAISERSLAUTERN					
Freimersheim – Kaiserslautern-O	512,6	40,5	28,1		
AS Winnweiler–AS Sembach dayon	(84,3)	(4,8)	4,8	-	-
B 40 Lohnsfeld–AS Sembach			2,6	2,6	_

noch Tabelle 12: **Bundesautobahnen – Neubaustrecken –**Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten (Straßenbauplan, Titel 741 14/- 18 und 821 14/- 18)

Bundesautobahnen- Neubaustrecken-					
			Für den freige	Verkehr geben	In Bau
Land	Projekt-	Projekt-	Von Bau -	In 1999	Bis Ende
Straße Verkehrs weg	Kosten ¹⁾	Länge	beginn bis Ende		1999
Projektbezeichnung	(VKE-	(VKE-	1999		
	Kosten) ¹⁾	Länge)			
Bezeichnung der Verkehrseinheit	M. DM		Länge	Länge	Länge
1	Mio. DM	km 2	km 4	<u>km</u> 5	km 6
noch Rheinland-Pfalz					
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				11,5	
Bis Ende 1999 in Bau: 2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					22,8
Saarland					
A 8 LUXEMBURG (B-GR L/D)-SAARBRÜCKEN					
Besch (B-GR L/D)-AS Perl/Borg (1. Fb) m Moselbrücke	111,2	4,4	_	-	4,4 (1. Fb)
Insgesamt					
Ende 1999 in Bau: 1 Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn					4,4
Sachsen					
A 4 DRESDEN-GÖRLITZ					
Weißenberg-Görlitz (B 115)	365,1	23,6	22,9		
AS Nieder Seifersdorf (o)–AS Görlitz (o) (B 115)	(290,8)	(15,8)	15,8	10,7	-
A 17 DRECDEN ALICCIC (D.CR.D/C/Z)					
A 17 DRESDEN-AUSSIG (B-GR D/CZ) Dresden (A 4)-Dresden-Süd)	504,5	12,5	_		
W Dresden (A 4)—AS Kesselsdorf (B 173)	(104,9)	(3,6)	_	_	3,6
AS Kesselsdorf (B 173)–AS Dresden-Süd (B 170)	(399,6)	(8,9)	_	_	8,9
A 38 SÜDUMFAHRUNG LEIPZIG					
Lützen (B 87)–Leipzig (A 14)	522,6	38,0	_		
Lützen (B 87)-L-GR ST/SN	(51,0)	(7,4)	_	-	7,4
L-GR ST/SN-AS Knautnaundorf (B 186)	(60,8)	(7,7)	_	_	7,7
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig				10,7	
Ends 1000 in Pour					
Ende 1999 in Bau: 4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					27,6

noch Tabelle 12: **Bundesautobahnen – Neubaustrecken –**Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten (Straßenbauplan, Titel 741 14/- 18 und 821 14/- 18)

Bundesautobahnen-	Neubaustrec	ken-			
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land	Projekt-	Projekt-	Von Bau -	In 1999	Bis Ende
	Kosten ¹⁾	Länge	beginn	 1333	1999
Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung	(VKE-	(VKE-	bis Ende 1999		
Trojektoezeichnung	Kosten) ¹⁾	Länge)	1999		
Bezeichnung der Verkehrseinheit		,	Länge	Länge	Länge
1	Mio. DM	km 2	km 4	km 5	km 6
-	-				
Sachsen-Anhalt					
A 14 MAGDEBURG-HALLE					
Dahlenwarsleben (L 47)–Schönebeck	367,7	31,5	28,8		
N AS Dahlenwarsleben (L 47)— AS Magdeburg-Stadtfeld (o)	(123,6)	(8,9)	6,2	6,2	2,7
AS Magdeburg-Stadtfeld (m)– AS Magdeburg-Sudenburg (B 81) (m)	(142,9)	(10,8)	10,8	1,8	-
Schönebeck-Könnern	357,2	36,6	_		
AS Schönebeck (o)–AS Bernburg (m)	(178,0)	(22,2)	_	-	22,2
AS Bernburg (o)–AS Könnern (o)	(179,2)	(14,4)	_	-	14,4
Könnern-Halle/Peißen	337,9	30,8	30,8		
AS Löbejün (o)–AS Halle-Tornau (o)	(172,3)	(16,2)	16,2	16,2	-
AS Halle-Tornau (m)–N AS Halle/Peißen (o)	(25,8)	(3,0)	3,0	3,0	-
Peißen (Stangenweg)-S Halle/Peißen	122,7	2,8	_		
Peißen (Stangenweg)–N AS Halle/Peißen	(18,0)	(1,2)	1,2	1,2	-
Umbau AS Halle/Peißen	(104,7)	(1,6)	1,6	1,6	-
A 38 GÖTTINGEN-HALLE (A 9) Görsbach (L-GR TH/ST)-Lauchatal (A 143)	755,1	64,7	_		
W Wallhausen (B 80) – AS Sangerhausen (B 86) (m)	(101,2)	(8,5)	_	_	8,5
AS Sangerhausen (B 86) (o)— AS Eisleiben (B 180 n) (m)	(162,1)	(17,3)	_	-	17,3
Lauchatal (A 143)–Lützen (A 9) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	450,6	28,8	9,3	-	-
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 6 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig				30,0	
Bis Ende 1999 in Bau: 5 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					65,1

noch Tabelle 12: **Bundesautobahnen – Neubaustrecken –**Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten (Straßenbauplan, Titel 741 14/- 18 und 821 14/- 18)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
			Für den freige	In Bau	
Land	Projekt-	Projekt-	Von Bau -	In 1999	Bis Ende
	Kosten ¹⁾	Länge	beginn		1999
Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung	(VKE-	(VKE-	bis Ende 1999		
	Kosten) ¹⁾	Länge)	1333		
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge	Länge
1	3	2	4	<u>km</u> 5	km 6
Schleswig-Holstein					
A 1 HEILIGENHAFEN-HAMBURG					
Heiligenhafen-Oldenburg i. SH	176,1	15,5	_		
N Oldenburg–W Oldenburg	(60,5)	(4,2)	_	_	1,4
A 20 LÜBECK–ROSTOCK					
Lübeck (A 1)–Groß Grönau (L-GR SH/MV)	428,0	16,8	_		
Lübeck (A 1)–AS Genin (L 92)	(212,2)	(6,4)	_	-	4,6
Insgesamt					
Bis Ende 1999 in Bau:					
2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					6,0
Thüringen					
1 nuringen					
A 38 GÖTTINGEN-HALLE	0050	.	11.0		
Uder (L-GR NI/TH)-Görsbach (L-GR TH/ST)	997,9	76,6	11,0		
AS Leinefelde (m)–AS Breitenworbis (m)	(82,5)	(7,5)	_	_	7,5
AS Werther (B 80) (m)—AS Heringen (B 80) (m) (OU Nordhausen)	(130,7)	(11,0)	11,0	3,5	-
A 71 ERFURT-SCHWEINFURT Erfurt-Bindersleben (B7)-AD Suhl (A 73)	1640,8	62,3	25,6		
	ĺ		20,0		
Traßdorf–AS Ilmenau/O (B87) (m)	(62,6)	(6,0)	_	_	6,0
AS Ilmenau/O (B87) (o)–AS Geschwenda (B 88) (m)	(268,8)	(10,3)	_	_	10,3
AS Geschwenda (B 88) (o)–AS Zella-Mehlis-N (B 247) (o)	(635,2)	(11,2)	_	-	11,2
AS Zella-Mehlis-N (B 247) (m)–AS Zella-Mehlis/ Suhl (o)	(92,6)	(2,5)	_	-	2,5
AS Zella-Mehlis/Suhl (m)–AD Suhl (A 73)	(278,9)	(6,7)	_	_	6,7
AD Suhl (A 73)-Berkach (L-Gr TH/BY)	808,8	34,0	_		
AD Suhl (A 73) (o)–AS Rohr (m)	(339,6)	(13,8)	_	_	13,8
(o) = ohne (m) = mit					

noch Tabelle 12: Bundesautobahnen – Neubaustrecken – Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten (Straßenbauplan, Titel 741 14/- 18 und 821 14/- 18)

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land	Projekt- Kosten ¹⁾	Projekt- Länge	Von Bau - beginn	In 1999	Bis Ende 1999
Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung	(VKE-	(VKE-	bis Ende 1999		
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Kosten) ¹⁾	Länge)	Länge	Länge	Länge
Dezotemang der Verkemsemmen	Mio. DM	km	km	km	km
1	3	2	4	5	6
noch Thüringen					
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigeben: 1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig				3,5	
Bis Ende 1999 in Bau: 7 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					58,0
Länder insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 20 Teil-Verkehrseinheiten 17 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig 1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn 2 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn				100,9 90,9 1,9 8,1	
Bis Ende 1999 in Bau: 54 Teil-Verkehrseinheiten 49 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig 4 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn 1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn ²⁾					458,8 430,5 23,9 4,4

aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2000).
 Privat finanzierte Maßnahme.

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

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

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –					
			Für den Verkehr freigegeben		In Bau
Land Straße Verkehrsweg	VKE- Kosten ¹⁾	VKE- Länge	Von Bau- beginn bis Ende 1999	In 1999	Bis Ende 1999
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
Baden-Württemberg					
4-streifige Bundesstraße					
B 33 A 81/A 98 AK HEGAU–KONSTANZ Konstanz-Rheinbrücke–B-GR D/CH	89,9	1,3	0,5 (1. Fb)	-	0,7
Insgesamt					
Ende 1999 in Bau: 1 Teil-Verkehrseinheit, 4-streifig					0,7
Bayern					
4-streifige Bundesstraßen					
B 2 DONAUWÖRTH–AUGSBURG Ausbau von Asbach-Bäumenheim–Meitingen	45,5	11,6	11,6	5,6	-
B 2/ WEILHEIM-GARMISCH-PARTENKIRCHEN B 23 Neubau von Farchant/Nord-Garmisch-Partenkirchen mit Spange B 23 (Ortsumgehung Farchant) ²⁾	461,4 (305,7 + 155,7)	6,7	_	-	6,7
B 4 BAMBERG-COBURG Verlegung nördlich Coburg	57,9	2,4	2,4 (1. Fb)	-	1,2 (2. Fb)
2-streifige Bundesstraßen					
B 2 AUGSBURG-MÜNCHEN Verlegung südlich Fürstenfeldbruck (Münchner Berg) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	20,0	3,9	0,9	-	-
B 27 WÜRZBURG-TAUBERBISCH OFSHEIM Verlegung bei Höchberg Ausbau B 8 (2. Bauabschnitt)	19,6	1,3	_	-	1,3
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 1 Teil-Verkehrseinheit, 4-streifig damit				5,6	
1999 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 Verkehrseinheit, 4-streifig	45,5		11,6		

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

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –					
			Für den freige	Verkehr geben	In Bau
Land Straße Verkehrsweg Describerates der Verkehrsrigheit	VKE- Kosten ¹⁾	VKE- Länge	Von Bau- beginn bis Ende 1999	In 1999	Bis Ende 1999
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Bayern					
Ende 1999 in Bau: 3 Teil-Verkehrseinheiten 2 Teil-Verkehrseinheit, 4-streifig 1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn 1 Verkehrseinheit, 2-streifig					9,2 (davon 1,2 2. Fb) 7,9 1,2 1,3
Brandenburg					
4-streifige Bundesstraßen					
B 5 NAUEN-21BERLIN A 10 (o OU Wustermark)-L-GR BB/BE (2. Fb)	69,0	10,1	5,6	2,9	-
B 96a MAHLOW (B 96)–L-GR BB/B Schönefeld–Mahlow (2. Fb) ³⁾ (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	32,9 (20,0 + 12,9)	6,3	2,3	-	-
B 101 BERLIN-LUCKENWALDE BAB-Zubringer Großbeeren (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	169,5	18,5	5,2	_	-
2-streifige Bundesstraße					
B 198 ANGERMÜNDE-GREIFFENBERG Ortsumgehung Angermünde	20,8	4,5	0,5	0,5	3,5
Insgesamt 1999 für den Verkehr freigegeben: 2 Teil-Verkehrseinheiten 1 Teil-Verkehrseinheit, 4-streifig 1 Teil-Verkehrseinheit, 2-streifig Ende 1999 in Bau:				3,4 2,9 0,5	
1 Teil-Verkehrseinheiten, 2-streifig					3,5
Bremen					
2-streifige Bundesstraße					
B 71 BREMERHAVEN-BAB A 1 (AS BOCKEL) Verlegung von N L-GR HB/NS (B 6)- AS Bremerhaven/Wulsdorf	18,5	2,0	_	_	2,0

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

Bundesstraßen – Neubau- un	nd Erweiterur	ngsstrecken –			
			Für den	Verkehr geben	In Bau
Land Straße Verkehrsweg	VKE- Kosten ¹⁾	VKE- Länge	Von Bau - beginn bis Ende 1999	In 1999	Bis Ende 1999
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Bremen					
Insgesamt					
Ende 1999 in Bau: 1 Teil-Verkehrseinheit, 2-streifig					2,0
Hessen					
4-streifige Bundesstraße					
B 3 MARBURG-GIEßEN Weimar/Roth-Fronhausen/Bellnhausen	11,0	1,8	1,8	1,8	-
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 1 Verkehrseinheit, 4-streifig damit 1999 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 Verkehrseinheit, 4-streifig	11,0		1,8	1,8	
Niedersachsen	11,0		1,0		
4-streifige Bundesstraßen					
B 3 CELLE-BAB A 37 (AS BURGDORF) Verlegung und Ausbau von N Ehlershausen – Moormühle (OU Schillerslage)	43,7	12,0	12,0	12,0	-
B 6 BAD HARZBURG (A 395)—HALLE A.D.SAALE N Bad Harzburg (A 395)—Wernigerode (B 244)	38,0	2,7	_	_	2,7
B 437 FRIEDEBURG (B 436)—STOTEL (BAB A 27) Weserquerung, Los 1: Tunnel 2)	492,8 (290,8 + 202,0)	2,4	_	_	2,4
2-streifige Bundesstraßen					
B 27 GÖTTINGEN–BRAUNLAGE (B 4). Braunlage–Bad Lauterberg, BA 1: Bereich östl. L 520	3,4	2,0	_	-	2,0
B 437 FRIEDEBURG (B 436)—STOTEL (BAB A 27) Weserquerung, Los 2: Strecke, einschl. OU Esenshamm ²⁾	201,6 (138,9 + 62,7)	12,6	_	-	12,6

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

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –						
			Für den freige	Verkehr geben	In Bau	
Land Straße Verkehrsweg	VKE- Kosten ¹⁾	VKE- Länge	Von Bau- beginn bis Ende 1999	In 1999	Bis Ende 1999	
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km	
1	2	3	4	5	6	
noch Niedersachsen						
Insgesamt						
1999 für den Verkehr freigegeben: 1 Verkehrseinheit, 4-streifig damit 1999 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 Verkehrseinheit, 4-streifig	43,7		12,0	12,0		
Ende 1999 in Bau: 4 Verkehrseinheiten 2 Verkehrseinheiten, 4-streifig 2 Verkehrseinheit, 2-streifig					19,7 5,1 14,6	
Nordrhein-Westfalen						
4-streifige Bundesstraßen						
B 51 OSNABRÜCK (B 68)— KREUZ MÜNSTER/S (BAB A 43) Ausbau in Münster (Lütkenbecker Weg–W L 586) ²⁾	50,0 (40,8 + 9,2) davon 15,7 aus Titel 822 22	1,3	-	-	1,3	
B 56 BAB A 61 (AS MIEL)—BAB A 560 (AS Siegburg) Bonn/Bad Godesberg (Bahnparallele B 9/A 562)	45,9	0,6	-	-	0,6	
B 223 DORSTEN (B 224)–BOTTROP-FELDHAUSEN BAB A 31 Ausbau der Ortsdurchfahrt Dorsten (im Berichtsjahr keine Bauleistungen)	73,8	4,6	3,1	-	-	
B 227 GELSENKIRCHEN-ERLE (B 226)— BAB A 52 (AS BREITSCHEID) Essen, L 439–BAB A 44	71,2	3,7	_	_	3,7	
B 236 LÜNEN–SCHWERTE Neubau von Remberg (B 1)–Schüruferstraße	97,9	1,1	1,1	1,1	-	
B 239 LÜBBECKE-BAD SALZUFLEN Ortsumgehung Herford (B 61–A 2) (2. Fb)	166,6	5,8	1,3	1,3	4,5	
3-streifige Bundesstraßen						
B 67 BOCHOLT-BORKEN Bocholt (L 602)-Rhede (L 572)	65,6	7,1	-	_	7,1	

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

Bundesstraßen – Neubau- un	ıd Erweiterur	ngsstrecken –			
			Für den	Verkehr geben	In Bau
Land Straße Verkehrsweg	VKE- Kosten ¹⁾	VKE- Länge	Von Bau- beginn bis Ende	In 1999	Bis Ende 1999
Bezeichnung der Verkehrseinheit			1999 Länge	I ::====	I ::
	Mio. DM	km	km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Nordrhein-Westfalen					
2-streifige Bundesstraßen					
B 1 PADERBORN–HAMELN Neubau Kohlstädt–Horn (westlich L 828), Eggeübergang	19,7	3,7	_	_	3,7
B 239 LÜBBECKE-HERFORD				7.0	3,7
Ortsumgehung Kirchlengern (N L 775–L 782)	57,4	5,2	5,2	5,2	_
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 3 Teil-Verkehrseinheiten 2 Teil-Verkehrseinheiten, 4-streifig 1 Verkehrseinheiten, 2-streifig damit 1999 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 Verkehrseinheiten 1 Verkehrseinheit, 4-streifig 1 Verkehrseinheit, 2-streifig Ende 1999 in Bau: 6 Teil-Verkehrseinheiten 4 Teil-Verkehrseinheiten, 4-streifig 1 Verkehrseinheit, 3-streifig 1 Verkehrseinheit, 2-streifig	155,3 97,9 57,4		6,3 1,1 5,2	7,6 2,4 5,2	20,9 10,1 7,1 3,7
Rheinland-Pfalz					
4-streifige Bundesstraßen					
B 10 BAB-A 8 (AS PIRMASENS)–LANDAU AS Pirmasens–Fehrbach, K 1	28,14)	3,1	1,4	-	1,7
Waldfriedhof–Münchweiler ²⁾	34,3 (23,5 + 10,8)	3,9	_	-	3,9
Haseneck-Waldfriedhof m AS Beckenhofstr. AS Beckenhofstr.	4,7	_	_	-	AS in Bau
B 41 IDAR-OBERSTEIN (B 422)- BAB A 60 (AS INGELHEIM-WEST) Rüdesheim-Bad Kreuznach (B 428); 2. Fb	49,4	3,5	_	-	3,5
B 42 NEUWIED-LAHNSTEIN Koblenz-Pfaffendorf Brückenkopf (2. Bauabschnitt)	13,24)	1,3	_	_	1,3

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

Bundesstraßen – Neubau- ui	ıd Erweiterun	ngsstrecken –			
			Für den		In Bau
	THE	THE STATE		geben	D' E I
Land	VKE- Kosten ¹⁾	VKE- Länge	Von Bau - beginn	In 1999	Bis Ende 1999
Straße Verkehrsweg			bis Ende		1,,,,
Bezeichnung der Verkehrseinheit			1999		
bezeichnung der verkentsehmen			Länge	Länge	Länge
	Mio. DM	km	km	km	km
1	2	3	4	5	6
noch Rheinland-Pfalz					
2-streifige Bundesstraße					
B 9 WORMS					
Verlegung Worms/Nord	30,0	1,8	1,0	_	-
(im Berichtsjahr keine Bauleistung)					
Insgesamt					
Ende 1999 in Bau:					
5 Teil-Verkehrseinheiten, 4-streifig					10,4
Saarland					
2-streifige Bundesstraße					
B 51 SAARBURG–MERZIG					
Querspange Besseringen (B 51–BAB A 8) ²⁾	35,4 (31,8 + 3,6)	1,5	=	_	1,5
Insgesamt					
Ende 1999 in Bau: 1 Verkehrseinheit, 2-streifig					1,5
Sachsen					
2 straifige Pundagetraße					
2-streifige Bundesstraße					
B 169 PLAUEN-CHEMNITZ					
BAB A 72 (AS Stollberg -W)–Mitteldorf ^{S)}	4,6	1,1	1,1	1,1	_
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben:					
1 Verkehrseinheit, 2-streifig				1,1	_
Sachsen-Anhalt					
4-streifige Bundesstraße					
B 6n BAD HARZBURG-WERNIGERODE					
Neubau zwischen L-GR NI/ST–Wernigerode	116,4	14,1	6,3	4,9	7,7
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben:					
1 Teil-Verkehrseinheit, 4-streifig				4,9	

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

Bundesstraßen – Neubau- u	nd Erweiterun	ngsstrecken –			
			Für den		In Bau
Land	VKE-	VKE-	Von Bau-	geben In 1999	Bis Ende
Straße Verkehrsweg	Kosten ¹⁾	Länge	beginn bis Ende 1999	111 1777	1999
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Sachsen-Anhalt					
Ende 1999 in Bau: 1 Teil-Verkehrseinheit, 4-streifig					7,7
Schleswig-Holstein					
4-streifige Bundesstraße					
B 76 KIEL—SCHÖNBERG I. HOLSTEIN Verlegung in Kiel Eckernförder Str.—TH.Heuss Ring	180,4	3,6	2,9	-	0,7
2-streifige Bundesstraßen					
B 203 RENDSBURG–KAPPELN Kappeln–Ellenberg	91,5	1,6	-	-	0,3
B 433 OCHSENZOLL-LENTFÖHRDEN Südumgehung Kaltenkirchen (Westteil)	21,0 (14,8+6,2)	2,9	_	_	2,9
Südumgehung Kaltenkirchen (Ostteil)	9,9	2,0	_	-	2,0
Insgesamt					
Ende 1999 in Bau: 4 Teil-Verkehrseinheiten 1 Teil-Verkehrseinheit, 4-streifig 3 Teil-Verkehrseinheiten, 2-streifig					5,9 0,7 5,2
Thüringen					
4-streifige Bundesstraßen					
B 7 ERFURT-WEIMAR Linderbach-Anbindung GVZ (2. Fb)	10,0	2,2	2,2	2,2	_
Anbindung GVZ–O Mönchenholzhausen (einschl. OU)	22,0	4,3	2,5	2,5	1,8
2-streifige Bundesstraße					
B 85 WEIMAR- L-GR TH/BY Rudolstadt/Schwarza/Graba 1.+ 2. BA (Südknoten-Ankerwerk)	43,6	4,5	_	_	4,5

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

Bundesstraßen – Neubau- un	ıd Erweiterur	ıgsstrecken –			
			Für den freige		In Bau
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	VKE- Kosten ¹⁾	VKE- Länge	Von Bau- beginn bis Ende 1999	In 1999	Bis Ende 1999
Bezeichnung der Verkeinsemmen) () () () () () () () () () (,	Länge	Länge	Länge
1	Mio. DM	km 3	km 4	<u>km</u> 5	km 6
noch Thüringen	-				
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 2 Teil-Verkehrseinheiten, 4-streifig damit 1999 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 Verkehrseinheit, 4-streifig Ende 1999 in Bau: 2 Teil-Verkehrseinheiten	10,0		2,2	4,7	6,3
1 Teil-Verkehrseinheit, 4-streifig 1 Verkehrseinheiten, 2-streifig					1,8 4,5
Länder insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 12 Teil-Verkehrseinheiten 9 Teil-Verkehrseinheiten, 4-streifig 3 Teil-Verkehrseinheiten, 2-streifig damit 1999 vollständig für den Verkehr freigegeben: 6 Verkehrseinheiten 5 Verkehrseinheiten, 4-streifig 1 Verkehrseinheiten, 2-streifig	265,5 208,1 57,4		33,9 28,7 5,2	41,1 34,3 6,8	
Ende 1999 in Bau: 29 Teil-Verkehrseinheiten					87,8 (davon 1,2 2. Fb)
17 Teil-Verkehrseinheiten, 4-streifig 1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn 12 Teil-Verkehrseinheiten, 2-streifig					44,4 1,2 43,4

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2000).

Privat finanzierte Maßnahme.
 Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.
 nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

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

	Bundesstraßen – O	rtsumgehung	en –			
	Dunassan			Für den freige		In Bau
Land		VKE-	VKE-	Von Bau-	In 1999	Bis Ende
Straße	Verkehrsweg	Kosten ¹⁾	Länge	beginn bis Ende 1999		1999
	Bezeichnung der Verkehrseinheit			Länge	Länge	Länge
		Mio. DM	km	km	km	km
	1	2	3	4	5	6
Baden-	Württemberg					
4-streifig	ge Bundesstraßen					
<u>B 14</u>	BAB-A 31 (AS STUTTGART-VAIHINGEN)— STUTTGART Val. in Strategist (Sii the invert Refer to Salestonius)					
	Verl. in Stuttgart (Südheimer Platz – Schattenring)	95,4	2,2	_	_	1,5
<u>B 29</u>	LORCH-AALEN Ortsumgehung Schwäbisch Gmünd (1. Fb)	75,4	1,5			0,8
	1. Teil-BA	/3,4	1,3	_	_	0,8
<u>B 30</u>	FRIEDRICHSHAFEN-WEINGARTEN N Baindt (Egelsee)-Ravensburg/Eschach, BA IV ²⁾	151,7 (108,5 + 43,2) davon 41,2 aus	7,7	_	-	7,7
B 31	FREIBURG-HÜFINGEN	Titel 741 22				
	Ortsumgehung Freiburg-Ost ²⁾	422,0 (266,9 + 155,1)	5,7	_	-	5,7
	Freiburg (Schwarzwaldstraße)-Kirchzarten Kappel	22,8	6,0	_	-	6,0
	Kirchzarten-Buchenbach	48,7	4,6	_	-	4,6
	Ortsumgehung Döggingen	141,4	3,5	_	-	1,6
B 462	RASTATT_FREUDENSTADT Rastatt (A 5)—Rotenfels (2. Fb)	63,5	6,7	6,2 (2. Fb)	4,7 (2. Fb)	0,5 (2. Fb)
B 535	SCHWETZINGEN—LEIMEN Schwetzingen-Ost–Leimen (B 3)	64,2	5,1	4,1	3,3	1,0
2-streifi	ge Bundesstraßen					
В3	BADEN-BADEN-OFFENBURG Ortsumgehung Bühl/Ottersweier (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	45,1	8,7	7,5	-	-
B 3	RASTATT -BADEN-BADEN Ortsumgehung Baden/Oos	23,2	1,9	_	-	1,9
<u>B 10</u>	KARLSRUHE–PFORZHEIM Verlegung in Karlsruhe-Grötzingen	104,3	1,8	1,8	1,8	-
<u>B 19</u>	HEIDENHEIM—AS GIENGEN-HERBRECHTINGEN Verlegung in Herbrechtingen	28,4	2,3		-	1,3

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

	Bundesstraßen – O	rtsumgehunge	en _			
	Dunuesser aben Of	ltsumgenung		Für den	Ve rkehr	In Bau
				freige	geben	
Land		VKE-	VKE-	Von Bau-	In 1999	Bis Ende
		Kosten ¹⁾	Länge	beginn		1999
Straße	Verkehrsweg			bis Ende 1999		
	Bezeichnung der Verkehrseinheit			1999		
	Dezeleinling der Verkenischnich			Länge	Länge	Länge
		Mio. DM	km	km	km	km
	1	2	3	4	5	6
noch Ba	den-Württemberg					
B 27	BALINGEN-SCHWENNINGEN					
<u> </u>	Nordumgehung Rottweil	23,4	2,9	_	_	0,5
	•	,	,			,
B 29	SCHWÄBISCH GMÜND–NÖRDLINGEN					
	Westumgehung Aalen	149,0	12,3	4,0	4,0	8,3
B 31	STOCKACH-FRIEDRICHSHAFEN					
D.31	Friedrichshafen-Waggershausen-					
	Friedrichshafen-Löwental	65,7	2,9	_	_	2,9
B 31	FRIEDRICHSHAFEN-LINDAU	42.0	2.0			
	Ortsumgehung Eriskirch	42,9	2,8	_	_	0,2
B 32	SIGMARINGEN-RAVENSBURG					
202	Ortsumgehung Altshausen	21,8	2,9	2,9	2,9	_
					ĺ	
B 35	GERMERSHEIM-BRUCHSAL	75.0	7.0			
	Ortsumgehung Karlsdorf	75,9	7,0	_	_	4,5
B 38a	MANNHEIM-LINDENFELS					
	Ortsumgehung Weinheim	58,3	1,5	1,5	1,5	_
B 311	MENGEN-RIEDLINGEN	44.7	4.6	4.6	1.0	
	Ortsumgehung Ertingen	44,7	4,6	4,6	4,6	_
B 312	REUTLINGEN-RIEDLINGEN					
	Ortsumgehung Pfullingen	110,8	4,4	_	_	2,5
D 217	WEIL AM DHEIN GOHODENERA					
<u>B 317</u>	WEIL AM RHEIN-SCHOPFHEIM Lörrach-Weil am Rhein (Zollfreie Straße)	95,5	4,1	2,8		
	(Im Berichtsjahr keine Bauleistung)	95,5	7,1	۷,0		
	3					
B 317	SCHOPFHEIM-TODTNAU					
	Ortsumgehung Zell	42,6	1,6	1,6	1,6	-
B 463	BALINGEN-SIGMARINGEN					
2 .03	Ortsumgehung Laufen	29,6	1,3	_		1,3
B 464	BÖBLINGEN-TÜBINGEN	22.0	4 1			
	Böblingen–N Holzgerlingen (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	33,9	4,1	_	_	_
	(iii Deticinajani kenie Dauteistung)					
B 464	TÜBINGEN-REUTLINGEN (B 27 n/B 297)					
	Ortsumgehung Waldorfhäslach	6,2	2,1	2,1	2,1	-
D 510	DAD GÄCKINGEN GOMOBEHER (
B 518	BAD SÄCKINGEN-SCHOPFHEIM Verlegung bei Wehr	48,4	4,0	_		2,5
	, orreduing our mour	10,7	7,0	l		4,5

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

Bundesstraßen – C	Ortsumgehung	en –			
				Verkehr egeben	In Bau
Land Straße Verkehrsweg	VKE- Kosten ¹⁾	VKE- Länge	Von Bau- beginn bis Ende 1999	In 1999	Bis Ende 1999
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Baden-Württemberg					
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 9 Teil-Verkehrseinheiten 2 Teil-Verkehrseinheiten, 4-streifig 1 Teil-Verkehrseinheit, 4-streifig (2. Fahrbahn) 7 Teil-Verkehrseinheiten, 2-streifig damit 1999 vollständig für den Verkehr freigegeben: 6 Ortsumgehungen, 2-streifig Ende 1999 in Bau: 19 Teil-Verkehrseinheiten 9 Teil-Verkehrseinheiten 9 Teil-Verkehrseinheiten, 4-streifig 8 Teil-Verkehrseinheiten, 4-streifig 1 Teil-Verkehrseinheit, 4-streifig (2. Fahrbahn) 10 Teil-Verkehrseinheiten, 2-streifig	277,9		14,5	26,5 8,0 3,3 4,7 (2. Fb) 18,5	55,3 29,4 28,9 0,5 (2. Fb) 25,9
Bayern					
4-streifige Bundesstraßen					
B 17 AUGSBURG-LANDSBERG A. LECH Ausbau in Lagerlechfeld	59,5	3,4	2,1	2,1	1,3
B 173 BAMBERG–KRONACH Neubau Lichtenfels–Zettlitz (1. Bauabschnitt, Ortsumgehung Lichtenfels) 2-streifige Bundesstraβen	42,6	3,8	_	-	3,8
B 2 NÜRNBERG–BAB A 8 (AS AUGSBURG-WEST) Ortsumgehung Kaisheim/Buchdorf ²⁾	27,8	7,7	_	_	7,0
B 11 DEGGENDORF–ZWIESEL Ortsumgehung Regen	(21,1+6,7) 52,8	2,3	2,3	2,3	-
B 12 PASSAU-FREYUNG Ortsumgehung Kumreut (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	36,4	6,0	4,7	-	-
B 13 WÜRZBURG–ANSBACH Ortsumgehung Randersacker	27,0	2,9	2,0	2,0	0,9

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

	Bundesstraßen – O	rtsumgehung	en –			
				Für den	Verkehr geben	In Bau
Land Straße	Verkehrsweg	VKE- Kosten ¹⁾	VKE- Länge	Von Bau- beginn bis Ende	In 1999	Bis Ende 1999
	Bezeichnung der Verkehrse inheit			1999		
	•	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
	1	2	3	4	5	6
noch Ba	ayern					
B 16	FÜSSEN-KAUFBEUREN Ortsumgehung Stötten	7,9	1,6	_	-	1,6
	KRUMBACH-DONAUWÖRTH Ortsumgehung Gundelfingen und Lauingen	41,4	9,4	_	-	9,4
	DONAUWÖRTH-NEUBURG A. D. DONAU Ortsumgehung Genderkingen (B 2 – Rain a. Lech) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	41,2	7,5	6,1	-	-
<u>B 26</u>	ASCHAFFENBURG-LOHR Ausbau (Verkehrsentlastung) Goldbach/Hösbach	23,0	1,9	0,9	-	0,1
<u>B 85</u>	REGEN-PASSAU Ortsumgehung Ruderting	22,0	3,6	3,6	2,6	-
B 173	BAMBERG-HOF Ortsumgehung Selbitz ²⁾	32,5 (22,8+9,7)	6,5	1,2	1,2	5,3
B 299	B-GR D/CZ-AMBERG Ortsumgehung Mitterteich	20,5	4,2	_	-	4,2
	ALTÖTTING-ALTENMARKT Westumfahrung Unterneukirchen (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	9,5	5,0	0,8	-	-
B 300	KRUMBACH–AUGSBURG Ortsumgehung Ziemetshausen	20,4	3,7	3,7	3,7	-
B 304	WASSERBURG-FREILASSING Ortsumgehung Teisendorf	18,0	3,5	_	-	3,5
B 312	BIBERACH—A 7 Spange Heimertingen — A 7	9,7	1,3	_	-	1,3
B 388	ISMANING (B 471)–TAUFKIRCHEN Ortsumgehung Fischerhäuser	22,5	3,8	_	_	3,8
<u>B 472</u>	SCHONGAU–BAD TÖLZ Ortsumgehung Obersöchering	9,6	2,4	2,4	2,4	-
B 472	SCHONGAU-BAD TÖLZ Ortsumgehung Bichl	17,4	2,8	_	-	2,8

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –							
			Für den		In Bau		
Land Straße Verkehrsweg	VKE- Kosten ¹⁾	VKE- Länge	Von Bau- beginn bis Ende 1999	geben In 1999	Bis Ende 1999		
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km		
noch Bayern	2	3	4	5	6		
Insgesamt							
1999 für den Verkehr freigegeben: 7 Teil-Verkehrseinheiten 1 Teil-Verkehrseinheit, 4-streifig 6 Teil-Verkehrseinheiten, 2-streifig damit 1999 vollständig für den Verkehr freigegeben: 4 Ortsumgehungen, 2-streifig Ende 1999 in Bau: 13 Teil-Verkehrseinheiten	104,8		12,0	16,3 2,1 14,2	45,0		
2 Teil-Verkehrseinheiten, 4-streifig 11 Teil-Verkehrseinheiten, 2-streifig					5,1 39,9		
Brandenburg							
2-streifige Bundesstraßen							
B 1 BERLIN–KÜSTRIN/KIETZ (L-GR D/PL) Ortsumgehung Müncheberg	12,5	6,5	6,5	6,5	-		
B 2 BERLIN–LEIPZIG Ortsumgehung Beelitz	9,5	4,2	_	-	4,2		
B 2 BAB A 11 (B-GR D/PL)–BERLIN Ortsumgehung Schwedt/Vierraden	99,0	22,1	10,1	10,1	10,9		
B 5 NAUEN-BERLIN Ortsumgehung Wustermark ²⁾	128,1 (84,2+43,9)	4,8	_	_	4,8		
B 87 FRANKFURT/ODER-LÜBBEN Ortsumgehung Beeskow	40,8	10,9	_	-	10,9		
B 112 KÜSTRIN/KIETZ (L-GR D/PL)—FRANKFURT/ODER Ortsumgehung Frankfurt/Oder (2. BA)	43,1	6,8	_	-	1,4		
B 166 PRENZLAU-SCHWEDT/ODER Gramzow/Zichow	23,5	8,8	_	-	8,8		
B 167 FRANKFURT/ODER-EBERSWALDE Ortsumgehung Freienwalde	39,0	9,7	_	-	4,5		

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

Bundesstraßen – C	rtsumgehung	en –			
			Für den		In Bau
Land	VKE-	VKE-	Von Bau-	geben In 1999	Bis Ende
Straße Verkehrsweg	Kosten ¹⁾	Länge	beginn bis Ende 1999		1999
Bezeichnung der Verkehrseinheit					
	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Brandenburg					
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 2 Teil-Verkehrseinheiten, 2-streifig damit 1999 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 Ortsumgehung, 2-streifig Ende 1999 in Bau:	12,5		6,5	16,6	
7 Teil-Verkehrseinheiten, 2-streifig					45,5
Hamburg					
4-streifige Bundesstraße					
B 433 LENTFÖHRDEN–HAMBURG Ortsumgehung Fuhlsbüttel, 1. BA BAB A 7–OU Fuhlsbüttel, 2. BA (Swebenweg)	424,3 21,8	6,2 2,1	1,6	<u>-</u> -	4,6 2,1
Insgesamt					
Ende 1999 in Bau: 2 Teil-Verkehrseinheiten, 4-streifig					6,7
Hessen					
4-streifige Bundesstraße					
B 45 HANAU-O DIEBURG Tannenmühle (B 448)–Rodgau/Jügesheim (2. Fb)	90,6	4,0	_	-	4,0 (2. Fb)
2-streifige Bundesstraßen					,
B 3 FRANKFURT/MAIN–DARMSTADT Ortsumgehung Darmstadt/Arheiligen	34,7	4,5	4,5	3,0	-
B 8 LIMBURG–KÖNIGSTEIN Ortsumgehung Brechen/Oberbrechen	9,2	2,0	_	_	2,0
B 38 MANNHEIM-B 26 ÖSTL. DARMSTADT L-GR HE/BW-N Reisen m Tunnel	80,3	3,6	3,0	3,0	-
B 44 MANNHEIM-GROß-GERAU Ortsumgehung Stockstadt am Rh. und Biebesheim	31,4	7,3	7,3	7,3	-
Ortsumgehung Gernsbeim	5,5	3,8	_	_	3,8
		L	I		,

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

	Bundesstraßen	– Ortsumgehunge	en –			
				Für den freige	Verkehr geben	In Bau
Land Straße	Verkehrsweg	VKE- Kosten ¹⁾	VKE- Länge	Von Bau- beginn bis Ende	In 1999	Bis Ende 1999
	Bezeichnung der Verkehrseinheit			1999 Länge	Länge	Länge
		Mio. DM	km	km	km	km
	1	2	3	4	5	6
noch Hes	ssen					
B 62	SO WALDBRÖL-BARCHFELD Ortsumgehung Biedenkopf/Wallau ²⁾	178,2 (93,9 +.84,3)	4,8	_	-	4,8
B 254	ALSFELD-LAUTERBACH Ortsumgehung Schwalmtal/Brauerschwend ²⁾	69,0 (25,8 + 43,2)	5,6	5,6	5,6	-
B 254	BAB A 49 (AS FELSBERG)–FULDA (B 27) Ortsumgehung Willingshausen/Loshausen Ortsumgehung Großenlüder	12,4 20,0	3,3 3,5	2,6	_ 0,9	3,3 -
B 426	DARMSTADT-HÖCHST (ODW.) Ortsumgehung Ober-Ramstadt ²⁾	61,9 (32,9 + 29,0)	3,2	_	-	3,2
B 455	WIESBADEN-BAD HOMBURG Verlegung bei Oberursel	49,0	5,2	5,2	5,2	-
<u>B 486</u>	RÜSSELSHEIM-B 45 (EPPERTSHAUSEN) Ortsumgehung Langen	39,6	3,8	3,8	3,8	-
Insgesan	nt					
7 Teil-	den Verkehr freigegeben: Verkehrseinheiten, 2-streifig				28,8	
damit 1999 voll 5 Ortsi	lständig für den Verkehr freigegeben: umgehungen, 2-streifig	223,7		26,4		
6 Teil- 1 T	99 in Bau: Verkehrseinheiten eil-Verkehrseinheit, 4-streifig (2. Fahrbahn) eil-Verkehrseinheiten, 2-streifig					21,1 4,0 (2. Fb) 17,1
	burg-Vorpommern					
4-streifig	re Bundesstraße					
B 96	SAßNITZ/INSEL RÜGEN-GREIFSWALD Ortsumgehung Stralsund (I.–III. BA); Bhf. Rügendamm-Knoten Umspannwerk ³⁾	178,6 (98,9 + 79,7)	3,5	_	_	2,5
2-streifig	re Bundesstraßen					
B 96	SAßNITZ/INSEL RÜGEN–GREIFSWALD Westumgehung Greifswald (I.–III. BA)	45,0	9,3	_	_	5,8

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

Bundesstraßen – O	rtsumgehunge	e n –			
Dunassi aben O	- Sunging		Für den		In Bau
Land Straße Verkehrsweg	VKE- Kosten ¹⁾	VKE- Länge	Freige Von Bau- beginn bis Ende 1999	geben In 1999	Bis Ende 1999
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Mecklenburg-Vorpommern					
B 104 LÜBECK–WISMAR Ortsumgehung Schönberg	54,7	6,7	_	-	6,7
B 105 ROSTOCK–STRALSUND Ortsumgehung Bentwisch ²⁾	75,9 (50,0 + 25,9)	3,5	3,5	3,5	
B 109 GREIFSWALD-PRENZLAU Ortsumgehung Anklam (3. BA); B 197–S Anklam (B 109)	21,8	2,8	_	-	2,8
B 110 ROSTOCK-ANKLAM Ortsumgehung Jarmen	7,1	2,1	-	_	2,1
1999 für den Verkehr freigegeben: 1 Verkehrseinheit, 2-streifig damit 1999 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 Ortsumgehung, 2-streifig Ende 1999 in Bau: 5 Teil-Verkehrseinheiten 1 Teil-Verkehrseinheit, 4-streifig 4 Teil-Verkehrseinheiten, 2-streifig	75,9		3,5	3,5	19,9 2,5 17,4
Niedersachsen					
4-streifige Bundesstraße B 217 HANNOVER-HAMELN Ortsumgehung Weetzen und Evesdorf 2-streifige Bundesstraßen	48,8	6,9	_	-	2,7
B 4 LÜNEBURG-GIFHORN Ortsumgehung Uelzen m Verl. bis Holdenstedt	74,3	12,8	_	-	12,8
B 69 BAB A 1 (AS CLOPPENBURG)—DIEPHOLZ S L 843—S Vechta (Südteil OU Vechta)	33,5	4,9	_	-	4,9
B 82 BAB A 7 (AS RHUEDEN)—GOSLAR Ortsumgehung Langelsheim/Astfeld	78,1	8,2	_	_	8,2
B 82 GOSLAR–SCHÖNINGEN Ostteil Ortsumgehung Schladen ²⁾	33,6 (22,5+11,1)	2,2	_	_	2,2

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

	Bundesstraßen – O	rtsumgehunge	en –			
				Für den		In Bau
т 1		MALE	MAL	freige		D' E I
Land		VKE- Kosten ¹⁾	VKE- Länge	Von Bau- beginn	In 1999	Bis Ende 1999
Straße	Verkehrsweg	11051011	Lunge	bis Ende		1,,,,
	D '1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1			1999		
	Bezeichnung der Verkehrseinheit			Länge	Länge	Länge
		Mio. DM	km	km	km	km
	1	2	3	4	5	6
noch Ni	edersachsen					
B 83	BÜCKEBURG-HAMELN					
200	Ortsumgehung Hessisch Oldendorf/Fischbeck	79,5	11,0	5,6	_	5,4
D 210	AMBIGN WILLIAM MONAMEN					
B 210	AURICH-WILHELMSHAVEN Ortsumgehung Jever (L 808–L 807)	54,6	7,1	_		7,1
	Ortsumgehung NO Wittmund (B 461–B 10)	13,1	2,2	1,2	1,2	1,0
		1.5,1		1,7	-,-	-,0
<u>B 212/</u>	NORDENHAM-BRAKE					
<u>B 437</u>	Ortsumgehung Rodenkirchen/Sürwürden m B 437, OU Rodenkircherwurp	94,4	8,2			8,2
	Rodenkircherwurp	94,4	0,2	_	_	0,2
B 241	USLAR-NORTHEIM					
D 407	Ortsumgehung Ellierode	18,1	3,2	3,2	3,2	-
B 497	HOLZMINDEN-SCHÖNHAGEN (B 241) Südostumgehung Holzminden	13,7	1,7	1,7	1,7	
	Sudostunigending Holzininden	15,7	1,7	1,7	1,7	_
Insgesar	mt					
1000 6::-	r den Verkehr freigegeben:					
	-Verkehrseinheiten, 2-streifig				6,1	
damit					<u> </u>	
	llständig für den Verkehr freigegeben:	21.0		4.0		
2 Orts	sumgehungen, 2-streifig	31,8		4,9		
Ende 19	99 in Bau:					
	-Verkehrseinheiten					52,5
	Feil-Verkehrseinheit, 4-streifig Feil-Verkehrseinheiten, 2-streifig					2,7 49,8
	ein-Westfalen					12,0
	ge Bundesstraßen					
B 8	BAB A 59 (AS DUISBUR G)—LEVERKUSEN	61.4	2.6			2.6
	Ortsumgehung Düsseldorf/Kaiserswerth	61,4	3,6	_	_	3,6
B 54	KROMBACH-BAB A 45 (AS SIEGEN)					
	Kreuztal-Buschhütten	104,9	3,5	3,5	0,3	-
B 61	BAD OEYNHAUSEN–PETERSHAGEN					
עעיי	Ortsumgehung Barkhausen (B 65–L 780)					
	m Weserauentunnel	165,5	2,7	_	-	2,7
B 62	BAB A 45 SIEGEN-EISERFELD					
<u>D 02</u>	Neubau Hüttentalstraße Siegen/West–L-GR bei					
	Niederschelden einschl. Abzweig Eiserfeld	173,7	4,4	1,2	_	_
	(im Berichtsjahr keine Bauleistungen)					

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

	Bundesstraßen – Or	tsumgehunge	en –			
				Für den		In Bau
					geben	
Land		VKE- Kosten ¹⁾	VKE- Länge	Von Bau- beginn	In 1999	Bis Ende 1999
Straße	Verkehrsweg	Kosten	Lange	bis Ende		1999
	-			1999		
	Bezeichnung der Verkehrseinheit			T "	T	
		Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
	1	2	3	4	5	6
noch Nor	drhein-Westfalen					
2-streifige	e Bundesstraßen					
B 1	DAD A 1 (ACTININA ZENTRUM) D A 22					
БТ	BAB A 1 (AS UNNA-ZENTRUM)–B A 33 (PADERBORN-ZENTRUM)					
	Ortsumgehung Werl	30,4	3,0	_	_	3,0
B 54	GRONAU B-GR D/NL–STEINFURT					
D 34	B-GR D/NL–S Gronau (B 474 n)	38,4	4,2	1,0	_	3,2
	Gronau (L 566)–W Ochtrup (A 31)	29,5	2,9	-	_	2,9
D 50	BAB A 3 (AS WESEL)					
B 58	BABA 3 (AS WESEL)— B 475 NORDWESTL. BECKUM					
	Ortsumgehung Lüdinghausen/Seppenrade	8,1	2,3	-	_	2,3
D (4	DA DEDDODNI HOL ZMINDENI					
<u>B 64</u>	PADERBORN–HOLZMINDEN Neubau Höxter/Albaxen–Stahle mit Nordabschnitt Höxter					
	(Anteil NW ohne Weserbrücke)	22,5	6,8	3,0	_	3,8
D 65	, who have been a company to the com					
B 65	<u>LÜBBECKE–BAB A 2 (AS BAD NENNDORF)</u> Südumgehung Minden (östl. K 30–Barkhausen					
	B 61n) (im Berichtsjahr keine Bauleistungen)	32,2	5,2	0,7	_	_
B 70	BAB A 30 (AS RHEINE-NORD)—WESEL (B 58) Ortsumgehung Neuenkirchen (B 499–Rheine)	28,8	5,3	5,3	5.2	
	Ortsumgehung Metelen	22,5	5,3		5,3 —	5,4
	Ortsumgehung Raesfeld	5,4	2,8	2,8	2,8	_
B 83	HÖXTER–BAD KARLSHAFEN					
<u> 10 03 </u>	Ortsumgehung Beverungen/Blankenau ²⁾	19,2	3,5	_	_	3,5
		(13,1 + 6,1)	, ,			,
B 236	LENNESTADT-WINTERBERG	207	20	20	2.5	
	Ortsumgehung Schmallenberg	28,7	2,8	2,8	2,5	_
B 238	DETMOLD-RINTELN					
	Ortsumgehung Lemgo, Südabschnitt (L 712–L 941)	38,4	4,6	_	-	4,6
B 264	DÜREN-KÖLN					
	Ortsumgehung Kerpen/Blatzheim (B 477–L 162)	37,7	7,0	_	_	7,0
D 477	DAD A (1 (AC DEDOUEIM) ZÜU BIOU					
<u>B 477</u>	BAB A 61 (AS BERGHEIM)—ZÜLPICH Westumgehung Kerpen/Blatzheim	18,6	5,3	_		0,8
		10,0				0,0
B 515	LANGSCHEDE (B 233)–N BALVE (B 229)	66.1	2.0	2.0	2.0	
	Ortsumgehung Menden/Lendringen	66,1	3,9	3,9	3,9	_
L			l	l		

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

Bundesstraßen – (Ortsumgehunge	en –			
			Für den freige	Verkehr geben	In Bau
Land	VKE- Kosten ¹⁾	VKE- Länge	Von Bau- beginn	In 1999	Bis Ende 1999
Straße Verkehrsweg			bis Ende 1999		
Bezeichnung der Verkehrseinheit			Länge	Länge	Länge
1	Mio. DM	km 3	km 4	<u>km</u> 5	km 6
noch Nordrhein-Westfalen					
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 5 Teil-Verkehrseinheiten 1 Teil-Verkehrseinheit, 4-streifig 4 Teil-Verkehrseinheiten, 2-streifig damit 1999 vollständig für den Verkehr freigegeben: 5 Ortsumgehungen 1 Ortsumgehung, 4-steifig 4 Ortsumgehungen, 2-streifig	233,9 104,9 129,0		18,3 3,5 14,8	14,8 0,3 14,5	
Ende 1999 in Bau: 12 Teil-Verkehrseinheiten 2 Verkehrseinheiten, 4-streifig 10 Teil-Verkehrseinheiten, 2-streifig					42,8 6,3 36,5
Rheinland-Pfalz					
4-streifige Bundesstraßen					
B 266 EUSKIRCHEN-BAD NEUENAHR Ortsumgehung Bad Neuenahr/Lohrsdorf (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	204,3	6,7	4,5	-	-
2-streifige Bundesstraßen					
B 47 BAB A 6 (AS WATTENHEIM)—WORMS Ortsumgehung Eisenberg (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	33,0	6,8	3,5	-	-
B 48 BAD BERGZABERN (B 427)–BINGEN (B 9) Ortsumgehung Bad Bergzabern, Nordabschnitt	14,9	2,5	_	-	2,5
B 53 TRIER-BERNKASTEL-KUES Verlegung Biewer-Pfalzel	59,4	4,0	_	_	4,0
B 255 MONTABAUR-HERBORN Ortsumgehung Boden (1. u. 2. Fb)	28,9	2,9	2,9	2,9	-
B 256 ALTENKIRCHEN-NEUWIED Ortsumgehung Nieder- und Oberbieber/Neuwied	62,0 ⁴⁾	4,8	2,2	_	2,6
B 257 BAB A 565 (AS GRAFSCHAFT)—ADENAU Ortsumgehung Altenahr 1. BA (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	107,9	3,1	2,8	-	-

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

Bundesstraßen – Or	tsumgehunge	en –			
Dances Strawen Gr	tsungenung.		Für den freige		In Bau
Land <u>Straße Verkehrsweg</u>	VKE- Kosten ¹⁾	VKE- Länge	Von Bau- beginn bis Ende 1999	In 1999	Bis Ende 1999
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Rheinland-Pfalz					
B 260 LAHNSTEIN-WIESBADEN Ortsumgehung Fachbach/Bad Ems	190,7 ⁴⁾	4,2	0,6	-	3,6
B 271 BAD DÜRKHEIM-NEUSTADT A. D. WEINSTRAßE Verlegung Bad Dürkheim-Neustadt	53,1	11,0	11,0	6,3	-
B 274 ST. GOARSHAUSEN (B 9)—ZOLLHAUS (B 54) Ortsumgehung Nastätten	14,14)	5,7	_	-	5,7
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 2 Teil-Verkehrseinheiten, 2-streifig damit 1999 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 Ortsumgehungen, 2-streifig	82,0		9,2	9,2	
Ende 1999 in Bau: 5 Teil-Verkehrseinheiten, 2-streifig					18,4
Saarland					
2-streifige Bundesstraße					
B 51 SAARLOUIS–SAARBRÜCKEN Ortsumgehung Ensdorf (L 139–B 51 alt)	39,8	2,4	_	-	2,4
B 423 HABKIRCHEN–BAB A 8 (AS EINÖD) Verlegung in Blieskastel (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	8,6	0,8	0,5	-	-
Insgesamt					
Ende 1999 in Bau: 1 Teil-Verkehrseinheit, 2-streifig					2,4
Sachsen					
4-streifige Bundesstraßen					
B 6 HALLE-LEIPZIG AS Großkugel-Stadtgrenze Leipzig m OU Schkeuditz ²⁾	125,5 (107,7 + 17,8) davon 27,9 aus Titel 741 22 + 821 22	10,1	_	-	10,1

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

Bundesstraßen – O	rtsumgehunge	en –			
Dunicesti aben – O	- wanigenunge		Für den	Verkehr	In Bau
			freige	geben	
Land	VKE-	VKE-	Von Bau-	In 1999	Bis Ende
Straße Verkehrsweg	Kosten ¹⁾	Länge	beginn bis Ende		1999
Shake Ventensweg			1999		
Bezeichnung der Verkehrseinheit					
	Mio DM	1	Länge	Länge km	Länge
1	Mio. DM	km 3	km 4	5	km 6
noch Sachsen		-			
B 169 RIESA-CHEMNITZ					
Ortsumgehung Riesa m Elbebrücke (1. BA)	76,9	3,0	_	_	3,0
					,
B 172 DRESDEN-B-GR D/CZ Ortsumgehung Pirna (1. BA)	22,0	1,3	1,3	1.2	
Ortsunigenuilg rima (1. DA)	22,0	1,5	1,5	1,3	_
2-streifige Bundesstraßen					
B 92 SCHÖNBERG–GERA					
Ortsumgehung Elsterberg 1. BA ⁵⁾	4,0	1,4	1,4	1,4	_
	.,,	2,1	1,.	-,.	
Ortsumgehung Bad Brambach	19,1	3,7	_	_	3,7
B 93 SCHNEEBERG-BORNA					
Teilortsumgehung Schneeberg	16,4	1,3	_	_	1,3
B 173 HOF–DRESDEN Ortsumgehung Neumark	19,1	4,1			4,1
Ortsumgenung Neumark	19,1	4,1	_	_	4,1
<u>B 178 ZITTAU–LÖBAU</u>					
Nordumgehung Zittau	21,2	3,6	-	_	3,6
(B 178 alt, Oberseifersd – B 99)					
Ortsumgehung Löbau (B 6–S 148)	57,0	6,4	_	_	6,4
Insgesamt					
1000 6" 1 1/4 1 1 6 1 1					
1999 für den Verkehr freigegeben: 2 Teil-Verkehrseinheiten				2,7	
1 Teil-Verkehrseinheit, 4-streifig				1,3	
1 Teil-Verkehrseinheit, 2-streifig				1,4	
damit 1999 vollständig für den Verkehr freigegeben:					
2 Ortsumgehungen	26,0		2,7		
1 Ortsumgehung, 4-streifig	22,0		1,3		
1 Ortsumgehung, 2-streifig	4,0		1,4		
Ende 1999 in Bau:					
7 Verkehrseinheiten					32,2
2 Verkehrseinheiten, 4-streifig					13,1
5 Verkehrseinheiten, 2-streifig					19,1
Sachsen-Anhalt					
4-streifige Bundesstraßen					
<u>B 1 MAGDEBURG-BRANDENBURG</u>					
Teilortsumgehung Genthin	20,0	3,0	3,0	3,0	_
		,			

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

Bundesstraßen – O	rtsumgehunge	en –			
			Für den		In Bau
Land Straße Verkehrsweg	VKE- Kosten ¹⁾	VKE- Länge	Von Bau- beginn bis Ende 1999	geben In 1999	Bis Ende 1999
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Sachsen-Anhalt					
B 2 POTSDAM—LEIPZIG Ortsumgehung Wittenberg—Pratau-Eutzsch	117,0	5,6	-	-	4,7
B 189 MAGDEBURG-STENDAL Ortsumgehung Wormirstedt	103,4	6,6	_	-	1,7
3-streifige Bundesstraße					
B 188 L-GR NI/ST-STENDAL Ortsumgehung Gardelegen ²⁾	26,4	7,6	_	-	7,6
2-streifige Bundesstraßen					
B 2/ ZEITZ-HALLE (SAALE) B 91 Ortsumgehung Zeitz-Theißen, 1. BA (NW-Umgehg. B 91–B 180–L 193)	40,2	3,9	2,7	2,7	1,2
B 80 NORDHAUSEN–EISLEBEN Ortsumgehung Sangerhausen-Riestedt, 2. BA (SO-Umgehung Sangerhausen)	12,6	3,9	1,5	-	2,4
B180 NAUMBURG-ASCHERSLEBFN Ortsumgehung Freyburg (Ostspange) Ortsumgehung Eisleben-Osttangente	38,7 45,0	5,0 6,8	4,0	<u>-</u>	1,0 6,8
B 183 BITTERFELD–KÖTHEN Ortsumgehung Sandersdorf (2. BA)	20,9	5,1	5,1	1,5	-
B 188 WOLFSBURG-RATHENOW Ortsumgehung Tangermünde	111,1	8,8	_	-	1,5
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 3 Teil-Verkehrseinheiten 1 Verkehrseinheit, 4-streifig 2 Teil-Verkehrseinheiten, 2-streifig damit 1999 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 Ortsumgehungen	40,9		8,1	7,2 3,0 4,2	
1 Ortsumgehung, 4-streifig 1 Ortsumgehung, 2-streifig	20,0		3,0 5,1		
noch Sachsen-Anhalt					
Ende 1999 in Bau: 8 Teil-Verkehrseinheiten 2 Teil-Verkehrseinheiten, 4-streifig 1 Teil-Verkehrseinheit, 3streifig 5 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					26,9 6,4 7,6 12,9

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

Bundesstraßen – C)rtsumgehunge	en –			
2 diacost and			Für den		In Bau
Land Straße Verkehrsweg	VKE- Kosten ¹⁾	VKE- Länge	Von Bau- beginn bis Ende 1999	geben In 1999	Bis Ende 1999
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
Schleswig-Holstein					
4-streifige Bundesstraße					
B 502 KIEL–SCHÖNBERG I. HOLSTEIN Verl. Kiel–Brodersdorf	75,7	9,2	3,3	1,7	-
2streifige Bundesstraßen					
B 76 KIEL-LÜBECK-TRAVEMÜNDE (B 75) Ortsumgehung Preetz	63,5	8,8	_	-	0,01
B 205 B 77 (SÜDL. RENDSBURG)— B 404 (NÖRDL. BAD SEGEBERG) Ortsumgehung Neumünster	74,5	16,9	10,1	-	0,02
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 1 Teil-Verkehrseinheiten, 4-streifig				1,7	
Ende 1999 in Bau: 2 Teil-Verkehrseinheit, 2-streifig					0,03
Thüringen					
2-streifige Bundesstraßen					
B 4 NORDHAUSEN–ERFURT Ortsumgehung Sundhausen ⁵⁾	4,4	1,3	1,3	1,3	-
B 19 MEINIGEN (B 280)–EISENACH (B 7/B 84) Ortsumgehung Barchfeld (1. BA)	9,4	3,6	_	-	3,6
B 85 BAB A 4 (AS WEIMAR)—BAYREUTH Nordtangente Saalfeld ²⁾	69,2 (47,7 + 21,5)	4,7	_	-	4,7
B 93 SCHNEEBERG (B 169)–BORNA (B 176) Ortsumgehung Altenburg (1. BA)	30,2	4,2	_	-	4,2
B 175 ZWICKAU-GROßEBERSDORF (B 2) Ortsumghung Weida	9,7	2,2	2,2	2,2	-
B 247 WORBIS (B 80)–MÜHLHAUSEN (B 249) Ortsumgehung Leinefelde (BA 1.1, ohne VDE)	2,3	3,0	_	-	3,0
Ortsumgehung Dingelstädt	15,5	3,9	_	_	3,9

noch Tabelle 14: Bundesstraßen – Ortsumgehungen –

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten (Straßenbauplan, Titel 741 22 und 821 22)

Bundesstraßen – C	Ortsumgehunge	en –			
			Für den freige	Verkehr geben	In Bau
Land Straße Verkehrsweg	VKE- Kosten ¹⁾	VKE- Länge	Von Bau- beginn bis Ende 1999	In 1999	Bis Ende 1999
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
noch Thüringen					
B 281 SAALFELD (Abzw. B 85)—BAB A 9 (AS TRIPTIS) Ortsumgehung Pößneck/Ost	29,4	2,9	-	-	2,9
B 281 SAALFELD-TRIPTIS (B 2) Ortsumgehung Neustadt a. d. Orla	63,6	7,2	_	-	7,2
Insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 2 Verkehrseinheiten, 2-streifig damit 1999 vollständig für den Verkehr freigegeben:				3,5	
2 Ortsumgehungen, 2-streifig	14,1		3,5		
Ende 1999 in Bau: 7 Verkehrseinheiten, 2-streifig					29,5
Länder insgesamt					
1999 für den Verkehr freigegeben: 44 Teil-Verkehrseinheiten 7 Teil-Verkehrseinheiten, 4-streifig 1 Teil-Verkehrseinheiten (2. Fahrbahn) 37 Teil-Verkehrseinheiten, 2-streifig damit 1999 vollständig für den Verkehr freigegeben:				136,9 16,4 4,7 120,5	
32 Ortsumgehungen 3 Ortsumgehungen, 4-streifig 29 Ortsumgehungen, 2-streifig	1.143,5 146,9 996,6		109,6 7,8 101,8		
Ende 1999 in Bau: 104Teil-Verkehrseinheiten 22 Teil-Verkehrseinheiten, 4-streifig 2 Teil-Verkehrseinheiten (2. Fahrbahn) 82 Teil-Verkehrseinheiten, 2-streifig					398,2 76,2 4,5 322,0

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2000).

 ²⁾ Privat finanzierte Maßnahme.
 3) incl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze.

⁴⁾ Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund.

⁵⁾ nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt.

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

Land 1999 für den Verkehr Ende 1999 in Bau in sigesamt in 1.000 DM	Bundesanteil in 1.000 DM 5 8.127 1.800
Straße Verkehrsweg in 1.000 DM Teilstrecke 1 2 3 4 Bayern B 13 ANSBACH-INGOLSTADT ANSBACH-INGOLSTADT Eitensheim 25.683 B 299 LANDSHUT-ALTÖTTING - Hohenberg 5.400 Brandenburg B 101 BERLIN-JÜTERBOG - Hohenberg 6.341 B 102 HAMBURG-BERLIN - Neustadt 16.050	in 1.000 DM 5 8.127 1.800
Straße Verkehrsweg in 1.000 DM Teilstrecke 1 2 3 4 Bayern B 13 ANSBACH-INGOLSTADT ANSBACH-INGOLSTADT Eitensheim 25.683 B 299 LANDSHUT-ALTÖTTING - Hohenberg 5.400 Brandenburg B 101 BERLIN-JÜTERBOG - Hohenberg 6.341 B 102 HAMBURG-BERLIN - Neustadt 16.050	5 8.127 1.800
1 2 3 4	8.127 1.800
Bayern B 13 ANSBACH-INGOLSTADT Weißenburg-Ingolstadt B 299 LANDSHUT-ALTÖTTING Hohenberg Brandenburg B 101 BERLIN-JÜTERBOG Ortsumgehung Kliestow B 102 HAMBURG-BERLIN Neustadt/Dosse Reitensheim 25.683 Hohenberg 5.400 Kliestow - 6.341 Neustadt 16.050	8.127 1.800
B 13 ANSBACH-INGOLSTADT Weißenburg-Ingolstadt B 299 LANDSHUT-ALTÖTTING Hohenberg Brandenburg B 101 BERLIN-JÜTERBOG Ortsumgehung Kliestow B 102 HAMBURG-BERLIN Neustadt/Dosse Ritensheim 25.683 Hohenberg 5.400 Kliestow - 6.341 Neustadt 16.050	1.800
B 13 ANSBACH-INGOLSTADT Weißenburg-Ingolstadt B 299 LANDSHUT-ALTÖTTING Hohenberg Brandenburg B 101 BERLIN-JÜTERBOG Ortsumgehung Kliestow B 102 HAMBURG-BERLIN Neustadt/Dosse Ritensheim 25.683 Hohenberg 5.400 Kliestow - 6.341 Neustadt 16.050	1.800
Weißenburg—Ingolstadt B 299 LANDSHUT—ALTÖTTING Hohenberg Brandenburg B 101 BERLIN—JÜTERBOG Ortsumgehung Kliestow B 102 HAMBURG—BERLIN Neustadt/Dosse - Neustadt C Eitensheim 25.683 Hohenberg 5.400 Kliestow - 6.341 Neustadt/Dosse	1.800
B 299 LANDSHUT-ALTÖTTING Hohenberg - Hohenberg 5.400 Brandenburg B 101 BERLIN-JÜTERBOG Ortsumgehung Kliestow - 6.341 B 102 HAMBURG-BERLIN Neustadt/Dosse - Neustadt 16.050	1.800
Hohenberg - Hohenberg 5.400 Brandenburg B 101 BERLIN-JÜTERBOG Ortsumgehung Kliestow - 6.341 B 102 HAMBURG-BERLIN Neustadt/Dosse - Neustadt 16.050	
Brandenburg B 101 BERLIN-JÜTERBOG Ortsumgehung Kliestow HAMBURG-BERLIN Neustadt/Dosse Neustadt Neustadt 16.050	
B 101 BERLIN-JÜTERBOG Ortsumgehung Kliestow B 102 HAMBURG-BERLIN Neustadt/Dosse - Neustadt 16.050	2.114
B 101 BERLIN-JÜTERBOG Ortsumgehung Kliestow B 102 HAMBURG-BERLIN Neustadt/Dosse - Neustadt 16.050	2.114
Ortsumgehung Kliestow – 6.341 B 102 HAMBURG-BERLIN Neustadt/Dosse – Neustadt 16.050	2.114
Neustadt/Dosse – Neustadt 16.050	
	l
B 246 ZOSSEN-BEELITZ	4.910
	l
Trebbin, Bahnhofstr./Zossener Straße Trebbin – 19.078	6.359
NV-1-m-days	l
Niedersachsen B 3 HANNOVER-GÖTTINGEN	l
Northeim—Walkenried Northeim – 33.588	21.038
Northern – 35.366	21.036
Nordrhein-Westfalen	İ
B 57 AACHEN-MÖNCHENGLADBACH	l
Alsdorf–Herzogenrath – Alsdorf 31.733	5.685
B 63 FRÖNDENBERG-NEHEIM/HÜSTEN	l
Wickede - Wickede 13.762	3.565
B 219 MÜNSTER-EMDEN	7.004
Sprakel – Sprakel 26.082	7.904
Sachsen-Anhalt	l
B 1 MAGDEBURG-BRANDENBURG	ı
Teilortsumgehung Genthin Genthin – 57.199	12.044
B 2 WITTENBERG LUTHERSTADT—	-=
<u>KEMBERG</u>	ı
OU Wittenberg, 1. BA – Wittenberg-Pratau 50	30
B 107 ZIESAR-FISCHBECK	I -
Genthin 12.761	2.231
B 183a BREHNA-DELITZSCH Probago 10 100	6.000
Brehna 10.100	6.900
Thüringen	İ
B 87 HALLE-GUNTHERSHAUSEN	ı
Oberroßla (Bahn-km 74,430) – Oberroßla 11.325	7.550

aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2000).
 Verkehrsprojekt Deutsche Einheit, Schiene/Bundesstraße.

Tabelle 16: Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen

– Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 11)

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen								
Bundesautobahn Verkehrsweg	Nr. in	Bezeichnung der	Länge	Bau-	Baustoff			
Verkehrseinheit	der Karte	Baumaßnahme	m	kosten ¹⁾ Mio. DM				
1	2	3	4	5	6			
1999 für den Verkehr freigegeben				_				
A 2 OBERHAUSEN-HANNOVER								
AS Bad Eilsen (m)–O Talbrücke Arensburg	1	Talbrücke Oelbergen	325	16,7	Spannbeton			
AK Wolfsburg/Königslutter– Marienborn (L-GR NI/ST)	2	Scheppaubrücke	508	41,6	Spannbeton			
A HERMSDORF-DRESDEN				22.2	Constitution			
AD Nossen (m)–O Triebischtal	3 4	Talbrücke Triebisch Talbrücke Triebisch-Seitental	427 330	33,3 21,5	Spannbeton Spannbeton			
O Flutrinne Elbe (o)–AD Dresden (m)	5	Elbebrücke Dresden	500	60,8	Stahlverbund			
A 9 BERLIN - HERMSDORF N Elbebrücke Vockerode—								
N AS Dessau-O	6	Elbebrücke Vockerode	654	75,6	Stahlverbund			
A 81 HEILBRONN-STUTTGART S Stuttgart/Feuerbach-				private Vorfinan -				
AD Leonberg (m Engelbergtunnel)	7	Engelbergbasistunnel	4620	zierung	Stahlbeton			
Ende 1999 in Bau								
AS Wuppertal-S—								
AS Remscheid	8	Talbrücke Diepmannsbach Umbau 2. Überbau (fertig gestellt, aber nicht für Verkehr freigegeben)	275	41,2	Spannbeton			
A 3 FRANKFURT/MAIN–NÜRNBERG AS Marktheidenfeld–AS Helmstedt								
	9	Mainbrücke Bettingen	378	31,0	Spannbeton			
A 7 FLENSBURG (B-GR)–HAMBURG HH/Othmarschen–N HH/Waltersh.				private Vorfinan -				
(4. Elbtunnelröhre)	10	4. Röhre Elbtunnel Hamburg	3100	zierung	Stahlbeton			
A 8 STUTTGART-MÜNCHEN L-GR BW/BY (AK Ulm/Elchingen)-								
Bubesheim	11	Donaubrücke Leipheim	375	15,0	Spannbeton			
A 9 HERMSDORF-NÜRNBERG AS Münchberg-N-								
AS Münchberg-S	12	Talbrücke Münchberg	495	37,6	Spannbeton			
N AS Trockau—S AS Trockau	13	Talbrücke Trockau	602	42,9	Stahlverbund			

Baukosten ohne Grunderwerb. Stand: 31. Dezember 1999.

Tabelle 17: Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken –

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 12)

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen								
Bundesautobahn Verkehrsweg. Verkehrseinheit	Nr. in der Bezeichnung der Karte Baumaßnahme		Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Baustoff			
1	2	3	4	5	6			
1999 für den Verkehr freigegeben A 4 DRESDEN-GÖRLITZ (B-GR) AS Nieder Seifersdorf (o)-AS Görlitz (o) (B 115)	14 15	Tunnel Königshainer Berge Talbrücke Weißer Schöps	3300 306	170,0 19,8	Stahlbeton Spannbeton			
A 7 ULM-FÜSSEN (B-GR) Füssen (B 310)— B-GR D/A (1.FB) (m. Tunnel)	16	Grenztunnel Füssen	1270	31,8	Stahlbeton			
A 14 MAGDEBURG-HALLE AS Löbejün (o)- AS Halle-Tornau (o)	17	Götschetalbrücke	731	37,2	Spannbeton			
A 52 ROERMOND (B-GR)- DÜSSELDORF W Elmpt (B 230)-O Niederkrüchten (B 230)	18	Schwalmtalbrücke	254	18,6	Spannbeton			
AS Bitburg-Badem	19 20	Nimstalbrücke Kylltalbrücke	781 645	21,5 59,3	Spannbeton Spannbeton			
A 46 HAGEN-BRILON AS Arnsberg/Uentrop (B 7)— Wennemen (B 7/L743)	21 22 23 24	Hembergtunnel Tunnel Olpe Ruhrtalbrücke Wennemen Talbrücke Rümmecke	410 1020 414 379	28,0 44,9 19,0 19,2	Stahlbeton Stahlbeton Spannbeton Spannbeton			
Ende 1999 in Bau				ĺ	_			
A 14 MAGDEBURG-HALLE AS Bernburg (o)—AS Könnern (o)	25 26	Saalebrücke Beesedau: Strombrücke Vorland Wippertalbrücke	311 494 452	54,0 27,2 19,5	S tahlverbund Spannbeton Spannbeton			
A 20 LÜBECK–ROSTOCK AS Ziesendorf (m) (L 13)– AK Rostock (m) (A 19)	27	Warnowbrücke (fertig gestellt, aber nicht für Verkehr freigegeben)	930	47,5	Spannbeton			
AS Schönberg (m) (B 104)– AS Grevesmühlen (o) ROSTOCK–PRENZLAU	28	Radegastbrücke (fertig gestellt, aber nicht für Verkehr freigegeben)	451	22,3	Spannbeton			
AS Gützkow (m) (B 96/B 111)– AS Jarmen-S (m) (B 110 n) AS Stasburg (m) (L 282)–AS	29	Peenebrücke Jarmen	1112	60,9	Stahlverbund			
Pasewalk (o) (B 109)	30	Talbrücke über die Ücker	1182	61,9	Spannbeton			

noch Tabelle 17: Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken –

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 12)

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen								
Bundesautobahn Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Baustoff			
1	2	3	4	5	6			
AS Hilter–AS Dissen-N	31	LS-Tunnel Dissen (fertig gestellt, aber nicht für Verkehr freigegeben)	500	54,8	Stahlbeton			
A 38 GÖTTINGEN-HALLE (A9) AS Heiligenstadt (m)-AS Leinefelde (o) AS Sangershausen (B 86) (o)-AS Eisleben (B 180n) (m)	32 33	Steinbachtalbrücke Talbrücke Einzinger Bach	372 333	28,3 17,2	Stahlverbund Spannbeton			
A 44 AACHEN-DÜSSELDORE Rheinquerung Ilverich	34	Rheinbrücke Ilverich, 2 Tunnel	1287 1510	private Vorfinan - zierung	Stahl/Spann- beton Stahlbeton			
A 46 HAGEN-BRILON Bruchh. (B 7/B 229)— AS Arnsberg/Uentrop (B 7)	35 36	Talbrücke Hünenburg Talbrücke Sülte (fertig gestellt, aber nicht für Verkehr freigegeben)	322 653	17,8 30,6	Spannbeton Spannbeton			
A 66 FRANKFURT/MAIN-FULDA AS B 27 (SO Eichenzell)- AS Fulda-Süd (A 7)	37	Fuldabrücke, Südhälfte	489	13,2	Spannbeton			
A 71 ERFURT-SCHWEINFURT Trassdorf-AS Ilmenau-O (B 87) (m)	38	Talbrücke Streichgrund	450	28,8	Stahlverbund			
AS Ilmenau-O (B 87) (o)– AS Geschwenda (B 88) (m)	39 40	Reichenbachtalbrücke Talbrücke Zahme Gera	1000 520	55,7 36,0	Stahlverbund Spannbeton			
AS Geschwenda (B 88) (o)– AS Zella-Mehlis-N (B 247) (o)	41 42 43 44	Tunnel Alte Burg Schwarzbachtalbrücke Talbrücke Wilde Gera Rennsteigtunnel	874 354 552 7916	43,4 20,7 45,9 332,4	Stahlbeton Spannbeton Stahlverbund Stahlbeton			
AS Zella-Mehlis-N (B 247) (m)– AS Zella-Mehlis-Suhl (o) AS Zella-Mehlis-Suhl (m)–	45	Hochwaldtunnel	1050	46,6	Stahlbeton			
AD Suhl (A 73) A 94 MÜNCHEN–NEUHAUS/INN Winhöring–AS Alzgern	46	Steinatalbrücken Innbrücke Neuötting	470	28,1	Spannbeton Stahlverbund			
A 98 WEIL (B-GR)— SCHAFFHAUSEN (B-GR) AS Lörrach/Inzlingen— Rheinfelden/Karsau	48 49	Talbrücke Dultenaugraben Tunnel Nollinger Berg	444 1268	17,5 49,6	Stahlverbund Stahlbeton			
A 100 STADTRING BERLIN AD Neukölln–Treptower Park (B 96 a)	50	Tunnel Britz	1700	77,8	Stahlbeton			

Baukosten ohne Grunderwerb. Stand: 31. Dezember 1999.

Tabelle 18: Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen –
 Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 13 und 14)

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen								
Bundesstraße Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Bau- kosten ¹⁾	Baustoff			
			m	Mio. DM				
1	2	3	4	5	6			
1999 für den Verkehr freigegeben B 10 KARLSRUHE-PFORZHEIM				1	l			
Verlegung in Karlsruhe/Grötzingen	51	Tunnel Grötzingen	1108	53,6	Stahlbeton			
B 11 DEGGENDORF-BAYER. EISENSTEIN (B-GR D/CZ) Ortsumgehung Regen	52	Riedbergtunnel	810	24,2	Stahlbeton			
B 38 MANNHEIM (B 37)—FÜRTH L-GR HE/BW–N Reisen m. Tunnel	53	Saukopftunnel	2715	71,0	Stahlbeton			
B 236 LÜNEN (B 54/B 61)—SCHWERTE Dortmund, Remberg (B 1)— Schüruferstraße	54	Emscherbrücke	333	11,4	Spannbeton			
B 239 LÜBBECKE (B 65)–BAD SALZUFLEN Ortsumgehung Herford (B 61–A 2) B 515 LANGSCHEDE (B 233 SÜDLICH	55	Elsetalbrücke	526	13,1	Spannbeton			
UNNA)-B 229 NÖRDLICH BALVE OU Menden/Lendringsen Ende 1999 in Bau	56	Talbrücke Hönne	428	14,4	Spannbeton			
B 2 n MÜNCHEN-MITTENWALD (B-GR) OU Farchant	57	Tunnel Farchant	2326	private Vorfinan - zierung	Stahlbeton			
B 2 LUTHERSTADT WITTENBERG- LEIPZIG OU Wittenberg B 14 A 831 (AS STUTTGART-	58	Elbebrücke Wittenberg	452	40,8	Stahl			
VAIHINGEN)—STUTTGART Verlegung in Stuttgart (Südheimer Platz–Schattenring)	59 60	Nesenbachtalbrücke Tunnel Viereichenhau	292 296	19,4 23,8	Stahlverbund Stahlbeton			
B 29 WAIBLINGEN(B 14)— NÖRDLINGEN(B 25) Westumgehung Aalen	61	Tunnel Rombachtal	870	44,1	Stahlbeton			
B 31 FREIBURG (ABZW. B3/B31)= HÜFINGINGER KREUZ (B27) Ortsumgehung Freiburg-Ost	62 63	Tunnel Schützenallee Kappler-Tunnel	846 1156	private Vorfinan -	Stahlbeton Stahlbeton			
Ortsumgehung Döggingen	64 65	Tunnel Döggingen Gauchachtalbrücke	1160 826	zierung 77,8 31,2	Stahlbeton Stahlverbund			

noch Tabelle 18: **Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen**- **Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen** Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 13 und 14)

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen							
Bundesstraße Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	8		Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Baustoff		
1	2	3	4	5	6		
B 61 LÜNEN (B 54)–BASSUM (B 51) OU Barkhausen (B65–L 780) m. Weserauentunnel	66	Weserauentunnel	1730	101,3	Stahlbeton		
B 169 COTTBUS_RIESA (ABZW. B 182) OU Riesa	67	Elbebrücke Riesa	365	22,9	Stahlverbund		
B 188 STENDAL (B 189)—RATHENOW (B 102) Ortsumgehung Tangermünde	68	Elbebrücke Tangermünde	1435	47,8	Stahlverbund + Spannbeton		
B 256 ALTENKIRCHEN (ABZW. B 414/ B 8)—NEUWIED (B 42) Ortsumgehung Nieder- und Oberbieber/Neuwied	69 70	Aubachtalbrücke (fertig gestellt, aber nicht für Verkehr freigegeben) Wallbachtalbrücke (fertig gestellt, aber nicht für Verkehr freigegeben)	321 446	17,0 21,6	Spannbeton Spannbeton		
B 260 KOBLENZ–WIESBADEN Umgehung Fachbach–Bad Ems	71	Lahnbrücke Fachbach	483	23,4	Stahlverbund		
B 312 REUTLINGEN (ABZW. B 28) ENGSTINGEN (ABZW. B 313) Ortsumgehung Pfullingen B 433 (LENTFÖRDEN)—HAMBURG-	72	Ursulabergtunnel	1180	34,1	Stahlbeton		
EPPENDORF (B 5) Ortsumgehung Fuhlsbüttel, 1. BA	73	Tunnel Alsterkrugchaussee (fertiggestellt, aber nicht für Verkehr freigegeben)	320	49,5	Stahlbeton		
	74	Tunnel Holtkoppel (fertiggestellt, aber nicht für Verkehr freigegeben)	800	38,5	Stahlbeton		
B 437 FRIEDEBURG-BREMERHAVEN Weserquerung, m B 212, OU Franchamm Log 1 (Tunnel)	75	Wasartunnal	1626	private Vorfinan -	Stabilhatan		
OU Esenshamm Los 1(Tunnel)	75	Wesertunnel	1636	zierung	Stahlbeton		

Baukosten ohne Grunderwerb. Stand: 31. Dezember 1999.

Tabelle 19: Neubau von Bundesautobahnen
- Vollzogene und voraussichtliche Verkehrsfreigaben 2000 –
Stand: 30. September 2000

	Vollzogene und voraussichtliche Verkehrsfreigaben 2000									
Lfd Nr.	Land	BAB Nr.	Verkehrsweg	Neubauabschnitt	Typ *)	Länge	Gesamt- kosten	Verkehrs- freigabe		
						km	Mio DM			
1	2	3	4	5		7	8	9		
1	MV	A 20	Lübeck-Rostock	AS Schönberg–AS Grevesmühlen	12	15,6	168	22. Mai		
2	BW	A 96	Lindau-München	Gebrazhofen (B18)–AS Leutkirch-Süd	2	4,4	25	30. Juni		
3	BL	A 100	Stadtring Berlin	AS Gradestrasse–AS Buschkrugallee	12	2,1	452	07. Juli		
4	ST	A 14	Magdeburg–Halle (Saale)	Götschetalbrücke (2.Fahrbahn)	2	1,3	14	17. Juli		
5	BY	A 94	München-Neustadt/Inn	Winhöring-AS Alzgern	12	7,7	123	19. Oktober		
6	ST	A 14	Magdeburg–Halle (Saale)	AS Dahlenwarsleben (L 47)– AK Magdeburg	12	2,7	38	Oktober		
7	ST	A 38	Göttingen–Halle (Saale)	Wallhausen-AS Sangerhausen	12	8,6	103	02.November		
8	MV	A 20	Lübeck-Rostock	AK Wismar–AK Rostock	12	49,9	612	16. Dezember		
9	ST	A 14	Magdeburg–Halle (Saale)	AS Schönebeck-nördl. AK Könnern	12	36,6	366	30. November		
10	BY	A 93	Hof-Regensburg	AD Hof (A 72)–AS Hof-Süd	12	16,4	239	15. Dezember		
11	BY	A 93	Hof-Regensburg	AS Selb-West-AS Thiersheim	12 1	9,1 0,4	160	November		
12	BY	A 93	Hof-Regensburg	Marktredwitz/Lengenfeld- AS Mitterteich-West	12	7,1	94	November		
13	NI/ NW	A 33	Osnabrück-Bielefeld	AS Dissen/Bad Rothenfelde— AS Borgholzhausen	12	7,2	138	Dezember		
14	MV	A 241	Wismar-Schwerin	AS Schwerin-Nord-AS Schwerin-Süd	12	11,5	90	Dezember		

Vollzogene und voraussichtliche Verkehrsfreigaben 2000							
Art der Bauleistung	Typ*)	Länge km					
1	2	3					
zweibahnig		12	174,5				
1. Fahrbahn		1	0,4				
2. Fahrbahn; mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn		21					
		174,9					
2. Fahrbahn, als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn	2	5,7					
	Bauleistung insgesamt:		180,6				

^{*) 12 = 2-}bahnig

Tabelle 20: Längenentwicklung*) der Bundesfernstraßen 1950 bis 2000 – in km

Längenentwicklung der Bundesfernstraßen							
	Bundesau	tobahnen	Bundes		Bundesfe	ernstraßen	
	Bestand	Veränderung	Bestand	Verä nderung	Bestand	Veränderung	
	am	gegenüber dem	am	gegenüber	am 1. Januar	gegenüber dem	
Jahr	1. Januar	Vorjahr	1. Januar	dem Vo rjahr	(Spalte 2 + 4)	Vorjahr (Spalte 3 +	
		v		· ·		5)	
	km	km	km	km	km	km	
1	2	3	4	5	6	7	
1950	2128,0	_	24349,4	_	26477,4	_	
1951	2128,0	_	24327,4	- 22,0	26455,4	- 22,0	
1952	2128,0	_	24327,4	_	26455,4		
1953	2131,3	+ 3,3	24250,4	- 77,0	26381,7	- 73,7	
1954	2163,0	+ 31,7	24267,7	+ 17,3	26430,7	+ 49,0	
1955	2186.6	+ 23,6	24474,1	+ 206,4	26660,7	+ 230,0	
1956	2186,6		24553,5	+ 79,4	26740,1	+ 79,4	
1957	2261,0	+ 74,4	24481,8	- 71,7	26742,8	+ 2,7	
1958	2272,2	+ 11,2	24480,2	- 1,6	26752,4	+ 9,6	
1959 ¹⁾	2420,0	+ 147,8	24508,3	+ 28,1	26928,3	+ 175,9	
1960	2551,2	+ 131,2	24950,9	+ 442,6	27502,1	+ 573,8	
1961	2670,6	+ 119,4	25262,2	+ 311,3	27932,8	+ 430,7	
1962	2830,4	+ 159,8	28014,3	+ 2752,1	30844,7	+ 2911,9	
1963	2935,8	+ 105,4	29206,1	+ 1191,8	32141,9	+ 1297,2	
1964	3076,9	+ 141,1	29586,4	+ 380.3	32663,3	+ 521.4	
1965	3204,3	+ 127,4	29906,9	+ 320,5	33111,2	+ 447,9	
1966	3371,5	+ 167,2	30516,1	+ 609,2	33887,6	+ 776,4	
1967	3508,4	+ 136,9	31418,4	+ 902,3	34926,8	+ 1039,2	
1968	3616,6	+ 108,2	31986,8	+ 568,4	35603,4	+ 676,6	
1969	3966,6	+ 350,0	32047,7	+ 60,9	36014,3	+ 410,9	
1970	4110,3	+ 143,7	32205,0	+ 157,3	36315,3	+ 301,0	
1971	4460,6	+ 350,3	32465,3	+ 260,3	36925,9	+ 610,6	
1972	4827,8	+ 367,2	32590,4	+ 125,1	37418,2	+ 492,3	
1973	5258,3	+ 430,5	32696,0	+ 105,6	37954,3	+ 536,1	
1974	5481,0	+ 222,7	32703,0	+ 7,0	38184,0	+ 229,7	
1975	5741,8	+ 260,8	32594,0	- 109,0	38335,8	+ 151,8	
1976	6207,0	+ 465,2	32518,0	- 76,0	38725,0	+ 389,2	
1977	6434,5	+ 227,5	32460,0	- 58,0	38894,5	+ 169,5	
1978	6711,0	+ 276,5	32292,0	- 168,0	39003,0	+ 108,5	
1979	7029,0	+ 318,0	32252,0	- 40,0	39281,0	+ 278,0	
1980	7292,0	+ 263,0	32248,0	- 4,0	39540,0	+ 259,0	
1981	7539,0 ²⁾	$+ 247,0^{2}$	32558,0	+ 310,0 ³⁾	40097,0	+ 557,0	
1982	7806,0 ²⁾	+ 267,0	32356,0	- 202,0	40162,0	+ 65,0	
1983	7919,0	+ 113,0	32239,0	- 117,0	40158,0	- 4,0	
1984	8080,0	+ 161,0	31553,0	$-686,0^{4)}$	39633,0	- 525,0	
1985	8198,0	+ 118,0	31485,0	- 68,0	39683,0	+ 50,0	
1986	8350,0	$+ 152,0^{5}$	31372,0	- 113,0	39722,0	+ 39,0	
1987	8437,0	+ 87,0	31368,0	- 4,0	39805,0	+ 83,0	
1988	8618,0	+ 181,0	31196,0	- 172,0	39814,0	+ 9,0	
1989	8721,0	+ 103,0	31108,0	- 88,0	39829,0	+ 15,0	
1990	8822,0	+ 101,0	31063,0	- 45,0	39885,0	+ 56,0	
1991 ⁶⁾	10854,0	+ 137,0	42554,0	- 203,0	53408,0	- 66,0	
1992 ⁷⁾	10995,0	+ 101,0	42123,0	- 431,0	53078,0	- 330,0	
1993	11013,0	+ 58,0	42169,0	+ 46,0	53182,0	+ 104,0	
1994	11080,0	+ 67,0	41995,0	- 174,0	53075,0	- 107,0	
1995	11143,0	+ 63,0	41770,0	- 225,0	52913,0	- 162,0	
1996	11190,0	+ 47,0	41729,0	- 41,0	52919,0	+ 6,0	
1997	11246,0	+ 56,0	41487,0	- 213,0	52733,0	- 186,0	
1998	11309,0	+ 63,0	41419,0	- 68,0	52728,0	- 5,0	
1999	11427,0	+ 118,0	41386,0	- 33,0	52813,0	+ 85,0	
2000	11515,0	+ 88,0	41321,0	- 65,0	52836,0	+ 23,0	

^{*)} Entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen.

1) ab 1959 einschließlich Saarland.

²⁾ einschließlich 24,5 km Anschlussäste.

³⁾ einschließlich rund 200 km Anschlussäste.

⁴⁾ einschließlich rund 543 km Anschlussäste.

hierin sind 159,5 km Neubaustrecken enthalten.
 ab 1. Januar 1991 im Beitrittsgebiet: Bundesautobahnen. 1895 km, Bundesstraßen 11694 km = Bundesfernstraßen 13589 km.

ab 1. Januar 1992 alte und neue Bundesländer.

