

## Unterrichtung durch die Bundesregierung

### Straßenbaubericht 2001

#### Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>Zusammenfassung</b> .....	4
<b>1 Grundlagen</b> .....	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 (ASP, Straße) .....	16
1.5.2 Bundeshaushalt 2001 und mittelfristige Finanzplanung .....	18
<b>2 Aktuelles</b> .....	18
2.1 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße – .....	18
2.2 Projekte mit privater Vorfinanzierung .....	20
2.3 Projekte gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (Betreibermodell) .....	22
2.4 Inhalt und Stand der Überarbeitung des BVWP 1992 .....	26
2.4.1 Netzerweiterung und Netzergänzung .....	26
2.4.2 Netzerhaltung .....	29
2.5 Streckenbezogene Gebührenerhebung auf Autobahnen .....	30
2.6 Zuflussregelung – ein neues System zur Verbesserung des Verkehrsablaufes auf ausgewählten BAB-Abschnitten .....	31
2.7 Fertigstellung der VDE-Strecken: A2 Hannover–Berlin und A14 Magdeburg–Halle .....	32
2.8 BAB A 44 Rheinquerung Ilverich .....	33
2.9 Neue Vergabebestimmungen ab 1. Februar 2001 (Vergabeordnung, BOB, VOL, VOF, ZVB, Vergabehandbücher) .....	34
2.10 Entwicklung der Infrastrukturplanungen auf europäischer Ebene .....	36

	Seite
2.11 Beiträge der EU zur Entwicklung der Straßeninfrastruktur .....	38
<b>3 Straßenbauleistungen im Jahr 2000 .....</b>	<b>40</b>
3.1 Straßenbauhaushalt 2000 – Kap. 12 10 – .....	40
3.1.1 Haushaltssoll .....	40
3.1.2 IST-Ausgaben .....	40
3.2 Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben .....	43
3.3 Hauptbautitel .....	44
3.3.1 Bundesautobahnen .....	44
3.3.1.1 Um- und Ausbau, Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen .....	44
3.3.1.2 Neubau .....	44
3.3.2 Neubau und Erweiterung von Bundesstraßen einschließlich Ortsumge- hungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegebau .....	45
3.3.3 Erfüllungsgrade des Fünfjahresplanes 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 .....	50
3.3.4 Ingenieurbauwerke .....	50
3.3.5 Umweltschutz .....	51
3.4 Erhaltung .....	52
3.4.1 Ziele, Aufgabenverteilung .....	52
3.4.2 Statusbeurteilung der Erhaltung der Straßeninfrastruktur .....	53
3.4.3 Ausgaben .....	53
3.5 Unterhaltung und Betrieb .....	53
3.5.1 Ausgaben .....	53
3.5.2 Autobahn-Fernmeldenetz und Notrufanlagen .....	53
3.5.3 Autobahn- und Straßenmeistereien, Betriebsdienst .....	54
3.5.4 Verkehrsbeeinflussungsanlagen .....	54
3.6 Rastanlagen und Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe) .....	55
 <b>Verzeichnis der Abbildungen im Text</b>	
1 Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes .....	7
2 Gebrauchswert der Fahrbahnen der Bundesstraßen (freie Strecken) im Erhebungszeitraum 2000 .....	9
3 Zustandsbewertung der Brückenbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen (Hochrechnung) .....	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
7 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße und VDE-Zubringerprojekte .....	19
8 Entwicklung der Ausgaben von 1970 bis 2000 und Finanzplanung für die Bundesfernstraßen bis 20051) (gemäß Haushalt 2002 mit Finanzplanung vom 13. Juni 2001) .....	41

	Seite
<b>Verzeichnis der Tabellen im Text</b>	
1a	Kurzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Personenverkehr . . . 15
1b	Kurzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Güterverkehr . . . . . 16
2	Finanzrahmen 1991 bis 2005 – in Mio. Euro (für die Jahre 1991 bis 2001 zusätzlich in Mio. DM) – (gemäß Haushalt 2002 mit Finanzplanung vom 13. Juni 2001) . . . . . 17
3	Projekte mit privater Vorfinanzierung . . . . . 20
4	Projekte gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (Stand: 4. April 2001) (Betreibermodell) . . . . . 25
5a	Verkehrsleistungen und Modal-Split im Personenverkehr . . . . . 27
5b	Verkehrsleistungen und Modal-Split im Güterverkehr . . . . . 27
6	Leistungsübersicht 2000 . . . . . 43
7	Fünfjahresplan (FJP) 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 – Stand: 31. Dezember 2000 – . . . . . 51
8	Maßnahmen des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen . . . . . 52
9	Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe) – Stand: 31. Dezember 2000 – . . . . . 57
 <b>Anhang</b>	
	Erläuterungen . . . . . 60
 <b>Tabellen im Anhang</b>	
10	Ist-Ausgaben 2000 – aufgeschlüsselt nach Titeln – . . . . . 61
11	Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) – . . . . . 65
12	Bundesautobahnen – Neubaustrecken – . . . . . 76
13	Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken – . . . . . 88
14	Bundesstraßen – Ortsumgehungen – . . . . . 100
15	Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen . . . . . 121
16	Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) – . . . . . 123
17	Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken – . . . . . 124
18	Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen – . . . . . 127
19	Neubau von Bundesautobahnen – Vollzogene und voraussichtliche Verkehrsfreigaben 2001 – . . . . . 129
20	Längenentwicklung der Bundesfernstraßen . . . . . 130
 <b>Karte (in der Umschlagtasche) (im vorliegenden Bericht nicht enthalten)</b> – Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2000 (Stand: 31. Dezember 2000)	



- auf Bundesstraßen – außerorts      rund 10 400 Kfz/24h (– 0,2%), Lkw-Anteil rund 7,8%,

in den **neuen Bundesländern**

- auf Autobahnen                      rund 35 400 Kfz/24h (+ 0,3%), Lkw-Anteil rund 17,4%,
- auf Bundesstraßen – außerorts      rund 7 470 Kfz/24h (– 1,6%), Lkw-Anteil rund 10,0%,

bezogen auf das **gesamte Bundesgebiet** ergeben sich

- auf Autobahnen                      rund 48 300 Kfz/24h (+ 0,6%), Lkw-Anteil rund 14,2%,
- auf Bundesstraßen – außerorts      rund 9 660 Kfz/24h (– 0,5%), Lkw-Anteil rund 8,2%.

Die Gesamtfahrleistung im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland betrug im Berichtsjahr rund 623,3 Mrd. Kfzkm (– 2,5%). Davon entfielen auf die

- Autobahnen                              rund 205,1 Mrd.Kfzkm (+ 2,0%), Anteil der Gesamtfahrleistung 32,1%,
- Bundesstraßen
  - außerorts                              rund 112,7 Mrd.Kfzkm (– 0,2%), Anteil der Gesamtfahrleistung 17,6%.

Die Zahlen zeigen – seit Beginn der regelmäßigen Aufzeichnungen – erstmalig eine Stagnation der mittleren Verkehrsstärken auf den Bundesautobahnen sowie leichte Abnahmen auf den Bundesstraßen, ein Effekt, der sich auch dämpfend auf die Entwicklung der Jahresfahrleistungen (Kfzkm) ausgewirkt hat. Die seit langem beobachtete Konzentration der Straßenverkehrs auf den Autobahnen blieb davon unberührt. 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 2000 vom 21. Juni 2000 waren im Berichtsjahr für den Bereich der Bundesfernstraßen (Kap. 1210) Ausgaben in Höhe von 9 924,8 Mio. DM (5 074,5 Mio. Euro) (SOLL) geplant. Danach ergaben sich IST-Ausgaben von 9 917,3 Mio. DM (5 070,6 Mio. Euro). Die Ausgaben verteilen sich wie folgt auf die alten und neuen Bundesländer:

– <b>alte Bundesländer:</b>	<b>5 733,3 Mio. DM</b>	<b>(2 931,4 Mio. Euro)</b>
*Investitionen	389,6 Mio. DM	(2 244,4 Mio. Euro)
*Nichtinvestitionen	1 343,7 Mio. DM	(687,0 Mio. Euro)
– <b>neue Bundesländer (einschl. DEGES):</b>	<b>4 121,6 Mio. DM</b>	<b>(2 107,3 Mio. Euro)</b>
*Investitionen	3 772,6 Mio. DM	(1 929,0 Mio. Euro)
*Nichtinvestitionen	349,0 Mio. DM	(178,4 Mio. Euro)
– Sonstige	62,5 Mio. DM	(32,0 Mio. Euro).

Für das Jahr 2001 sind für den Bereich der Bundesfernstraßen (Kap. 1210) Ausgabemittel in Höhe von 10 818,5 Mio. DM (5 531,4 Mio. Euro) vorgesehen (Haushaltsgesetz vom 21. Dezember 2000).

Für die Bauleistungen der Kapazitätserweiterung auf den Bundesfernstraßen (Maßnahmen des Bedarfsplanes, Hauptbautitel, einschließlich Refinanzierung) wurden im Berichtsjahr insgesamt rund 4 748,2 Mio. DM (2 427,7 Mio. Euro) aufgewendet. Folgende Fertigstellungsleistungen wurden erbracht:

- **Bundesautobahnen:**
  - \* 58,5 km Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen),
  - \* 183,1 km Neubaustrecken und

- **Bundesstraßen** – Neubau und Erweiterungsstrecken einschließlich Ortsumgehungen:
  - \* 48,7 km 4streifig,
  - \* 162,7 km 2streifig.

Die **Ausgaben** einschließlich Grunderwerb betragen:

- für Bundesautobahnen rund 3 488,2 Mio. DM (1 783,5 Mio. Euro)
- für Bundesstraßen rund 1 260,0 Mio. DM (644,2 Mio. Euro).

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

- **A 14 Magdeburg–Halle (Saale):** AS Schönebeck–AS Könnern (36,6 km), damit komplette Fertigstellung des Verkehrsweges,
- **A 20 Lübeck–Stettin:** AK Wismar–AK Rostock (49,9 km), damit durchgehende Befahrbarkeit von AS Schönberg–AK Rostock,
- **A 93 Regensburg–Hof:** Hof (A72)–Hof- Süd (16,4 km), AS Schwarzenhammer–AS Thiersheim (5,5 km), AS Marktredwitz–AS Mitterteich-West (Länge 7,3 km), damit durchgehende Fertigstellung des Verkehrsweges.

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 74 vollständige Verkehrseinheiten oder Teil-Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von rund 306 km für den Verkehr freigegeben. Insgesamt wurden für den Bau von Ortsumgehungen im Berichtsjahr 945,0 Mio. DM (483,2 Mio. Euro) 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 62,9 Mio. DM (32,2 Mio. Euro) (Baulastträger und Bundesdrittel) ausgegeben. Darüber hinaus wurden aus dem Kapitel 1210 für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bahn AG und anderen Baulastträgern 144,4 Mio. DM (73,8 Mio. Euro) aufgewendet.

Im Berichtsjahr wurden rund 350 km **Radwege an Bundesstraßen** fertig gestellt. Hierfür wurden rund 90 Mio. DM (46,0 Mio. Euro) aufgewendet.

Im Berichtsjahr wurden im Rahmen des **Umweltschutzes** für Maßnahmen der Lärmvorsorge rund 215 Mio. DM (109,9 Mio. Euro) und rund 29 Mio. DM (14,8 Mio. Euro) für die Lärmsanierung investiert. Damit wurden im Berichtsjahr rund 18 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und 58 km Lärmschutzwände errichtet sowie rund 23 000 m<sup>2</sup> Lärmschutzfenster eingebaut. Für Naturschutz und Landschaftspflege wurden rund 210 Mio. DM (107,4 Mio. Euro) sowie für Grünflächen- und Biotoppflege rund 230 Mio. DM (117,6 Mio. Euro) ausgegeben.

# 1 Grundlagen

## 1.1 Netz der Bundesfernstraßen

Anfang des Jahres 2001 verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von rund 230 774 km Länge. Dieses Straßennetz hat sich nach Straßenkategorien gegenüber dem Vorjahr wie folgt verändert (Stand: 1. Januar 2001):

Straßennetz	Netzlänge in km		Veränderung in km
	1.1.2000	1.1.2001	
<b>Bundesfernstraßen</b>	<b>52 836</b>	<b>52 994</b>	<b>+ 158</b>
Bundesautobahnen	11 515	11 712	+ 197
Bundesstraßen	41 321	41 282	- 39
<b>Übrige überörtliche Straßen</b>	<b>177 899</b>	<b>177 780</b>	<b>- 119</b>
Landesstraßen	86 823	86 803	- 20
Kreisstraßen	91 076	90 977	- 99

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

## 1.2 Zustand und Gebrauchswert der Bundesfernstraßen

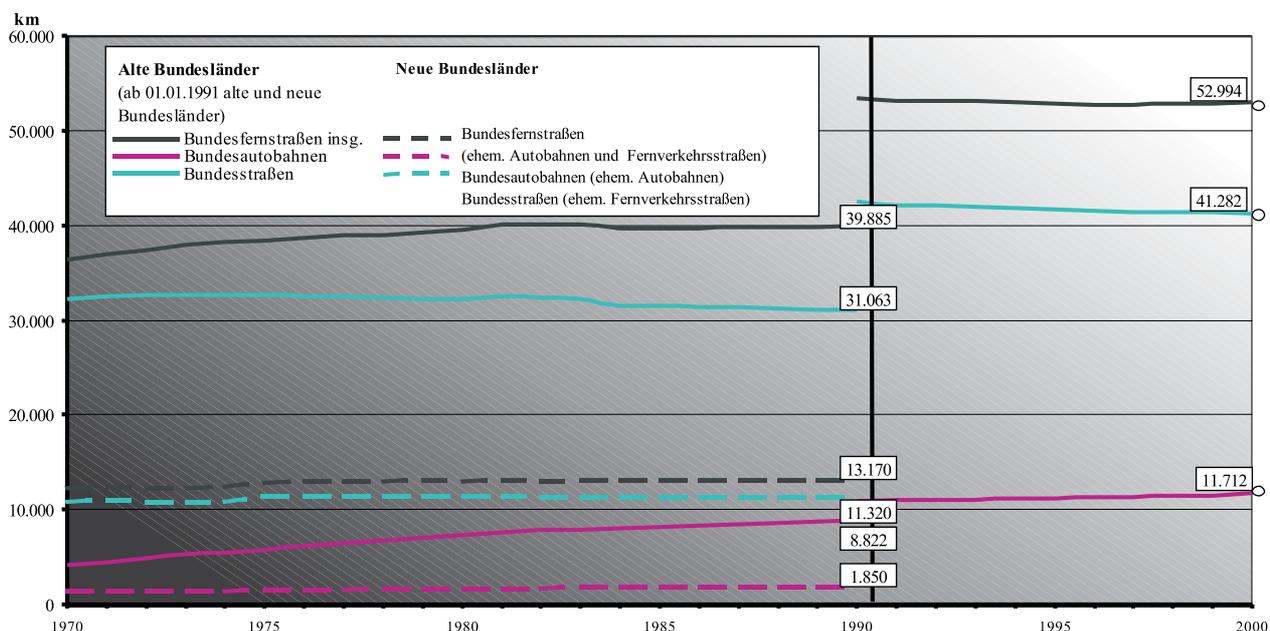
Neben den Leistungen für Neubau und Erweiterung der Bundesfernstraßen gewinnt deren Erhaltung im Rahmen der Zukunftsüberlegungen zu einer gebrauchsfähigen Verkehrsinfrastruktur zunehmend an Bedeutung. Es gilt, die in den Straßen investierten Vermögenswerte – in der Bundesrepublik Deutschland handelt es sich bei den Bundesfernstraßen um eine Größenordnung von rund 342 Mrd. DM (Bruttoanlagevermögen 2001) – in ihrer Substanz und Nutzungsfähigkeit verlässlich zu bewahren. Hierfür müssen jährlich steigende Finanzmittelanteile aus dem Straßenbauhaushalt bereitgestellt werden, die notwendigerweise den Spielraum für Neu- und Erweiterungsinvestitionen immer weiter beschneiden.

### – Fahrbahnbefestigungen

Im Straßenbaubericht wird regelmäßig über Zustand und Gebrauchsfähigkeit der Bundesfernstraßen in Deutschland berichtet. Die Grundlage hierzu bilden die 1992 bis 1995 erstmals aufgenommenen und seit 1997 im vierjährigen Turnus durchgeführten Messungen zur „Zustandserfassung und -bewertung der Fahrbahnbefestigungen der Bundesfernstraßen“ mit schnell fahrenden, d. h. im Verkehr mitschwimmenden Messfahrzeugen. Die Ergebnisse

Abbildung 1

**Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes**  
Stand: 1. Januar 2001



werden in der zwischenzeitlich bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eingerichteten „Infothek“ und der „Zustandsdatenbank Bundesfernstraßen“ dokumentiert.

Aufgenommen und bewertet werden die Merkmalsgrößen

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

Die gewonnenen Rohdaten werden im Folgenden in „Zustandsgrößen“ und „Zustandswerte“ aggregiert und umgewandelt, aus denen wiederum differenzierte Aussagen zum

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

abgeleitet werden.

Der Straßenbaubericht 2000 hatte erstmals länderscharf über die Ergebnisse der Aufnahme der nutzerorientierten Qualitäten der Fahrbahnbefestigungen der Bundesautobahnen berichtet, die zu folgenden drei Gebrauchsfähigkeitsklassen (Zustandsklassen: ZK) zusammengefasst waren:

#### „Volle Gebrauchsfähigkeit“ (ZK 1–3,5):

**Merkmale:** kaum wahrnehmbare Unebenheiten, keine bis schwache Spurrinnen, insgesamt gute Rauheit mit guter Griffigkeit,

**Wirkungen:** keine Beeinträchtigungen von Fahrkomfort und Fahrverhalten;

#### „Leicht eingeschränkte Gebrauchsfähigkeit“ (ZK 3.5–4,5):

**Merkmale:** deutlich wahrnehmbare Unebenheiten, erkennbare Spurrinnen mit stellenweise Aquaplaningefahr bei Nässe, stellenweise schlechte Griffigkeit,

**Wirkungen:** gelegentlich sicherheitsbedingte Einschränkungen der Geschwindigkeitswahl;

#### „Eingeschränkte Gebrauchsfähigkeit“ (ZK > 4,5):

**Merkmale:** sehr stark wahrnehmbare Unebenheiten, deutlich erkennbare Spurrinnen mit Aquaplaningefahr bei Nässe, schlechte, stellenweise unzureichende Griffigkeit,

**Wirkungen:** Beeinträchtigungen des Fahrkomforts infolge ständigem Wanken und Nicken des Fahrzeugs mit gelegentlichen Stößen und damit längere, komfortbedingte Einschränkungen der Geschwindigkeitswahl.

In Abbildung 2 sind die für die Bundesstraßen 1999 bis 2000 ermittelten Zustandsbewertungen auf der auch den Bundesstraßen zugrunde gelegten Bewertungsskala dargestellt. An einer weiteren Differenzierung des Bewertungsbezuges für bestimmte Verkehrsteilnehmergruppen und der Ausdehnung der Zustandsaufnahmen auf Verbin-

dungsrampen von Bundesstraßen und Innerortsbereiche von Bundesstraßen in Bundesbaulast wird noch gearbeitet.

#### – 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 sechs 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 notebuch – 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;

#### „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):

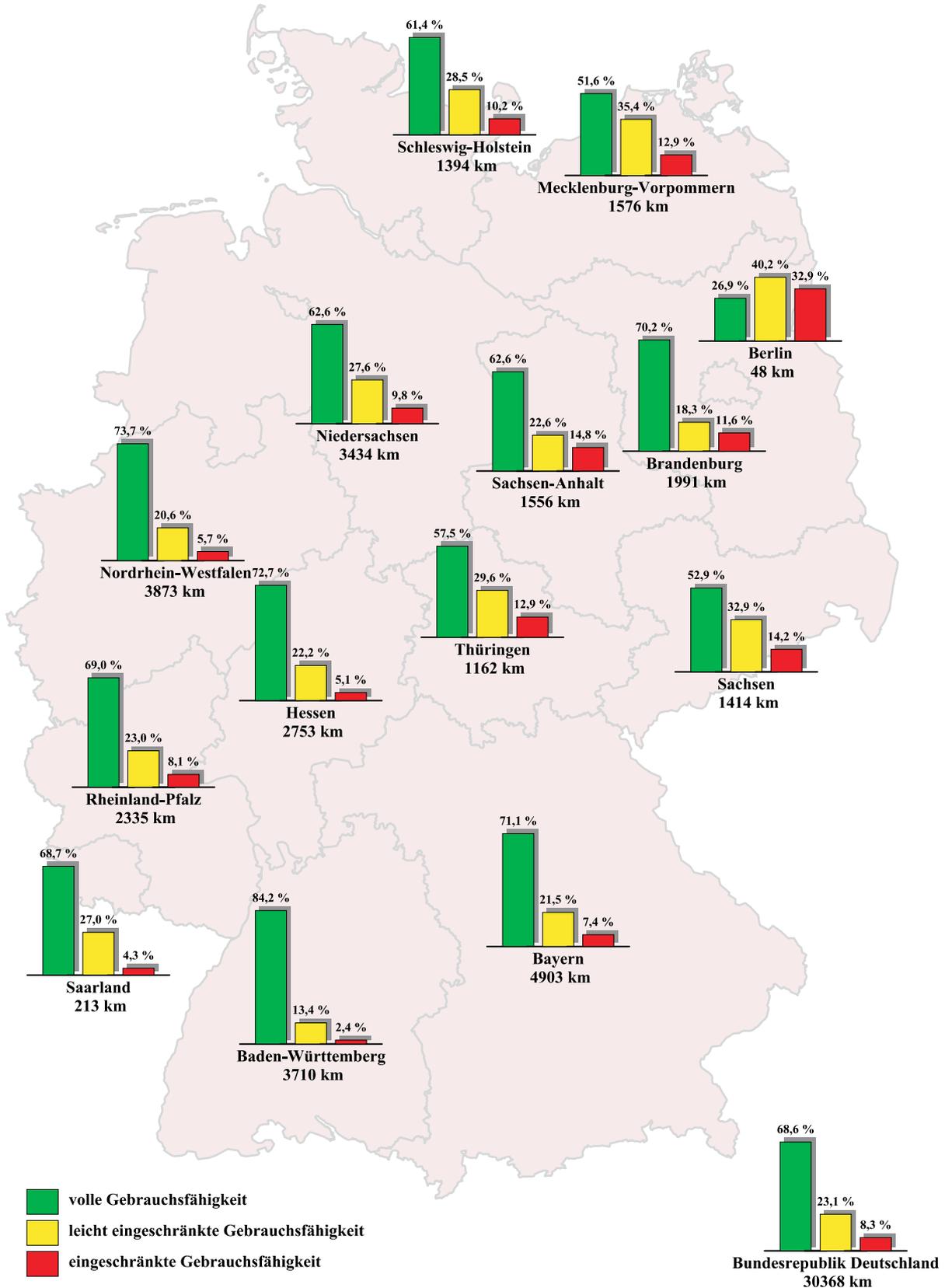
Maßnahmen: Kurzfristig ist eine Instandsetzung erforderlich, Kurzfristig können auch Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit erforderlich werden;

#### „Kritischer Bauwerkszustand“ (ZN 3,0–3,4):

Maßnahmen: Instandsetzung ist umgehend erforderlich; Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der

Abbildung 2

**Gebrauchswert der Fahrbahnen der Bundesstraßen (freie Strecken) im Erhebungszeitraum 2000**  
(Stand der Auswertung: September 2001)



Verkehrssicherheit können umgehend erforderlich werden;

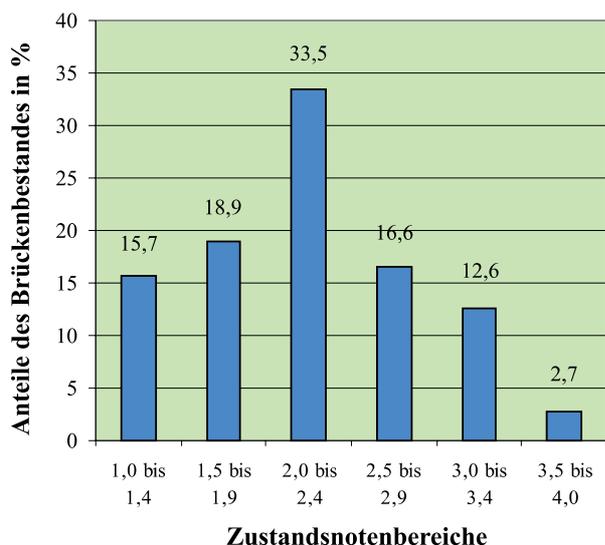
**„Ungenügender Bauwerkszustand“ (ZN 3,5–4,0):**

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 Schadenbewertung für die anteilmäßig größte Bauwerksart der Ingenieurbauwerke, die Brückenbauwerke, vor. Diese Werte wurden auf den Gesamtbestand Brücken hochgerechnet, und als Verteilung der Zustandsnoten in **Abbildung 3** dargestellt.

Abbildung 3

**Zustandsbewertung der Brückenbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen (Hochrechnung)**



Die Bereiche mit kritischem Bauwerkszustand, d.h. mit Zustandsnoten zwischen 3,0 und 4,0 machen rund 15% des 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 2001 wurde für das Bundesgebiet für die Haupt-Kfz-Arten folgende Bestandsentwicklung gegenüber dem Vorjahr festgestellt:

Kfz-Arten	Bestand in Mio.		Zuwachs in Mio.
	1.1.2000	1.1.2001	
Krafträder	3,2	3,4	0,2
Pkw	42,4	43,8	1,3
Lkw	2,5	2,6	0,1
übrige Kfz	2,6	2,7	0,2
<b>Summe Kfz</b>	<b>50,7</b>	<b>52,5</b>	<b>1,8</b>

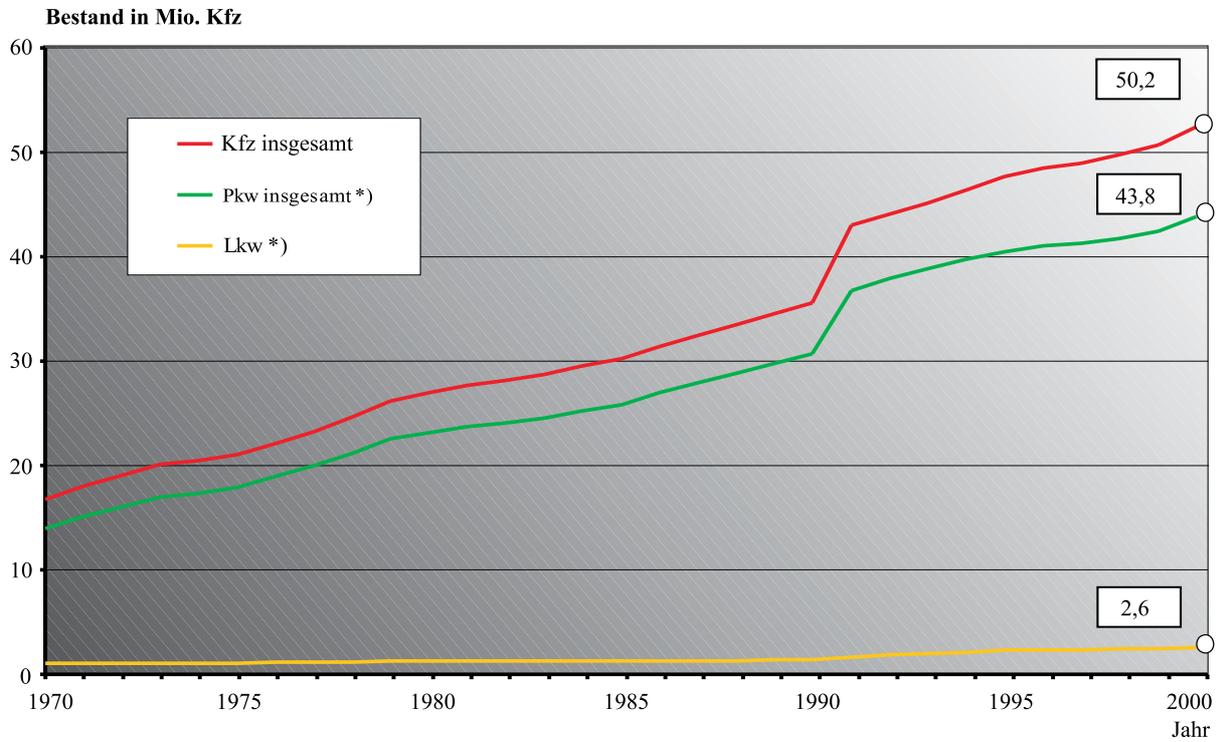
**Abbildung 4** zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes. Der Motorisierungsgrad lag zu Ende des Berichtsjahres bei 629 Pkw/1 000 ff-EW<sup>1</sup> bezogen auf das gesamte Bundesgebiet.

Netz/Teilnetz		1999		2000		Änderungen 1999/2000	
		DTV <sub>Kfz</sub> Kfz/24h	Anteil SV %	DTV <sub>Kfz</sub> Kfz/24h	Anteil SV %	des DTV <sub>Kfz</sub> %	des DTV <sub>SV</sub> %
ABL	BAB	50 700	13,9	51 100	13,8	0,8	0,1
	BStr. – außerorts –	10 420	7,8	10 400	7,8	– 0,2	– 0,2
NBL	BAB	35 300	17,3	35 400	17,4	0,3	0,9
	BStr. – außerorts –	7 590	10,1	7 470	10,0	– 1,6	– 2,6
Bundesgebiet	BAB	48 000	14,3	48 300	14,2	0,6	– 0,1
	BStr. – außerorts –	9 710	8,2	9 660	8,2	– 0,5	– 0,5

<sup>1</sup> fahrfähige Einwohner

Abbildung 4

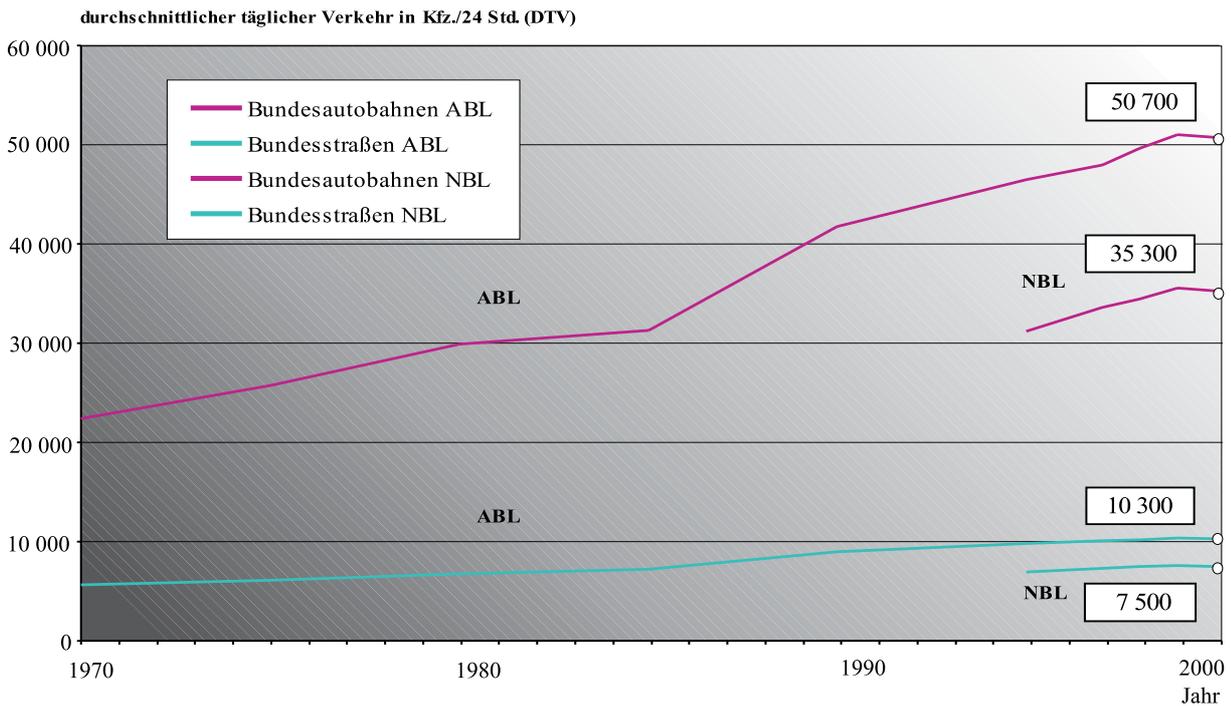
**Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes**  
 \*) ab 1991 ABL + NBL



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)



### – Verkehrsstärken

Für das Berichtsjahr wurden über das Jahr gemittelte Werte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (**DTV**) (siehe Tabelle, Seite 10) ermittelt, die in ihrer zeitlichen Entwicklung in **Abbildung 5** dargestellt sind:

### – Fahrleistungen

Im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland wurden im Berichtsjahr unten stehende Kfz-Fahrleistungen (**JFL – Jahresfahrleistungen**) erbracht.

Bemerkenswert ist, dass die mittleren Verkehrsstärken (DTV-Werte) auf Autobahnen im Vergleich zu den Vorjahren erstmalig stagnieren und auf den Bundesstraßen rückläufig sind, ein Effekt, der sich auch dämpfend auf die Entwicklung der Jahresfahrleistungen (Kfzkm) (vgl. **Abbildung 6**) ausgewirkt hat.

Ungeachtet dessen besteht die verkehrliche Bedeutung der **Bundesfernstraßen** – nach wie vor – in ihrem – gegenüber dem Längenanteil am Gesamtnetz von rund 23 % – mit 49,7 % hohen Anteil an den Jahresfahrleistungen der Kfz (Kfzkm) und den – mit rund 56 % für den Straßenpersonenverkehr (Pkm) und rund 72 % für den Straßengüterverkehr (tkm) – überproportional hohen Anteilen an den Verkehrsleistungen im Straßenverkehr. Der Kfz-Verkehr, insbesondere der Güterverkehr, konzentriert sich weiterhin auf den Autobahnen (vgl. DTV-Werte), die mit einem Längenanteil von rund 5 % des gesamten überörtlichen Straßennetzes rund 32 % der gesamten Kfz-Fahrleistungen übernehmen.

### – 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 wurde an rund 600 Baustellen auf Bundesautobahnen 14 Tage und länger gearbeitet. Für das Jahr 2001 zeichnet sich hier ein geringer Anstieg auf rund 650 Baustellen auf Bundesautobahnen ab.

Zur Information für die Öffentlichkeit wurde in Zusammenarbeit mit den Obersten Straßenbaubehörden der Länder das bundesweite Baustelleninformationssystem weiter entwickelt. 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 8 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

Die diesjährige Prognose zur Verkehrskonjunktur<sup>2</sup> wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen von der Prognos AG, Basel erarbeitet. Das Institut stellt die aktuelle Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung dar und kommt auf dessen Grundlage zu Eckwerten für die kurzzeitige bzw. mittelfristige Entwicklung der Nachfrage nach Verkehrsleistungen der verschiedenen bodengebundenen Verkehrsträger (für den Luftverkehr wurden keine Leistungsdaten ermittelt).

Die **Bevölkerungszahl** in Deutschland lag im Jahr 2000 bei rund 82,2 Mio. Einwohner (EW) und damit rund 0,13 Mio. EW (0,2 %) über der des Vorjahres. Für das Jahr 2001 ist mit einem moderaterem Zuwachs um rund

Netz/Teilnetz	1999		2000		Änderungen 1999/2000 der JFL %
	JFL	Anteile	JFL	Anteile	
	Mrd. Kfzkm	%	Mrd. Kfzkm	%	
<b>Gesamtes Straßennetz</b>	639,3 <sup>1)</sup>	100	623,3 <sup>1)</sup>	100	– 2,5
davon : <b>BFStr. – außerorts</b> <sup>–2)</sup>	313,9	49,1	305,5	49,7	– 2,7
davon : <b>Bundesautobahnen</b> <sup>2)</sup>	201,0	31,4	205,1	32,1	2,0
<b>Bundesstraßen</b> <sup>2)</sup>	112,9	17,7	112,7	17,6	– 0,2

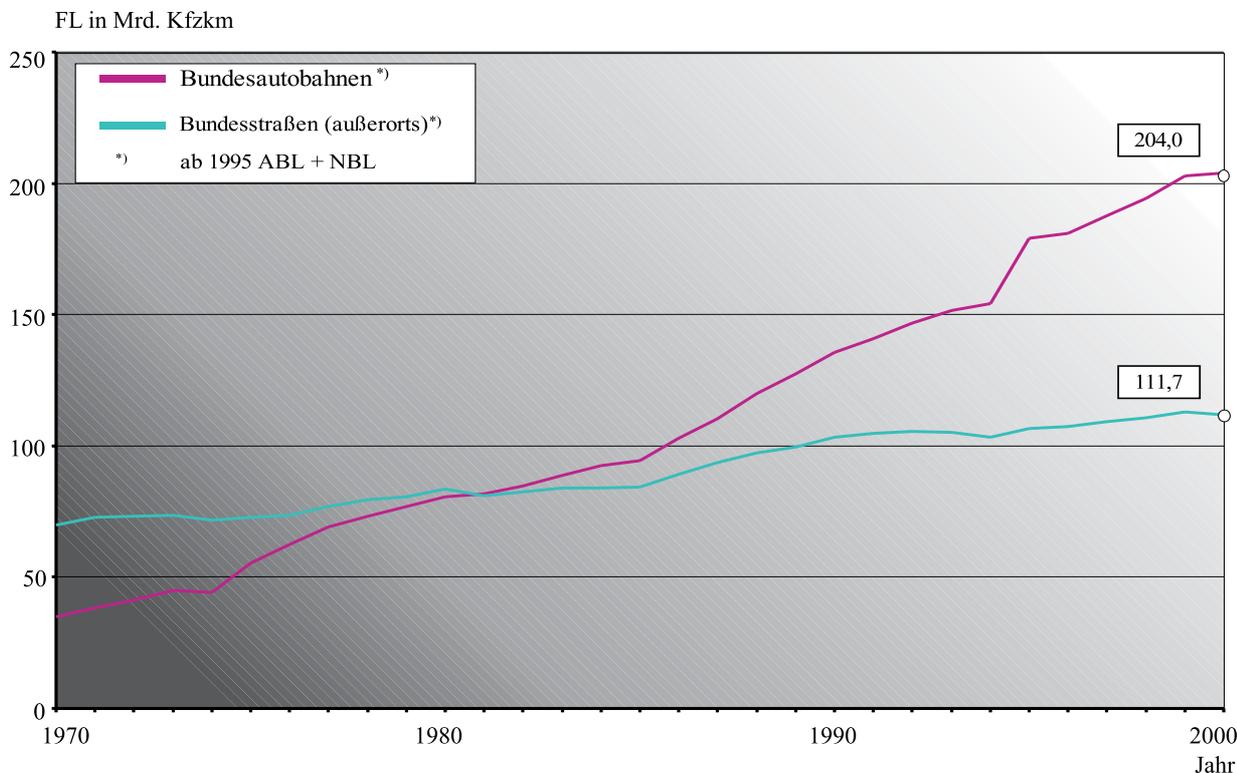
<sup>1)</sup> DIW, Verkehr in Zahlen 2000

<sup>2)</sup> Schätzungen der Bundesanstalt für Straßenwesen, 2001

<sup>2</sup> Frühjahrsprognose Mai 2001, Prognos AG, „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“

Abbildung 6

### Entwicklung der Jahresfahrleistungen (JFL) auf den Bundesfernstraßen (vor 1995 nur alte Bundesländer)



Quellen: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), 2000

0,05 Mio EW zu rechnen. Mittelfristig wird das Wachstum – trotz Zuwanderung – weiter abflachen. Bis zum Jahr 2004 wird die Bevölkerung nur geringfügig, d. h. bis auf rund 82,3 Mio. EW, anwachsen.

Die noch im Herbst 2000 als sehr günstig eingeschätzten konjunkturellen Entwicklungsperspektiven für Deutschland sind in diesem Frühjahr deutlich nach unten korrigiert worden. Vor diesem Hintergrund wird das **Bruttoinlandsprodukt** – nach einem Anstieg um rund 3 % in 2000 – in 2001 nur um rund 2 % und bis 2004 um rund 2,2 % p. a. wachsen.

Der **private Verbrauch** lag 2000 bei nur 1,6 % und wird in diesem Jahr voraussichtlich auf 2,2 % anwachsen. Trotz der schwer einschätzbaren Wirkung der weiteren Energiepreisentwicklung dürfte der Konsum dennoch aufgrund steuerlicher Entlastungen und zunehmender Erwerbstätigkeit mittelfristig stärker zunehmen als das BIP.

Die **Motorisierung der fahrfähigen Bevölkerung** – Anzahl von Pkw je 1 000 EW über 18 Jahren – lag in 2000 bei 629 Pkw/1 000 EW und wird in 2001 auf 634 Pkw/1 000 EW ansteigen. Sie zeigt weiterhin einen Wachstumstrend, der sich nur sehr leicht abflacht. Nach Jahren einer geringen Bestandsausweitung – wie z. B. 1992, 1997 oder 1998 – folgen meistens Jahre mit Nachholeffekten. Dies stützt

die Annahme, dass der Motorisierungsgrad auch in den kommenden Jahren weiterhin (leicht) zunehmen wird, so dass der **Pkw-Bestand** zum 1. Januar 2004 bei 44,2 Mio. Fz. liegen wird, was rund 0,4 Mio. Pkw mehr sind als zum 1. Januar 2001 und 8.7 Mio. Pkw mehr, als zum 1. Januar 1991 zugelassen waren.

Die **Nutzungsintensität der Pkw** wird sich – bei gleich bleibenden durchschnittlicher Jahresfahrleistungen je Pkw – zunehmend vom Erst- auf den Zweitwagen verlagern. In Verbindung mit dem Pkw-Bestandswachstum werden Pkw-Fahrleistungen in 2001 noch vergleichsweise gering (von 3,6 Mrd. Pkw-km bzw. um 0,7 %), bis 2004 dann allerdings fast um 20 Mrd. Pkw-km (rund 1,2 % p. a.) zunehmen.

Die **Gesamtnachfrage nach Personenverkehrsleistungen** auf deutschen Verkehrswegen mit Pkw, Krafträdern, Bussen und Bahnen – alle motorisierten Landverkehre – nahm in den 90er-Jahren mit einem jahresdurchschnittlichen Zuwachs von weniger als einem Prozent relativ moderat zu. Dem in 1999 zu verzeichnenden Anstieg um insgesamt 1,4 % stand 2000 ein Rückgang um 0,5 % gegenüber (vgl. **Tabelle 1a**, Seite 15). Ausschlaggebend hierfür waren alleine die Verkehrsleistungen im motorisierten Individualverkehr mit Pkw und Krafträdern (MIV), die in

2000 um ein Prozent zurückgingen. Auslöser dieses Rückgangs waren vermutlich insbesondere die massiven Kraftstoffpreiserhöhungen, die den Kraftstoffabsatz im Inland in 2000 gegenüber 1999 um über eine Million Tonnen schrumpfen ließen, was einem Rückgang von 2 % entspricht. Dieser Effekt konnte weder durch den moderaten Anstieg der fahrfähigen Bevölkerung noch durch die vergleichsweise starke wirtschaftliche Entwicklung kompensiert werden.

Für **2001** wird für die Gesamtheit der Landverkehrsträger ein Verkehrsleistungsanstieg von einem halben Prozent erwartet; im MIV wird der Rückgang von 2000 nahezu kompensiert, im ÖV wird hingegen mit einer Stagnation der Verkehrsleistungen gerechnet, was man als eine moderate Rücknahme des Modalsplit-Effekts des Jahres 2000 interpretieren kann.

Die **Mittelfristprognose für das Jahr 2004** basiert auf der Annahme eines weiteren Anstiegs der fahrfähigen Bevölkerung, eines Rückgangs der Einwohner im „Fahrschüler“-Alter (zwischen 10 und 18 Jahren), einem weiteren moderaten Anstieg der Erwerbstätigenzahlen sowie dem oben genannten Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts um rund 2 % von 2000 bis 2004 sowie des Privaten Verbrauchs um 2,5 % p. a. von 2000 bis 2004. Dies führt zu einem Anstieg der Verkehrsleistungen aller Landverkehrszweige von 2001 bis 2004 um gut 3 % (bzw. durchschnittlich 1,1 % p. a.), der vor allem vom MIV getragen wird, womit dessen Modalsplit-Anteil in 2004 wieder das Ausmaß vom Ende der 90er-Jahre erreicht (83,6 %). Die Verkehrsleistungen im ÖV nehmen hingegen nur unterproportional zu, was insbesondere auf das erwartete schwache Wachstum im öffentlichen Personennahverkehr zurückzuführen ist.

Die Entwicklung der Personenverkehrsleistungen ist das Ergebnis von teilweise recht unterschiedlichen Entwicklungen bei den Personenfahrten einerseits und den mittleren Wegelängen andererseits. Die durchschnittlichen Beförderungsweiten im MIV sind seit Jahren leicht rückläufig, und dieser Trend wird weiter anhalten. Andererseits hat die Anzahl der Fahrten – mit Ausnahme des Jahres 2000 – stets zugenommen; auch dieser Trend der häufigeren, dafür kürzeren Fahrten wird sich zumindest kurz- und mittelfristig auch weiter fortsetzen.

Im öffentlichen Verkehr legen die Beförderungsfälle vergleichsweise weniger zu als die Fahrten im MIV, dafür aber mit insgesamt leicht zunehmenden Transportweiten und zwar insbesondere im Fernverkehr.

Der **motorisierte Individualverkehr** (MIV) ist mit einem Modalsplit-Anteil von rund 84 % beim Verkehrsaufkommen wie bei der Verkehrsleistung (die mittleren Beförderungsweiten im MIV und ÖV sind insgesamt sehr ähnlich) der bei weitem wichtigste Verkehrszweig des **motorisierten Personenverkehrs**. Sein Wachstum hängt eng mit dem allgemeinen Wirtschaftswachstum, der Einkommens- und Nutzerkostenentwicklung, mit demographischen Veränderungen sowie mit der Verfügbarkeit über Pkw (und Krafträder) zusammen.

Der Verkehrsleistungsanstieg im MIV bedeutet in Verbindung mit der Fahrleistungsprognose, dass die (entfernungsgewichteten) **Besetzungsgrade der Pkw** praktisch unverändert bleiben; hier kompensieren sich reduzierende Einflüsse durch die zunehmende Zweitwagen-Beschaffung mit erhöhenden Einflüssen durch den Fahrtzweckstrukturwandel in Richtung eines Bedeutungszuwachses von Freizeit- und Urlaubsverkehren, die tendenziell höhere Besetzungsgrade aufweisen als die übrigen Fahrtzwecke.

Das Fahrtenaufkommen im öffentlichen Verkehr liegt seit Jahren bei knapp 10 Mrd. Davon entfallen nahezu 8 Mrd. auf den **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** mit **Bussen sowie Straßen- und Stadtschnellbahnen** und rund 2 Mrd. auf den **Eisenbahnverkehr**. Im Jahr 2000 nahm die Anzahl der Beförderungsfälle – nicht zuletzt als Folge der Benzinpreisentwicklung – mit 1,3 % vergleichsweise stark zu. Für 2001 wird mit einem sehr schwachen Rückgang um 11 Mio. Fahrten gerechnet; kalenderbereinigt (2000 hatte als Schaltjahr einen Tag mehr als 2001) ist allerdings sogar ein leichter Anstieg (rund 0,2 %) zu verzeichnen, der sich bis 2004 fortsetzen wird.

Bezogen auf die Wege liegt der Anteil des **öffentlichen Straßenverkehrs** am gesamten öffentlichen Personenverkehr bei rund 80 %. Diese Relation nimmt tendenziell leicht ab; d. h. der Eisenbahnverkehr gewinnt im Verhältnis zum ÖSPV leicht an Bedeutung. Diese Entwicklung wird sich auch 2001 und mittelfristig fortsetzen.

Ebenfalls auf die Wege bezogen haben die **Linienverkehre beim ÖSPV** einen Anteil von rund 99 % und die Nahverkehre beim Eisenbahnverkehr einen Anteil von 92 bis 93 %. Diese Aufteilung wird auch 2001 und bis 2004 keine nennenswerte Veränderung erfahren.

Die **durchschnittlichen Beförderungsweiten** sind im öffentlichen Personenverkehr erwartungsgemäß sehr unterschiedlich: sie betragen im Linienverkehr auf der Straße rund 6,7 km, im Gelegenheitsverkehr jedoch über 300 km (auf deutschen Straßen). Während sie im Linienverkehr praktisch unverändert bleiben, nahmen sie im Gelegenheitsverkehr Anfang der 90er-Jahre zunächst ab, stiegen seit 1996 aber wieder geringfügig an. In 2000 war der Anstieg relativ stark; auch dies hat vermutlich mit Umsteigern des MIV zu tun, die aus Kostengründen gelegentlich den viel preiswerteren Reisebus benutzt haben. In 2001 wie auch mittelfristig werden ähnliche mittlere Reiseweiten im Gelegenheitsverkehr auf der Straße erwartet wie Ende der 90er-Jahre.

Im **Schienenpersonennahverkehr** (SPNV) liegen die mittleren Fahrtweiten mit gut 20 km deutlich höher als im ÖSPNV, im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) hingegen mit 230 bis 250 km niedriger als im Gelegenheitsverkehr auf der Straße. Die Fahrtweiten im SPNV werden sich gegenüber 2000 kurz- und mittelfristig nicht ändern, im SPFV aber weiterhin (leicht) erhöhen, nachdem sie schon seit 1998 angestiegen sind: Die Verkürzung der Fahrzeiten im Netz der DB AG macht die Schiene zunehmend auch für längere Strecken attraktiv, und dieser Trend wird erwartungsgemäß anhalten.

Gemäß den mittleren Fahrtweiten in den einzelnen Segmenten des öffentlichen Personenverkehrs, haben diese in Bezug auf die Verkehrsleistungen deutlich andere Marktanteile als beim Verkehrsaufkommen: So liegt der Anteil der **ÖSPV-Verkehrsleistungen** am gesamten öffentlichen Verkehr bei gut 50 %; er wird sich im Prognosezeitraum gegenüber 1999/2000 (50,9 %) leicht (auf 50,1 % in 2004) reduzieren, der Anteil der Eisenbahnverkehrsleistungen entsprechend leicht erhöhen. Die Gelegenheitsverkehre im ÖSPV haben – gemessen an dessen Verkehrsleistung – eine erheblich größere Bedeutung als bezogen auf die Fahrten. Ihr Anteil betrug in 2000 rund ein Drittel; diesen Anteil werden sie auch bis 2004 nahezu halten. Ähnliches gilt auch für den Anteil der Schienenfernverkehre an den gesamten Verkehrsleistungen des Eisenbahnverkehrs: Nahezu die Hälfte aller Eisenbahnverkehrsleistungen entfällt auf Fernverkehrszüge, die im Vergleich dazu jedoch nur 10 % aller Eisenbahnfahrten ausmachen. Die seit einigen Jahren zu beobachtende Verschiebung der Verkehrsleistungsanteile der Eisenbahn zu den Fernverkehren wird sich fortsetzen, sodass in 2004 gut 48 % aller Eisenbahnverkehrsleistungen auf Fernverkehrszüge entfallen werden.

Die **Gesamtnachfrage nach Güterverkehrsleistungen** auf deutschen Verkehrswegen nahm in den 90er-Jahren deutlich zu. Von 1991 bis 1998 betrug der Zuwachs durchschnittlich 2,5 % p. a.; zwischen 1999 und 2000 wird geschätzungsweise 3,1 % betragen. (Überdurchschnittliche Wachstumszahlen zwischen 1998 und 1999 sind durch eine Erweiterung der statistischen Erfassung des Straßengüterverkehrs verzerrt.)

Die gesamtwirtschaftliche **Transportintensität**, d. h. die Verkehrsleistungen in Relation zum Bruttoinlandsprodukt (in konstanten Preisen), nahm entgegen der Hoffnungen für eine Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum nicht ab, sondern deutlich zu. Betrug sie 1991 noch 118 tkm/Tsd. DEM BIP (in Preisen von 1995), so waren es in 2000 bereits 132 tkm/Tsd. DEM, was einem jahresdurchschnittlichen Zuwachs von 1,2 % entspricht.

Der **Zuwachs der Güterverkehrsleistungen** in 2000 ist mit 3,1 % deutlich geringer als in den Jahren zuvor (vgl. **Tabelle 1b**, Seite 16). Dies liegt vor allem an dem vergleichsweise schwachen Wachstum des Straßengüterverkehrs; die Verkehrsleistungen inländischer Lkw nahmen von Januar bis November 2000 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres insgesamt nur um 1 % zu, im Binnenverkehr sogar um 0,1 % ab. Die im Vergleich dazu starke Zunahme des BIP lässt sich vor allem durch die Auslandsnachfrage (Exporte, Importe) erklären, während die inlandsbezogene Wertschöpfung und der Private Verbrauch mit 1,7 bzw. 1,6 % vergleichsweise schwach zulegten, was bei allen Verkehrsträgern – mit Ausnahme der Schiene – mit einem Rückgang der Transportleistungen im Binnenverkehr verbunden war.

Die Entwicklung des **Güterverkehrsaufkommens** auf der **Straße** war in 2000 erstmals seit 1996 wieder rückläufig. Allein das Straßengütertransportgewerbe verlor gegenüber dem Vorjahr Transportaufkommen in Höhe von rund 5,5 % – insbesondere bei den Massengüter (Erdöl, Mineralerzeugnisse, Eisen, Stahl, NE-Metalle sowie

Tabelle 1a

**Kurzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Personenverkehr**

	1999		2000		99/00 %	2001		00/01 %
	[1]	Anteil %	[1]	Anteil %		[1]	Anteil %	
<b>Bodengebundener Personenverkehr</b>	<b>Leistung in Mrd. P.km</b>							
1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>1. Eisenbahn [2]</b>	<b>74,0</b>	<b>8,1</b>	<b>75,0</b>	<b>8,2</b>	<b>1,4</b>	<b>76,0</b>	<b>8,3</b>	<b>1,3</b>
1.1 – Schienennahverkehr	39,0		39,0		0,0	39,0		0,0
1.2 – Schienenfernverkehr	35,0		36,0		2,9	36,0		0,0
<b>2. Öff. StraßenPV [3]</b>	<b>76,0</b>	<b>8,3</b>	<b>78,0</b>	<b>8,6</b>	<b>2,6</b>	<b>77,0</b>	<b>8,4</b>	<b>- 1,3</b>
2.1 – Nahverkehr C11	51,0		52,0		2,0	52,0		0,0
2.2 – Fernverkehr [3]	25,0		26,0		4,0	26,0		0,0
<b>4. Individualverkehr [4]</b>	<b>766,0</b>	<b>83,6</b>	<b>758,0</b>	<b>83,2</b>	<b>- 1,0</b>	<b>763,0</b>	<b>83,3</b>	<b>0,7</b>
<b>5. Summe Personenverkehr</b>	<b>916,0</b>	<b>100,0</b>	<b>911,0</b>	<b>100,0</b>	<b>- 0,5</b>	<b>916,0</b>	<b>100,0</b>	<b>0,5</b>

[1] aus PROGNOSE AG, Juni 2001

[3] Busse, Tram- und Stadtbahnen nach Linien- und Gelegenheitsverkehr

[2] nach Zugkategorien des Nah- und Fernverkehrs

[4] Pkw, Kombi, Krad, einschließlich Taxi und Mietwagen

Tabelle 1b

## Kurzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Güterverkehr

	1999		2000		99/00 %	2001		00/01 %
	[1]	Anteil %	[1]	Anteil %		[1]	Anteil %	
<b>Bodengebundener Güterverkehr</b>								
<b>Leistung in Mrd. t.km</b>								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>1. Eisenbahn [2]</b>	71,4	14,5	76,1	15,0	6,6	77,6	14,6	2,0
<b>2. Binnenschifffahrt</b>	62,7	12,8	66,5	13,1	6,1	66,7	12,6	0,3
<b>3. Straßengüterverkehr [3]</b>	341,7	69,6	348,5	68,9	2,0	371,2	69,9	6,5
3.1 – Inländische Lkw	249,4							
3.2 – Ausländische Lkw	92,3							
<b>5. Rohrleitungen [4]</b>	15,0	3,1	15,0	3,0	0,0	15,2	2,9	1,3
<b>6. Summe Güterverkehr</b>	490,8	100,0	506,1	100,0	3,1	530,7	100,0	4,9

[1] aus PROGNOSE AG, Juni 2001

[2] Wagenladungen (ohne Dienstgutverkehr)

[3] ohne Kabotageleistungen ausländischer Lkw

[4] nur Rohöl

Steine/Erden). Bei den Transportleistungen wirkten sich die deutlich geringeren Transportweiten im Binnenverkehr und die Entwicklung der Transporte von Düngemitteln und chemischen Erzeugnissen negativ aus. In 2001 wird sich diese Entwicklung nur bei den Transporten fester mineralischer Brennstoffe fortsetzen.

Die **Eisenbahnen** beförderten im Jahr 2000 294 Mio. t und erbrachten dabei auf dem deutschen Schienennetz eine Transportleistung von 76 Mrd. t.km. Während das Transportaufkommen vergleichsweise schwach zulegte, erreichte die Verkehrsleistung ihren höchsten Wert seit der Wiedervereinigung. Dies wurde durch eine teilweise markante Erhöhung der mittleren Transportweiten erreicht, was auch zur Erhöhung der Gewinne beigetragen haben dürfte. Dieser Trend wird sich in 2001 fortsetzen; dabei werden die Transportleistungen vor allem bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Nahrungsmitteln sowie bei den Investitionsgütern und Containern deutlich zunehmen. Insgesamt wird der Anstieg in 2001 bei 2,1 % – und mittelfristig (bis 2004) – bei guter Konjunktur und zunehmender Wettbewerbsfähigkeit sogar um 2,7 % liegen.

Die **Binnenschifffahrt** ist konjunktur- sowie in starkem Maße witterungsabhängig, da Hoch- und Tiefwasser auf den wichtigsten natürlichen Schifffahrtswegen zusätzliche Schwankungen der Transportnachfrage erzeugen. In 2000 stieg das Transportaufkommen – nach einem Rückgang um 3,1 % im Vorjahr – um insgesamt 5,7 %, die Transportleistung sogar um 6,0 %. In den kommenden Jahren werden die Transportleistungen mit rund 0,3 % gering zunehmen, weil wichtige Güterbereiche wie Mineralölprodukte,

Erze oder Steine/Erden nur gering zulegen oder rückläufig sein werden. Mittelfristig ist ein höheres Wachstum von etwa 1,5 % p. a. zu erwarten, das vor allem vom Containertransport getragen wird. Da die mittleren Transportweiten auch in der Binnenschifffahrt tendenziell noch leicht – jedoch nicht so stark wie bei der Schiene – steigen werden, fällt das Wachstum der Transportleistungen entsprechend niedriger aus.

Die **Rohrleitungsferntransporte** haben ab Anfang der 90er-Jahre (1991: von 79 Mio. t auf 1996: 89 Mio. t) spürbar zugenommen, stagnieren seitdem allerdings auf einem Niveau von rund 90 t, wovon knapp ein Viertel Binnenverkehre und der Rest grenzüberschreitende Verkehre sind. Die mittleren Transportweiten liegen im Binnenverkehr mit rund 210 km deutlich höher als beim grenzüberschreitenden Verkehr mit rund 150 km. In 2000 stieg das Transportaufkommen nur um rund 0,1 %. Weder für 2001 (0,7 %) noch bis 2004 (0,4 % p. a.) werden nennenswerte Steigerungen erwartet. Aufgrund tendenziell zunehmender Transportweiten werden die Verkehrsleistungen stärker steigen.

## 1.5 Finanzierung

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

Zur mittelfristigen operativen Programmplanung im Zeitraum nach 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.

Das IP, Teil Bundesfernstraßen, fasst insofern die laufenden und bis 2002 zu beginnenden Investitionen zusammen und bindet ab 1999 – dem Zeitpunkt der Programmaufstellung – ein Finanzvolumen von rund 41 Mrd. DM (nur Hauptbautitel).

Die Zinsersparnisse aufgrund des Schuldenabbaues durch die UMTS-Versteigerungserlöse wurden im Rahmen des **Zukunftsinvestitionsprogrammes 2001 bis 2003 (ZIP)** zielgerichtet zur Verbesserung und Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt. Damit stehen bundesweit 1,38 Mio. Euro (2,7 Mrd. DM) – d. h. jährlich jeweils rund 460 Mio. Euro (900 Mio. DM) (davon rund 51 Mio. Euro (100 Mio. DM) für Erhaltung) – zur Finanzierung von Ortsumgehungen sowie für substanzerhaltende Maßnah-

men im Brückenbereich zur Verfügung. Insgesamt werden 125 Einzelmaßnahmen – einschließlich der Verstärkung des IP – finanziert.

Das auf fünf Jahre angelegte **Anti-Stau-Programm** (2003 bis 2007) 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 wird ausschließlich mit Mitteln aus den ab 2003 verfügbaren Einnahmen aus der streckenbezogenen Autobahngebühr für schwere Lkw finanziert und belastet somit nicht den Investitionshaushalt. Insgesamt sind für den Bereich der Bundesfernstraßen rund 1,9 Mrd. Euro (3,7 Mrd. DM) aus diesen Einnahmen für den schwerpunktmäßigen Ausbau besonders staugefährdeter Autobahnabschnitte vorgesehen.

Alle **Investitionsprogramme** umfassen ab 2001 noch ein Bauvolumen von insgesamt rund 18,9 Mrd. Euro (37 Mrd. DM). Damit sollen rund 3 500 km Bundesfernstraßen neu gebaut oder erweitert werden. Die Neuen Bundesländer

Tabelle 2

**Finanzrahmen 1991 bis 2005 – in Mio. Euro**  
(für die Jahre 1991 bis 2001 zusätzlich in Mio. DM) –  
(gem. Haushalt 2002 mit Finanzplanung vom 13. Juni 2001)

	Summe 1991 bis 1992	2000	Summe 1993 bis 2000 (FJP)	2001	2002 <sup>1)</sup>	2003 <sup>1)</sup>	2004	2005	Summe 1991 bis 2005
	Ist	Ist	Ist	Soll	Entwurf	Finanzplanung			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kap. 1210	9 318,1 (18 224,6)	5 070,6 (9 917,3)	42 214,1 (82 563,6)	5 531,4 (10 818,5)	5 519,9	5 427,3	4 930,8	4 915,4	77 856,9 (152 274,8)
Nichtinvestitionen	1 813,8 (3 547,4)	897,4 (1 755,2)	7 454,2 (14 579,2)	918,8 (1 797,0)	889,0	882,8	883,7	881,2	13 723,4 (26 840,7)
Investitionen	7 504,3 (14 677,2)	4 173,2 (8 162,1)	34 759,8 (67 984,3)	4 612,7 (9 021,6)	4 630,9	4 544,6	4 047,0	4 034,2	64 115,0 (125 398,1)
– davon Anteil für Maßnahmen des Bedarfsplanes; Hauptbautitel (HBT) incl. Refinanzierung	3 704,7 (7 245,8)	2 497,3 (4 884,3)	19 231,3 (37 613,1)	2 794,9 (5 466,3)	2 779,3	2 576,4	2,100,6	2 085,1	35 272,1 (68 986,2)
– davon Investitionen außerhalb der Hauptbautitel	3 799,6 (7 431,4)	1 675,9 (3 277,8)	15 528,6 (30 371,2)	1 817,8 (3 555,3)	1 851,6	1 968,2	1 946,4	1 949,2	28 861,4 (56 447,9)

<sup>1)</sup> enthält bereits die Mittel für das Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003 (ZIP)

sind daran mit rund 55 % bzw. rund 1 900 km stark überproportional beteiligt.

### 1.5.2 Bundeshaushalt 2001 und mittelfristige Finanzplanung

Das Haushaltsgesetz 2001 vom 21. Dezember 2000 wurde am 28. Dezember 2000 verkündet (BGBl. I, Seite 1920). Der vom Bundestag verabschiedete Bundeshaushalt 2001

sieht für Kap. 1210 (Bundesfernstraßen) Ausgaben in Höhe von 5 531,2 Mio. Euro (10 818,0 Mio. DM) vor.

In der Finanzplanung bis 2005 sind für das Jahr 2002 rund 5 531,6 Mio. Euro, für das Jahr 2003 rund 5 416,0 Mio. Euro, für das Jahr 2004 rund 4 930,8 Mio. Euro und für das Jahr 2005 rund 4 874,6 Mio. Euro vorgesehen (vgl. **Tabelle 2**, Seite 17 bzw. **Abbildung 8**, Seite 41).

## 2 Aktuelles

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

Ein vorrangiges Ziel der Bundesregierung ist die zügige Realisierung der 7 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße. Wesentliche Teile dieser Projekte sollen bis Mitte dieses Jahrzehnts verwirklicht werden (siehe **Abbildung 7**, Seite 19).

Die VDE-Projekte – Straße haben eine Gesamtlänge von rund 2 000 km. Bis Ende des 1. Quartals 2001 wurden rund 1 050 km fertig gestellt, rund 300 km waren im Bau, d. h.  $\frac{2}{3}$  des VDE-Projektvolumens sind bereits realisiert bzw. in der Umsetzungsphase. Bis Ende 2000 wurden 15,3 Mrd. DM (7,8 Euro/Jahr) ausgegeben, das entspricht etwa der Hälfte der aktuellen VDE-Kosten. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Realisierungszeit der VDE überschritten ist. Deshalb wird die seit 1997 konstante VDE-Plafondierung in Höhe von 2,4 Mrd. DM/Jahr (1,2 Mrd. Euro/Jahr) in den Jahren 2001 und 2002 um jeweils rund 102,3 Mio. Euro (200 Mio. DM) auf 1,1 Mrd. Euro/Jahr (2,2 Mrd. DM/Jahr) abgesenkt. Ab 2003 ist eine weitere Reduzierung um rund 102,3 Mio. Euro/Jahr eingeplant. Mit dieser Finanzierungslinie ist sichergestellt, dass die 7 VDE-Projekte bis Ende 2005 weitgehend und bis 2007/8 vollständig zur Verfügung stehen.

Zum Ende des 1. Quartals 2001 liegt folgender Realisierungsstand vor:

Bearbeitungs- bzw. Fertigstellungsphasen	Realisierungsstand in %: (Ende 1. Quartal 2001)
Linie bestimmt (nur bezogen auf Neubauvorhaben mit einer Gesamtlänge von 942 km)	rd. 99
RE-Entwürfe in Arbeit bzw. abgeschlossen	rd. 97
Planfeststellung abgeschlossen	rd. 70
in Bau	rd. 15
unter Verkehr	rd. 52

Bis Ende des 1. Quartals 2001 wurde im Einzelnen folgende Bauziele erreicht:

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

Auf dem 4streifigen, 323 km langen Neubauabschnitt laufen die Bauarbeiten auf einer Länge von rund 100 km. Schwerpunkte sind die Räume Grimmen, Jarmen, Stralsburg und Uckermark. Nachdem der Teilabschnitt von Wismar bis Rostock am 16. Dezember 2000 für den Verkehr freigegeben wurde, ist der Abschnitt zwischen Schönberg und Rostock auf einer Länge von 92 km durchgehend befahrbar. Somit ist bereits ein Drittel der A 20 unter Verkehr. Mitte des Jahres 2001 sollen in dem Abschnitt östlich der A 19 bis zur A 11 insgesamt 130 km im Bau sein.

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

Das Projekt beinhaltet die Querschnittserweiterung auf sechs Fahrstreifen einschließlich einer Grunderneuerung auf einer Gesamtlänge von 328 km. Wegen der EXPO 2000 in Hannover und der dadurch erwarteten zusätzlichen Verkehre wurde der 6streifige Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Hannover-Ost und dem Autobahndreieck Werder (Länge: 208 km) bereits am 9. November 1999 durchgängig für den Verkehr freigegeben. In den zwei restlichen Teilabschnitten im niedersächsischen Bereich bei Peine und bei Braunschweig wurde der 6streifige Ausbau in 2001 begonnen. Darüber hinaus sind weitere rund 75 km unter Verkehr:

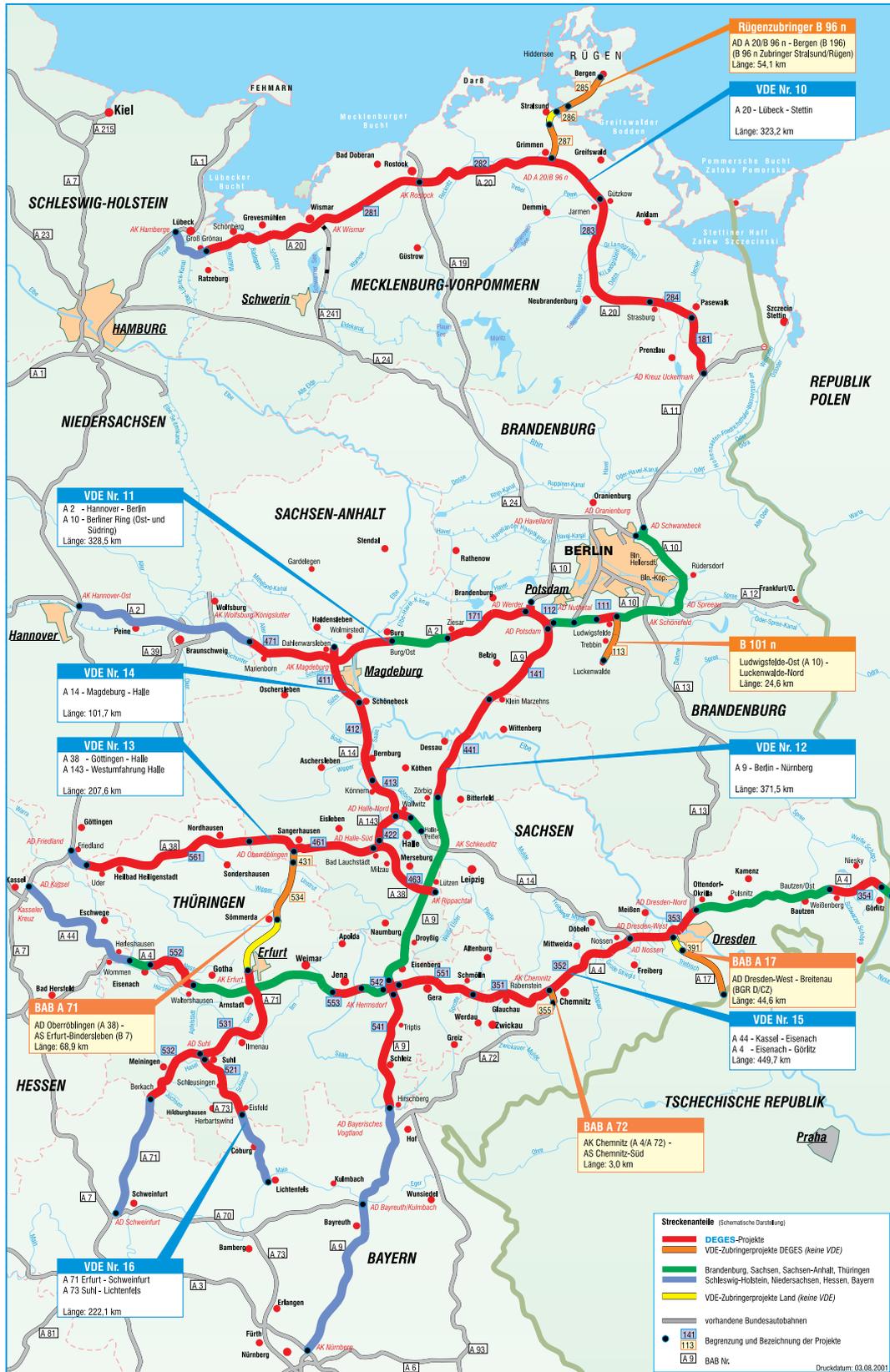
- A 10, Autobahndreieck Werder–Autobahndreieck Potsdam,
- A 10, Autobahndreieck Potsdam–westlich Autobahnkreuz Schönefeld, (ohne Autobahndreieck Drewitz und ohne Ludwigsfelder Damm),
- A 10, Bereich Anschlussstelle B 101n und
- A 10, Erkner–Hellersdorf.

#### Projekt 12: A 9, Berlin–Nürnberg

Die Querschnittserweiterung auf sechs Fahrstreifen einschließlich Grunderneuerung (Länge: 371 km) ist weit

Abbildung 7

### Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße und VDE-Zubringerprojekte



vorangeschritten. In Bau befinden sich rund 25 km. Unter Verkehr sind bereits 255 km:

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

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

Der 4streifige Neubau (Länge: 208 km) ist auf einer Länge von rund 30 km fertig gestellt:

- Leuna (B91)–Lützen (B87–Knautnaudendorf),
- Werther (B80)–Heringen (B80) und
- Wallhausen (B80)–Sangerhausen (B 80).

Im Bau sind weitere rund 40 km.

**Projekt 14: A 14, Magdeburg–Halle**

Der 4streifige Neubau mit einer Gesamtlänge von 102 km ist bundesweit das erste vollständig fertig gestellte VDE-Straßenneubauprojekt. Mit der Verkehrsfreigabe des Abschnittes Schönebeck–Könnern am 30. November 2000 ist die A14 von Magdeburg bis Halle – nach einer bemerkenswert kurzen Planungs- und Bauzeit von knapp zehn Jahren – durchgehend befahrbar.

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

Das Projekt umfasst den 4streifigen Neubau der A 44 Kassel–Herleshausen (Eisenach), die Querschnittserweiterung der vorhandenen Strecke Eisenach–Dresden auf 6 Fahrstreifen einschließlich Grunderneuerung (vgl. mit 6streifigem Neubau der A 4 der Umfahrung Hørselberge im Bereich Eisenach), den Anbau von Standstreifen und Ergänzung der zweiten Fahrbahn auf Teilabschnitten zwischen Dresden und Weissenberg sowie den 4streifigen

Neubau Weissenberg–Görlitz bis zur Bundesgrenze mit Polen (Länge des Gesamtprojektes: 450 km). Folgende Abschnitte mit einer Gesamtlänge von rund 250 km sind bereits fertig gestellt:

- Waltershausen–Autobahnkreuz Erfurt (A 4/A 71),
- Erfurt-Ost–Magdala,
- Rüdersdorf–Gera,
- Schmölln–Crimmitschau,
- Chemnitz-Nord–Autobahndreieck Dresden,
- Autobahndreieck Dresden–Görlitz (Bundesgrenze D/PL).

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

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

Die Linien für den 4streifigen Neubau der A 71 und der A 73 (Länge des Gesamtprojektes: 222 km) sind bestimmt. Seit dem 12. Dezember 1998 ist ein rund 26 km langer Abschnitt der A 71 zwischen Erfurt-Bindersleben (B 7) und Traßdorf (Bündelungsabschnitt mit der ICE-Trasse des Schienenverkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8, Nürnberg–Erfurt–Berlin) fertig gestellt. Im Bau sind folgende Abschnitte mit einer Länge von rund 100 km:

- A 71, Traßdorf–Ilmenau-Ost,
- A 71, Ilmenau-Ost–Zella-Mehlis-Nord; Durchschlag Rennsteigtunnel: 22. November 2000,
- A 71, Zella-Mehlis-Nord–Meiningen,
- A 71, Münnertstadt–Schweinfurt (A70),
- A 73, Eisfeld–Coburg (B4).

## 2.2 Projekte mit privater Vorfinanzierung

Im Rahmen der privaten Vorfinanzierung werden 27 Projekte des Bundesfernstraßenbaus realisiert. Die Refinanzierung aus dem Bundeshaushalt erstreckt sich jeweils über 15 Jahre. Zurzeit werden die Annuitäten in der Spitze rund 550 Mio. DM betragen. Der Sachstand dieser Projekte ist in der folgenden **Tabelle 3**, dargestellt.

Tabelle 3

### Projekte mit privater Vorfinanzierung

Lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Länge (km)	Baukosten (Mio. DM)	Realisierungsstand
1	2	3	4	5	6	7
1	HH	A 7 <sup>*)</sup>	4. Röhre Elbtunnel Hamburg	3,9	850,8	Fertigstellung 2003
2	SL	A 8 <sup>*)</sup>	Borg/Perl–Merzig/Wellingen (1. FB)	9,5	178,0	In Verkehr seit 5.12.1997
3	NW	A 44 <sup>*)</sup>	Rheinquerung Ilverich	5,9	426,7	Fertigstellung 2002

noch Tabelle 3

## Projekte mit privater Vorfinanzierung

Lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Länge (km)	Baukosten (Mio. DM)	Realisierungsstand
1	2	3	4	5	6	7
4	RP	A 60 <sup>*)</sup>	<b>Bitburg–Wittlich</b> Teilmaßnahmen: Bitburg–Badem Badem–Landscheid Landscheid–Wittlich	31,7 8,9 13,0 9,8	550,5 185,6 163,3 201,6	In Verkehr seit 17.12.1999 Fertigstellung 2002 Fertigstellung 2002
5	BW	A 81 <sup>*)</sup>	<b>Stuttgart/Feuerbach–Leonberg</b> (einschl. Engelberg-Tunnel)	5,7	869,3	In Verkehr seit 10.9.1999
6	BY	A 93 <sup>*)</sup>	<b>Hof-Nord (A 72)–Mitterteich-West</b> Teilmaßnahmen: Hof (A 72)–südl. AS B 173 südl. AS B 173–Regnitzlosau Regnitzlosau–Hof-Süd Hof-Süd–Rehau-Süd Rehau-Süd–Schönwald Schönwald–Selb-Nord Selb-Nord–Selb-West Selb-West–Schwarzenhammer Schwarzenhammer–Thiersheim Rathauschütte–Marktredwitz/Lengenfeld Marktredwitz/Lengenfeld–Mitterteich-West	54,3 5,5 6,4 4,5 2,7 3,9 5,0 3,0 4,3 5,2 6,7 7,1	549,6 47,7 59,0 48,5 25,3 45,3 54,8 24,8 64,8 39,3 79,3 60,8	In Verkehr seit 15.12.2000 In Verkehr seit 15.12.2000 In Verkehr seit 15.12.2000 In Verkehr seit 15.11.1996 In Verkehr seit 30.7.1998 In Verkehr seit 12.12.1997 In Verkehr seit 25.8.1999 Fertigstellung 2001 In Verkehr seit 18.12.2000 In Verkehr seit 29.10.1999 In Verkehr seit 1.12.2000
7	BY	B 2	<b>OU Kaisheim</b>	6,7	17,1	In Verkehr seit 7.10.2000
8	BY	B 2n <sup>*)</sup>	<b>Ortsumgehung Farchant</b>	4,6	292,2	In Verkehr seit 27.5.2000
9	BB	B 5	<b>OU Wustermark</b>	4,8	71,7	Fertigstellung 2001
10	SN	B 6	<b>A 9–Stadtgrenze Leipzig einschließlich OU Schkeuditz</b>	10,1	58,2	Fertigstellung 2002
11	RP	B 10	<b>Ausbau bei Pirmasens (Münchweiler-Waldfriedhof)</b>	3,9	20,3	In Verkehr seit 4.12.2000
12	BW	B 30	<b>OU Baintt–Ravensburg (BA IV)</b>	7,7	65,7	Fertigstellung 2001
13	BW	B 31	<b>Ortsumgehung Freiburg-Ost</b>	5,7	233,8	Fertigstellung 2002
14	NW	B 51	<b>OU Münster, Lütkenbecker Weg–Westfälische Landeisenbahn (westlich L 586)</b>	1,3	15,7	Fertigstellung 2001
15	SL	B 51	<b>Querspange Besseringen (B 51–A 8)</b>	1,5	26,6	In Verkehr seit 19.12.2000
16	HE	B 62 <sup>*)</sup>	<b>Ortsumgehung Biedenkopf</b> Teilmaßnahmen: Abschnitt Wallau Abschnitt Biedenkopf	6,7 4,8 1,9	86,8 52,8 34,0	Fertigstellung 2002 Fertigstellung 2002
17	NI	B 82	<b>OU Schladen</b>	2,2	20,5	Fertigstellung 2001
18	NW	B 83	<b>OU Blankenau</b>	3,5	11,0	In Verkehr seit 7.8.2000
19	TH	B 85/ B 281	<b>OU Saalfeld (Nordtangente)</b>	4,7	32,0	Fertigstellung 2001
20	MV	B 105	<b>OU Bentwisch</b>	3,5	46,6	In Verkehr seit 30.10.2000
21	BY	B 173	<b>OU Selbitz</b>	6,5	19,3	In Verkehr seit 15.7.2000

noch Tabelle 3

## Projekte mit privater Vorfinanzierung

Lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Länge (km)	Baukosten (Mio. DM)	Realisierungsstand
1	2	3	4	5	6	7
22	ST	B 188	OU Gardelegen	8,4	32,5	In Verkehr seit 12.12.2000
23	HE	B 254 <sup>*)</sup>	Ortsumgehung Schwalmtal-Brauerschwend	5,6	27,8	In Verkehr seit 24.6.1999
24	HE	B 426	OU Ober-Ramstadt	3,2	18,5	Fertigstellung 2001
25	SH	B 433	OU Kaltenkirchen	2,9	12,2	In Verkehr seit 20.12.2000
26	NI	B 437 <sup>*)</sup>	Weserquerung Esenshamm	15,0	382,3	
			Teilmaßnahmen:			
			Los 1: Tunnel	2,4	286,4	Fertigstellung 2003
			Los 2: Strecke	12,6	95,9	Fertigstellung 2002
27	HE	B 457 <sup>*)</sup>	Ortsumgehung Hungen	3,8	20,0	Baubeginn frühestens Ende 2001
			<b>Insgesamt</b>	<b>222,3</b>	<b>4 929,8</b>	

\*) Grundlage: Kabinettsbeschlüsse 1992/94

### 2.3 Projekte gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (Betreibermodell)

Angesichts der erkennbaren Leistungsgrenzen der klassischen Haushaltsfinanzierung müssen so schnell wie möglich neue Finanzierungsformen für die Bundesfernstraßen zum Einsatz gebracht werden. Eine Möglichkeit stellt die international bereits angewendete Projektfinanzierung im Rahmen von Betreibermodellen dar, bei der wesentliche Aufgaben (Finanzierung, Bau, Betrieb, Erhaltung) an Private übertragen werden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) wendet das Betreibermodell in zwei unterschiedlichen Formen an:

1. Betreibermodell für die BAB-Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen (so genanntes **6er-Modell**)
2. Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) (so genanntes **F-Modell**)

Die Modelle haben folgende **Gemeinsamkeiten**:

- Die grundsätzliche Infrastrukturverantwortung des Bundes und der Länder bleibt durch die Betreibermodelle unberührt. Dies wird auch dadurch deutlich, dass die Berücksichtigung im „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen als Voraussetzung für den Bau einer Bundesfernstraße bestehen bleibt.
- Die Betreibermodell-Projekte können nur im Einvernehmen mit den Ländern durchgeführt werden. Darüber hinaus werden sie nur einen vergleichsweise geringen Anteil des Gesamtnetzes der Bundesfernstraßen umfassen. Der Fortbestand der Auftragsverwaltung

nach Artikel 90 Abs. 2 Grundgesetz ist grundsätzlich gewährleistet.

- Für die deutsche Bau- und Finanzwirtschaft wird die Möglichkeit eröffnet, im eigenen Land ein neues Aufgabenfeld zu erschließen.
- Diese Formen der Privatfinanzierung führen zu einer Steigerung der Investitionen.
- Durch Wettbewerb und private Betreiberschaft werden Kosteneinsparungen erwartet (nach Erfahrungen im Ausland 10 bis 20 %).
- Die (Konzessions-) Laufzeiten der Betreibermodelle sind zeitlich befristet.

#### 6er-Modell

Mit der für 2003 vorgesehenen Einführung der streckenbezogenen Gebühr für schwere Lkw ( $\geq 12$  t zulässiges Gesamtgewicht) auf Autobahnen wird ein **Betreibermodell für die BAB-Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen** mit folgenden Merkmalen möglich:

- Erweiterung auf 6 (5) und mehr Fahrstreifen, die Erhaltung, der Betrieb und die Finanzierung werden an einen „Privaten“ übertragen.
- Die im auszubauenden Streckenabschnitt erhobene Maut für schwere Lkw soll an den „Privaten“ weitergeleitet werden.
- Die bei der Nutzung durch nicht bemaute Kfz (Pkw/leichte Lkw) entstehenden Infrastrukturkosten werden in Form einer Anschubfinanzierung (rund 50 % der sonst üblichen Baukosten) aus dem Straßenbauhaushalt aufgebracht.

Die Einführung des 6er-Modells ist unabhängig von dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (F-Modell). Die Voraussetzungen sind:

1. Aufhebung der zeitbezogenen und die Einführung der streckenbezogenen Lkw-Gebühr auf Autobahnen.
2. Zustimmung der jeweiligen Landesregierung.
3. Einigung mit dem Bundesministerium der Finanzen über die Verwendung eines zusätzlichen, über die Festlegungen für das Anti-Stau-Programm usw. hinausgehenden Anteils des Gebührenaufkommens aus der streckenbezogenen Lkw-Gebühr.

#### **Vorzüge:**

- Eine zeitnahe Erweiterung von Autobahnstrecken wird möglich.
- Die Erhebung einer zusätzlichen Maut zur Gebühr für schwere Lkw entfällt.
- Die Erhebung einer Maut für Pkw sowie leichte Lkw entfällt.
- Der Haushalt wird um 40 bis 50 % der sonst erforderlichen Investitionsmittel entlastet.
- Die öffentlichen Verwaltungen werden von Betrieb und Erhaltung entlastet.
- Die Lkw-Gebühr wird für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, d. h. nutzerbezogen, verwendet.

#### **Investitionsvolumen:**

Voraussetzung für den Bau einer Maßnahme ist ihre Berücksichtigung im operativen Teil („Vordringlicher Bedarf“) des geltenden Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen bzw. deren Anmeldung für die derzeit laufende Fortschreibung des Bedarfsplans im Rahmen der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP). Die Planungsstände von infrage kommenden Maßnahmen sollten eine zeitnahe Ausschreibung und Vergabe an einen privaten Betreiber ermöglichen.

Des Weiteren mussten Abschnitte gefunden werden, die u. a. aufgrund einer Mindestlänge (20 bis 30 km) einen eigenen „Verkehrswert“ besitzen und damit dem privaten Betreiber aus betriebswirtschaftlicher Sicht rentable Erhaltung und Betrieb des BAB-Abschnittes ermöglichen.

Am 19. Oktober 2001 hat Bundesminister Bodewig das 6er-Modell im Rahmen des Programms „Bauen jetzt – Investitionen beschleunigen“ mit einem Investitionsvolumen in Höhe von rund 3,6 Mrd. Euro (rund 7,0 Mrd. DM) einschließlich 10 möglicher Pilotabschnitte (siehe Projektliste 6er-Modell) vorgestellt.

Für die Umsetzung einer Maßnahme ist nach Artikel 90 Abs. 2 Grundgesetz das Einvernehmen mit dem jeweiligen Bundesland notwendig. Es handelt sich insoweit um ein Angebot des Bundes an die Länder. Zurzeit finden die Abstimmungsgespräche mit den Ländern statt. Erste Projekte sollen möglichst noch in 2002 ausgeschrieben wer-

den. Im BMVBW werden derzeit zu diesem Zweck Musterregelungen (u. a. Konzessionsvertrag) erarbeitet.

#### **F-Modell**

Seit September 1994 sind mit dem FStrPrivFinG die rechtlichen Voraussetzungen zur Anwendung eines Betreibermodells im Bundesfernstraßenbau gegeben. Danach können der Bau, die Erhaltung, der Betrieb und die Finanzierung an Private übertragen werden. Zur Refinanzierung erhalten diese das Recht zur Erhebung einer Maut.

Aufgrund der europäischen Rahmenbedingungen ist das Betreibermodell zurzeit beschränkt auf neu zu errichtende

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

Die Zahl der nach dem Gesetz infrage kommenden Maßnahmen (insbesondere Brücken- und Tunnelneubauten) ist begrenzt, da sich nur wenige Vorhaben aufgrund der hohen Kosten für eine reine Privatfinanzierung mit Refinanzierung durch Maut eignen.

Aus diesem Grunde darf zur Erlangung der erforderlichen privatwirtschaftlichen Rentabilität in bestimmten Einzelfällen eine staatliche Anschubfinanzierung in Höhe von bis zu 20 % der Baukosten gewährt werden, sofern das Projekt zum Zeitpunkt der Realisierung in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplans eingestuft ist. Darüber hinaus wird versucht, die Realisierungschancen durch die Erlangung von EU-Fördermitteln (z. B. des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)) zu verbessern.

#### **Vorzüge:**

- Frühzeitige Realisierung von Maßnahmen im Bereich der Bundesfernstraßen.
- Haushaltsentlastung um bis zu 100 % der sonst erforderlichen Investitionsmittel (abhängig von der notwendigen staatlichen Anschubfinanzierung von bis zu 20 %).
- Entlastung der öffentlichen Hand von Betrieb und Erhaltung.
- Vollständige Nutzerfinanzierung, da auch leichte Lkw und Pkw eine projektspezifische Mautgebühr zu zahlen haben.

#### **Investitionsvolumen:**

Für die in der nachfolgenden Zusammenstellung aufgeführten 10 Projekte mit einem Investitionsvolumen von rund 3,0 Mrd. Euro (rund 5,8 Mrd. DM) wird zurzeit die Machbarkeit geprüft. Für einige ist die Prüfung bereits abgeschlossen (Voruntersuchungen zur Abschätzung einer grundsätzlichen Eignung für eine Realisierung nach dem F-Modell).

### Grundsätzliche Unterschiede der beiden Betreibermodell-Varianten

Gesetzliche Grundlage	6er-Modell	F-Modell
	nicht notwendig	FStrPrivFinG
<b>Aufgaben des privaten Betreibers</b>	Erweiterung auf 5 und mehr Fahrstreifen, Erhaltung (aller Fahrstreifen), Betrieb (aller Fahrstreifen) und Finanzierung von Teilstrecken der BAB	(Neu-)Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung von – Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von BAB und Bundesstraßen – mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr
<b>(Re)-Finanzierung durch:</b>		
Lkw-Nutzer	Ja, allgemeine Maut für Lkw ≥ 12 t zGG	Ja, projektbezogene Mauthöhe
Pkw-Nutzer	Nein	Ja, projektbezogene Mauthöhe
Staat (Anschubfinanzierung)	Ja (Bund: Ø 50 %)	Ja, wenn erforderlich (Bund: max. 20 %)
<b>Projektbezogene Mauterhebung</b>	Nein	Ja
<b>Musterregelungen vorhanden (z. B. Konzessionsvertrag)</b>	Nein, (baldmögliche Erarbeitung ist beabsichtigt)	Ja

### Projektliste 6er-Modell: Mögliche Pilotabschnitte für Betreibermodelle der BAB-Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen außerhalb ASP, IP, ZIP, VDE<sup>\*)</sup>

Nr.	Land	Straße	Strecke	Länge km
1	BW	A 5	AS Baden-Baden–AS Offenburg	38,9
2	BW/RP	A 61	AK Frankenthal–AD Hockenheim	38,1
3	BY	A 8	W Bubesheim–AS Augsburg/W	44,6
4	BE/BB	A 10	AD Havelland–AD Schwanebeck	39,6
	BB	A 24	AS Neuruppin/Süd–AD Havelland	24,4
<b>Summe neue Bundesländer</b>				<b>64,0</b>
5	HE	A 67	AK Darmstadt–AS Lorsch	20,3
6	NI	A 1	AD Buchholz–Bremer Kreuz	73,9
7	NW	A 1	AK Lotte/Osnabrück–AK Münster/Süd	49,6
8	NW	A 44	AK Dortmund/Unna–AK Wünnenberg-Haaren	75,5
9	NW	A 2	AK Kamen–AS Beckum	31,2
10	SH	A 7	AD Bordesholm–Landesgrenze HH/SH	59,6
<b>Summe Bundesgebiet</b>				<b>495,7</b>

<sup>\*)</sup> Anti-Stau-Programm, Investitionsprogramm, Zukunftsinvestitionsprogramm, Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Tabelle 4

**Projekte gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz  
(Stand: 4. April 2001) (Betreibermodell)**

**A) Baulast Bund**

Nr.	Land	Maßnahme	Länge km	Geschätz- te Bau- kosten Mio. DM	Sachstand
1	BW	A 8: AS Mühlhausen–AS Hohenstadt (neu), Alaufstieg	8,0	480	Machbarkeitsuntersuchung läuft
2	SH/ NI	A 20: Elbequerung nordwestlich Hamburg	9,0	1 000	Machbarkeitsuntersuchung liegt für Teilvariante vor; Linie bisher nicht bestimmt
3	BE	A 100: AD Neukölln–AS Landsberger Allee	8,7	1 583	Machbarkeitsuntersuchung in Abschlussphase
4	HH	A 252: Hafenquerspange	6,5	810	Machbarkeitsuntersuchung abgeschlossen; wegen zu hoher Anschubfinanzierung ungeeignet
5	HB	A 281: Weserquerung	4,4	463	Weiterer Bedarf mit Planungsauftrag; Machbarkeitsuntersuchung läuft
6	BY	B 21: Kirchholztunnel Bad Reichenhall	3,7	150	Machbarkeitsuntersuchung läuft
7	RP	B 50n: Hochmoselübergang Wittlich/Bernkastel	19,4	257	Machbarkeitsuntersuchung liegt vor; Gemeinsame Erklärung zur Finanzierung zw. Bund und Land unterzeichnet; konventionelle Planung <sup>*)</sup>
8	MV	B 96n: Strelasundquerung zur Insel Rügen	4,0	175	Machbarkeitsuntersuchung liegt vor; Gemeinsame Erklärung zur Finanzierung zw. Bund und Land unterzeichnet; konventionelle Planung <sup>*)</sup>
8 Projekte			63,7	4 918	

**B) Baulast Gemeinde**

1	SH	B 75/B 104: Tunnelneubau Travequerung Lübeck (Ersatz Herrenbrücke)	0,8	275	Konzessionsnehmer Konsortium Hochtief/Bilfinger-Berger; Ideenwettbewerb <sup>**)</sup> ; Baubeginn 8/2001
2	MV	B 103: Warnowquerung Rostock	4,0	420	Konzessionsnehmer Bouygues; 1. Spatenst. 2. Dezember 1999; Tunnelöffnung Herbst 2003; Ideenwettbewerb <sup>**)</sup>
2 Projekte			4,8	695	

**C) Ingesamt**

10 Projekte	68,5	5 613
-------------	------	-------

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

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

Für die B 50n, Hochmoselübergang und die B 96n, 2. Strelasundquerung zur Insel Rügen wurden gemeinsame Erklärungen Bund/Land zur notwendigen staatlichen Ergänzungsfinanzierung abgegeben. Mit der Ausschreibung der Konzessionen wird noch in 2002 gerechnet. Zur Umsetzung der BAB A 8 (Albaufstieg) als Betreibermodell gem. FStrPrivFinG wurde bereits im Oktober 2001 eine gemeinsame Presseerklärung von Bund und Land abgegeben.

Zwei weitere Projekte – die Warnowquerung in Rostock und die Travequerung in Lübeck –, die in der Baulast der Gemeinden durchgeführt werden, sind bereits weit fortgeschritten. Für beide Tunnelprojekte sind bereits Konzessionen vergeben worden. In Rostock wird seit Anfang 2000 gebaut; bis zum Herbst 2003 soll das Projekt fertig gestellt sein. In Lübeck wurde am 15. Oktober 2001 mit dem Bau begonnen.

Die Musterregelungen für Betreibermodelle auf Grundlage des FStrPrivFinG wurden durch Gutachter im Auftrag des BMVBW unter Berücksichtigung haushaltsrechtlicher, wirtschafts- und ingenieurwissenschaftlicher, juristischer und finanzwirtschaftlicher Gesichtspunkte erarbeitet. Dabei wurden

- bei einer Vielzahl von Rechts- und Sachfragen Klärstellungen erreicht und
- eine Reihe notwendiger Ergänzungen des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes (FstrPriFinG) vorgeschlagen, z. B. Beleihungsregelung, Kostendefinitionen, Schaffung einer bereichsspezifischen Datenschutzregelung, Ergänzung § 35 StVG (zur Verfolgung so genannter „Mautflüchtiger“) und Einführung eines Ordnungswidrigkeiten-Tatbestandes.

Auf dieser Grundlage soll noch in der 14. Legislaturperiode ein „Reparaturgesetz“ beschlossen und damit die Rechtssicherheit für die privaten Betreiber verbessert werden.

## 2.4 Inhalt und Stand der Überarbeitung des BVWP 1992

### 2.4.1 Netzerweiterung und Netzergänzung

Die Regierungskoalition hat in der Vereinbarung vom 20. Oktober 1998 beschlossen, den derzeitigen Bundesverkehrswegeplan 1992 zügig zu überarbeiten. Die konkreten Arbeiten werden auf der Basis des im November 2000 veröffentlichten „Verkehrsbericht 2000“ geplant, in dem das BMVBW sein Konzept für eine mobile Zukunft im Sinne einer integrierten Verkehrspolitik darstellt.

Der Zeitpunkt für die Vorlage des Bundesverkehrswegeplanes wird durch die DB AG, die derzeit intensiv ein umfassendes Konzept zur Sanierung des Unternehmens einschließlich des Schienennetzes vorbereitet, maßgebend mitbestimmt. Die Konzepterarbeitung ist noch nicht abgeschlossen, sodass es zu Verzögerungen gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan kommen wird. Die Erarbeitung eines mit den Ländern, den Ressorts und den Verbänden abgestimmten Regierungsentwurfs eines neuen Bundesverkehrswegeplanes wird daher bis in die 15. Legislatur-

periode hinein andauern. Die parlamentarische Behandlung der entsprechenden Gesetzesentwürfe zur Änderung der Ausbaugesetze für Schiene und Bundesfernstraßen und einem erstmalig geplanten Gesetzentwurfes zum Ausbau der Wasserstraßen wird sich daran anschließen.

Die notwendige Kontinuität des Planungs- und Investitionsgeschehens ist mit dem „Investitionsprogramm 1999 bis 2002“, dem „Anti-Stau-Programm 2003 bis 2007“ und dem „Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003 über das Jahr 2002 (vgl. Kap. 1.5) hinaus hinreichend sichergestellt. Der überarbeitete BVWP schließt mit seinen neu bewerteten Projekten daran an und schafft so langfristige Planungssicherheit.

Wesentliche Schritte der BVWP-Überarbeitung sind bereits erfolgt; hervorzuheben sind hier die Erarbeitung der Verkehrsprognosen, die Modernisierung der Bewertungsmethodik und die Vergabe der Bewertung von rund 1 600 Bundesfernstraßenprojekten, die aus rund 2 200 von den Auftragsverwaltungen vorgeschlagenen Verkehrseinheiten definiert worden sind.

Nicht neu bewertet werden Vorhaben

- des Investitionsprogramms für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002,
- des Anti-Stau-Programms für die Bundesschienenwege, Bundesautobahnen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 2003 bis 2007,
- des Zukunftsinvestitionsprogramms 2001 bis 2003,
- sowie Maßnahmen mit Planfeststellungsbeschluss per 31. Dezember 1999 (und weitere wichtige Lückenschlüsse).

### Prognosen und gesamtwirtschaftliches Bewertungsverfahren für Investitionen zur Netzerweiterung und Netzergänzung

Die Prognosen für den Güter- und Personenverkehr sind auf der Grundlage der Strukturdatenprognose 2015 durchgeführt worden und berücksichtigen jeweils die drei verkehrspolitischen Szenarien für das Jahr 2015 – das Laissez-faire-, das Integrations- und das Überforderungs-Szenario (siehe **Tabellen 5a und 5b**, Seite 27).

Beim **Laissez-faire-Szenario** wird unterstellt, dass die Bundesregierung über die bereits beschlossene Ökosteuer hinaus keine weiteren verkehrspolitischen Maßnahmen zur Veränderung des Status quo 1997/1998 ergreift.

Das **Überforderungsszenario** sieht eine drastische Kostenbelastung der Sektoren Straße (z. B. durch Einführung eines Road Pricing auch für Pkw) und Luftverkehr vor.

Mit dem **Integrationszenario** wird versucht, die nicht immer widerspruchsfreien ökonomischen, ökologischen und sozialen Anforderungen an die Verkehrspolitik soweit wie möglich in Übereinstimmung zu bringen. Nach Abwägung der verschiedenen Szenarien wurde das Integrationszenario den Prognosen für die BVWP-Überarbeitung zugrunde gelegt.

Tabelle 5a

**Verkehrsleistungen und Modal-Split im Personenverkehr**  
 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (Stadtschnellbahn- (U-Bahn-), Straßenbahn-, Obus- und Kraftomni-  
 busverkehr kommunaler, gemischtwirtschaftlicher und privater Unternehmer)

	1997		Laisser-faire		Integration		Überforderung	
	Mrd. Pkm	Anteil	Mrd. Pkm	Anteil	Mrd. Pkm	Anteil	Mrd. Pkm	Anteil
Straße	750	79,6 %	915	79,2 %	<b>873</b>	<b>77,3 %</b>	768	72,8 %
Schiene	74	7,8 %	87	7,5 %	<b>98</b>	<b>8,7 %</b>	123	11,7 %
ÖSPV	83	8,8 %	76	6,6 %	<b>86</b>	<b>7,6 %</b>	93	8,8 %
Luft	36	3,8 %	78	6,7 %	<b>73</b>	<b>6,5 %</b>	71	6,7 %
<b>Insgesamt</b>	943	100 %	1 156	100 %	<b>1 130</b>	<b>100 %</b>	1 055	100 %

Tabelle 5b

**Verkehrsleistungen und Modal-Split im Güterverkehr**  
 (Unter Berücksichtigung der Beseitigung bestehender oder absehbarer  
 Kapazitätsengpässe bis 2015 bei der Bahn)

	1997		Laisser-faire		Integration		Überforderung	
	Mrd. tkm	Anteil	Mrd. tkm	Anteil	Mrd. tkm	Anteil	Mrd. tkm	Anteil
Straße	236	63,6 %	422	69,5 %	<b>374</b>	<b>61,5 %</b>	353	58,1 %
Schiene	73	19,6 %	99	16,3 %	<b>148</b>	<b>24,3 %</b>	169	27,8 %
Wasserstraße	62	16,8 %	87	14,3 %	<b>86</b>	<b>14,1 %</b>	86	14,1 %
<b>Insgesamt</b>	371	100 %	608	100 %	<b>608</b>	<b>100 %</b>	608	100 %

### Gesamtwirtschaftliches Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung

Die (Bewertungs-)Methodik des Bundesverkehrswegeplans 1992 bleibt im Kern erhalten, wird aber auf der Grundlage neuer Erkenntnisse aktualisiert. Dies gilt insbesondere für die Komponenten Umwelt, Raumordnung und Städtebau (Entlastung im lokalen Bereich).

Eine wesentliche Neuerung besteht darin, dass neben der Einzelprojektbewertung systematisch mehrere Maßnahmen einzelner oder unterschiedlicher Verkehrsträger zusammengefasst und als Maßnahmenbündel einer zusätzlichen Bewertung unterzogen werden, sofern zwischen ihnen eine verkehrliche Wechselwirkung besteht. In vergleichbarer Weise werden künftig die strukturellen Effekte einer verbesserten Anbindung von See- und Flughäfen berücksichtigt.

Die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) ist der Kern des gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahrens für Verkehrswegeinvestitionen. Die künftige Struktur der Bewertungskomponenten bzw. -kriterien innerhalb der NKA entspricht grundsätzlich derjenigen des geltenden Bundesverkehrs-

wegeplans. Alle Kosten und Wertansätze beziehen sich auf den Preisstand des Jahres 1998. Folgende Änderungen dürften sich dennoch maßgeblich auswirken:

#### Unfallkostensätze

Neue, inhaltlich erweiterte Unfallkostensätze der Bundesanstalt für das Straßenwesen werden im Rahmen der Wirkung von Verkehrswegeinvestitionen auf die Verkehrssicherheit in die Bewertung einbezogen.

#### Beschäftigungseffekte

Durch eine differenzierte Abbildung regionaler Arbeitsmärkte wird die Erfassung der durch den Bau von Verkehrswegen ausgelösten Beschäftigungseffekte verbessert. Dabei werden künftig erstmalig auch solche Beschäftigungseffekte berücksichtigt, die durch die Wartung und Instandhaltung von Verkehrswegen entstehen.

Für die Quantifizierung von Beschäftigungseffekten, die nach der Inbetriebnahme von Verkehrswegen entstehen, ist ein neuer Ansatz entwickelt worden, der gegenüber dem bisherigen Verfahren deutliche Vorteile aufweist. Zur

Bestimmung des Beschäftigungsnutzens aus dem Betrieb von Verkehrswegen – etwa durch Unternehmensneuanordnungen – wird als Kriterium die „maßnahmebedingte Verbesserung der regionalen Anbindungsqualität“ herangezogen. Diese steht mit den Beschäftigungswirkungen in einem engeren Zusammenhang als die bisher verwendeten Kriterien „regionale Ausstattung mit Verkehrsinfrastruktur“ und „Länge der Maßnahme“.

### Lärm außerorts

Zur Berücksichtigung der Lärmbeeinträchtigung von Erholungssuchenden in außerörtlichen Bereichen wurde erstmalig ein Bewertungsansatz in die Methodik aufgenommen. Der Ansatz geht aus von der Einhaltung bestimmter Höchstwerte von Geräuschbelastungen im Außenbereich, wobei unterstellt wird, dass Zielpegelüberschreitungen durch geeignete technische Maßnahmen vermieden werden können. Die Kosten solcher „fiktiver“ Schutzmaßnahmen werden im Bewertungsverfahren in Ansatz gebracht.

### Abgase

Bei der Bewertung von Abgasen wird zwischen globalen Emissionen (vor allem von Klimagasen) und innerörtlichen Immissionen unterschieden. Im Gegensatz zum Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung 1992 werden die durch Krebs erregende Luftschadstoffe verursachten Gesundheitsschäden gesondert berücksichtigt. Der neue Bewertungsansatz stellt dabei erstmals nicht auf die Emissionen, sondern auf die den Nutzen beeinträchtigenden Schadstoffimmissionen ab und wird damit einer zentrale Anforderung der 23. BImSchV gerecht. Für die in diesem Zusammenhang notwendige Abschätzung der Zahl von betroffenen Einwohner werden Stadtstrukturen durch Stadtmodellbausteine abgebildet, die auf der Grundlage der geltenden Baunutzungsverordnung entwickelt wurden.

### Klimaschäden

Die monetäre Berücksichtigung von Klimaschäden erfolgt erstmals auf der Basis der CO<sub>2</sub>-Emissionen als Leitvariable in Form eines Vermeidungskostenansatzes pro emittierter Tonne CO<sub>2</sub>.

### Effekte von See- und Flughäfenanbindungen

Eine verkehrsinfrastrukturelle Veränderung der Anbindung von See- und Flughäfen durch eine Verkehrswegeinvestition kann Auswirkungen auf die Routenwahl von Transportunternehmen haben. Die dadurch entstehenden Effekte sind im Rahmen des standardisierten BVWP-Verfahrens bisher nicht oder nur teilweise berücksichtigt worden. Zum Beispiel bewirkt eine stärkere Nutzung deutscher See- bzw. Flughäfen durch Transportunternehmen eine Erhöhung des jährlichen Güterumschlags bzw. des Passagieraufkommens. Dies führt zu einer erhöhten Wertschöpfung und damit zu mehr Beschäftigung an den entsprechenden Standorten. Diese Effekte, die durch die Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit deutscher See- und Flughäfen aufgrund einer erweiterten oder neu gebauten Anbindung an das Straßennetz zu erwarten sind, werden bei der Überarbeitung des Bundes-

verkehrswegeplans im Bewertungsverfahren ebenfalls berücksichtigt.

### Modernisierung und Erweiterung der nicht monetären Beurteilungsverfahren

Eine Monetarisierung ist nicht für alle Projektwirkungen von erwogenen Verkehrswegeinvestitionen durchführbar oder sinnvoll. Nicht alle Projektwirkungen können in Geldwerten ausgedrückt und so den Investitionskosten gegenübergestellt werden. Dies gilt u. a. für viele ökologische Risiken von Maßnahmen ebenso wie für deren verteilungs- und entwicklungspolitische Anliegen im Sinne raumordnungspolitischer Zielvorstellungen; sie sind anders als die an gesamtwirtschaftlicher Effizienz ausgerichteten Bewertungskriterien nicht in die Nutzen-Kosten-Analyse integrierbar. Für solche Bereiche wird eine nicht monetäre Beurteilung durchgeführt.

Nicht monetäre Beurteilungen und NKA werden dann im gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahren für Verkehrswegeinvestitionen der Bundesverkehrswegeplanung zusammengeführt.

### – Umweltrisikoeinschätzung (URE)

Bei der Projekt-Umweltrisikoeinschätzung (Projekt-URE) werden die Auswirkungen des Verkehrswegebbaus auf Natur und Landschaft bereits auf der Planungsebene der Bundesverkehrswegeplanung einer qualitativen Bewertung unterzogen. Eine Abschätzung der Kosten von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist angesichts der Planungsstände der untersuchten Projekte noch nicht möglich.

Die im geltenden Bundesverkehrswegeplan genutzte Konzeption der Projekt-URE wurde mit folgenden Ergebnissen weiterentwickelt:

- die methodisch vergleichbare Anwendung für alle Verkehrsträger,
- die verbesserte Berücksichtigung von Kulturlandschaften, von unzerschnittenen verkehrarmen Räumen und von hoch empfindlichen Gebieten,
- die frühzeitige und angemessene Berücksichtigung möglicher Konflikte mit dem europäischen Naturschutz (FFH- und Vogelschutzgebiete),
- die Einbeziehung von Erweiterungsmaßnahmen sowie
- die Berücksichtigung kumulativer Effekte von **räumlich benachbarten Maßnahmen**.

Eine Projekt-URE von Straßenbauprojekten wird unabhängig von deren Projektgröße immer dann durchgeführt, wenn nach einer Voruntersuchung mit einer Häufung naturschutzfachlicher Konflikte zu rechnen ist. Entsprechende Projekte werden durch das Bundesamt für Naturschutz vorgeschlagen. In gleicher Weise wird auch bei Schienenprojekten vorgegangen. Da diese im Allgemeinen Großprojekte sind, sind allein aufgrund deren Projektumfänge in der Regel Konflikte mit naturschutzfachlichen Belangen zu erwarten, die eine Projekt-URE erfordern. Aufgrund der besonderen Sensibilität naturschutzfachlicher

Belange werden bei Vorhaben der Binnenwasserstraßen in der Regel Einzelfalluntersuchungen durchgeführt.

#### – Raumwirksamkeitsanalyse (RWA)

Angesichts des Zieles raumordnerische Belange bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes stärker zu berücksichtigen, wurde die raumordnerische Komponente aus der Systematik der NKA herausgelöst und zu einer eigenständigen Bewertungskomponente mit nachvollziehbaren Zielen und Kriterien weiterentwickelt.

Das Zielsystem der Raumordnung lässt sich in zwei Gruppen unterteilen:

#### Verteilungs- und Entwicklungsziele:

Flächendeckende Teilhabe der Bevölkerung an der Mobilität; Sicherstellung der gesamtäumlichen Erschließung (Verteilungsgerechtigkeit); Förderung von benachteiligten oder zurückgebliebenen Teilräumen.

#### Entlastungs- und Verlagerungsziele:

Entlastung verkehrlich hoch belasteter Räume und Korridore; Verbesserung der Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf die umweltverträglicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße.

#### – Beurteilung städtebaulicher Effekte (Entlastung im lokalen Bereich)

Durch die Einbeziehung des Kriteriums „Städtebauliche Effekte“ sollen Maßnahmenwirkungen nicht mehr nur in Bezug auf Erschließung und Verbindung, sondern – im Sinne einer stadtverträglichen Verkehrsplanung von Bundesfernstraßen – auch in Bezug auf lokale Entlastung bebauter Bereiche nachgewiesen werden. Unverträgliche Neubelastungen in empfindlichen Bereichen sollen dabei vermieden werden.

In der Methodik des geltenden Bundesverkehrswegeplans wird die Sensibilität des Stadtraums und der Erfüllungsgrad des städtebaulichen Beitrags des Verkehrsweges qualitativ ermittelt. Ein hohes Nutzenpotenzial zeigt an, dass die Qualitäten des Stadtraums – z. B. wegen einer fehlenden Ortsumgehung – nur unzureichend erschlossen sind. Entlastungsmaßnahmen erzeugen Nutzenpotenziale, die durch eine Neugestaltung oder den Rückbau bislang hoch belasteter Straßen aktiviert werden können. In vergleichbarer Weise können negative Nutzenpotenziale (d. h. „Risikopotenziale“) entstehen.

Bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans soll das Verfahren zur Bewertung städtebaulicher Effekte erstmalig bundesweit auch auf die Kleinprojekte im Bereich der Straße angewendet werden. Bei den zu berücksichtigenden, im Vergleich zur NKA „weichen“ Kriterien handelt es sich um:

- **Stadtraumqualität,**
- **Aufenthaltsqualität und Nutzungsansprüche,**
- **Barrierewirkung,**
- **Stadtklima/Stadtökologie,**

- **Weitere bedeutsame Verfahrensänderungen,**
- **Bewertung verkehrlich interdependenter Maßnahmenbündel.**

Bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans wird angestrebt Maßnahmen mit deutlichen verkehrlichen Interdependenzen einer ergänzenden Bewertung zu unterziehen. Entsprechende Untersuchungen beziehen sich auf Maßnahmenketten (z. B. Ortsumgehungen) zwischen verkehrswirksamen Netzknoten bzw. auf Maßnahmen – auch konkurrierender Verkehrsträger – in Parallellage.

- **Berücksichtigung des induzierten Verkehrs (Maßnahmenbedingter Neuverkehr)**

Im bisherigen Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung wird der durch eine Maßnahme induzierte Verkehr nicht explizit ausgewiesen. Lediglich bei der Prognose des Personenfernverkehrs wurden Wechselwirkungen zwischen Infrastrukturausbau und der Verkehrsnachfrage abgeschätzt.

Im Rahmen der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans werden die Wirkungen des induzierten Personenverkehrs für den Verkehrsträger Straße erstmalig explizit durch tendenziell nutzenmindernd wirkende Faktoren im gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahren mitbewertet. Es wird gewährleistet, dass nicht nur die Kosten, sondern auch die Nutzen des induzierten Verkehrs quantifiziert und bewertet werden. Die methodische Ermittlung der Nutzen des induzierten Verkehrs basiert auf dem Konzept der Konsumentenrente (vgl. FE 96.482/97: „Justierung, Differenzierung und Operationalisierung eines Modells zur expliziten Berücksichtigung wegebauinduzierter Beförderungsprozesse in der BVWP“). Bei anderen Verkehrsträgern wird der induzierte Verkehr als zu vernachlässigende Größe angesehen.

#### 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 neben der längerfristigen Finanzplanung auch zum Zweck der Programmsteuerung Gegenstand künftiger Bauprogrammbesprechungen sein werden.

Die neue Prognose für die Ermittlung des langfristigen und nachhaltigen Erhaltungsbedarfs der Bundesfernstraßen verbindet im Gegensatz zur bisherigen, verkehrszweiginternen ausgerichtetem Vorgehensweise Prognosetätigkeiten auf drei Ebenen miteinander. Auf ihrer Grundlage wird

- der Finanzbedarf für die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur insgesamt in Form von vermögenserhaltenden Reinvestitionen ermittelt, spezifiziert nach Straße, Schiene und Wasserstraßen (**Ebene 1**),
- der regionalisierten 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 unterschiedlichen bundespolitischen Zielen der Erhaltung simuliert und verlaufsoptimiert (**Ebene 3**).

Die derzeit in der Endphase stehenden Prognosen berücksichtigen sowohl technische wie ökonomische Randbedingungen und ermöglichen sowohl Aussagen für die Finanzplanung als auch erste Ansätze zu einem Bundescontrolling der Bedarfsumsetzung.

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 Verkehrswege“ 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 im Prognosezeitraum.

Den auf Erhaltungsmaßnahmen abgestellten Finanzbedarf der Fernstraßeninfrastruktur prognostiziert die ARGE der Büros „SEP Maerschalk, München und RS Consult“, Berlin 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 der optimalen Strategie zur Erreichung der Erhaltungsziele 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 mithilfe der Survival-Technologie abgebildet wird. Sie liefert die Informationen über die Wahrscheinlichkeitsverteilung für Ausfälle von Abschnitten im Betrachtungsraum in Abhängigkeit von Verkehrsbelastung und Straßenzustand auf Netzebene. Die Umsetzung auf die Objektebene erfüllt die Straßenbauverwaltung der Länder, z. B. mithilfe von Pavement Management Systemen und unter Einbeziehung der volkswirtschaftlichen Bewertung der erzeugten Maßnahmen.

Mit dem Abschluss der Arbeiten für die Prognoseebenen 2 und 3 wird im Spätherbst 2001 gerechnet, erste Prognoseergebnisse werden zu Beginn des Jahres 2002 vorliegen.

## 2.5 Streckenbezogene Gebührenerhebung auf Autobahnen

Die Einführung der **streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lastkraftwagen (Lkw-Maut)** in Deutschland wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) mit Nachdruck verfolgt. Durch ein neues System zur Erhebung von streckenbezogenen Benutzungsgebühren soll das bestehende System der zeitbezogenen Benutzungsgebühren für Lkw (Eurovignette) im Jahre 2003 abgelöst werden.

Das künftige Erhebungssystem soll von einer privaten Betreibergesellschaft eigenverantwortlich aufgebaut, finanziert und betrieben werden. Die Betreibergesellschaft erhält für die erbrachten Leistungen eine Vergütung. Lediglich hoheitliche Aufgaben, z. B. bei Straßenkontrollen und im Ordnungswidrigkeitsverfahren, verbleiben bei staatlichen Stellen.

Bei der streckenbezogenen Lkw-Maut wird ein „Duales System“ realisiert, bei dem neben einer automatischen Gebührenerhebung auch ein manuelles Einbuchungssystem zur Verfügung stehen wird. Dabei kann der Mautpflichtige an Verkaufsstellen (so genannten Points-of-Sale: Tankstellen u. a.) eine bestimmte Route wählen und buchen.

Automatische Systeme zur Gebührenerhebung müssen hohe technische Anforderungen erfüllen. Zum einen darf der Erhebungsvorgang die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigen. Zum anderen müssen gebührenpflichtige Benutzer vom System mit großer Sicherheit erkannt und bemaute werden können. Für die Umsetzung dieser Vorgaben stehen zurzeit zwei Erhebungsverfahren zur Verfügung:

Bei der **automatischen Gebührenerhebung** im Bereich der Nahbereichskommunikation wird jeder Autobahnabschnitt mit einem Erfassungsquerschnitt ausgestattet. Mittels Nahbereichskommunikation werden über eine im Fahrzeug zu installierende On-Board-Unit (OBU) Gebühren automatisch erhoben d. h. abgebucht. Um eine Störung des fließenden Verkehrs zu vermeiden, darf die Erfassung nicht spurgebunden (Single-lane), sondern muss

über die gesamte Breite des Querschnitts erfolgen (Multi-lane).

Das **Einbuchungssystem** beruht auf der Definition von „virtuellen Erhebungsquerschnitten“, deren Koordinaten auf einer im Fahrzeug installierten On-Board-Unit (OBU) gespeichert sind. Ein im Fahrzeug integriertes Satellitenpositionierungssystem (GPS) vergleicht laufend die aktuelle Position des Fahrzeugs mit den abgespeicherten Datensätzen. Erkennt das Fahrzeug einen gebührenpflichtigen Erhebungsquerschnitt, wird dem Nutzer die entsprechende Gebühr in Rechnung gestellt.

Sowohl bei der automatischen Gebührenerhebung als auch beim Einbuchungssystem wird die Mautgebühr kilometergenau berechnet. Sie ist grundsätzlich für das gesamte bundesdeutsche Autobahnnetz zu entrichten und orientiert sich in der Höhe an den Wegekosten gemäß EU-Richtlinie 1999/62/EG.

Gebührenpflichtig sind wie bei der derzeitigen zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr alle Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 12t und mehr. Eine Gebührendifferenzierung ist zum einen nach zwei Achsklassen (bis zu 3 Achsen bzw. 4 und mehr Achsen) und zum anderen nach unterschiedlichen Emissionsklassen vorgesehen.

Zur Vorbereitung des Ausschreibungsverfahrens für das streckenbezogene Erhebungssystem führte das BMVBW Ende Dezember 1999 europaweit ein Interessensbekundungsverfahren durch, mit dem qualifizierte Bieter zur Abgabe eines Angebots aufgefordert wurden. In den Ausschreibungsunterlagen wurden bewusst keine Vorgaben für ein bestimmtes technisches Verfahren festgelegt, damit die Industrie ihr Innovationspotenzial voll ausschöpfen kann.

Bis zum Ende der Angebotsfrist (31. Januar 2001) wurde von mehreren Bieterkonsortien jeweils ein Angebot eingereicht. Die Prüfung und Bewertung dieser Angebote erfolgt im Laufe des Jahres 2001. Innerhalb dieser Zeit sind auch praktische Nachweise vorgesehen, in denen die einzelnen Bieter Gelegenheit erhalten, die Leistungsfähigkeit der jeweils vorgestellten Systemkomponenten darzustellen. Das streckenbezogene Gebührensystem soll dann im Jahr 2002 aufgebaut und im Jahr 2003 in Betrieb genommen werden.

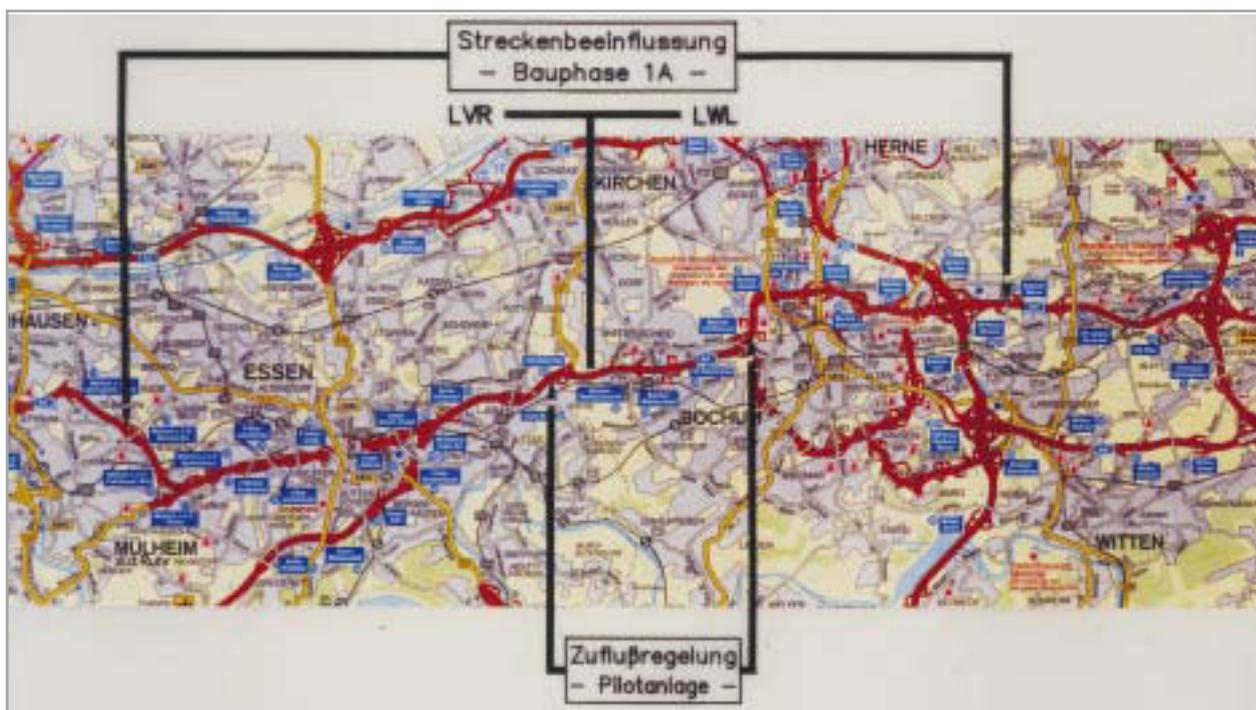
Parallel zu der technisch/funktionalen Bewertung der abgegebenen Angebote bereitet das BMVBW das Autobahnmautgebührengesetz (ABMGG) vor, um die rechtliche Voraussetzung für einen stufenlosen Übergang von der zeitbezogenen zur streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr zu schaffen

## 2.6 Zuflussregelung – ein neues System zur Verbesserung des Verkehrsablaufes auf ausgewählten BAB-Abschnitten

**Verkehrsbeeinflussungsanlagen** leisten bekanntermaßen einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung des Verkehrsablaufes (s. auch Kap. 3.5.4).

Während **Streckenbeeinflussungsanlagen** und **Netzbeeinflussungsanlagen** von den Autofahrern akzeptiert und befolgt werden, sind Anlagen der **Knotenbeeinflussung** im deutschen Autobahnnetz noch weitgehend unbekannt.

Aufgrund der vergleichsweise hohen Verkehrsbelastung auf BAB und der besonderen Stauanfälligkeit im Bereich





der Anschlussstellen wird auf der A 40 (Ruhr Schnellweg) seit 1999 ein neues verkehrstechnisches Konzept der Knotenbeeinflussung erprobt. Hierzu wurde an 5 Anschlussstellen – von AS Gelsenkirchen bis AS Bochum-Stahlhausen in Fahrtrichtung Dortmund – eine **Zuflussregelungsanlage** (engl.: ramp metering) installiert, die verkehrabhängig die Anzahl einfahrender Fahrzeuge mittels einer Lichtsignalanlage (Ampel) reguliert. Hiermit sollen große Fahrzeugpuls (z. B. während der Rush-Hour) aufgelöst und Einzelfahrzeuge bzw. Fahrzeuggruppen der Autobahn so dosiert zugeführt werden, dass der Verkehrsfluss dort nicht zum Erliegen kommt.

Durch die zeitliche Entzerrung des Zustroms soll der Einfahrtvorgang erleichtert und das Unfallrisiko u. a. durch entsprechende Hinweise in der wegweisenden Beschilderung vor der Autobahnzufahrt gesenkt werden.

Zum Nachweis der Auswirkungen auf Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) die von ihm finanzierte Pilotanlage auf der A 40 im Rahmen eines Forschungsauftrages untersuchen lassen. Anhand eines umfangreichen Vorher-/Nachher-Vergleiches wurden die verkehrlichen Auswirkungen der Zuflussregelung – im Zusammenspiel mit der vorhandenen Streckenbeeinflussungsanlage – analysiert. Die dabei gewonnen Erkenntnisse sind eindeutig positiv:

Durch die Dosierung der Zuflussmenge lassen sich der Verkehrsablauf auf der Autobahn wirkungsvoll verbessern und die Verkehrssicherheit nachweisbar erhöhen.

Im Anwendungsfall A 40 wurde Folgendes festgestellt:

- Rückgang von Staus und Unfällen auf der Hauptfahrbahn (um bis zu 50 %),
- Anstieg der mittleren Geschwindigkeit bei hoher Verkehrsbelastung (um rund 10 km/h),
- bessere Ausnutzung der Autobahnkapazität bei hoher Verkehrsbelastung,
- keine Verschlechterung der Verkehrssituation im nachgeordneten Netz (keine Verdrängung des Verkehrs von der BAB auf Stadtstraßen),
- hohe Akzeptanz der Zuflussregelung seitens der Verkehrsteilnehmer.

Aufgrund der sich abzeichnenden positiven Erfahrungen mit der Zuflussregelungsanlage an der A 40 hat das BMVBW kurzfristig „**Vorläufige Hinweise zur Erstellung von Zuflussregelungsanlagen**“ erarbeiten lassen. Damit ist die Voraussetzung geschaffen, dass die neuen Erkenntnisse auf dem Gebiet der Zuflussregelung einem breiten Anwenderkreis zugute kommen und bei der Planung derartiger Anlagen berücksichtigt werden können. Auf Basis weiterer Anwendungsfälle ist die Anpassung des Technischen Regelwerkes (z. B. RiLSA) geplant.

## 2.7 Fertigstellung der VDE-Strecken: A2 Hannover–Berlin und A14 Magdeburg–Halle

### BAB A 2

Der 6streifige Ausbau der BAB A 2 Hannover–Berlin ist fertig gestellt und wurde am 9. November 1999 für den Verkehr freigegeben. Bei laufendem Betrieb war die BAB A 2 vom Sommer 1993 bis Ende 1999 in Bau. Insgesamt wurden 208,4 km mit Kosten von 2,6 Mrd. DM auf 6 Fahrstreifen erweitert.

Entlang der Trasse laufen derzeit noch folgende Restarbeiten:

- der Bau der Tank- und Rastanlagen Marienborn und Buckautal,
- Landschaftsbaumaßnahmen und
- Liegenschaftsvermessungen.

In Vorbereitung befinden sich in:

### Niedersachsen

- die Richtungsfahrbahn Hannover–Berlin im 6,9 km langen Abschnitt zwischen östlich Hämelerwald und westlich Peine (zurzeit 3streifig markiert) einschließlich des südlichen Brückenbauwerkes zur Unterführung der Fuhse (Baubeginn: Frühjahr 2001) und
- der 5,0 km lange Abschnitt AS Braunschweig-Watenbüttel–AK Braunschweig/N (zurzeit 6streifig markiert) einschließlich der Okerbrücke, 4 Überführungsbauwerke und ein Bauwerk zur Unterführung des Mittellandkanals (Baubeginn: Frühjahr 2001).

### Sachsen-Anhalt

- der Bau der „Tank- und Rastanlage Börde neu“ ab Sommer 2001 und
- der Landschaftsbau im Bereich „Seelscher Bruch“

### Maßnahmen in Brandenburg

- Landschaftsbau und
- Wildschutzzäune.

Die Gesamtbaukosten für diese Maßnahmen belaufen sich auf rund 124 Mio. DM.

**BAB A 14**

Die BAB A 14 wurde als erstes Neubauprojekt vollständig fertig gestellt und am 30. November 2000 in Anwesenheit von Bundeskanzler Gerhard Schröder für den Verkehr freigegeben. Diese neue Autobahn ist 101,7 km lang und wurde mit Kosten von insgesamt rund 1,2 Mrd. DM gebaut. Sie verbindet die Landeshauptstadt Magdeburg direkt mit der Wirtschaftsregion Halle und trägt durch die optimale Einbindung in das Bundesfernstraßennetz zur Stärkung der Wirtschaftskraft des Landes Sachsen-Anhalt bei. Hervorzuheben ist, dass die DEGES dieses VDE-Projekt in einer Rekordbauzeit von 6,5 Jahren realisiert hat.

Im Streckenverlauf wurden mehrere größere Ingenieurbauwerke wie die Saalebrücke Beesedau (Länge: 805 m), die Götschetalbrücke (Länge: 730 m), die Schrotetalbrücke (Länge: 492 m), die Bodetalbrücke (Länge: 326 m) und die Wippertalbrücke (Länge: 326 m) harmonisch in die umgebende Landschaft eingepasst.

Derzeit werden noch folgende Restarbeiten durchgeführt:

- Planung und Bau der PWC-Anlage bei Beesenlaublingen,
- Landschaftsbaumaßnahmen und
- Schlussvermessungen.

**2.8 BAB A 44 Rheinquerung Ilverich**

Mit der Fertigstellung des Abschnittes der Autobahn A 44 zwischen Lank/Latum im Westen und Düsseldorf-Messe/Stadion im Osten wird im Sommer 2002 das Autobahnviereck um die Landeshauptstadt Düsseldorf mit den Autobahnen A 57, A 44, A 3 und A 46 geschlossen. Die A 44 hat dabei als Ost-West-Achse eine wichtige nationale und europäische Funktion sowie auch erhebliche regionale Bedeutung als Nordtangente des Ballungsraumes Düsseldorf-Neuss. Sie entlastet die Uerdinger Rheinbrücke bis zu rund 50 % und die Theodor-Heuss-Brücke mit derzeit 100 000 Kfz/24 Std. bis zu 25 %. Sie verknüpft nicht nur die Siedlungs- und Wirtschaftsräume beiderseits des Rheins miteinander, auch der Rhein-Ruhr-Flughafen, das Stadion und das Messegelände sowie die Gewerbegebiete im Norden von Düsseldorf werden verkehrsgünstig erschlossen.

Der Lückenschluss der A 44 wurde 1992 in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „Vordringlicher Bedarf“ aufgenommen.

Bereits 1912 waren erste Überlegungen zu einer Rheinbrücke bei Ilverich im Zusammenhang mit einer Nordumgehung Düsseldorf angestellt worden. Die konkrete Planung begann allerdings erst 1969 mit einer ersten Anhörung. Danach wurde mehrere Jahre nach technisch und finanziell vertretbaren Lösungen gesucht. Hierbei wurde vom Land Nordrhein-Westfalen auch eine durchgehende Tunnelführung untersucht und mit 1,6 Mrd. DM veranschlagt.

1990 haben sich die Verkehrsminister von Bund und Land auf eine Rheinbrücke mit zwei 870 m und 640 m langen Vorlandtunneln geeinigt. Die immer wieder geforderte rund 5 km lange Volluntertunnelung mit zusätzlichen Kos-

ten von rund 1 Mrd. DM war nicht finanzierbar. Der Vorwurf erhielt am 22. Oktober 1992 den Sichtvermerk des BMV. Das Planfeststellungsverfahren wurde Mitte 1993 eingeleitet und am 7. Februar 1996 durch den Planfeststellungsbeschluss abgeschlossen.

Durch die Aufnahme dieses Projektes in die Liste der 12 Pilotprojekte mit privater Vorfinanzierung, denen der Deutsche Bundestag im Jahr 1992 zugestimmt hatte, konnte schließlich die Finanzierung sichergestellt und die Maßnahme in den Haushalt 1996 aufgenommen werden. Die Refinanzierung erfolgt nach der Abnahme der Bauleistung ab 2003 in 15 Jahresraten aus den jeweiligen Straßenbauplänen der jährlichen Bundeshaushalte. Die Gesamtkosten dieses Lückenschlusses betragen einschließlich privater Vorfinanzierung 716,7 Mio. DM.

Die neue Trasse ist 5,9 km lang. Sie wird im Westen durch das Autobahnkreuz Strümp und im Osten durch die Anschlussstelle Düsseldorf-Messe/Stadion begrenzt. Im Jahr 2010 wird mit einem Verkehrsaufkommen von rund 75 000 Kfz/24h gerechnet. Für diese Verkehrsbelastung ist ein 6streifiger Autobahnquerschnitt – bestehend aus 3 Fahrstreifen und einem Standstreifen je Richtungsfahrbahn – notwendig.

Das Planungsgebiet ist eine typische Niederrheinlandschaft mit teilweise unter Landschaftsschutz und Naturschutz stehenden Flächen. Das planerische Ziel bestand darin, die Straße so in die Landschaft einzufügen, dass Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt weitgehend vermieden oder ausgeglichen werden können. Aus diesem Grund wird die neue A 44 durch den 640 m langen „Tunnel Strümp“ geführt, die geplante Anschlussstelle Strümp platzsparend gebaut und im Bereich des Naturschutzgebietes „Ilvericher Altrheinschlinge“ ein zweiter Tunnel von 870 m Länge vorgesehen. Allein für landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen außerhalb der eigentlichen Trasse wurden 82 ha Land erworben und bereits vor dem eigentlichen Baubeginn bepflanzt. Für Wälle und Versickerungsbecken, die alle landschaftsgerecht eingepasst werden, waren weitere 21 ha erforderlich – eine Fläche, die etwa neunmal so groß ist wie die durch die Fahrbahn versiegelte Fläche.

Eine weitere Planungsaufgabe bestand darin, die Überschwemmungsgebiete des Rheins zu erhalten. Zur Vermeidung von Trennwirkungen wurden in der Planung Dammstrecken gekürzt und durch Bauwerke ersetzt.

Die über mehrere Jahre beobachteten hohen Grundwasserstände hatten sehr entscheidenden Einfluss auf die Planung der beiden Tunnel. Gemäß hydrogeologischem Gutachten besteht der maßgebende Grundwasserleiter aus Kiesen und Sanden einer Schicht aus dem Quartär. Die darunter anstehenden tertiären Feinsande haben eine wesentlich geringere Durchlässigkeit und gelten deshalb als wasserhemmend.

Im Hinblick auf die bestehende Vegetation und die Wassergewinnung eines nahe gelegenen Wasserwerkes durfte der Grundwasserhaushalt so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Das wird durch die oberflächennahe Lage der Tunnel – oberhalb der tertiären Sande – erreicht. Durch

den abschnittswisen Bau der Tunnel in 240 m langen „Trockendocks“ und die jeweils zwischenzeitliche Entfernung der Baugrubenwände war es möglich die Grundwasserströmung weitgehend unbeeinträchtigt zu lassen.

Großflächige, in die Erde gebaute und in die Landschaft eingepasste bepflanzte Versickerungsteiche mit Absetz- und Ölabscheidebecken übernehmen anfallendes Oberflächenwasser, das im Regelfall über Rohrleitungen zum Tiefpunkt des Tunnels geleitet und von dort über ein Pumpwerk der nahen Versickerungsanlage zugeführt wird.

Die neue Brücke („Flughafenbrücke“) wird als Schrägseilbrücke mit einem 3-zelligen Hohlkasten gebaut. Die beiden Vorlandbrücken sind in Spannbeton, die Strombrücke in Stahl konstruiert. Der lichte Abstand der Strompfeiler von 275 m ergab sich aus den Forderungen der Rheinschiffahrt. Zusätzlich zur schiffbaren Breite musste bei dem höchsten schiffbaren Wasserstand noch eine lichte Durchfahrts Höhe von 9,10 m gewährleistet werden. Wegen der Lage der Brücke im Ab- und Einflugbereich des Flughafens Düsseldorf musste die Höhe der Brückenpylone auf 81 m über NN begrenzt werden. Das hat zur Folge, dass die Pylone parallel zur Straßenachse die Form eines oben geschlossenen „V“ erhalten.

Die Maßnahme befindet sich zurzeit noch im Bau und soll im Sommer 2002 fertig gestellt werden. Die Fertigstellung des Rohbaus „Tunnel Strümp“ ist für Ende 2001 und die Fertigstellung des Rohbaus „Tunnel Rheinschlinge“ im Januar 2002 geplant. Der Lückenschluss „Flughafenbrücke“ wird im Dezember 2001 mit der letzten Schweißnaht vollzogen.

## **2.9 Neue Vergabebestimmungen ab 1. Februar 2001 (Vergabeordnung, BOB, VOL, VOF, ZVB, Vergabehandbücher)**

### **Allgemeines**

Durch die Umsetzung der EG-Vergabe- und Überwachungsrichtlinien ist das deutsche Vergaberecht seit Anfang 1994 zweigeteilt.

Unterhalb der EG-Schwellenwerte (bzgl. der Höhe der Auftragssumme) sind für öffentliche Aufträge die einschlägigen Bestimmungen der VOB und VOL anzuwenden. Die Verpflichtung zur Anwendung der beiden Verdingungsordnungen erfolgt über Verwaltungsvorschriften, z. B. Haushaltsordnungen des Bundes, der Länder und der Kommunen. Hierdurch gibt es keine Rechtswirkung im Außenverhältnis zu den Bewerbern/Bietern. Der Rechtsschutz der Bewerber/Bieter ist damit sehr begrenzt. Bei Vergabebeschwerden haben sie nur die Möglichkeit, ihre Rechte bei einer Nachprüfungsstelle (Fach- und Rechtsaufsicht der Vergabestelle) vorzutragen.

Oberhalb der EG-Schwellenwerte erfolgt die Umsetzung der EG-Vergabe- und Überwachungsrichtlinien in deutsches Recht in der Reihenfolge: Gesetz – Verordnung – Verdingungsordnungen („Kaskadenprinzip“).

Neue gesetzliche Grundlage ist seit dem 1. Januar 1999 das Vergaberechtsänderungsgesetz, dessen Artikel 1 – je-

doch mit geänderter Paragraphenfolge – in den vierten Teil der Neufassung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) aufgenommen wurde. Damit wird durch die Schaffung subjektiver Rechte der Rechtsschutz der Bewerber/Bieter (Einflussnahme auf das Vergabeverfahren) deutlich verbessert. Bewerber/Bieter können jetzt in ein laufendes Vergabeverfahren mit der Folge eingreifen, dass bei Einleitung eines Nachprüfungsverfahrens das Vergabeverfahren bis zur abschließenden Entscheidung ausgesetzt wird.

Als erste Instanz eines Nachprüfungsverfahrens sind die Vergabekammern unabhängig von der möglichen Einschaltung einer Vergabepflichtstelle zuständig. Revisionsinstanz sind die so genannte Vergabesenate bei den Oberlandesgerichten.

### **Neue Vergabeverordnung**

Die Bundesregierung hat auf den Ermächtigungsgrundlagen von § 97 (6) und § 127 des GWB und nach Zustimmung des Bundesrates die „Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung – VgV)“ erlassen. Sie ist zum 1. Februar 2001 in Kraft getreten.

Wie bisher ist sie Teil des o. g. Kaskadenprinzips und ersetzt die auf der Grundlage des Haushaltsgrundsätzegesetzes 1994 erlassene Vergabeverordnung (VgV) in der Fassung der „Ersten Verordnung zur Änderung der Vergabeverordnung“ vom 29. September 1997.

Die Neufassung der VgV wurde wegen der seit dem 1. Januar 1999 geltenden neuen Rechtsgrundlagen für die Vergabe öffentlicher Aufträge oberhalb der EG-Schwellenwerte und der Fortschreibung der Verdingungsordnungen VOB/A, VOL/A und VOF u. a. infolge der Umsetzung von zwei EG-Richtlinien in deutsches Recht erforderlich. Sie enthält nunmehr Regelungen über das bei der Vergabe öffentlicher Aufträge einzuhaltende Verfahren sowie über Zuständigkeiten und Verfahrensweisen bei der Durchführung von Nachprüfungsverfahren für öffentliche Aufträge oberhalb der EG-Schwellenwerte.

Mit der neuen VgV wird die mit dem neuen, vierten Teil des GWB zum 1. Januar 1999 begonnene Reform zur Änderung der Rechtsgrundlagen der Vergabe öffentlicher Aufträge oberhalb der EG-Schwellenwerte abgeschlossen. Dies betrifft insbesondere den Rechtsschutz der Bewerber/Bieter.

Wie in der bisherigen VgV werden die im GWB bestimmten öffentlichen Auftraggeber (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 verpflichtet. Durch diese Verweisung erhalten die Verdingungsordnungen materiell Rechtsnormcharakter.

Die Straßenbauverwaltungen als „klassische“ öffentliche AG haben oberhalb der EG-Schwellenwerte bei der Vergabe von

- Bauleistungen den Abschnitt 2 der VOB/A, Ausgabe 2000,
- Liefer- und Dienstleistungen sowie freiberuflichen Leistungen, die eindeutig und erschöpfend beschreibbar sind, den Abschnitt 2 der VOL/A, Ausgabe 2000,
- freiberuflichen Leistungen, die nicht eindeutig und erschöpfend beschreibbar sind, die VOF, Ausgabe 2000, 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 neuen VgV hat der AG die Bieter, deren Angebote nicht berücksichtigt werden sollen, über den Namen des Bieters, dessen Angebot angenommen werden soll und über den Grund der vorgesehenen Nichtberücksichtigung ihrer Angebote zu informieren. Diese Information hat er schriftlich spätestens 14 Kalendertage vor dem Vertragsabschluss abzugeben. Ein Vertrag darf vor Ablauf der Frist oder ohne dass die Information erteilt worden und die Frist abgelaufen ist, nicht abgeschlossen werden. Ein dennoch abgeschlossener Vertrag ist nichtig.

Hinweise und Vordrucke zur praktischen Umsetzung der Informationspflicht wurden in den zuständigen Gremien des „Hauptausschusses Verdingungswesen im Straßen- und Brückenbau (HAV-StB)“ erarbeitet. Diese werden im Rahmen der nächsten Fortschreibung in die drei „Vergabehandbücher“ für den Straßen- und Brückenbau übernommen.

### Verdingungsordnungen

Insbesondere wegen der Umsetzung von zwei EG-Vergaberichtlinien aufgrund des Beschaffungsübereinkommens (GPA) der Welthandelsorganisation (WTO) in deutsches Recht mussten die Verdingungsordnungen VOB/A, VOL/A und VOF fortgeschrieben werden. Mit dem Inkrafttreten der VgV wurden auch die Bestimmungen in den Abschnitten 2 bis 4 der VOB/A und VOL/A sowie der VOF zum 1. Februar 2001 verbindlich.

### VOB

Für die „Verdingungsordnung für Bauleistungen (VOB)“ bestand Fortschreibungsbedarf in allen drei Teilen.

Die im **Teil A** „Allgemeine Bestimmungen für die Vergabe von Bauleistungen – DIN 1960 –“ vorgenommenen Änderungen lassen sich in fünf Hauptgruppen unterteilen:

1. Öffnung der VOB/A für digitale Angebote (Änderungen z. B. in den §§ 10, 17, 18, 20, 21, 22).
2. in Kraft getretenen neuen gesetzlichen Regelungen (Änderungen z. B. in den §§ 25, 26a, 31, 31a).
3. Anpassung an EG-Richtlinien (Änderungen z. B. in den §§ 1a, 9, 10, 17, 18, 18a, 20, 21, 22, 26, 27, 27a, 33a, Anhänge).

4. Fortentwicklung der Regelungen zur Bekämpfung von Korruption und anderer illegaler Praktiken bei Bauvergaben (Änderungen z. B. in den §§ 9, 21, 22, 25, 26).

5. Sonstige Änderungen (Änderungen z. B. in den §§ 8, 13, 14, 20, 21).

Im **Teil B** „Allgemeine Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauleistungen – DIN 1961 –“ sind nur punktuelle Änderungen u. a. aufgrund der neueren Rechtsprechung erfolgt. (Änderungen in den §§ 2, 4, 6, 7, 8, 12 und 16).

Im **Teil C** „Allgemeine Technische Vertragsbedingungen für Bauleistungen (ATV) – DIN 18 299 bis 18 451 –“ wurden

- 7 ATV fachtechnisch überarbeitet (ATV DIN 18 299, DIN 18 300, DIN 18 309, DIN 18 314, DIN 18 334, DIN 18 339, DIN 18 421),
- 51 ATV redaktionell überarbeitet (Aktualisierung der Normzitate, Anpassung an die neue Rechtschreibung).

Die VOB-Ausgabe 2000 enthält in einem Band die Teile A, B und C. Sie ersetzt den bisherigen Teil A der VOB, Ausgabe 1992, und den Ergänzungsband 1998.

Um eine einheitliche Anwendung der VOB-Ausgabe 2000 im Bereich der Bundesfernstraßen sicherzustellen, hat das BMVBW durch ARS Nr. 3/2001 vom 23. Januar 2001 den Abschnitt 1 der VOB/A (Basis-§§) sowie die Teile B und C der VOB-Ausgabe 2000 zum Datum des Inkrafttretens der VgV zur Anwendung vorgeschrieben.

### VOL

Die „Verdingungsordnung für Leistungen – ausgenommen Bauleistungen (VOL)“ wurde im **Teil A** „Allgemeine Bestimmungen für die Vergabe von Leistungen“ insbesondere wegen der Umsetzung von zwei EG-Richtlinien in deutsches Recht und der Zulassung elektronischer Angebote für Vergaben auch unterhalb der EG-Schwellenwerte überarbeitet (Anpassungen z. B. in den §§ 1, 1a, 17, 18, 18a, 19, 21, 22, 23, 25, 27a, 30a, 32a, Anhänge). Im **Teil B** „Allgemeine Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen“ erfolgte in § 8 nur eine redaktionelle Anpassung an das neue Insolvenzrecht.

Die VOL-Ausgabe 2000 ersetzt die bisherige VOL-Ausgabe 1997. Die einheitliche Anwendung der VOL-Ausgabe 2000 im Bereich der Bundesfernstraßen wurde wie bei der VOB in einem gesonderten ARS geregelt. (ARS Nr. 4/2001 vom 24. Januar 2001)

### VOF

Die „Verdingungsordnung für freiberufliche Leistungen (VOF)“ enthält gegenüber der bisherigen Fassung Änderungen in den Paragraphen 2, 3, 9, 14, 17, 19 und 20 sowie im Anhang II aufgrund der Umsetzung einer EG-Vergaberichtlinie. Die VOF-Ausgabe 2000 ersetzt die bisherige VOF-Ausgabe 1997.

Die Verpflichtung zur Anwendung der VOF 2000 für die Straßenbauverwaltung ergibt sich aus § 5 VgV und § 2 VOF ab den EG-Schwellenwerten ab 1. Februar 2001. Die Umsetzung für den Bereich der Bundesfernstraßen erfolgte mit ARS Nr. 5/2001 vom 25. Januar 2001.

#### Zusätzliche Vertragsbedingungen (ZVB)

Durch die Fortschreibung der VOB/B und die Fortentwicklung der Rechtsprechung (ZVB sind „Allgemeine Geschäftsbedingungen“ und daher dem „Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB-Gesetz)“ unterworfen) mussten die 1995 eingeführten ZVB/E-StB 95 aktualisiert werden.

Die Einführung der ZVB/E-StB 2000 im Bereich der Bundesfernstraßen erfolgte durch ARS Nr. 8/2001 vom 14. Februar 2001.

#### Vergabehandbücher

Hinweise, Erläuterungen, Beispiele (Muster) und Vordrucke zur praxismgerechten Anwendung der Verdingungsordnungen (VOB, VOL, VOF), ZVB, VgV und des GWB enthalten die drei „Vergabehandbücher“ für den Straßen- und Brückenbau, die vom HAV-StB erarbeitet und als Loseblattsammlungen von verschiedenen Verlagen vertrieben werden.

- Für Bauleistungen nach VOB ist das „Handbuch für die Vergabe und Ausführung von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (HVA B-StB)“,
- für Lieferungen und Leistungen – ausgenommen Bauleistungen – nach VOL das „Handbuch für die Vergabe und Ausführung von Lieferungen und Leistungen im Straßen- und -brückenbau (HVA L-StB)“ und
- für freiberufliche Leistungen nach VOF das „Handbuch für die Vergabe und Ausführung von freiberuflichen Leistungen der Ingenieure und Landschaftsarchitekten im Straßen- und Brückenbau (HVA F-StB)“

anzuwenden.

Aufbau und Gliederung sowie die äußere Aufmachung des HVA B-StB und HVA L-StB sind künftig identisch. Es ist vorgesehen, auch das HVA F-StB ähnlich fortzuschreiben.

#### Handbuch HVA B-StB

Gegenüber der letzten Fortschreibung ergab sich erheblicher Änderungsbedarf für alle Teile des Handbuches. Aus wirtschaftlichen Gründen wurde daher vorgesehen, ein neues Handbuch herauszugeben. Das neue Handbuch beinhaltet eine CD-ROM, die den Text des Handbuches enthält und eine dv-mäßige Bearbeitung der Vordrucke ermöglicht.

Das neue Vergabehandbuch HVA B-StB wurde mit ARS Nr. 20/2001 vom 25. Mai 2001 für den Bereich der Bundesfernstraßen eingeführt.

#### Handbuch HVA L-StB

Die Fortschreibung im Hinblick auf die Bieterinformation nach § 13 VgV ist abgeschlossen. Die weitere Überarbeitung der Teile 1 und 2 läuft derzeit noch. Die Einführung der 1. Fortschreibung des HVA L-StB ist für Sommer 2001 vorgesehen.

#### Handbuch HVA F-StB

Die Fortschreibung im Hinblick auf die Bieterinformation nach § 13 VgV sowie weiterer Teile sind abgeschlossen. Die Einführung der 1. Fortschreibung des HVA F-StB soll noch in der ersten Jahreshälfte 2001 erfolgen.

### 2.10 Entwicklung der Infrastrukturplanungen auf europäischer Ebene

Die internationale Zusammenarbeit im Bereich der Infrastrukturplanungen auf europäischer Ebene hat sich in den letzten zehn Jahren zunehmend ausgeweitet. Zwar gibt es keine „internationale Infrastrukturplanung“, aber im Vorfeld der nationalen Planungsprozesse finden immer häufiger internationale Abstimmungen statt. Hierbei sind drei Abstimmungsebenen zu nennen, die für die EU und die Staaten Mittel- und Osteuropas (MOE-Staaten) von besonderer Bedeutung sind:

- **TEN-V-Leitlinien,**
- **Paneuropäische Verkehrskorridore,**
- **TINA-Prozess.**

Die Gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-Leitlinien; Entscheidung Nr. 1692/96/EG des EP und des Rates vom 23. Juli 1996) sind ein Orientierungsrahmen für den Aufbau und Ausbau der international bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur innerhalb der EU bis zum Jahr 2010. Die TEN-V-Leitlinien beschreiben die für den internationalen Verkehr wichtigen Verkehrsinfrastrukturen innerhalb der Gemeinschaft und geben Hinweise zu deren weiterer Entwicklung. Damit werden Grundlagen geschaffen für

- die verkehrsträgerbezogene Zusammenführung der nationalen Wegenetze und deren schrittweise Überführung in ein intermodales Netz unter Einbeziehung von Telematiksystemen,
- einen Planungsrahmen, u. a. für die Beteiligung privaten Kapitals z. B. durch öffentlich-private Finanzierungsmodelle für den Bau und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturprojekten,
- Festlegungen zur Förderung des Auf- und Ausbau durch die Gemeinschaft,
- Verbesserung der Anbindung peripherer Gebiete der Gemeinschaft und
- die Verknüpfung des Netzes der EU mit Drittstaaten.

Die TEN-V-Leitlinien sind kein Bau- oder Finanzierungsprogramm. Die Projekte werden ausschließlich nach Maßgabe der jeweiligen nationalen Finanzierungsmöglichkeiten und Prioritätensetzungen realisiert. In Deutschland besteht das in den TEN-V-Leitlinien definierte

Straßennetz (TERN = Transeuropean Road Network) fast ausnahmslos aus bestehenden und geplanten Abschnitten von Autobahnen und umfasst zurzeit rund 83 % des Teilnetzes der Autobahnen. Die Verbindungen, die bei der Verabschiedung der TEN-V-Leitlinien noch als geplant ausgewiesen waren, haben heute den in der unten stehenden Tabelle folgenden Realisierungsstand.

Das TEN-V ist über 10 definierte Paneuropäischen Verkehrskorridore mit den Verkehrsnetzen der Mittel- und Osteuropäischen Staaten (MOE-Staaten) verknüpft. Diese wurden im Wesentlichen auf den drei Paneuropäischen Verkehrskonferenzen in Prag (1991), auf Kreta (1994) und in Helsinki (1997) festgelegt. In Deutschland gehören die in der Tabelle auf Seite 38 oben aufgeführten Abschnitte des Bundesfernstraßennetzes zu diesen Verkehrskorridoren.

Alle in den EU-Staaten gelegenen Abschnitte dieser Verkehrskorridore sind auch Teil des TEN-V (TERN).

Zur Entwicklung dieser Verkehrsachsen wurden bisher bereits mehrere Gemeinsame Memoranden von beteiligten Staaten zu bestimmten Korridoren oder Teilen von Korridoren unterzeichnet, es wurden Studien durchgeführt und mit ersten baulichen und organisatorischen Maßnahmen begonnen. Ohne Präjudizierung späterer Förderung durch die EU können einzelne Maßnahmen im Zuge der Korri-

dore aus Haushaltsmitteln der jeweiligen Staaten bereits begonnen werden.

Zur Verdichtung der für einen intensiven Personen- und Güterverkehr zu weitmaschigen Korridore wurde in einer Arbeitsgruppe unter der Leitung der EU-Kommission der wirtschaftlich notwendige und finanzierbare Infrastrukturbedarf in den assoziierten Staaten bis zum Jahr 2015 (Transport Infrastructure Needs Assessment – **TINA**) ermittelt. Ausgehend von den Paneuropäischen Verkehrskorridoren als Hauptachsen wurden durch Hinzufügung von „additional elements“ dem TEN-V adäquate Teilnetze für Fernstraßen, Eisenbahnen, Binnenwasserstraßen, Flughäfen, Binnenhäfen und Seehäfen definiert. Insgesamt umfasst das im Rahmen von TINA definierte Straßennetz eine Streckenlänge von 18 000 km.

Der Investitionsbedarf für das Straßennetz (Aus- und Neubau) beträgt mit rund 44 Mrd. Euro knapp die Hälfte der insgesamt auf rund 91 Mrd. Euro geschätzten Kosten.

Die im TINA-Prozess definierten Netze sollen nach dem Beitritt eines jeden assoziierten Staates zur EU auch sicherstellen, dass das TEN-V unmittelbar erweitert werden kann. Sie ermöglichen weiterhin eine Rangreihung prioritärer Projekte zur Förderung aus EU-Fonds und durch internationale Finanzinstitutionen, ohne allerdings die nationalen Investitionsentscheidungen zu präjudizieren.

Nr.	Verlauf	Status 2000
A 1	Blankenheim–Daun	in Planung
A 4	Bautzen–Görlitz–Bundesgrenze D/PL (–Breslau)	fertig gestellt
A 6	Amberg–Ost–Waidhaus–Bundesgrenze D/CZ (–Prag)	im Bau
A 8	Merzig–Bundesgrenze D/L (–Luxemburg)	in Planung
A 14	Halle–Magdeburg	fertig gestellt
A 17	Dresden–Bundesgrenze D/CZ (–Prag)	im Bau
A 20	(Bremen–) A 1 westl. Hamburg–Lübeck–Rostock–A 11 (–Stettin)	im Bau
A 31	Meppen–Ochtrup	im Bau
A 33	(Osnabrück–) Dissen–AK Bielefeld	im Bau
A 38	AD Friedland (–Kassel)–Halle	im Bau
A 44	Kassel–Wommen	im Bau
A 60	Wittlich–Bundesgrenze D/B (–Lüttich) [fehlende Abschnitte]	im Bau
A 70	Bayreuth–Schweinfurt [fehlende Abschnitte]	fertig gestellt
A 71	Erfurt–Schweinfurt	im Bau
A 94	München–Pocking (–Passau)	im Bau
A 96	Lindau–München [fehlende Abschnitte]	im Bau
A 402	Meppen–Bundesgrenze D/NL (–Zwolle)	in Planung
L 98	Altenheim–Eschau (Rheinbrücke)	im Bau

Straßen Nr.		Verlauf	Paneuropäischer Verkehrskorridor	
inter-national	national		Nr.	Verlauf
E 30	A12	Berlin–Frankfurt/Oder– Bundesgrenze D/PL	II	Berlin–Warschau–Minsk–Moskau–Nishnij Nowgorod
E 36	A13/A15	Berlin–AD Spreewald–Forst– Bundesgrenze D/PL	III	Berlin/Dresden–Breslau–Kattowitz–Krakau– Lemberg–Kiew
E 40	A4	Dresden–Görlitz– Bundesgrenze D/PL		
E 55	B170 <sup>1)</sup>	Dresden–Zinnwald– Bundesgrenze D/CZ	IV	Dresden/Nürnberg–Prag–Wien/Preßburg– Budapest–Arad–Bukarest–Konstanta/Craiova– Sofia–Thessaloniki/Plovdiv–Istanbul
	A17 <sup>2)</sup>	Dresden–Bundesgrenze D/CZ		
E 50	A6/B85/A93/ B14/A6 <sup>1)</sup>	Nürnberg–Waidhaus– Bundesgrenze D/CZ		
	A 6 <sup>2)</sup>	Nürnberg–Waidhaus– Bundesgrenze D/CZ		

<sup>1)</sup> Verlauf bis zur Fertigstellung der Autobahnverbindung

<sup>2)</sup> Verlauf nach Fertigstellung der Autobahnverbindung

## 2.11 Beiträge der EU zur Entwicklung der Straßeninfrastruktur

Die Europäische Union fördert die Entwicklung der Trans-europäischen Verkehrsnetze (TEN-V, engl. TEN-T) durch die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates vom 18. September 1995 (TEN-Zuschussverordnung). Die TEN-Zuschussverordnung sieht vor, dass Projekte innerhalb der TEN-V mit höchstens 10 % der zuschussfähigen Investitionskosten gefördert werden können: Machbarkeitsstudien für solche Projekte können bis zu 50 % der Kosten gefördert werden. In Deutschland konnte erstmals 1994 ein Straßenbauprojekt gefördert werden. Bis einschließlich 2000 wurden folgende Studien und Investitionen wie folgt gefördert:

Für die Auszahlung der Zuschüsse ist der Realisierungsfortschritt der Projekte maßgebend. Ein Teil der Zuschüsse wird zu Projektbeginn, ein weiterer Teil nach Umsetzung von 70 % des Projektvolumens und ein dritter Teil erst nach Abschluss des Projektes gezahlt. Dies bedingt, dass gegen Ende der Projektlaufzeit der aus EU-Zuschüssen zu finanzierende Projektteil zunächst national vorfinanziert werden muss.

Im Rahmen der Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung strukturschwacher Regionen durch die EU können auch Investitionen in Verkehrswege durch die Gewährung von Zuschüssen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1260/1999 des Rates vom 21. Juni 1999 (Strukturfondsverordnung) gefördert werden. Auf Beschluss des Bundeskabinetts und mit Zustimmung der Ministerpräsidenten der neuen Länder wurde mit der Aufstellung eines „Operationellen Programmes Verkehrsinfrastruktur des Bundes für den

Zeitraum 2000 bis 2006“ (Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur) erstmalig die EU-Strukturfondsförderung ausgewählter Projekte in den neuen Bundesländern (Ziel 1-Fördergebiet) für Bundesverkehrswege möglich.

Mit dem Programm wird die strukturelle Anpassung in den neuen Bundesländern durch den Neu- und Ausbau wichtiger Verkehrsinfrastrukturprojekte in den Bereichen Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen unterstützt. Die Mittelausstattung des Programms beträgt fast 3,2 Mrd. Euro, davon werden rund 1,6 Mrd. Euro aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) finanziert. Es ist geplant, 55,4 % dieses Betrages (1,7 Mrd. Euro, davon 0,9 Mrd. Euro aus dem EFRE) für den Förderschwerpunkt 2 „Bundesfernstraßen“ einzusetzen.

Auch bereits vor Inkrafttreten der genannten Zuschussverordnungen wurden entsprechende Zuschüsse auf der Grundlage der inzwischen nicht mehr geltender Bestimmungen gewährt.

Für Deutschland ist es von besonderer Bedeutung, dass auch die Infrastruktur in den angrenzenden künftigen EU-Staaten Polen und Tschechien so ausgebaut werden kann, dass ein engpassfreier grenzüberschreitender Verkehr gewährleistet werden kann. Mit dem „Instrument for Structural Policies for Pre-Accession (ISPA)“ gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1267/ 1999 des Rates vom 21. Juni 1999, gestützt auf Artikel 308 des EU-Vertrages, hat die EU ein hierfür geeignetes Förderinstrument geschaffen. Es ermöglicht den assoziierten Staaten einerseits, den Infrastrukturausbau zu forcieren und gibt andererseits den EU-Staaten die Möglichkeit, über entsprechende Einzelentscheidun-

Nr.	Projekt	EU-Zuschuss <sup>1)</sup>
1	B 27a Anbindung des KV-Terminals Kornwestheim	1,00 Mio. ECU
2	BAB A 2, 6streifiger Ausbau AK Kamen–Hannover	4,00 Mio. ECU
3	BAB A 6, 4Streifiger Neubau AS Lohma–Waidhaus, OU Waidhaus	6,51 Mio. ECU
4	Machbarkeitsstudien „Feste Warnowquerung“ Rostock	4,46 Mio. ECU
5	BAB A 20, 4streifiger Neubau Strassburg–Uckermark (A11)	10,00 Mio. ECU
6	BAB A 17 Planungsstudien	1,80 Mio. ECU
7	Straßenbrücke über den Rhein zwischen Altenheim (D) und Eschau (F)	2,50 Mio. Euro
8	Warnowquerung (Bau)	14,50 Mio. Euro
9	BAB A 13, grundhafter Ausbau Berlin–Dresden	8,96 Mio. Euro
10	BAB A 8 (Pforzheim)	4,40 Mio. Euro
11	BAB A 8 (Grenze LUX/D–Zweibrücken)	3,50 Mio. Euro
12	BAB A 11, grundhafter Ausbau Berlin–Stettin (Pl)	10,00 Mio. Euro
13	BAB A 3, Frankfurt/Main-Nürnberg: 6streifiger Ausbau Aschaffenburg-Ost–Hösbach und Bau der Einhausung Hösbach	9,00 Mio. Euro
14	Europaweite Verkehrsmanagementprojekte (Anteil D an VIKING, CENTRICO, SERTI, CORVETTE)	24,90 Mio. Euro

<sup>1)</sup> Ab Einführung des Euro als offizielles Zahlungsmittel (fester Kurs), vorher ECU (wechselnder Kurs).

gen gezielt solche Infrastrukturen zu fördern, die auf die Erfordernisse einer erweiterten Union ausgerichtet sind.

Der indikative Finanzrahmen für die Jahre 2000 bis 2006 beträgt jährlich 1 040 Mio. Euro, die je zur Hälfte für die Bereiche Verkehr und für Umwelt eingesetzt werden sollen. Für Polen und Tschechien stehen hieraus folgende jährlichen Förderbeträge für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung:

- Tschechien: zwischen 28 Mio. Euro und 41 Mio. Euro
- Polen: zwischen 156 Mio. Euro und 192 Mio. Euro.

Deutschland wird im ISPA-Verwaltungsrat darauf achten, dass die Straßenprojekte hieran einen angemessenen Anteil erhalten und die zu fördernden Projekte mit den Planungen auf deutscher Seite korrespondieren.

### 3 Straßenbauleistungen im Jahr 2000

#### 3.1 Straßenbauhaushalt 2000

##### – Kap. 12 10 –

#### 3.1.1 Haushaltssoll

Für den Bundesfernstraßenbau standen für das Jahr 2000 nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 2000 vom 22. Dezember 1999 (BGBl. I. S. 2561) folgende Ausgabemittel zur Verfügung (**Haushaltssoll**):

	Mio. DM
Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen) .....	9 955,9
hinzu: – freigegebene Reste aus dem Vorjahr .....	9,0
– Einsparung für Kap 12 02 .....	– 45,0
– Baukostenzuschüsse der Europäischen Union .....	4,9
<b>Summe Verfügungsbetrag (SOLL) .....</b>	<b>9 924,8</b>

#### 3.1.2 IST-Ausgaben

Im Haushaltsjahr 2000 wurde ausgeben:

	Mio. DM
Länderausgaben einschließlich DEGES (als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen) .....	9 854,3
Übrige Ausgaben .....	62,4
<b>Summe IST-Ausgaben .....</b>	<b>9 917,3</b>
(nachrichtlich) – Ausgabenreste Berichtsjahr .....	7,5

Die IST-Ausgaben 2000 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) <sup>1)</sup>	Sonstige	Summe
	Mio. DM			
<b>Kap. 1210 .....</b>	<b>5 733,3</b>	<b>4 121,6</b>	<b>62,5</b>	<b>9 917,3</b>
– Investitionen .....	4 389,6	3 772,6	–	8 162,1
– Nichtinvestitionen .....	1 343,7	349,0	62,5	1 755,2

<sup>1)</sup> einschließlich DEGES

Abbildung 8

**Entwicklung der Ausgaben von 1970 bis 2000 und Finanzplanung für die Bundesfernstraßen bis 2005<sup>1)</sup>**  
 (gemäß Haushalt 2002 mit Finanzplanung vom 13. Juni 2001)



<sup>1)</sup> mit Berücksichtigung des Beitrages der globalen Minderausgabe, ohne Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003 (ZIP)

Die IST-Ausgaben 2000 gliedern sich nach **Aufgabenbereichen** wie folgt:

Aufgabenbereich	Titel des Straßenbauplans <sup>1)</sup>	Teilbetrag in Mio. DM	Gesamtbetrag in Mio. DM
Betriebliche Unterhaltung .....			1 559,7
* Bundesautobahnen .....	521 11, 521 32, 521 52, 521 62 (60 %), 811 12, 812 12	766,4	
* Bundesstraßen .....	521 21, 521 42, 521 62 (40 %), 811 22, 812 22	793,3	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesautobahnen (einschl. Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb –.....			4 800,4
* Erneuerung, Um- und Ausbau .....	741 33, 741 35, 741 39, 742 11	1 538,0	
* Erweiterung einschließlich VDE .....	741 14, 741 16	1 397,3	
* Neubau einschließlich VDE .....	741 17, 741 18	1 805,8	
* Hochbauten .....	711 12, 712 12	59,9	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesstraßen (einschl. Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb – .....			2 391,3
* Erneuerung, Um- und Ausbau .....	741 43, 741 45, 741 49, 742 21	1 233,1	
* Neubau .....	741 22	1 129,8	
* Hochbauten .....	711 22, 712 22	38,5	
Zinszuschüsse für Ersatzbeschaffung, Grunderwerb, Darlehen und Zuweisungen für Ersatzbeschaffung .....			501,2
* Bundesautobahnen .....	622 32, 821 11, 821 31, 852 12, 863 12, 882 12	297,3	
* Bundesstraßen .....	622 42, 821 22 821 41, 863 22, 882 22	203,8	
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz .....	745 01, 745 21, 882 01, 883 01, 883 03		207,3
Abgeltung von Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bau- aufsicht .....	642 12, 642 22		202,4
Zuschüsse des Bundes an fremde Baustraßenbauer (§ 5a Fernstraßengesetz) .....	883 02, 883 04		14,6
Erwerb privatfinanzierter Bundesfernstraßenabschnitte .....			136,1
* Bundesautobahnen .....	822 12	122,9	
* Bundesstraßen .....	822 22	13,3	
Zentrale Aufgaben und Verschiedenes .....			104,1
* Forschung, Veröffentlichungen, verkehrswirtschaftliche Unter- suchungen .....	534 01, 543 01, 544 01, 545 01, 535 62	27,9	
* Verschiedenes .....	546 01, 682 01, 685 02, 685 32, 743 12, 743 62, 744 01, 744 02, 861 12, 861 22, 883 05	76,1	
<b>Summe IST-Ausgaben:</b>			<b>9 917,3</b>

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

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

Im Berichtsjahr standen insgesamt 7 704,2 Mio. DM neue VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

2001:	rund	4 120,4 Mio. DM
2002:	rund	1 71,3 Mio. DM
2003:	rund	1 250,1 Mio. DM
Folgejahre	rund	462,4 Mio. DM
Insgesamt	rund	7 704,2 Mio. DM

Am 31. Dezember 2000 bestanden folgende Verpflichtungen zulasten des Haushaltes:

2001:	rund	3 762,7 Mio. DM
2002:	rund	1 385,0 Mio. DM
2003:	rund	676,0 Mio. DM
Folgejahre	rund	6 884,5 Mio. DM
Insgesamt	rund	12 708,2 Mio. DM

### 3.2 Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben

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

Tabelle 6

#### Leistungsübersicht 2000 – Bauleistungen nach Art und Ausgaben – (nur Hauptbautitel einschl. VDE, ohne Refinanzierung der privatfinanzierten Bundesautobahn- und Bundesstraßenabschnitte)

Straßenklasse		Titel im Straßenbauplan	Verkehrsfreigaben <sup>1)</sup> in km		Ausgaben einschließlich Grunderwerb in Mio. DM
1		2	3		4
Bundesautobahnen	– Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)	741 14/-16 821 14/-16	Insgesamt davon zweibahnig 1. Fahrbahn 2. Fahrbahn	158,5 100,6 27,5 30,4	1 465,3
	– Neubaustrecken	741 17/-18 821 17/-18	insgesamt davon zweibahnig 1. Fahrbahn 2. Fahrbahn	183,1 178,7 – 4,4	2 022,9
Bundesstraßen .....	– Neubau und Erweiterungstrecken	741 22 821 22	insgesamt davon 4streifig 2streifig	211,4 48,7 162,7	1 260,0
davon .....	– Ortsumgehungen	741 22 821 22	insgesamt davon 4streifig 2streifig	(169,1) (25,4) (143,7)	(945,0)
<b>Summe Ausgaben:</b>					<b>4 748,2</b>

<sup>1)</sup> Länge der im Berichtsjahr freigegebenen Teil-Verkehrseinheiten Hauptbautitel einschl. GE, ohne Erwerb privatfinanzierter Bundesstraßenabschnitte (822 12/822 22):

741 14	996,9 Mio. DM
741 16	468,4 Mio. DM
741 17	685,8 Mio. DM
741 18	1 337,1 Mio. DM
741 22	1 260,0 Mio. DM
	<u>4 748,2 Mio. DM</u>

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

### 3.3 Hauptbautitel

#### 3.3.1 Bundesautobahnen

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

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecken und zur Verminderung der Unfallgefahren ist die Erweiterung der Betriebsstrecken der Bundesautobahnen auf 6 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 rund 13 000 km Autobahn sollen rund 2 600 km 6 und mehr Fahrstreifen erhalten.

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

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 2001 rund 2 204 km (Vorjahr: 2 075 km).

Einen Überblick der geplanten Erweiterungen auf 6 und mehr Fahrstreifen sowie der bisher erreichten Fertigstellung gibt im Anhang **Tabelle 11** sowie die Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2000**“. Die Ausgaben für Erhaltung, Erneuerung, Umbau- und Erweiterung von Bundesautobahnen-Betriebsstrecken sind wie folgt aufgegliedert:

##### 3.3.1.2 Neubau

Im Berichtsjahr sind 15 BAB-Teil-Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von 188 km fertig gestellt und dem Verkehr übergeben worden.

Unter Berücksichtigung der erfolgten Umstufungen und Neuvermessungen haben die Bundesautobahnen Ende des Berichtsjahres eine Länge von 11 712 km erreicht; 365,5 km BAB-Neubaustrecken waren zu diesem Zeitpunkt in Bau, davon 23,9 km 1. Fahrbahn.

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Berichtsjahr insgesamt 2 205,1 Mio. DM aufgewendet. Die Ausgaben sind wie folgt aufgegliedert:

	Titel im Straßenbauplan <sup>1)</sup>	Ausgaben in Mio. DM
Baukosten .....	741 17, 741 18	560,9 1 244,8
Grunderwerb .....	821 17, 821 18	124,9 92,2
Hochbauten .....	711 12, 712 12	31 28,4
<b>Summe Ausgaben:</b>		<b>2 205,1</b>

<sup>1)</sup> Einzelnachweise sind im Anhang, **Tabelle 12**, detailliert dargestellt und in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2000“ dargestellt.

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

#### A 14 Magdeburg–Halle (Saale)

Mit der Verkehrsfreigabe des Streckenabschnittes Schönebeck–Könnern ist die BAB A 14 fertig gestellt. Die A 14

	Titel im Straßenbauplan <sup>1)</sup>	Ausgaben in Mio. DM
Erhaltung .....	741 33	1 112,3
Um- und Ausbau .....	741 35/821 35	306,1
Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen .....	741 39/821 39	16,1
Erweiterung einschließlich VDE .....	741 14/821 14 741 16/821 16	1 465,3
Fernmeldeanlagen, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen .....	742 11	115,6
<b>Summe Ausgaben:</b>		<b>3 015,4</b>

<sup>1)</sup> Einzelnachweise sind im Anhang, **Tabelle 11** detailliert dargestellt

ist bundesweit das erste vollständig fertig gestellte VDE-Straßenneubauprojekt. Bemerkenswert ist die knapp 10-jährige Planungs- und Bauzeit für eine rund 100 km lange neue Autobahn.

**A 20 Lübeck–Stettin**

Mit der Verkehrsfreigabe des Streckenabschnitts Wismar–Rostock ist der Abschnitt von Schönberg bis Rostock mit einer Länge von 92 km durchgehend befahrbar.

**A 93 Hof–Regensburg**

Mit der Verkehrsfreigabe der Teilstrecken Hof (A 72) bis Hof–Süd (Länge 16,4 km), AS Schwarzenhammer bis Thiersheim (Länge 5,5 km) und Marktredwitz bis Mitterteich–West (Länge 7,3 km) ist die A 93 bis auf den Abschnitt AS Selb–West bis Schwarzenhammer, der im Jahr 2001 für den Verkehr freigegeben wird, fertig gestellt (Privatfinanzierung).

**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 38 Göttingen–Halle (Saale)**  
Wallhausen–AS Sangerhausen  
Lützen–AS Knautnaundorf
- A 94 München–Neustadt/Inn**  
Winhöring–AS Alzgerm
- A 96 Lindau–München**  
Gebrazhofen–AS Leutkirch–Süd
- A 100 Stadtring Berlin**  
AS Gradestraße–AS Buschkrugallee
- A 241 Wismar–Schwerin**  
AS Schwerin–Nord–AS Schwerin–Süd

**Voraussichtliche Fertigstellungen in 2001:**

Im Jahre 2001 werden Fertigstellungen von insgesamt rund 90 km BAB-Streckenlänge erwartet (siehe **Anhang, Tabelle 19**). Folgende BAB-Verkehrseinheiten werden voraussichtlich für den Verkehr freigegeben werden:

- A 4 Olpe–Bad Hersfeld**  
AK Olpe–Süd–AS Wenden
- A 17 Dresden–Prag**  
Dresden–AS Kesselsdorf
- A 20 Lübeck–Rostock**  
Lübeck–AS Genin  
AK Rostock–AS Sanitz  
AS Grimmen–AS Stralsund  
AS Strasburg–AK Uckermark
- A 33 Osnabrück–Bielefeld**  
AS Dissen/Bad Rothenfelde–AS Borgholzhausen
- A 38 Göttingen–Halle (Saale)**  
AS Leinefelde–AS Breitenworbis
- A 71 Erfurt–Schweinfurt**  
Traßdorf–AS Ilmenau–Ost,  
AS Zella–Mehlis–Nord–AS Zella–Mehlis/Suhl
- A 93 Hof–Weiden**  
AS Selb–West–AS Schwarzenhammer  
(Privatfinanzierung)

**3.3.2 Neubau und Erweiterung von Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegbau**

Für die Bundesstraßen wurden im Berichtsjahr insgesamt rund 2 608,5 Mio. DM ausgegeben. Die Ausgaben verteilen sich auf Erhaltung, Neubau, Umbau- und Erweiterung von Betriebsstrecken wie folgt:

	Titel im Straßenbauplan <sup>1)</sup>	Ausgaben in Mio. DM
Erhaltung .....	741 43	686,2
Um- und Ausbau (Baukosten) .....	741 45	535,1
Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau .....	821 45	64,9
Neubau (einschließlich Ortsumgehungen) (Baukosten) .....	741 22/822 22	1 143,1
Grunderwerb für Neubau .....	821 22	130,2
Hochbauten .....	711 22/712 22	28,5
Lärmschutz, Darlehen, Zinszuschüsse und Zuweisungen für Ersatzraum - beschaffung .....	622 42/741 49, 821 49/863 22, 882 22	12,8
Betriebsfunkanlagen .....	742 21	7,7
<b>Summe Ausgaben:</b>		<b>2 608,5</b>

<sup>1)</sup> Einzelnachweise sind im **Anhang, Tabelle 13** detailliert dargestellt

Im Berichtsjahr wurden an Bundesstraßen insgesamt folgende Bauleistungen erreicht:

- im Berichtsjahr für den Verkehr freigegeben:  
61 Teil-Verkehrseinheiten von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 211,4 km (17 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 48,7 km; 2 Teil-Verkehrseinheiten, 3streifig: 10,5 km; 41 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 152,2 km).
- Ende des Berichtsjahres in Bau:  
122 Teil-Verkehrseinheiten von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 443,5 km (40 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 130,2 km; 2 Teil-Verkehrseinheiten, 3streifig: 13,1 km; 80 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 300,2 km).

Unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Um- bzw. Abstufungen beträgt die Gesamtlänge der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) am Ende des Berichtsjahres 41 282 km.

Im Rahmen des **Neubaues und der Erweiterung von Bundesstraßen** (Anhang, **Tabelle 13** und Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2000**“) haben folgende Aufgaben besondere Bedeutung:

- **Bau von Ortsumgehungen** (Anhang, **Tabelle 14** und Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2000**“)
- **Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG** (Anhang, **Tabelle 15**).

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

- im Berichtsjahr für den Verkehr freigegeben:  
45 Teil-Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 169,1 km (8 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 25,4 km; 1 Teil-Verkehrseinheiten, 3streifig: 7,6 km; 35 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 136,1 km).
- im Berichtsjahr vollständig für den Verkehr freigegeben:  
29 Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 136,9 km (5 Ortsumgehungen, 4streifig: 20,3 km; 1 Ortsumgehung, 3streifig: 7,6 km; 23 Ortsumgehungen, 2streifig: 109,0 km).
- Ende des Berichtsjahres in Bau:  
95 Teil-Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 359,3 km (20 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 80,5 km; 75 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 278,8 km).

Insgesamt wurden im Berichtsjahr für den Bau von Ortsumgehungen rund 945,0 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 62,9 Mio. DM (Baulastträger – und Bundesdrittel) ausgegeben. Darüber hinaus wurden für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bahn AG und anderen Baulastträgern 144,4 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 rund 350 km **Radwege an Bundesstraßen** fertig gestellt worden. Dafür wurden insgesamt rund 90 Mio. DM aufgewendet. In dem Zeitraum von 1991 bis zum Jahr 2000 sind rund 3 640 km Radwege mit Baukosten in Höhe von 1,2 Mrd. DM fertig gestellt worden. Insgesamt stehen damit Ende 2000 rund 15 000 km Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung.

Folgende Bauleistungen wurden in den Bundesländern auf den Bundesstraßen erzielt:

#### Baden-Württemberg

Für den Verkehr freigegeben:

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

In Bau befindlich:

19	Teil-Verkehrseinheiten	53,0 km
	davon	28,6 km, 4streifig 24,4 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau:

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

Neubau zwischen Schattenring und Südheimer Platz in Stuttgart

#### **B 29 Schwäbisch Gmünd–Immenhofen (B 290):**

Westumgehung Aalen

#### **B 31 Freiburg–Hüfingen:**

Ortsumgehung Freiburg-Ost (Privatfinanzierung)

Neubau Friedrichshafen-Waggershausen–Friedrichshafen-Löwental

#### **B 31 Friedrichshafen–Lindau:**

Ortsumgehung Eriskirch

**Bayern**

Für den Verkehr freigegeben:

10	Teil-Verkehrseinheiten	39,4 km
	davon	9,7 km, 4streifig 29,7 km, 2streifig

In Bau befindlich:

9	Teil-Verkehrseinheiten	18,9 km
	davon	2,5 km, 4streifig 16,4 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau:

**B 16 Krumbach–Donauwörth:**  
Ortsumgehung Gundesfingen-Lauingen**Marktoberdorf–Füssen:**  
Ortsumgehung Stötten**B 17 Augsburg–Landsberg a. Lech:**  
Ausbau in Lagerlechfeld**Brandenburg**

Für den Verkehr freigegeben:

8	Teil-Verkehrseinheiten	34,0 km
	davon	3,6 km, 4streifig 30,4 km, 2streifig

In Bau befindlich:

13	Teil-Verkehrseinheiten	65,1 km
	davon	8,3 km, 4streifig 56,8 km, 2streifig

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

**B 2/A 11 (B-GR D/PL)–Berlin:**  
Ortsumgehung Schwedt/Vierraden (teilweise unter Verkehr/teilweise in Bau)**B 5 Nauen–Berlin:**  
A 10 (o OU Wustermark)–L-GR BB/BE (2. Fb) (teilw. unter Verkehr/teilw. in Bau)  
Ortsumgehung Wustermark (Privatfinanzierung) (in Bau)**B 87 Frankfurt/Oder–Lübben:**  
Ortsumgehung Beeskow (teilw. unter Verkehr/teilw. in Bau)**B 101n Berlin–Luckenwalde:**  
BAB-Zubringer Großbeeren (teilw. unter Verkehr/teilw. in Bau)**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:

1	Teil-Verkehrseinheit	2,0 km, 2streifig
---	----------------------	-------------------

Folgendes bedeutsames Einzelvorhaben befindet sich in Bau:

**B 71 Bremerhaven–L-GR HB/NI:**  
Verlegung AS Bremerhaven/Wulsdorf (A 27)–L-GR HB/NI (B 6)**Hamburg**

Für den Verkehr freigegeben:

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

Folgendes bedeutsames Einzelvorhaben wurde für den Verkehr freigegeben:

**B 433 Norderstedt–Hamburg:**  
A 7–Ortsumgehung Fuhlsbüttel**Hessen**

Für den Verkehr freigegeben:

2	Teil-Verkehrseinheiten	7,1 km, 2streifig
---	------------------------	-------------------

In Bau befindlich:

10	Teil-Verkehrseinheiten	33,0 km
	davon	4,8 km, 4streifig 28,2 km, 2streifig

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

**B 8 Limburg–Königstein:**  
Ortsumgehung Brechen-Oberbrechen (in Bau)**B 44 Mannheim–Groß-Gerau:**  
Verlegung zwischen Stockstadt a. Rh. und nördl. Gernsheim (B 426) (unter Verkehr)**B 45 Hanau–örtl. Dieburg:**  
Neubau von Tannemühle (B 448)–Rodgau/Jügesheim (in Bau)**B 49 Limburg–Wetzlar:**  
Solms/Oberbiel–Wetzlar (2. Fb) davon Wetzlar/Dalheim 13 BA. (in Bau)**B 62 L-GR NW/HE–Marburg:**  
Ortsumgehung Biedenkopf/Wallau (in Bau) (Privatfinanzierung)**B 249 Eschwege–Mühlhausen:**  
Ortsumgehung Wanfried (in Bau)**B 252 BAB A 44 (AS Diemelstadt)–Arolsen:**  
Ortsumgehung Diemelstadt-Rhoden (in Bau)**B 254 BAB A 49 (AS Felsberg)–Fulda (B 27):**  
Ortsumgehung Willingshausen-Loshausen (unter Verkehr)

**B 426 Pfungstadt–Reinheim:**  
Ortsumgehung Ober-Ramstadt (in Bau)  
(Privatfinanzierung)

**Gernheim (B 44)–Darmstadt:**  
Ortsumgehung Pfungstadt (in Bau)

**B 456 NW Weilburg (B 49)–Usingen:**  
Teilumgehung Weilburg (in Bau)

### Mecklenburg-Vorpommern

Für den Verkehr freigegeben:

5	Teil-Verkehrseinheiten	21,2 km
	davon	3,8 km, 4streifig 17,4 km, 2streifig

In Bau befindlich:

4	Teil-Verkehrseinheiten	14,4 km
	davon	8,7 km, 4streifig 5,7 km, 2streifig

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 (teilw. unter Verkehr/teilw. in Bau)

Westumgehung Greifswald (teilw. unter Verkehr/teilw. in Bau)

**B 103n Kyritz–Warnemünde:**  
Westanbindung Rostock (in Bau)

**B 104 Lübeck–Wismar:**  
Ortsumgehung Schönberg (unter Verkehr)

**B 109 Greifswald –Prenzlau:**  
Ortsumgehung Anklam, 2. BA; W Anklam (B 110)–B 197 (in Bau)  
Ortsumgehung Anklam, 3. BA;  
B 197–s Anklam (B 109) (unter Verkehr)

### Niedersachsen

Für den Verkehr freigegeben:

6	Teil-Verkehrseinheiten	25,7 km
	davon	2,7 km, 4streifig 23,0 km, 2streifig

In Bau befindlich:

10	Teil-Verkehrseinheiten	50,7 km
	davon	9,3 km, 4streifig 41,4 km, 2streifig

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

**B 4 Lüneburg–Gifhorn:**  
Ortsumgehung Uelzen m Verl. bis Holdenstedt (in Bau)

**B 6n Bad Harzburg–Bernburg (BAB A 14):**  
N Bad Harzburg (BAB A 395)–L-GR NI/ST (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/ B 437 Nordenham–Brake:**  
Ortsumgehung Rodenkirchen-Sürwürden m B 437, Ortsumgehung Rodenkircherwarp (in Bau)

### Nordrhein-Westfalen

Für den Verkehr freigegeben:

4	Teil-Verkehrseinheiten	12,4 km
	davon	2,9 km, 3streifig 9,5 km, 2streifig

In Bau befindlich:

20	Teil-Verkehrseinheiten	70,9 km
	davon	16,4 km, 4streifig 13,1 km, 3streifig 41,4 km, 2streifig

Folgende bedeutsame Einzelvorhaben befinden sich in Bau:

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

**B 51 Köln–Wuppertal:**  
Ortsumgehung Wermelskirchen

**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)

**B 61 Bad Oeynhausen–Petershagen:**  
Ortsumgehung Barkhausen (B 65–L 780) mit Weserauentunnel

**B 67 Bocholt–Dülmen:**  
Neubau von Bocholt (B 473)–Rhede (L 572)

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

**B 238 Detmold–Bad Eilsen (BAB A 2):**  
Westumgehung Lemgo (L 712–N L 941)

**B 239 Detmold–Lübbecke:**  
Ortsumgehung Herford (B 61–BAB A 2)

**Rheinland-Pfalz**

Für den Verkehr freigegeben:

3	Teil-Verkehrseinheiten	12,2 km
	davon	6,5 km, 4streifig 5,7 km, 2streifig

In Bau befindlich:

6	Teil-Verkehrseinheiten	16,6 km
	davon	6,5 km, 4streifig 10,1 km, 2streifig

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

**B 10 BAB A 8 (AS Pirmasens)–Landau:**

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

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

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

**B 53 Trier–Bernkastel-Kues:**

Verlegung Biewer-Pfalzel (in Bau)

**B 256 Altenkirchen–Neuwied:**

Ortsumgehung Nieder- und Oberbieber/Neuwied (unter Verkehr)

**B 260 Lahnstein–Wiesbaden:**

Ortsumgehung Fachbach/Bad Ems (in Bau)

**Saarland**

Für den Verkehr freigegeben:

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

In Bau befindlich:

1	Teil-Verkehrseinheit	2,4 km, 2streifig
---	----------------------	-------------------

**Sachsen**

Für den Verkehr freigegeben:

2	Teil-Verkehrseinheiten	6,6 km
	davon	3,0 km, 4streifig 3,6 km, 2streifig

In Bau befindlich:

10	Teil-Verkehrseinheiten	46,0 km
	davon	21,8 km, 4streifig 24,2 km, 2streifig

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

**B 6 Halle–Leipzig:**

AS Großkugel–Stadtgrenze Leipzig (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) (unter Verkehr)

**B 173 Reichenbach–Zwickau:**

Ortsumgehung Neumark (in Bau)

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

Für den Verkehr freigegeben:

7	Teil-Verkehrseinheiten	22,8 km
	davon	8,8 km, 4streifig 7,6 km, 3streifig 6,4 km, 2streifig

In Bau befindlich:

7	Teil-Verkehrseinheiten	31,5 km
	davon	18,4 km, 4streifig 13,1 km, 2streifig

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

**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 Dübener:**

Ortsumgehung Wittenberg (unter Verkehr)

**B 6n Bad Harzburg–Bernburg (BAB A 14):**

L-GR NI/ST–Benzingerode (teilw. unter Verkehr/teilw. in Bau)

**B 80 Nordhausen–Eisleben:**

Ortsumgehung Sangerhausen–Riestedt, 2. BA (unter Verkehr)

**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)  
Ortsumgehung Gardelegen (unter Verkehr) (Privatfinanzierung)**B 189 Magdeburg–Stendal:**

Ortsumgehung Wolmirstedt (in Bau)

**Schleswig-Holstein**

Für den Verkehr freigegeben:

3	Teil-Verkehrseinheiten	5,6 km
	davon	0,7 km, 4streifig 4,9 km, 2streifig

In Bau befindlich:

4	Teil-Verkehrseinheiten	15,4 km
	davon	4,2 km, 4streifig 11,2 km, 2streifig

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

**B 76 Kiel-Schönberg i. Holstein:**  
Verlegung in Kiel Eckernförder Str.–Theodor-Heuss-Ring (unter Verkehr)

**B 76 Flensburg-Lübeck-Travequerung:**  
Ortsumgehung Preetz (in Bau)

**B 205 B77 (südl. Rendsburg)–B 404 (nördl. Bad Segeberg):**  
Ortsumgehung Neumünster (teilweise unter Verkehr)

**B 433 Ochsenzoll-Lentförden:**  
Südumgehung Kaltenkirchen (teilw. Privatfinanzierung) (unter Verkehr)

**B 502 Kiel-Schönberg i. Holstein:**  
Verlegung zwischen Kiel und Brodersdorf (teilw. unter Verkehr/teilw. in Bau)

**Thüringen**

Für den Verkehr freigegeben:

3	Teil-Verkehrseinheiten	11,7 km
	davon	1,6 km, 4streifig 10,1 km, 2streifig

In Bau befindlich:

8	Teil-Verkehrseinheiten	23,6 km
	davon	0,7 km, 4streifig 22,9 km, 2streifig

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 (Süd-knoten-Ankerwerk) (in Bau)

**B 281 Saalfeld-Triptis (B 2):**  
Ortsumgehung Neustadt a. d. Orla (unter Verkehr)

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

In **Tabelle 7** sind für die Hauptbautitel die Ausgaben und erreichten Baulängen den Planzielen des Fünfjahresplanes gegenübergestellt. Die ermittelten Erfüllungsgrade

beziehen sich auf das bis zum Ende des Planungszeitraumes zu erreichende Plansoll.

Die in Spalte 2 der **Tabelle 7** dargestellten Ausgabenansätze (Spalte 2) beziehen sich auf den Kostenstand im Jahr 1993. Bei der Interpretation von Erfüllungsgraden sind Planungsvorläufe und Finanzierungsnachläufe sowie mögliche Änderungen gegenüber veranschlagten Kosten zu beachten.

Mit dem Ende des Berichtsjahres war die Laufzeit des Fünfjahresplan 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 beendet. Folgende Erfüllungsgrade wurden erreicht:

- Bei der **Autobahn-Erweiterung** (6 und mehr Fahrstreifen) wurde das Längenziel vollständig erreicht, was im Wesentlichen auf den hohen Anteil vorrangig finanzierter VDE-Abschnitte (rund 80 %) zurückzuführen sein dürfte. Mit der Autobahn-Erweiterung wurde abschnittsgebunden gleichzeitig ebenfalls ein hoher Anteil an Erhaltungsleistungen erbracht.
- Beim **Autobahn- und Bundesstraßen-Neubau** wurden mit knapp 90 % bzw. rund 87 % der geplanten Längen ebenfalls beachtliche Fertigstellungsgrade erreicht. Anders als bei der Querschnittserweiterung war der VDE-Anteil (nur Autobahnen: rund 53 %) und damit der langfristig stabile Finanzierungsanteil deutlich niedriger. Unter anderem dürften – neben den bereits genannten Einschränkungen – Unwägbarkeiten bei der Trassenerschließung im Neubau leichter zur Überschreitung der Ausgabenansätze geführt haben.
- Für die **Ortsumgehungen** innerhalb des Bundesstraßen-Neubaus wurden mit rund 82 % der geringste Erfüllungsgrad erreicht.
- Über alle Investitionsbereiche gemittelt wurde für den Fünfjahresplan 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000 rund 92 % des Längenziels erreicht.

**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 35 503 Bauwerke.

Im Jahr 2000 wurden insgesamt 3 Tunnel fertig gestellt, sodass sich jetzt insgesamt 193 Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen in Betrieb befinden (davon 165 in der Baulast des Bundes). Weitere 31 Tunnel befinden sich zurzeit in Bau. Im Berichtsjahr waren folgende größere Instandsetzungsmaßnahmen in der Ausführung, wobei die Wertung und Hochrechnung der erkannten Schäden eine Steigerung von Erhaltungsaufwendungen, insbesondere in den alten Bundesländern, notwendig erscheinen lassen:

**A 3 Nürnberg-Regensburg:**

Talbrücke Krondorf,  
Kosten: rund 17,5 Mio. DM.  
Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Geländer, Fahrbahnübergänge und Lager, Instandsetzung des Überbaues und der Unterbauten.

Tabelle 7

**Fünfjahresplan (FJP) 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis 2000**

– Stand: 31. Dezember 2000 –

1	Soll-Werte FJP (Laufzeit: 8 Jahre)		Ist-Werte bis 2000 (Ausgaben ohne Refinanzierung)		Erfüllungsgrade [2] hinsichtlich	
	Ansätze in Mio. DM	Längen in km	Ausgaben in Mio. DM	Längen in km	Ausgaben in %	Längen in %
2	3	4	5	6	7	
<b>BAB-Erweiterung (6 u. mehr FS)</b>	15 195,4	934,0 [4]	13 936,8	952,5	91,7	102,0
<b>BAB-Neubau [1]</b>	12 794,8	921,0 [3]	11 856,1	813,7	92,7	88,3
<b>Bundesstraßen-Neubau u. Erweiterung</b>	10 862,1	1 462,0 [5]	11 624,8	1 274,2	107,0	87,2
davon <b>Ortsumgehungen</b>	9 228,8	1 321,0 [5]	7 909,9	1 078,5	85,7	81,6

[1] zweibahnig oder 2. Fahrbahn

[2] Soll: 100%

[3] 590 km + 331 km 2. Fb. = 921 km

[4] 1265 km – 331 km 2. Fb. = 934 km

[5] nur Maßnahmen mit Baubeginn 1993 bis 2000

**A 620 Saarbrücken–Saarlouis:**  
Hallerbrücke,  
Kosten: rund 11,0 Mio. DM.  
Erneuerung der Abdichtung, Kappen und  
Geländer, Instandsetzung der Unterbauten  
und Fahrbahntafel.

**A 643 Mainz–Wiesbaden:**  
Rheinbrücke Schierstein,  
Kosten: rund 14,6 Mio. DM.  
Erneuerung der Lager und Geländer, Instand-  
setzung der Fahrbahnübergänge und des Kor-  
rosionsschutzes.

Die im Berichtsjahr für den Verkehr freigegebenen und in  
Bau befindlichen großen Ingenieurbauwerke an Bundes-  
fernstraßen sind im Anhang in den **Tabellen 16 bis 18** zu-  
sammengestellt und in der Karte „**Bauleistungen auf  
den Bundesfernstraßen im Jahre 2000**“ dargestellt

**3.3.5 Umweltschutz****– Lärmschutz**

Im Berichtsjahr wurden für den Lärmschutz beim Neu-  
und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) rund  
215 Mio. DM und für den Lärmschutz an bestehenden  
Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere 29 Mio. DM  
ausgegeben. Mit diesen Ausgaben von insgesamt 244 Mio.  
DM betragen die Aufwendungen für den Lärmschutz seit  
1978 rund 6,4 Mrd. DM (davon 71,2 Mio. DM privat  
vorfinanziert).

Im Berichtsjahr wurden rund 18 km Lärmschutzwälle  
einschließlich Steilwälle und rund 58 km Lärmschutzwände  
errichtet sowie rd. 23 000 m<sup>2</sup> Lärmschutzfenster eingebaut.  
Damit wurden beim Bau von Lärmschutzeinrichtungen  
an Bundesfernstraßen bis Ende des Berichtsjahres fol-  
gende Leistungen erzielt:

- Lärmschutzwälle und Steilwälle: 906 km,
- Lärmschutzwände: 1 739 km und
- Fläche der Lärmschutzfenster: 781 000 m<sup>2</sup>.

**Tabelle 8** (Seite 52) zeigt die Aufteilung der Maßnahmen  
für den Lärmschutz nach Bundesländern. Weitere Angaben  
über die Kosten, Längen und Materialien der Lärm-  
schutzeinrichtungen enthält die vom Bundesministerium für  
Verkehr, Bau- und Wohnungswesen herausgegebene „**Sta-  
tistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2000**“.

**– Naturschutz und Landschaftspflege**

Im Jahre 2000 wurden rund 210 Mio. DM für Maßnah-  
men des Naturschutzes und der Landschaftspflege im  
Straßenbau ausgegeben.

Für Grünflächen- und Biotoppflege wurden weitere rund  
230 Mio. DM aufgewandt.

Die Ausgaben beziehen sich auch auf Maßnahmen zur  
Verminderung von Beeinträchtigungen des Landschafts-  
bildes. Landschaftsgerechte Begrünung und landschafts-  
angepasste Geländemodellierung tragen zur Einbindung  
einer Straße in die Landschaft bei.

Tabelle 8

**Maßnahmen des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen**

Land	Länge der Lärmschutzwälle und Steilwälle		Länge der Lärmschutzwände		Fläche der Lärmschutzfenster	
	2000 km	gesamt km	2000 km	gesamt km	2000 m <sup>2</sup>	gesamt m <sup>2</sup>
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg	4,51	51,55	3,91	127,26	1 554	143 991
Bayern	5,13	221,77	3,30	150,87	1 804	63 783
Berlin	–	0,74	1,60	26,73	459	24 675
Brandenburg	0,51	0,62	6,29	30,84	267	8 456
Bremen	–	2,87	4,18	58,11	120	2 646
Hamburg	–	14,69	0,77	19,29	116	18 038
Hessen	0,50	33,53	1,90	97,55	756	69 707
Mecklenburg-Vorpommern	0,61	9,9	0,19	3,73	738	3 579
Niedersachsen	0,44	98,19	11,40	277,62	1 041	84 617
Nordrhein-Westfalen	3,07	350,57	10,53	705,21	3 392	148 339
Rheinland-Pfalz	–	20,38	1,55	81,63	3 608	85 402
Saarland	–	23,43	–	28,62	212	7 221
Sachsen	–	13,59	6,55	54,70	4 175	61 817
Sachsen-Anhalt	–	2,34	3,81	14,23	1 932	16 459
Schleswig-Holstein	1,29	49,15	1,05	48,60	1 007	18 127
Thüringen	2,42	12,22	1,87	14,16	2 041	24 218
<b>Bundesgebiet</b>	<b>18,47</b>	<b>905,54</b>	<b>57,8</b>	<b>1 739,15</b>	<b>23 222</b>	<b>781 075</b>

Anmerkung: Spalten 3, 5, 7 = gesamt heißt hier: inkl. 2000

In den Ausgaben sind darüber hinaus auch die Schutzmaßnahmen beim Bau (z. B. Einzäunung wertvoller Biotope) sowie die Maßnahmen zum Gewässer- und Bodenschutz (z. B. Renaturierung von befestigten Straßenflächen) enthalten.

Zum Erhalt der vorhandenen Biotope sowie von Flora und Fauna (z. B. Amphibien) wurden Schutzvorkehrungen gebaut.

Weiterhin sind zur Kompensation unvermeidbarer Eingriffe Maßnahmen zur Optimierung, Neuanlage und Entwicklung wertvoller Lebensräume für Tiere und Pflanzen durchgeführt worden. Dabei wurden unter Berücksichtigung der vorhandenen Biotopvernetzung und faunistischer Arealansprüche neue Biotopverbundsysteme aufgebaut, Gehölzbiotope, Streuobstwiesen, Magerrasen- und Sukzessionsflächen, Feuchtwiesen und Oberflächengewässer mit naturnaher Ufervegetation hergestellt und vorbelastete Fließgewässer renaturiert.

### 3.4 Erhaltung

#### 3.4.1 Ziele, Aufgabenverteilung

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

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

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

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

In diesen Komponenten spiegeln sich auch Aufgabenverteilung und Kompetenz des Bundes wie der Bundesländer in der Infrastrukturerhaltung wider: Der Bund erstellt im Benehmen mit den Ländern den Gesamtrahmen der Infrastrukturerhaltung und führt auf Netzebene Controllingaufgaben in Form von Steuerungs- und Erfolgskontrollfunktionen durch, während die Bundesländer Träger operativer Funktionen, wie Objektplanung und -bewertung sowie 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 dessen aktueller Gebrauchswert erlauben heute noch einen geordneten Umgang mit einer Finanzausstattung der Straßenerhaltung, die derzeit den Substanzverlust nicht annähernd repräsentiert.
- Zunehmend an Bedeutung gewinnt eine sorgfältige Beobachtung des Substanzverzehr 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 zulegen.

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 2000 ausgegeben:

insgesamt:	2 841 Mio. DM,
davon für Bundesautobahnen:	1 835 Mio. DM,
Bundesstraßen:	1 006 Mio. DM.

Dies entspricht einem durchschnittlichen Mitteleinsatz auf

– Bundesautobahnen von	rund 78 300 DM/km
und auf	Richtungsfahrbahn
– Bundesstraßen von	rund 24 400 DM/km.

## 3.5 Unterhaltung und Betrieb

### 3.5.1 Ausgaben

Für Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen wurden im Berichtsjahr ausgegeben:

insgesamt:	1 465,0 Mio. DM,
davon für Bundesautobahnen:	700,6 Mio. DM,
Bundesstraßen:	764,4 Mio. DM.

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

insgesamt:	237,1 Mio. DM,
davon für Bundesautobahnen:	173,0 Mio. DM,
Bundesstraßen:	64,1 Mio. DM.

Als Entscheidungshilfen für die wirtschaftliche Verwendung der Mittel werden Betriebskostenrechnungen im Straßenunterhaltungs- und Betriebsdienst zunächst in den alten Bundesländern durchgeführt. Der Aufwand für die Haupttätigkeitsgruppen bei Bundesautobahnen (Jahresabschluss 2000, ohne Daten des Landes Hessen, das aus Gründen der technischen Umstellung nicht zeitgerecht liefern konnte) beträgt danach für:

– bauliche Unterhaltung	9 234 DM/km
– Grünpflege	12 805 DM/km
– Reinigung	12 413 DM/km
– Winterdienst	7 674 DM/km
– verkehrstechnische Dienste	9 074 DM/km
– Schadensbehebung	5 351 DM/km.

### 3.5.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahre 2000 sind für Fernmeldeanlagen an Bundesfernstraßen insgesamt rund 50 Mio. DM aufgewendet worden.

Damit wurden an:

- 1 500 km Bundesautobahnen digitale Übertragungssysteme für verkehrs- und betriebstechnische Zwecke aufgebaut und
- 250 km Bundesautobahnen mit neuen Streckenfernmeldekabelanlagen einschließlich Notrufsäulen im Rahmen von Streckenbaumaßnahmen ausgestattet.

Von insgesamt 11 712 km Bundesautobahnen sind nunmehr 11 630 km mit Notrufeinrichtungen ausgerüstet.

### 3.5.3 Autobahn- und Straßenmeistereien, Betriebsdienst

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rund 11 712 km Bundesautobahnen 193 Autobahnmeistereien (AM) zur Verfügung. Im Berichtsjahr sind folgende Autobahnmeistereien in Betrieb gegangen:

(N) = Neubau,

(E) = Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung

- 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)  
AM Kavelstorf (N)
- A 49** **Kassel–Gießen:**  
AM Baunatal (E)
- A 93** **Hof–Weiden (B 470):**  
AM Rehau (N)

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

- A10** **Schwanebeck–Spreeau:**  
AM Erkner (E)
- A 12** **Spreeau–Frankfurt (Oder):**  
AM Fürstenwalde (E)
- A 38** **Halle–Göttingen:**  
AM Oberröblingen (N)
- A 71** **Erfurt–Schweinfurt:**  
AM Zella-Mehlis (N)

Die Standorte der in Betrieb gegangenen und der in Bau befindlichen AM sind der Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2000**“ zu entnehmen.

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rund 230 000 km Bundes-, Landes-(Staats-) und Kreisstraßen 247 bundeseigene und 438 landeseigene Straßenmeistereien (SM) zur Verfügung.

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

- B 245** **Halberstadt–Haldensleben (B 71):**  
SM Oschersleben

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

- B 6** **Aschersleben–Blankenburg:**  
SM Gernrode
- B 93** **Schneeberg (B 169)–Borna (B 176):**  
SM Zwickau
- 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 180** **Stollberg (A 72)–Burkhardttsdorf:**  
SM Stollberg
- B 183** **Bad Liebenwerda (B 101)–Köthen (B 185):**  
SM Torgau
- B 184** **Magdeburg–Dessau:**  
SM Zerbst
- B 254** **Felsberg (A 49)–Schwalmstadt:**  
SM Gudensberg

### 3.5.4 Verkehrsbeeinflussungsanlagen

Verkehrsbeeinflussungsanlagen leisten einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf Bundesfernstraßen (insbesondere Autobahnen).

Die Anzeigen verkehrsabhängig gesteuerter Wechselverkehrszeichen sind für die Verkehrsteilnehmer genauso verbindlich wie „starre“ Verkehrszeichen.

Es kommen unterschiedliche Anlagentypen zum Einsatz:

#### – Streckenbeeinflussung

Durch Variierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden die Fahrgeschwindigkeiten den aktuellen Verkehrs- und Witterungsverhältnissen angepasst. Zusätzliche Zeichen warnen vor Gefahren (z. B. Stau, Nebel). Die Zahl der Unfälle kann so auf unfallträchtigen Strecken um ca. 30 %, die Zahl der Unfälle mit Personenschäden noch stärker gesenkt werden.

Die Kapazität der beeinflussten BAB-Abschnitte steigt um 5 % bis 10 %, viele Staus werden so vermieden.

#### – Netzbeeinflussung

Mit Wechselwegweisern (drehbare Prismen oder im Einzelfall auch freiprogrammierbaren Textzeilen mit alternativen Zielangaben) wird der Verkehr von überlasteten Routen abgelenkt und über aufnahmefähige günstige Alternativrouten geführt. Je nach Länge des Umweges lassen sich 20 bis 40 % des Durchgangsverkehrs an solchen Verzweigungspunkten umleiten. Dies entspricht etwa 5 bis 15 % des Ge-

samtverkehrs und genügt häufig, um Störungen abzubauen. Das Straßennetz wird so besser genutzt, das Risiko von Stau und Auffahrunfällen verringert und damit die Verkehrssicherheit erhöht.

#### – Knotenbeeinflussung

Dauerlichtzeichen über der Fahrbahn weisen Fahrstreifen variabel und bedarfsgerecht zu. Dadurch wird eine Verbesserung des Zusammenflusses und der Verteilung von Verkehrsströmen auf die weiterführenden Fahrstreifen erreicht.

Lichtsignalanlagen an Anschlussstellen regeln den Zufluss zur Autobahn in Verkehrsspitzenzeiten. Durch das „tröpfchenweise“ und nicht mehr pulkweise Einfahren wird der Verkehr auf der durchgehenden Autobahn weniger gestört und kann länger unterhalb der Überlastungsgrenze gehalten werden. Die Sicherheit beim Einfahren wird zudem erhöht. (siehe auch Kap. 2.6)

Der sehr hohe Verkehrsanstieg seit Mitte der 80er-Jahre (allein 1985 bis 1997 auf BAB (alte Länder): + 50 %) hat die Notwendigkeit für verkehrssteuernde Maßnahmen verstärkt.

Im Zuge des laufenden Programms zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen 1996 bis 2001 lässt der Bund in den letzten Jahren immer mehr moderne Steuerungsanlagen errichten.

Die Länge der mit unfallreduzierenden Streckenbeeinflussungsanlagen (in beiden Fahrtrichtungen) ausgestatteten BAB-Abschnitte beträgt Ende des Berichtsjahres knapp 800 km. Auf Autobahnnetzmaschen von etwa 1 600 km Gesamtlänge sorgen darüber hinaus Netzbeeinflussungsanlagen für Entlastung.

Insgesamt sind somit rund 2 400 km (besonders störanfällige Abschnitte) des insgesamt rund 11 700 km langen Teilnetzes der Autobahnen mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen ausgestattet. Weitere, meist kleinere Anlagen, sind auf den Bundesstraßen in Betrieb.

Die zur Steuerung des Verkehrs erfassten aktuellen Zustandsdaten stehen für weitere verkehrsbezogene Anwendungen (z. B. schnellere und umfassendere Information durch Verkehrsfunkmeldungen, RDS-TMC) zur Verfügung.

Durch Verknüpfung der kollektiv (d. h. auf alle Verkehrsteilnehmer) wirkenden Anlagen mit individuellen Telematiksystemen (z. B. Navigationsysteme) werden für die Verkehrsteilnehmer weitere Nutzenpotenziale erschlossen.

Im Berichtsjahr 2000 wurden folgende größere Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Betrieb genommen:

- A 3** Streckenbeeinflussungsanlage Würzburg zwischen AS Marktheidenfeld und AK Bielried (in Fahrtrichtung Nürnberg),
- A 3, A 7, A 70, A 73** Netzbeeinflussungsanlage Nürnberg-Schweinfurt

- A 8** Streckenbeeinflussungsanlage Chiemsee–B-GR D/A,
- A 37, B 3, B 6** Verkehrsbeeinflussungsanlage Messe-schnellweg Hannover (Fertigstellung Gesamtanlage)
- A 100** Verkehrsbeeinflussungsanlage Tunnel Ortsteil Britz/Berlin

Verkehrsbeeinflussungsanlagen zur Senkung von Unfall- und Staurisiko werden für den Bund auch in Zukunft einen hohen Stellenwert besitzen. Das BMVBW wird dafür durchschnittlich 70 Mio. DM /Jahr bereitstellen.

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

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

#### – Bewirtschaftete Rastanlagen

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

Der Neubau und die Modernisierung von Nebenbetrieben durch die Autobahn Tank & Rast GmbH & Co. KG und ihre Tochter Ostdeutsche Autobahntankstellengesellschaft mbH, Konzessionäre der meisten Autobahnnebenbetriebe, schreitet auf der Grundlage z. T. neu entwickelter 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 2** **Dortmund–Berliner Ring:**  
R Auetal/Süd (Neubau)  
K Lehrter See/Süd (Neubau)  
T Zweidorfer Holz/Nord (Neubau)  
R Buckautal/Nord (Ersatzneubau)  
T Buckautal/Süd (Ersatzneubau)
- A 3** **Köln–Frankfurt:**  
T Bad Camberg/West (Ersatzneubau)
- A 4** **Eisenach–Dresden:**  
T und R Auerswalder Blick/Süd (Neubau)
- A 6** **Nürnberg–Amberg:**  
T und R Oberpfälzer Alb/Süd (Neubau)
- A 7** **Hamburg–Göttingen:**  
R Seevetal/Ost (Ersatzneubau)  
R Hasselhöhe/West (Ersatzneubau)  
R Vorm Wietzenbruch/West (Ersatzneubau)  
R Hannover-Wülferode/Ost (Ersatzneubau)

- A 10 Berliner Ring:**  
T Michendorf/Nord (Ersatzneubau)  
T und R Am Fichtenplan/Süd (Neubau)
- A 11 Berlin–Stettin:**  
T und R Buckowsee/Ost (Ersatzneubau)  
T und R Buckowsee/West (Ersatzneubau)
- A 24 Hamburg–Dreieck Schwerin:**  
R Schaalsee/Süd (Neubau)
- A 61 Mönchengladbach–Koblenz:**  
R Winningen/Ost (Ersatzneubau)  
R Winningen/West (Ersatzneubau).

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

- A 2 Magdeburg–Berliner Ring:**  
R Buckautal/Süd (Ersatzneubau)
- A 5 Hattenbacher Dreieck–Weil am Rhein:**  
T und R Wetterau/West (Ersatzneubau)  
R Garbenteich/West (Ersatzneubau)  
R Mahlberg/West (Ersatzneubau)
- A 6 Saarbrücken–Kaiserslautern:**  
R Homburg-Saar/Süd (Ersatzneubau)
- Nürnberg–Amberg:**  
T und R Oberpfälzer Alb/Nord (Ersatzneubau)
- A 10 Berliner Ring:**  
R Am Fichtenplan/Nord (Neubau)
- A 45 Dortmund–Gießen:**  
R Katzenfurt/West (Ersatzneubau)
- A 61 Mönchengladbach–Koblenz:**  
T und R Bedburger Land/Ost (Neubau)  
T und R Bedburger Land/West (Neubau)
- A 72 Zwickau–Hof:**  
T und R Vogtland/Süd (Neubau).

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31. Dezember 2000 die in **Tabelle 9** nach Betriebsgruppen aufgeführten Betriebe zur Verfügung.

Die Standorte der 2000 fertig gestellten und im Bau befindlichen Projekte sind in der Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 2000**“ dargestellt.

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

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

Ende des Berichtsjahres standen den Verkehrsteilnehmern an 342 von 426 Standorten (das sind rund 80 %) behindertengerechte Anlagen und Einrichtungen zur Verfügung.

Das im Jahre 1995 angelaufene „**Ausbauprogramm zur Verbesserung des Parkflächenangebotes an Tank- und Rastanlagen der Bundesautobahnen**“, mit dem vorhandene Parkengpässe beseitigt werden sollen, wurde im Berichtsjahr fortgeführt. Es umfasst ein Volumen von 500 Mio. DM und eine Laufzeit von 10 Jahren. Bis einschließlich 2000 wurden 71 Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen mit einem Volumen von ca. 182 Mio. DM durchgeführt bzw. begonnen.

#### – **Unbewirtschaftete Rastanlagen**

An den Bundesautobahnen standen den Verkehrsteilnehmern Ende des Berichtsjahres rund 1680 unbewirtschaftete Rastanlagen, d. h. Rastanlagen ohne Nebenbetriebe, 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 Reglabstand von 15 bis 20 km hin erfolgen.

Ende des Berichtsjahres waren insgesamt 448 unbewirtschaftete Rastanlagen mit einem WC-Gebäude ausgestattet.

Ende des Berichtsjahres standen den Verkehrsteilnehmern an 342 von 426 Standorten (rund 77 %) behindertengerechte Anlagen und Einrichtungen zur Verfügung.

Tabelle 9

**Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)**  
– Stand: 31. Dezember 2000 –

Kurz- bez.	Anlagentyp	Anzahl der Stand- orte	Anzahl der Nebenbetriebe						Summe Neben- betriebe Sp. 4–9
			T	K/R	M	W	TI	SpG	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>T</b>	Rastanlage mit Tankstelle	47	47	0	0	0	1	0	48
<b>TK</b>	Rastanlage mit Tankstelle und Kleinraststätte	51	51	51	0	1	0	0	103
<b>TR</b>	Rastanlage mit Tankstelle und Raststätte	216	216	216	0	2	1	2	437
<b>TRM</b>	Rastanlage mit Tankstelle, Raststätte und Motel	51	51	51	51	0	1	0	154
<b>K</b>	Rastanlage mit Kleinraststätte	24	0	24	0	3	0	2	29
<b>R</b>	Rastanlage mit Raststätte	31	0	31	0	3	2	0	36
<b>RM</b>	Rastanlage mit Raststätte und Motel	3	0	3	3	0	0	0	6
	Rastanlagen/Grenzübergänge mit sonstigen Nebenbetrieben	3	0	0	0	2	2	1	5
<b>Summe</b>		426	365	376	54	11	7	5	818



## **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

(m)     mit Knoten  
(o)     ohne Knoten

Tabelle 10

**Ist-Ausgaben 2000**  
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM <sup>1)</sup>
1	2	3
	<b>Sächliche Verwaltungsausgaben (HGr. 5)</b>	
534 01	Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen .....	6,3
543 01	Veröffentlichung und Dokumentation .....	2,1
544 01	Forschung, Untersuchungen und ähnliches .....	9,3
545 01	Konferenzen, Tagungen, Messen und Ausstellungen .....	–
546 01	Steuern, Steuerberatungskosten, Verwaltungsaufwand aus dem fiktiven Betrieb gewerblicher Art des Bundes .....	– 3,5
682 01	<b>Zuweisungen und Zuschüsse (ohne Investitionen)</b>	
	Beitrag an nichtbundeseigene Eisenbahnen zu den Kosten für Unterhaltung und Betrieb höhengleicher Kreuzungen von Bundesstraßen und Eisenbahnen .....	1,5
685 02	Beitrag an die Industrie- und Handelskammer Bonn .....	–
	<b>Ausgaben für Investitionen</b>	
744 01	Privatstraßen des Bundes .....	1,1
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) .....	28,6
882 01	Kostendrittel des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Baulast: Länder) .....	32,8
883 01	Kostendrittel des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Baulast: Kommunen) .....	111,5
883 02	Zuwendungen an kommunale Baulastträger nach § 5a Bundesfernstraßengesetz (FStrG) ...	6,6
883 03	Zuschüsse nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) .....	0,1
883 04	Zuwendungen für den Bau von Ortsdurchfahrten und Bundesfernstraßen in der Bundesstadt Bonn nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz (FStrG) .....	8,0
883 05	Ausbau und Erhaltung von nicht bundeseigenen Zufahrten für Ausgaben der zivilen Verteidigung .....	–
	<b>Bau und Betrieb der Bundesstraßen</b>	
521 11	<b>Betriebliche Unterhaltung der Bundesautobahnen</b> (Summe der Titel 521 13 bis Titel 521 19) .....	<b>649,9</b>
521 13	Ausgaben für auf Bundesautobahnen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung .....	388,5
521 14	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen .....	63,7
521 15	Grundstücke, Gebäude und Räume .....	49,1
521 16	Unternehmerleistungen für die betriebliche Unterhaltung .....	67,6
521 17	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör .....	60,7
521 18	Elektrotechnische Anlagen .....	16,9
521 19	Sonstiges .....	3,5

<sup>1)</sup> Differenzen durch Rundung

noch Tabelle 10

**Ist-Ausgaben 2000**  
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM <sup>1)</sup>
1	2	3
<b>521 21</b>	<b>Betriebliche Unterhaltung der Bundesstraßen</b> (Summe der Titel 521 23 bis Titel 521 29) .....	<b>740,7</b>
521 23	Ausgaben für auf Bundesstraßen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung .....	374,3
521 24	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen .....	50,4
521 25	Grundstücke, Gebäude und Räume .....	20,0
521 26	Unternehmerleistungen für die betriebliche Unterhaltung .....	151,9
521 27	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör .....	90,1
521 28	Elektrotechnische Anlage .....	39,7
521 29	Sonstiges .....	14,2
521 32	Verkehrsbeeinflussungs- und Beleuchtungsanlagen sowie Tunnelausstattung (Bundesautobahnen) .....	34,4
521 42	Verkehrsbeeinflussungs- und Beleuchtungsanlagen sowie Tunnelausstattung (Bundesstraßen) .....	8,9
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) .....	20,6
535 62	Bestandserfassung der Bundesfernstraßen mit elektronischer Auswertung .....	10,1
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) .....	116,1
642 22	Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesstraßen) .....	86,3
685 32	Bundesanteil an den Verwaltungskosten der DEGES .....	72,0
711 12	Hochbauten an Bundesautobahnen bis 2 000 000 DM Baukosten .....	31,0
711 22	Hochbauten an Bundesstraßen bis 2 000 000 DM Baukosten .....	11,3
712 12	Hochbauten an Bundesautobahnen über 2 000 000 DM Baukosten .....	28,4
712 22	Hochbauten an Bundesstraßen über 2 000 000 DM Baukosten .....	17,2
<b>741 11</b>	<b>Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen)</b> (Summe der Titel 741 14 bis Titel 741 18) .....	<b>3 203,0</b>
741 14	Erweiterung von Bundesautobahnen (VDE-Projekte) .....	956,9
741 16	Erweiterung von Bundesautobahnen (ohne VDE-Projekte) .....	440,4
741 17	Neubau von Bundesautobahnen (ohne VDE-Projekte) .....	560,9
741 18	Neubau von Bundesautobahnen (VDE-Projekte) .....	1 244,8
<b>741 22</b>	<b>Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)</b> .....	<b>1 129,8</b>

<sup>1)</sup> Differenzen durch Rundung

noch Tabelle 10

**Ist-Ausgaben 2000**  
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM <sup>1)</sup>
1	2	3
<b>741 31</b>	<b>Erhaltung, Um- und Ausbau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen)</b> (Summe der Titel 741 3, 741 35 und 741 39) .....	<b>1 422,4</b>
741 33	Erhaltung der Bundesautobahnen .....	1 112,3
741 35	Um- und Ausbau von Bundesautobahnen .....	295,6
741 39	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen .....	14,4
<b>741 41</b>	<b>Erhaltung, Um- und Ausbau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen)</b> (Summe der Titel 741 43, 741 45 und 741 49) .....	<b>1 225,4</b>
741 43	Erhaltung von Bundesstraßen .....	686,2
741 45	Um- und Ausbau von Bundesstraßen .....	535,1
741 49	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen .....	4,0
<b>742 11</b>	<b>Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmelde-, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesautobahnen)</b> (Summe der Titel 742 13 bis Titel 742 15) .....	<b>115,6</b>
742 13	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen an bestehenden Bundesautobahnen .....	26,4
742 14	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs-, Beleuchtungs- und Glatteismeldeanlagen an bestehenden Bundesautobahnen .....	17,9
742 15	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesautobahnen .....	71,3
<b>742 21</b>	<b>Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunk- und Stromversorgungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesstraßen)</b> (Summe der Titel 742 23 bis Titel 742 25) .....	<b>7,7</b>
742 23	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunkanlagen an bestehenden Bundesstraßen .....	0,1
742 24	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs-, Beleuchtungs- und Glatteismeldeanlagen an bestehenden Bundesstraßen .....	–
742 25	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen .....	7,6
743 12	Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze im Bereich Bundesautobahnen .....	5,0
<b>745 21</b>	<b>Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) (Bundesfernstraßen)</b> (Summe der Titel 745 23 bis Titel 745 26) .....	<b>34,4</b>
745 23	Änderung von Überführungen (§ 12 EkrG) .....	13,8
745 24	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und Deutsche Bahn AG .....	19,8
745 25	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und sonstigen Eisenbahnen .....	0,8
811 12	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen) .....	44,9
811 22	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesstraßen) .....	18,4
812 12	Erwerb von Geräten (einschl. Stahlflachstraßen) und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 10 000 DM im Einzelfall (Bundesautobahnen) .....	24,4

<sup>1)</sup> Differenzen durch Rundung

noch Tabelle 10

**Ist-Ausgaben 2000**  
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM <sup>1)</sup>
1	2	3
812 22	Erwerb von Geräten und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 10 000 DM im Einzelfall (Bundesstraßen) .....	17,1
<b>821 11</b>	<b>Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen)</b> (Summe der Titel 821 14 bis Titel 821 18) .....	<b>285,1</b>
821 14	Grunderwerb für VDE (Erweiterung) .....	40,1
821 16	Grunderwerb für Erweiterung (ohne VDE) .....	28,0
821 17	Grunderwerb für Neubau (ohne VDE) .....	124,9
821 18	Grunderwerb für VDE (Neubau) .....	92,2
<b>821 22</b>	<b>Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen) .....</b>	<b>130,2</b>
<b>821 31</b>	<b>Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau einschl. Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen)</b> (Summe der Titel 821 35 und 821 39) .....	<b>12,2</b>
821 35	Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau .....	10,4
821 39	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesautobahnen .....	1,7
<b>821 41</b>	<b>Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau einschl. Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen)</b> (Summe der Titel 821 45 und 821 49) .....	<b>73,6</b>
821 45	Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau .....	64,9
821 49	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen .....	8,8
822 12	Erwerb privatfinanzierter Bundesautobahnabschnitte .....	122,9
822 22	Erwerb privatfinanzierter Bundesstraßenabschnitte .....	13,3
861 12	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen (Bundesautobahnen) .....	–
861 22	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen (Bundesstraßen) .....	–
863 12	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesautobahnen) .....	–
863 22	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesstraßen) .....	–
882 12	Zuweisungen an die Länder für Investitionen im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen) .....	–
882 22	Zuweisungen an die Länder für Investitionen im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen) .....	–
	<b>Summe Ist-Ausgaben 2000 .....</b>	<b>9 917,3</b>

<sup>1)</sup> Differenzen durch Rundung

Tabelle 11

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

<b>Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –</b>					
Land	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>	Projekt- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> Verkehrsweg <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE- Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE- Länge)	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>Baden-Württemberg</b>					
A 8 <u>KARLSRUHE–STUTTGART</u> Pforzheim-W–O Pforzheim-N <sup>3)</sup>	<b>199,2</b> (190,6 + 8,6)	<b>9,0</b>	<b>9,0</b>	<b>7,7</b>	–
<b>Insgesamt</b> <b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>1 Verkehrseinheit, zweibahnig</b>				<b>7,7</b>	
<b>Bayern</b>					
A 3 <u>FRANKFURT/M–NÜRNBERG</u> AD Seligenstadt (L-GR HE/BY)–Hösbach AS Aschaffenburg–O–AS Hösbach	<b>420,6</b> (213,6)	<b>16,6</b> (6,4)	<b>5,3</b> –	–	<b>6,4</b>
<b>Ausbau der Mainbrücke Bettingen</b>	<b>40,9</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	–
<b>Ausbau der Mainbrücke Dettelbach</b>	<b>44,5</b>	<b>1,0</b>	–	–	<b>1,0</b>
A 8 <u>STUTTGART–MÜNCHEN</u> L-GR BW/BY (AK Ulm/Elchingen)–westl. Bubesheim	<b>134,5</b>	<b>6,8</b>	–	–	<b>6,8</b>
<b>W Bubesheim–Augsburg-W</b> W Bubesheim–O Leinheim	<b>729,0</b> (103,6)	<b>45,6</b> (6,8)	–	–	<b>6,8</b>
<b>Augsburg-W–Spange Eschenried</b> (im Berichtsjahr keine Bauleistungen)	<b>618,0</b>	<b>46,4</b>	<b>5,9</b>	–	–
A 9 <u>HERMSDORF–NÜRNBERG</u> Hirschberg (L-GR TH/BY)–AD Bayreuth/Kulmbach AS Münchberg-N–AS Münchberg-S	<b>858,5</b> (105,7)	<b>53,1</b> (5,2)	<b>53,1</b> 5,2	–	<b>5,2</b> –

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme

<sup>3)</sup> Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

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

<b>Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –</b>					
Land	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>	Projekt- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	<b>In 2000</b>	<b>Bis Ende 2000</b>
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE- Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE- Länge)	Länge km	<b>Länge km</b>	<b>Länge km</b>
1	2	3	4	5	6
<b>noch Bayern</b>					
<b>AD Bayreuth/Kulmbach–AK Nürnberg</b>	<b>1 217,5</b>	<b>76,1</b>	<b>68,8</b>		
TK Sophienberg–N AS Trockau	(113,9)	(10,8)	10,8	<b>10,8</b>	–
N AS Trockau–S AS Trockau	(106,3)	(5,2)	4,2	<b>4,2</b>	<b>1,0</b>
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>				<b>21,2</b>	
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>5 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					<b>22,0</b>
<b>Brandenburg</b>					
<u>A 10</u> <u>BERLINER RING</u>					
<b>AD Schwanebeck–AK Schönefeld</b>	<b>790,9</b>	<b>60,5</b>	<b>36,1</b> (davon <b>9,9</b> <b>1. Fb)</b>		
AD Schwanebeck–AS Hellersdorf (Nur Bw Hohenschönhausen)	(259,4)	(18,4)	0,1	<b>0,1</b>	–
AS Erkner (o)–S AS Freienbrink	(78,6)	(5,0)	5,0 (1. Fb)	<b>5,0</b> <b>(1. Fb)</b>	<b>5,0</b> <b>(2. Fb)</b>
S AS Freienbrink–AD Spreeau	(94,4)	(8,8)	8,8	<b>1,1</b>	–
AD Spreeau–AS Königs-Wusterhausen	(111,5)	(7,8)	4,9 (1. Fb)	<b>4,9</b> <b>(1. Fb)</b>	<b>7,8</b> <b>(davon</b> <b>4,9</b> <b>2. Fb)</b>
O AS Königs Wusterhausen–W AK Schönefeld	(122,6)	(9,6)	9,6	<b>9,6</b> <b>(2. Fb)</b>	–

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

2) privat finanzierte Maßnahme

3) Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

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

<b>Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –</b>					
Land	Projekt-Kosten <sup>1)</sup>	Projekt-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau-beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE-Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE-Länge)	Länge	Länge	Länge
1	Mio. DM	km	km	km	km
<b>noch Brandenburg</b>					
<b>Ludwigfelder Damm</b>	<b>118,5</b>	<b>6,0</b>	<b>3,1</b>	<b>1,5</b>	<b>2,9</b>
<u>A 115 ZUBRINGER MAGDEBURG/LEIPZIG</u>					
<b>L-GR BB/BE–AD Nuthetal</b>	<b>185,0</b>	<b>15,2</b>	<b>13,5</b> (davon <b>8,8</b> <b>1. Fb)</b>		
AS Potsdam-Babelsberg–AD Nuthetal	(140,0)	(10,5)	<b>8,8</b> <b>(1. Fb)</b>	<b>8,8</b> <b>(1. Fb)</b>	<b>10,5</b> <b>(davon</b> <b>8,8</b> <b>2. Fb)</b>
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>7 Teil-Verkehrseinheiten</b>				<b>31,0</b>	
<b>3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>				<b>2,7</b>	
<b>3 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn</b>				<b>18,7</b>	
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn</b>				<b>9,6</b>	
<b>Bis Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>6 Teil-Verkehrseinheiten</b>				<b>26,2</b>	
<b>3 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig</b>				<b>7,5</b>	
<b>3 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn</b>				<b>18,7</b>	
<b>Hamburg</b>					
<u>A 7 FLENSBURG (B-GR)–HAMBURG</u>					
<b>HH/Othmarschen–N HH/Waltershof</b> <b>(4. Elbtunnelröhre)<sup>2)</sup></b>	<b>1 595,3</b> (913,2 + 682,1)	<b>4,4</b>	–	–	<b>4,4</b>
<b>Insgesamt</b>					
<b>Bis Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>1 Verkehrseinheit, zweibahnig</b>					<b>4,4</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme

<sup>3)</sup> Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

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

<b>Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –</b>					
Land	Projekt-Kosten <sup>1)</sup>	Projekt-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau-beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE-Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE-Länge)	Länge	Länge	Länge
1	Mio. DM	km	km	km	km
<b>Hessen</b>					
<u>A 3</u> <u>KÖLN–FRANKFURT/M.</u> <b>AK Frankfurt/M. (Rampen/Bahn AG)</b>	<b>87,8</b>	<b>2,1</b>	<b>2,1</b>	<b>2,1</b>	–
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>1 Verkehrseinheit, zweibahnig</b>				<b>2,1</b>	–
<b>Niedersachsen</b>					
<u>A 2</u> <u>OBERHAUSEN–HANNOVER</u> <b>L-GR NW/NI–Bad Nenndorf</b>	<b>502,6</b>	<b>30,8</b>	<b>25,8</b>		
O Talbrücke Arensburg–AS Rehren (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	(125,6)	(8,9)	5,8	–	–
<u>A 2</u> <u>HANNOVER–BERLIN</u> <b>AK Hannover-O–Marienborn (L-GR NI/ST)</b> (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	<b>1 328,2</b>	<b>85,3</b>	<b>80,3</b>		
<u>A 7</u> <u>HAMBURG–HANNOVER</u> <b>AD Hannover-N–AD Hannover-S</b> (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	<b>330,5</b>	<b>29,2</b>	<b>7,3</b>		
N AS Großburgwedel–N AS Altwarmbüchen	(65,1)	(6,0)	0,8	<b>0,8</b>	–
N AS Altwarmbüchen–N AK Hannover-O	(54,1)	(5,7)	0,8	<b>0,8</b>	–
S AS Hannover-Anderten–AD Hannover-S	(66,8)	(6,0)	0,8	<b>0,8</b>	–
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>3 Teil- Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>				<b>2,4</b>	

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme

<sup>3)</sup> Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

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

<b>Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –</b>					
Land	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>	Projekt- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> Verkehrsweg <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE- Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE- Länge)	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>Nordrhein-Westfalen</b>					
<u>A 1 BREMEN–KAMEN</u>					
<b>N DEK-Brücke–S DEK-Brücke bei Ladbergen</b>	<b>8,1</b>	<b>0,8</b>	<b>0,8</b>	<b>0,8</b>	–
<u>A 1 KAMEN–KÖLN</u>					
<b>AK Kamen–Wuppertal/O</b>	<b>810,8</b>	<b>49,9</b>	<b>37,9</b>		
TR Lichtendorf–AK Westhofen	(86,4)	(6,4)	–	–	<b>6,4</b>
AS Hagen-W–AS Gevelsberg	(101,5)	(6,8)	6,8	<b>6,8</b>	–
<b>Wuppertal/O–Wermelskirchen</b>	<b>595,1</b>	<b>20,5</b>	<b>5,1</b>		
AS Wuppertal/O (m)–Blombachtal (L 419)	(243,5)	(5,5)	–	–	<b>5,5</b>
Blombachtal (L 419)–AS Wuppertal-S (m)	(49,9)	(2,7)	–	–	<b>2,7</b>
AS Wuppertal-S–AS Remscheid	(136,2)	(5,1)	5,1	<b>5,1</b>	–
<u>A 2 OBERHAUSEN–HANNOVER</u>					
<b>Castrop-Rauxel–AK Kamen</b> (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	<b>433,9</b>	<b>27,5</b>	<b>19,4</b>		
<b>O Hamm–Gütersloh</b>	<b>385,1</b>	<b>49,1</b>	<b>16,5</b>		
AS Beckum (m)–AS Oelde (m)	(82,6)	(10,6)	3,0	<b>3,0</b>	<b>7,6</b>
AS Oelde (o)–AS Rheda-Wiedenbrück	(103,4)	(13,5)	13,5	<b>5,7</b>	–
AS Rheda-Wiedenbrück (m)–AS Gütersloh (o)	(41,9)	(7,0)	–	–	<b>7,0</b>
<b>Ostwestfalen-Lippe–L-GR NW/NI</b>	<b>345,3</b>	<b>34,3</b>	<b>34,3</b>		
AS Herford-O–O AS Vlotho/Exter	(72,6)	(6,0)	6,0	<b>6,0</b>	–
O AS Vlotho/Exter–AS Porta Westfalica	(92,9)	(9,2)	9,2	<b>4,5</b>	–
AS Porta Westfalica–L-GR NW/NI	(112,4)	(11,7)	11,7	<b>11,7</b>	–

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme

<sup>3)</sup> Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

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

<b>Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –</b>					
Land	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>	Projekt- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	<b>In 2000</b>	<b>Bis Ende 2000</b>
<u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE- Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE- Länge)	Länge km	<b>Länge km</b>	<b>Länge km</b>
1	2	3	4	5	6
<b>noch Nordrhein-Westfalen</b>					
<u>A 3 OBERHAUSEN–KÖLN</u>					
<b>AK Oberhausen–AK Oberhausen-West</b>	<b>157,1</b>	<b>6,3</b>	<b>4,3</b>		
Um- und Ausbau AK Oberhausen	(11,3)	(0,9)	0,9	<b>0,9</b>	–
AS Oberhausen-Holteln–AK Oberhausen-W (o)	(74,5)	(2,0)	–	–	<b>2,0</b>
<u>A 3 KÖLN–FRANKFURT/M.</u>					
<b>Ausbau im Bereich AS Rösraih</b>	<b>16,6</b>	<b>1,7</b>	–	–	<b>1,7</b>
<u>A 4 AACHEN (B-GR)–KÖLN</u>					
<b>AK Aachen–Düren (o Rurbrücke)</b>	<b>285,7</b>	<b>21,0</b>	–		
AK Aachen–AS Eschweiler (o)	(63,4)	(4,9)	–	–	<b>4,9</b>
Umbau AS Eschweiler	(21,9)	(0,8)	–	–	<b>0,8</b>
<b>AK Kerpen–W AD Heumar</b>	<b>726,7</b>	<b>27,7</b>	<b>15,9</b>		
Umbau AK Köln-W	(18,2)	(1,0)	–	–	<b>1,0</b>
<u>A 57 GOCH (B-GR)–KÖLN</u>					
<b>Bereich AD Neuss mit Umbau</b>	<b>54,3</b>	<b>2,1</b>	–	–	<b>2,1</b>
<u>A 59 DINSLAKEN- DUISBURG</u>					
<b>AK Duisburg–Duisburg/Duissern</b>	<b>51,1</b>	<b>1,2</b>	–	–	<b>1,2</b>
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>9 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>				<b>44,5</b>	
<b>Bis Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>12 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					<b>42,9</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme

<sup>3)</sup> Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

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

<b>Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –</b>					
Land	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>	Projekt- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE- Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE- Länge)	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>Sachsen</b>					
<u>A 4</u> <u>HERMSDORF –DRESDEN</u>					
<b>Schmölln (L-GR TH/SN)–Rabenstein</b>					
Schmölln (L-GR TH/SN)–AS Glauchau (o) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	495,4 (269,0)	34,7 (17,0)	4,1 4,1	–	–
<b>Rabenstein–AD Nossen</b>					
AS Rabenstein (m)–AS Chemnitz-N (o)	794,3 (108,4)	49,8 (6,3)	40,1 –	–	6,3
AS Chemnitz-N (m)–AS Frankenberg (o)	(248,0)	(14,0)	10,6	10,6	2,5
<b>AD Nossen–AD Dresden/N</b>					
O Flutrinne Elbe (o)–AD Dresden-N (m)	699,8 (186,4)	33,5 (9,2)	33,5 9,2	6,4 (2. Fb)	–
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>2 Teil-Verkehrseinheiten</b>					
<b>1 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					
<b>1 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn</b>					
17,0 10,6 6,4					
<b>Bis Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					
8,8					
<b>Sachsen-Anhalt</b>					
<u>A 9</u> <u>BERLIN–HERMSDORF</u>					
<b>Kl. Marzehns (L-GR BB/ST)–Zörbig</b>					
N Elbebrücke Vockerode–N AS Dessau-O	483,0 (106,0)	49,5 (4,0)	27,1 4,0	2,6 (2. Fb)	–
N AS Dessau-O–N AS Dessau-S	(84,0)	(6,1)	6,1	4,6 (2. Fb)	–

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme

<sup>3)</sup> Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

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

<b>Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –</b>					
Land	Projekt-Kosten <sup>1)</sup>	Projekt-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau-beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE-Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE-Länge)	Länge	Länge	Länge
1	Mio. DM	km	km	km	km
<b>noch Sachsen-Anhalt</b>					
<b>Zörbig–Droyßig (L-GR ST/TH)</b>	<b>1 362,7</b>	<b>72,6</b>	<b>47,0</b> <b>(davon</b> <b>3,0</b> <b>1. Fb)</b>		
AS Wiedemar–S AS Großkugel (mit AK Schkeuditz) davon AK Schkeuditz	(152,6)	(7,0)	–	–	7,0
S AS Großkugel–S AS Naumburg davon AS Leipzig-W AS Bad Dürrenberg	(281,0)	(43,0)	1,0	–	1,6
S AS Naumburg–AS Droyßig (L-GR ST/TH)	(35,0)	(3,0)	1,0	<b>1,0</b>	–
			3,0 (1. Fb)	<b>3,0</b> <b>(1.Fb)</b>	<b>3,0</b> <b>(2. Fb)</b>
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>4 Teil-Verkehrseinheiten</b>				<b>11,2</b>	
<b>1 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>				<b>1,0</b>	
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn</b>				<b>3,0</b>	
<b>2 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn</b>				<b>7,2</b>	
<b>Bis Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>3 Teil-Verkehrseinheiten</b>					<b>11,6</b>
<b>2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					<b>8,6</b>
<b>1 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn</b>					<b>3,0</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme

<sup>3)</sup> Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

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

<b>Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –</b>					
Land	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>	Projekt- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	<b>In 2000</b>	<b>Bis Ende 2000</b>
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE- Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE- Länge)	Länge km	<b>Länge km</b>	<b>Länge km</b>
1	2	3	4	5	6
<b>Thüringen</b>					
<u>A 4</u> <u>BAD HERSFELD–HERMSDORF</u>					
<b>Waltershausen–AK Hermsdorf (A 9)</b>	<b>1 929,0</b>	<b>102,6</b>	<b>73,2</b> (davon <b>5,4</b> <b>1. Fb)</b>		
W Werrabrücke–O Werrabrücke	(13,4)	(0,8)	–	–	<b>0,8</b>
W AS Waltershausen–O AS Gotha	(267,5)	(17,5)	17,5 (davon 4,8 1. Fb)	–	–
davon					
W AS Waltershausen–O AS Waltershausen			7,2	<b>7,2</b> <b>(2. Fb)</b>	–
O AS Waltershausen–W AS Gotha			4,8 (1. Fb)	–	<b>4,8</b> <b>(2. Fb)</b>
W AS Arnstadt–S Erfurt-Ost	(260,7)	(15,4)	4,4 (davon 0,6 1.Fb)	–	–
davon					
AS Erfurt-West			0,6 (1. Fb)	–	<b>0,6</b> <b>(2. Fb)</b>
W AS Jena-Göschwitz–W AK Hermsdorf (A 9)	(420,0)	(19,1)	10,9 (davon 5,8 1. Fb)	–	–

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme

<sup>3)</sup> Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

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

<b>Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –</b>					
Land	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>	Projekt- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	<b>In 2000</b>	<b>Bis Ende 2000</b>
<u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE- Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE- Länge)	Länge km	<b>Länge km</b>	<b>Länge km</b>
1	2	3	4	5	6
<b>noch Thüringen</b>					
davon Teufelstalbrücke			5,8 (1. Fb)	<b>5,8 (1. Fb)</b>	<b>6,8 (davon 5,8 2. Fb)</b>
<b>O AK Hermsdorf–Schmölln (L-GR TH/SN)</b>	<b>519,3</b>	<b>38,1</b>	<b>8,4</b>		
O AK Hermsdorf (A 9)–AS Rüdersdorf (o)	(80,3)	(8,0)	–	–	<b>8,0</b>
AS Rüdersdorf (m)–AS Gera (m)	(124,6)	(8,4)	8,4	<b>8,4</b>	–
<u>A 9 BERLIN–HERMSDORF</u>					
<b>Droyßig (L-GR ST/TH)–N AK Hermsdorf</b>	<b>310,1</b>	<b>19,2</b>	<b>8,9</b>		
N AS Eisenberg–AS Bad Klosterlausnitz (o)	(96,8)	(7,1)	–	–	<b>7,1 (1.Fb)</b>
<u>A 9 HERMSDORF–NÜRNBERG</u>					
<b>S AK Hermsdorf–Hirschberg (L-GR TH/BY)</b>	<b>696,6</b>	<b>55,0</b>	<b>4,5</b>		
S AK Hermsdorf (o)–AS Triptis (m)	(163,4)	(16,7)	–	–	–
davon S AK Hermsdorf (o)–S Tautendorfer Brücke			–	–	<b>6,9</b>
AS Dittersdorf (o)–AS Schleiz (o)	(123,1)	(9,0)	–	–	–
davon N Wiesentabrücke–S AS Schleiz (m)			–	–	<b>5,1</b>
AS Schleiz–S AS Hirschberg (L-GR TH/BY)	(292,0)	(19,3)	4,5	–	–
(o) = ohne (m) = mit					

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme

<sup>3)</sup> Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 11

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

<b>Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –</b>					
Land	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>	Projekt- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	<b>In 2000</b>	<b>Bis Ende 2000</b>
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE- Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE- Länge)	Länge km	<b>Länge km</b>	<b>Länge km</b>
1	2	3	4	<b>5</b>	<b>6</b>
<b>noch Thüringen</b>					
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>3 Teil-Verkehrseinheiten</b>					
1 Teil-Verkehrseinheit,    zweibahnig					
1 Teil-Verkehrseinheit,    1. Fahrbahn					
1 Teil-Verkehrseinheit,    2. Fahrbahn					
<b>Bis Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>9 Teil-Verkehrseinheiten</b>					
5 Teil-Verkehrseinheiten,    zweibahnig					
1 Teil-Verkehrseinheit,    1. Fahrbahn					
3 Teil-Verkehrseinheiten,    2. Fahrbahn					
<b>Länder insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>34 Teil-Verkehrseinheiten</b>					
24 Teil-Verkehrseinheiten,    zweibahnig					
5 Teil-Verkehrseinheiten,    1. Fahrbahn					
5 Teil-Verkehrseinheiten,    2. Fahrbahn					
<b>Bis Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>38 Teil-Verkehrseinheiten</b>					
30 Teil-Verkehrseinheiten,    zweibahnig					
1 Teil-Verkehrseinheit,    1. Fahrbahn					
7 Teil-Verkehrseinheiten,    2. Fahrbahn					

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme

<sup>3)</sup> 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 17/-18 und 821 17/-18)

<b>Bundesautobahnen – Neubaustrecken –</b>					
Land	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>	Projekt- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE- Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE- Länge)	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>Baden-Württemberg</b>					
<u>A 96 LINDAU (B-GR D/A)–MÜNCHEN</u> <b>Esseratsweiler (L-GR BY/BW)–Ferthofen (L-GR BW/BY)</b>	<b>646,3</b>	<b>48,3</b>	<b>36,8</b>		
S Gebrazhofen (B 18)–Leutkirch (B 18)	(55,2)	(4,4)	4,4	<b>4,4</b> <b>(2. Fb)</b>	–
<u>A 98 WEIL–SCHAFFHAUSEN (B-GR D/CH)</u> <b>Lörrach/Inzlingen–Rheinfelden/Karsau (tw. 1. Fb)</b>	<b>221,1</b>	<b>7,8</b>	–	–	<b>5,6</b> <b>(1. Fb)</b>
<b>Tiengen-West–Lauchringen-Ost</b> (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	<b>158,0</b>	<b>6,6</b>	<b>6,6</b> <b>(1. Fb)</b>	–	–
<u>A 861 QUERSPANGE RHEINFELDEN</u> <b>AD Rheinfelden–B-GR D/CH (m Zollanlage)</b> davon 1.Fb bis B 316	<b>218,2</b>	<b>4,6</b>	–	–	<b>2,2</b> <b>(1. Fb)</b>
<b>Insgesamt</b> <b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn</b> <b>Bis Ende 2000 in Bau:</b> <b>2 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn</b>				<b>4,4</b>	<b>7,8</b>
<b>Bayern</b>					
<u>A 6 NÜRNBERG–WAIDHAUS</u> <b>AK Pfreimd–Waidhaus (B-GR D/CZ)</b>	<b>461,9</b>	<b>33,8</b>	<b>9,3</b>		
W AK Pfreimd (m)–Woppenhof (km 79,4–88,8)	(187,0)	(8,4)	–	–	<b>8,4</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme

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

noch Tabelle 12

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

<b>Bundesautobahnen – Neubaustrecken –</b>					
Land	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>	Projekt- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	<b>In 2000</b>	<b>Bis Ende 2000</b>
<u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE- Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE- Länge)	Länge km	<b>Länge km</b>	<b>Länge km</b>
1	2	3	4	5	6
<b>noch Bayern</b>					
<u>A 7 ULM–FÜSSEN</u>					
<b>Oy/Mittelberg–Füssen (B-GR D/A)</b> (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	<b>434,2</b>	<b>22,7</b>	<b>8,4</b> (davon <b>1,9</b> <b>1. Fb)</b>		
Füssen (B 310)–B-GR D/A (m Tunnel)	(95,1)	(2,7)	1,9 (1. Fb)	–	–
<u>A 71 ERFURT–SCHWEINFURT</u>					
<b>Berkach–Schweinfurt</b>	<b>957,0</b>	<b>55,5</b>	–		
Bad Neustadt–Pfersdorf	(437,0)	(25,3)	–	–	<b>14,6</b>
Pfersdorf–Schweinfurt	(273,1)	(16,6)	–	–	<b>16,6</b>
<u>A 73 SUHL–LICHTENFELS</u>					
<b>Herbartswind (L-GR TH/BY)–Lichtenfels</b>	<b>631,0</b>	<b>36,8</b>	–		
Herbartswind (L-GR TH/BY)–Coburg	(129,2)	(12,3)	–	–	<b>12,3</b>
<u>A 93 HOF–REGENSBURG</u>					
<b>Hof (A 72)–Hof-Süd<sup>2)</sup></b>	<b>248,6</b> (165,0 + 83,6)	<b>16,4</b>	<b>16,4</b>	<b>16,4</b>	–
<b>Selb-West–Thiersheim<sup>2)</sup></b>	<b>159,6</b> (109,8 + 49,8)	<b>9,5</b>	<b>5,5</b>	<b>5,5</b>	<b>4,0</b>
<b>Marktredwitz–Mitterteich-West<sup>2)</sup></b>	<b>93,5</b> (66,5 + 27,0)	<b>7,3</b>	<b>7,3</b>	<b>7,3</b>	–
<u>A 94 MÜNCHEN–NEUHAUS/INN</u>					
<b>AK München-O–Ampfing</b> (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	<b>771,8</b>	<b>54,5</b>	<b>10,8</b>	–	–

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme

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

noch Tabelle 12

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

<b>Bundesautobahnen – Neubaustrecken –</b>					
Land	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>	Projekt- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE- Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE- Länge)	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>noch Bayern</b>					
<b>Ampfing–Simbach-West (tw. 1. Fb)</b>	<b>531,4</b>	<b>47,8</b>	<b>19,9</b> <b>(davon</b> <b>14,3</b> <b>1. Fb)</b>		
Winhöring–AS Alzgerm	(122,0)	(7,5)	7,5	<b>7,5</b>	–
<u>A 96 LINDAU(B-GR D/A)–MÜNCHEN</u>					
<b>Memmingen-Ost–Buchloe</b>	<b>448,1</b>	<b>41,9</b>	<b>25,7</b>		
AS Bad Wörishofen–AS Buchloe	(76,0)	(7,9)	3,9	–	–
<u>A 99 AUTOBAHNRING MÜNCHEN</u>					
<b>Langwied–Unterpfaffenhofen</b>	<b>300,5</b>	<b>6,2</b>	–	–	<b>6,2</b>
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>				<b>36,7</b>	
<b>Bis Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>6 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					<b>62,1</b>
<b>Berlin</b>					
<u>A 100 STADTRING BERLIN</u>					
<b>AK Schöneberg–AD Neukölln</b>	<b>924,2</b>	<b>7,2</b>	<b>6,2</b>		
AS Geradestraße–AS Buschkrugallee (B 179)	(441,5)	(2,1)	2,1	<b>2,1</b>	–
AS Buschkrugallee (B 179)–AD Neukölln (m)	(128,1)	(1,0)	–	–	<b>1,0</b>
<u>A 113 STADTRING BERLIN</u>					
<b>AD Neukölln–L-GR B/B</b>	<b>842,9</b>	<b>9,7</b>	–		
AD Neukölln (o)–AS Späthstraße	(151,0)	(1,2)	–	–	<b>0,2</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme

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

noch Tabelle 12

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

<b>Bundesautobahnen – Neubaustrecken –</b>					
Land	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>	Projekt- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	<b>In 2000</b>	<b>Bis Ende 2000</b>
<u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE- Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE- Länge)	Länge km	<b>Länge km</b>	<b>Länge km</b>
1	2	3	4	5	6
<b>noch Berlin</b>					
<b>Insgesamt</b> <b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig</b> <b>Bis Ende 2000 in Bau:</b> <b>2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>				<b>2,1</b>	<b>1,2</b>
<b>Brandenburg</b>					
<u>A 20 ROSTOCK–PRENZLAU</u> <b>Pasewalk/S (L-GR MV/BB) (B109)–AD Uckermark (A 11)</b>	<b>222,5</b>	<b>26,8</b>	–		
AS Pasewalk-S (m)–AS Prenzlau-N (o) (L 26)	(107,4)	(12,9)	–	–	<b>12,9</b>
AS Prenzlau-N (m) (L 26)–AD Uckermark (m) (A 11)	(115,1)	(13,9)	–	–	<b>13,9</b>
<b>Insgesamt</b> <b>Bis Ende 2000 in Bau:</b> <b>2 Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					<b>26,8</b>
<b>Hessen</b>					
<u>A 44 KASSEL–EISENACH</u> <b>AK Kassel–Herleshausen (A 4)</b>	<b>1 837,4</b>	<b>64,1</b>	–		
AS Hessisch Lichtenau-O (m)– AS Waldkappel-O (o)	(404,4)	(13,8)	–	–	<b>4,4</b>
<u>A 66 FRANKFURT/M.–FULDA</u> <b>Frankfurt/Erlenbruch–Fulda-Süd</b>	<b>1 562,6</b>	<b>86,0</b>	<b>62,6</b>		
AS Schlüchtern/N–AS Neuhof-West	(164,3)	(8,1)	–	–	<b>6,2</b>
SO AS Eichenzell (B 27)–AS Fulda-Süd (A 7)	(81,7)	(3,7)	–	–	<b>3,7</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme

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

noch Tabelle 12

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

<b>Bundesautobahnen – Neubaustrecken –</b>					
Land	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>	Projekt- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE- Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE- Länge)	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>noch Hessen</b>					
<b>Insgesamt</b>					
<b>Bis Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					<b>14,3</b>
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>					
<u>A 20 LÜBECK–ROSTOCK</u>					
<b>Groß Grönau (L-GR SH/MV)–AK Rostock (A 19)</b>	<b>1 263,6</b>	<b>106,2</b>	<b>92,0</b>		
AS Schönberg (m) (B 104)–AS Grevesmühlen (o)	(168,8)	(15,6)	15,6	<b>15,6</b>	–
AK Wismar (o)–AS Neukloster (m) (L 101)	(146,6)	(15,0)	15,0	<b>15,0</b>	–
AS Neukloster (o) (L 101)–AS Kröpelin (m) (L 11)	(123,5)	(11,5)	11,5	<b>11,5</b>	–
AS Kröpelin (o) (L 11)–AS Bad Doberan (o) (L 13)	(98,1)	(10,1)	10,1	<b>10,1</b>	–
AS Bad Doberan (m) (L 13)–AK Rostock (m) (A 19)	(190,8)	(13,3)	13,3	<b>13,3</b>	–
<u>A 20 ROSTOCK–PRENZLAU</u>					
<b>AK Rostock (A 19)–Gützkow</b>	<b>842,1</b>	<b>88,4</b>	–		
AK Rostock (o) (A19)–AS Sanitz (m) (B110)	(122,8)	(14,0)	–	–	<b>14,0</b>
AS Grimmen-W (m) (L 19)–AS Stralsund (o) (B194)	(62,4)	(7,4)	–	–	<b>7,4</b>
<b>Gützkow–Strasburg</b>	<b>748,9</b>	<b>64,7</b>	–		
AS Gützkow (B 96/B 111)–AS Jarmen (B 110n)	(137,7)	(6,8)	–	–	<b>6,8</b>
AS Neubrandenburg-O (m) (B197)– AS Woldegk (o) (L 281)	(158,2)	(11,9)	–	–	<b>11,9</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme

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

noch Tabelle 12

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

<b>Bundesautobahnen – Neubaustrecken –</b>					
Land	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>	Projekt- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	<b>In 2000</b>	<b>Bis Ende 2000</b>
<u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE- Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE- Länge)	Länge km	<b>Länge km</b>	<b>Länge km</b>
1	2	3	4	5	6
<b>noch Mecklenburg-Vorpommern</b>					
<b>Strasburg–Pasewalk (L-GR MV/BB) (B 109)</b>	<b>210,5</b>	<b>20,3</b>	–	–	<b>20,3</b>
<u>A 241 WISMAR–SCHWERIN</u>					
<b>Schwerin (B104)–Schwerin-Süd</b>	<b>81,0</b>	<b>11,5</b>	<b>11,5</b>	<b>11,5</b>	–
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>6 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>				<b>77,0</b>	
<b>Bis Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>5 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					<b>60,4</b>
<b>Niedersachsen</b>					
<u>A 26 STADE–HAMBURG</u>					
<b>Stade–Rübke (L-GR NI/HH) (1. Fahrbahn)</b>	<b>580,9</b>	<b>30,2</b>	–	–	
SO Stade (B73)–Horneburg (K 36 n)	(245,8)	(11,7)	–	–	<b>11,7 (1. Fb)</b>
<u>A 31 EMDEN–BOTTROP</u>					
<b>W Emden (L 2)–N Emden (B 210) (Westumgehung Emden)</b>	<b>88,6</b>	<b>4,7</b>	<b>3,0</b>	–	<b>1,7</b>
<b>AS Haren–Hubertushof (L-GR NI/NW)</b>	<b>640,9</b>	<b>65,5</b>	<b>25,5</b>	–	–
Geeste (K 225)–Wietmarschen (K35)	(66,5)	(5,5)	–	–	<b>5,5</b>
<u>A 33 OSNABRÜCK–PADERBORN</u>					
<b>Osnabrück/Schinkel–Borgholzhausen (NW)</b>	<b>350,3</b>	<b>28,5</b>	<b>21,3</b>	–	–
AS Dissen-N–AS Dissen-S (L-GR NI/NW)	(92,4)	(3,4)	–	–	<b>3,4</b>
AS Dissen-S (L-GR NI/NW)– Borgholzhausen (NW)	(41,6)	(3,8)	–	–	<b>3,8</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme

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

noch Tabelle 12

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

<b>Bundesautobahnen – Neubaustrecken –</b>					
Land	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>	Projekt- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE- Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE- Länge)	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>noch Niedersachsen</b>					
<u>A 39 WOLFSBURG–SALZGITTER</u> <b>Weyhausen–AK Braunschweig-S</b> (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	<b>430,6</b>	<b>36,7</b>	<b>19,1</b>	–	–
<u>A 391 WESTTANGENTE BRAUNSCHWEIG</u> <b>Braunschweig-Meinholz–AD Braunschweig-Südwest</b> Braunschweig-Meinholz (B4)– Braunschweig-Bienrode (A 2)	<b>316,6</b> (48,9)	<b>18,1</b> (2,7)	<b>12,6</b> –	–	<b>2,7</b>
<b>Insgesamt</b> <b>Bis Ende 2000 in Bau:</b> <b>6 Teil-Verkehrseinheiten</b> <b>5 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b> <b>1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn<sup>3)</sup></b>					<b>28,8</b> <b>17,1</b> <b>11,7</b>
<b>Nordrhein-Westfalen</b>					
<u>A 4 OLPE–BAD HERSFELD</u> <b>AK Olpe-S–Krombach einschl. Abzw. Kromb. Höhe</b> AK Olpe-S–AS Wenden	<b>138,3</b> (14,5)	<b>9,1</b> (0,3)	– –	–	<b>0,3</b>
<u>A 44 AACHEN–DUESSELDORF</u> <b>Rheinquerung Ilverich<sup>2)</sup></b>	<b>717,4</b> (458,4 + 259,0)	<b>5,9</b>	–	–	<b>5,9</b>
<u>A 46 HAGEN–BRILON</u> <b>Arnsberg/Neheim–Nuttlar</b> Arnsberg/Uentrop (B 7)–Wennemen (B 7/L 743)	<b>961,4</b> (310,4)	<b>39,7</b> (8,6)	<b>29,8</b> 4,1	–	<b>4,5</b>
<b>Insgesamt</b> <b>Bis Ende 2000 in Bau:</b> <b>3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					<b>10,7</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme

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

noch Tabelle 12

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

<b>Bundesautobahnen – Neubaustrecken –</b>					
Land	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>	Projekt- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	<b>In 2000</b>	<b>Bis Ende 2000</b>
<u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE- Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE- Länge)	Länge km	<b>Länge km</b>	<b>Länge km</b>
1	2	3	4	5	6
<b>Rheinland-Pfalz</b>					
<u>A 60 ST.VITH (B-GR D/B)–WITTLICH</u> <b>Badem (o)–Landscheid (m)<sup>2)</sup></b>	<b>263,4</b> (172,7 + 90,7)	<b>13,0</b>	–	–	<b>13,0</b>
<b>Landscheid (o)–Wittlich (m)<sup>2)</sup></b>	<b>325,3</b> (215,3 + 110,0)	<b>9,8</b>	–	–	<b>9,8</b>
<u>A 63 MAINZ–KAISERSLAUTERN</u> <b>Freimersheim–Kaiserslautern-O</b> AS Sembach–AS Kaiserslautern-O (m)	<b>512,6</b> (134,6)	<b>40,5</b> (9,8)	<b>28,1</b> 3,2	–	<b>6,6</b>
<b>Insgesamt</b> <b>Bis Ende 2000 in Bau:</b> <b>3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					<b>29,4</b>
<b>Saarland</b>					
<u>A 8 LUXEMBURG (B-GR L/D)–SAARBRÜCKEN</u> <b>Besch (B-GR L/D)–AS Perl/Borg (1. Fb)</b> <b>m Moselbrücke</b>	<b>109,1</b>	<b>4,4</b>	–	–	<b>4,4</b> (1. Fb)
<b>Insgesamt</b> <b>Bis Ende 2000 in Bau:</b> <b>1 Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn</b>					<b>4,4</b>
<b>Sachsen</b>					
<u>A 17 DRESDEN–AUSSIG (B-GR D/CZ)</u> <b>Dresden (A 4)–Dresden-Süd</b> W Dresden (A 4)–AS Kesselsdorf (B 173) AS Kesselsdorf (B 173)–AS Dresden-S (B 170)	<b>504,5</b> (104,9) (399,6)	<b>12,5</b> (3,6) (8,9)	– – –	– – –	<b>3,6</b> <b>8,9</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme

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

noch Tabelle 12

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

<b>Bundesautobahnen – Neubaustrecken –</b>					
Land	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>	Projekt- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE- Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE- Länge)	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>noch Sachsen</b>					
<u>A 38 SÜDUMFAHRUNG LEIPZIG</u>					
<b>Lützen (B 87)–Leipzig (A 14)</b>	<b>530,2</b>	<b>38,0</b>	<b>15,1</b>		
Lützen (B 87)–L-GR ST/SN	(51,0)	(7,4)	(7,4)	<b>7,4</b>	–
L-GR ST/SN–AS Knautnaundorf (B 186)	(60,8)	(7,7)	(7,7)	<b>7,7</b>	–
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					
<b>Bis Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					
				<b>15,1</b>	<b>12,5</b>
<b>Sachsen-Anhalt</b>					
<u>A 14 MAGDEBURG–HALLE</u>					
<b>Dahlenwarsleben (L 47)– Schönebeck</b>	<b>363,2</b>	<b>27,7</b>	<b>27,7</b>		
N AS Dahlenwarsleben (L 47)– AS Magdeburg-Stadtfeld (o)	(120,2)	(8,9)	8,9	<b>2,7</b>	–
<b>Schönebeck–Könnern</b>					
<b>AS Schönebeck (o)–AS Bernburg (m)</b>	<b>351,2</b>	<b>36,6</b>	<b>36,6</b>		
AS Schönebeck (o)–AS Bernburg (m)	(167,1)	(22,2)	22,2	<b>22,2</b>	–
AS Bernburg (o)–AS Könnern (o)	(184,1)	(14,4)	14,4	<b>14,4</b>	–
<u>A 38 GÖTTINGEN–HALLE (A 9)</u>					
<b>Görsbach (L-GR TH/ST)–Halle-S (A 143)</b>	<b>716,8</b>	<b>64,7</b>	<b>8,5</b>		
W Wallhausen (B 80)–AS Sangerhausen (B 86) (m)	(96,2)	(8,5)	8,5	<b>8,5</b>	
AS Sangerhausen (B 86) (o)– AS Eisleiben (B 180 n) (m)	(129,1)	(17,3)	–	–	<b>17,3</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme

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

noch Tabelle 12

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

<b>Bundesautobahnen – Neubaustrecken –</b>					
Land	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>	Projekt- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	<b>In 2000</b>	<b>Bis Ende 2000</b>
<u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE- Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE- Länge)	Länge km	<b>Länge km</b>	<b>Länge km</b>
1	2	3	4	5	6
<b>noch Sachsen-Anhalt</b>					
<b>Halle-S (A 143)–Lützen (A 9)</b> AS Merseburg-S (o)–AS Leuna (o)	<b>410,4</b> (27,8)	<b>28,8</b> (4,3)	<b>9,3</b> –	–	<b>4,3</b>
<b>Insgesamt</b> <b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b> <b>Bis Ende 2000 in Bau:</b> <b>2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>				<b>47,8</b>	<b>21,6</b>
<b>Schleswig-Holstein</b>					
<u>A 1 HEILIGENHAFEN–HAMBURG</u> <b>Heiligenhafen–Oldenburg i. SH</b> N Oldenburg–W Oldenburg	<b>176,1</b> (60,5)	<b>15,5</b> (4,2)	– –	–	<b>4,2</b>
<u>A 20 LÜBECK–ROSTOCK</u> <b>Lübeck (A 1)–Groß Grönau (L-GR SH/MV)</b> Lübeck (A 1)–AS Genin (L 92)	<b>378,0</b> (215,2)	<b>16,8</b> (6,4)	– –	–	<b>6,4</b>
<b>Insgesamt</b> <b>Bis Ende 2000 in Bau:</b> <b>2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					<b>10,6</b>
<b>Thüringen</b>					
<u>A 38 GÖTTINGEN–HALLE</u> <b>Uder (L-GR NI/TH)–Görsbach (L-GR TH/ST)</b> AS Leinefelde (m)–AS Breitenworbis (m)	<b>1 044,3</b> (68,5)	<b>76,6</b> (7,5)	<b>11,0</b> –	–	<b>7,5</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme

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

noch Tabelle 12

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

<b>Bundesautobahnen – Neubaustrecken –</b>					
Land	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>	Projekt- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE- Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE- Länge)	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>noch Thüringen</b>					
AS Bleicherode (m)–AS Werther (B 80) (o) davon Wipperfurth–Werther	(147,1)	(14,2)	–	–	9,6
<u>A 71</u> <u>ERFURT–SCHWEINFURT</u>					
<b>Erfurt-Bindersleben (B7)–AD Suhl (A 73)</b>	<b>1 583,2</b>	<b>62,3</b>	<b>25,6</b>		
Traßdorf–AS Ilmenau-O (B 87) (m)	(50,7)	(6,0)	–	–	6,0
AS Ilmenau-O (B87) (o)–AS Geschwenda (B 88) (m)	(252,3)	(10,3)	–	–	10,3
AS Geschwenda (B 88) (o)– AS Zella-Mehlis-N (B 247) (o)	(621,9)	(11,2)	–	–	11,2
AS Zella-Mehlis-N (B 247) (m)– AS Zella-Mehlis/Suhl (o)	(90,9)	(2,5)	–	–	2,5
AS Zella-Mehlis/Suhl (m)–AD Suhl (A 73)	(236,3)	(6,7)	–	–	6,7
<b>AD Suhl (A 73)–Berkach (L-Gr TH/BY)</b>	<b>662,2</b>	<b>34,0</b>	–		
AD Suhl (A 73) (o)–AS Rohr (m)	(280,8)	(13,8)	–	–	13,8
AS Rohr (o)–AS Meiningen (B 89) (m)	(173,8)	(6,9)	–	–	6,9
<u>A 73</u> <u>SUHL–LICHTENFELS</u>					
<b>AD Suhl (A 71)–Herbartswind (L-GR TH/BY)</b>	<b>854,5</b>	<b>33,5</b>	–		
AS Eisfeld/N (B 4) (m)–Herbartswind (L-GR TH/BY) (Werratalbrücke)	(92,8)	(6,5)	–	–	0,4
(o)= ohne (m) = mit					

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme

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

noch Tabelle 12

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

<b>Bundesautobahnen – Neubaustrecken –</b>					
Land	Projekt- Kosten <sup>1)</sup>	Projekt- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	<b>In 2000</b>	<b>Bis Ende 2000</b>
<u>Straße Verkehrsweg</u> <b>Projektbezeichnung</b> Bezeichnung der Verkehrseinheit	(VKE- Kosten) <sup>1)</sup>	(VKE- Länge)	Länge km	<b>Länge km</b>	<b>Länge km</b>
1	2	3	4	5	6
<b>noch Thüringen</b>					
<b>Insgesamt</b>					
<b>Bis Ende 2000 in Bau:</b> <b>10 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					<b>74,9</b>
<b>Länder insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>18 Teil-Verkehrseinheiten</b>				<b>183,1</b>	
<b>17 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>				<b>178,7</b>	
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn</b>				<b>4,4</b>	
<b>Bis Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>49 Teil-Verkehrseinheiten</b>					<b>365,5</b>
<b>45 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig</b>					<b>341,6</b>
<b>4 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn</b>					<b>23,9</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme

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

Tabelle 13

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

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Baubeginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>Baden-Württemberg</b>					
<i>4streifige Bundesstraße</i>					
<u>B 33</u> <u>A 81/A 98 AK HEGAU–KONSTANZ</u> Konstanz-Rheinbrücke–B-GR D/CH	128,5	1,3	0,5 (1. FB)	<b>0,6</b>	<b>0,2</b>
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>1 Teil-Verkehrseinheit,            4streifig</b>					
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>1 Teil-Verkehrseinheit,            4streifig</b>					
<b>Bayern</b>					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 2/</u> <u>WEILHEIM–GARMISCH-PARTENKIRCHEN</u>					
<u>B 23</u> Neubau von Farchant-N–Garmisch-Partenkirchen mit Spange B 23 (Ortsumgehung Farchant) <sup>2)</sup>	501,2 (313,7 + 187,5)	5,9	5,9	<b>5,9</b>	–
<u>B 4</u> <u>BAMBERG–COBURG</u> Verlegung nördlich Coburg	65,4	2,4	2,4 (1.Fb)	–	<b>1,2 (2.Fb)</b>
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 2</u> <u>AUGSBURG–MÜNCHEN</u> Verlegung südlich Fürstenfeldbruck (Münchner Berg) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	20,0	3,9	0,9	–	–

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

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

<b>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –</b>					
Land	VKE- Kosten <sup>1)</sup>	VKE- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>noch Bayern</b>					
<u>B 27</u> <u>WÜRZBURG–TAUBERBISCHOF-SHEIM</u> Verlegung bei Höchberg Ausbau B 8 (2. Bauabschnitt)	21,6	1,3	–	–	1,3
<b>Insgesamt</b> <b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>1 Teil-Verkehrseinheit,    4streifig</b> damit <b>2000 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b> <b>1 Verkehrseinheit,    4streifig</b> <b>Ende 2000 in Bau:</b> <b>2 Teil-Verkehrseinheiten</b>  <b>1 Teil-Verkehrseinheit,    4streifig, 2. Fahrbahn</b> <b>1 Verkehrseinheit,    2streifig</b>	<b>501,2</b>		<b>5,9</b>	<b>5,9</b>	<b>2,5</b> (davon <b>1,2</b> <b>2. Fb)</b> <b>1,2</b> <b>1,3</b>
<b>Brandenburg</b>					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 5</u> <u>NAUEN–BERLIN</u> A 10 (o OU Wustermark)–L-GR BB/BE (2. Fb)	70,4	10,2	5,6	<b>2,9</b>	1,1
<u>B 96a</u> <u>MAHLOW (B 96)–L-GR BB/BE</u> Schönefeld–Mahlow (2. Fb) <sup>3)</sup>	32,9 (20,0 + 12,9)	6,3	2,3	–	<b>0,5</b>
<u>B 101</u> <u>BERLIN–LUCKENWALDE</u> BAB-Zubringer Großbeeren	169,5	18,5	5,2	–	<b>0,7</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

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 –					
Land	VKE- Kosten <sup>1)</sup>	VKE- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>noch Brandenburg</b>					
<u>B 273</u> <u>POTSDAM–WUSTERMARK</u> Ausbau Potsdam–BAB A 10 (Knoten Marquardt) <i>2streifige Bundesstraße</i>	28,1	6,0	1,8	0,7	–
<u>B 198</u> <u>ANGERMÜNDE–GREIFFENBERG</u> Ortsumgehung Angermünde	19,6	4,5	4,0	4,0	–
<b>Insgesamt</b> <b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>3 Teil-Verkehrseinheiten</b> <b>2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig</b> <b>1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig</b> <b>Ende 2000 in Bau:</b> <b>3 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig</b>				7,6 3,6 4,0	2,3
<b>Bremen</b>					
<i>2streifige Bundesstraße</i> <u>B 71</u> <u>BREMERHAVEN–BAB A 1 (AS BOCKEL)</u> Verlegung von N L-GR HB/NI (B 6)– AS Bremerhaven/Wulsdorf	18,5	2,0	–	–	2,0
<b>Insgesamt</b> <b>Ende 2000 in Bau:</b> <b>1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig</b>					2,0

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Baufvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

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

<b>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –</b>					
Land	VKE- Kosten <sup>1)</sup>	VKE- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	<b>In 2000</b>	<b>Bis Ende 2000</b>
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	<b>Länge km</b>	<b>Länge km</b>
1	2	3	4	5	6
<b>Hessen</b>					
<i>4streifige Bundesstraße</i>					
B 49 <u>LIMBURG–WETZLAR</u> Solms/Oberbiel–Wetzlar (2. Fb) davon Wetzlar/Dalheim 13. BA.	17,3	0,8	–	–	<b>0,8</b>
<b>Insgesamt</b>					
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>1 Verkehrseinheit,                    4streifig</b>					<b>0,8</b>
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>					
<i>4streifige Bundesstraße</i>					
B 103 <u>KYRITZ–WARNEMÜNDE</u> Westanbindung Rostock davon BAB A 20–L 10 (DEGES) 1. BA L 10–Schutower Kreuz 2. BA	28,8 45,9	3,8 6,2	3,8 –	<b>3,8</b> –	– <b>6,2</b>
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>1 Verkehrseinheit,                    4streifig</b> damit				<b>3,8</b>	
<b>2000 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>1 Verkehrseinheit,                    4streifig</b>	<b>28,8</b>		<b>3,8</b>		
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>1 Verkehrseinheit,                    4streifig</b>					<b>6,2</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

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

<b>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –</b>					
Land	VKE- Kosten <sup>1)</sup>	VKE- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	<b>In 2000</b>	<b>Bis Ende 2000</b>
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	<b>Länge km</b>	<b>Länge km</b>
1	2	3	4	5	6
<b>Niedersachsen</b>					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
<b>B 6</b> <u>BAD HARZBURG (A 395)–HALLE/SAALE</u> N Bad Harzburg (A 395)–Wernigerode (B 244)	35,6	2,7	–	–	2,7
<b>B 437</b> <u>FRIEDEBURG (B 436)–STOTEL (BAB A 27)</u> Weserquerung, Los 1: Tunnel <sup>2)</sup>	492,8 (290,8 + 202,0)	2,4	–	–	2,4
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
<b>B 27</b> <u>GÖTTINGEN–BRAUNLAGE (B 4)</u> Braunlage–Bad Lauterberg, BA 1: Bereich östl. L 520	3,4	2,0	2,0	<b>2,0</b>	–
<b>B 437</b> <u>FRIEDEBURG (B 436)–STOTEL (BAB A 27)</u> Weserquerung, Los 2: Strecke einschl. OU Esenshamm <sup>2)</sup>	201,6 (138,9 + 62,7)	12,6	–	–	12,6
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>1 Verkehrseinheit,                    2streifig</b> damit					
<b>2000 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>1 Verkehrseinheit,                    2streifig</b>					
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>3 Verkehrseinheiten</b>					
<b>2 Verkehrseinheiten,                4streifig</b>					
<b>1 Verkehrseinheit,                    2streifig</b>					
				<b>2,0</b>	<b>17,7</b>
	<b>3,4</b>		<b>2,0</b>		<b>5,1</b>
					<b>12,6</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

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

<b>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –</b>					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau-beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>Nordrhein-Westfalen</b>					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 51</u> <u>OSNABRÜCK (B 68)–</u> <u>KREUZ MÜNSTER/S (BAB A 43)</u> Ausbau in Münster (Lütkenbecker Weg– W L 586) <sup>2)</sup>	50,0 (40,8 + 9,2) davon 15,7 aus Titel 822 22	1,3	–	–	1,3
<u>B 56</u> <u>BAB A 61 (AS MIEL)–BAB A 560</u> <u>(AS SIEGBURG)</u> Bonn/Bad Godesberg (Bahnparallele B 9/A 562)	45,9	0,6	–	–	0,6
<u>B 227</u> <u>GELSENKIRCHEN-ERLE (B 226)–</u> <u>BAB A 52 (AS BREITSCHIED)</u> Essen, L 439–BAB A 44	67,3	3,7	–	–	3,7
<u>B 239</u> <u>LÜBBECKE–BAD SALZUFLEN</u> Ortsumgehung Herford (B 61–A 2) (2. FB)	166,6	5,8	1,3	–	4,5
<i>3streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 54</u> <u>GRONAU B-GR D/NL–STEINFURT</u> B-GR D/NL–Gronau (L 566) Gronau (L 566)–W Ochtrup (A 31)	73,9 29,5	7,0 2,9	1,0 2,9	– 2,9	6,0 –
<u>B 67</u> <u>BOCHOLT–BORKEN</u> Bocholt (L 602)–Rhede (L 572)	65,6	7,1	–	–	7,1
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 1</u> <u>PADERBORN–HAMELN</u> Neubau Kohlstädt–Horn (westlich L 828), Eggeübergang	19,7	3,7	3,7	3,7	–

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

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

<b>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –</b>					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>noch Nordrhein-Westfalen</b>					
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>2 Verkehrseinheiten</b>					
<b>1 Verkehrseinheit,            2streifig</b>				<b>6,6</b>	
<b>1 Verkehrseinheit,            3streifig</b>				<b>3,7</b>	
damit				<b>2,9</b>	
<b>2000 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>2 Verkehrseinheiten</b>					
<b>1 Verkehrseinheit,            2streifig</b>	<b>49,2</b>		<b>6,6</b>		
<b>1 Verkehrseinheit,            3streifig</b>	<b>19,7</b>		<b>3,7</b>		
<b>1 Verkehrseinheit,            3streifig</b>	<b>29,5</b>		<b>2,9</b>		
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>6 Teil-Verkehrseinheiten</b>					
<b>4 Teil-Verkehrseinheiten,    4streifig</b>					<b>23,2</b>
<b>2 Verkehrseinheit,            3streifig</b>					<b>10,1</b>
					<b>13,1</b>
<b>Rheinland-Pfalz</b>					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
<b>B 10</b> <u>BAB-A 8 (AS PIRMASENS)–LANDAU</u>					
AS Pirmasens–Fehrbach, K 1	28,1 <sup>4)</sup>	3,1	1,4	–	<b>1,7</b>
Waldfriedhof–Münchweiler <sup>2)</sup>	34,3	3,9	3,9	<b>3,9</b>	–
	(23,5 + 10,8)				
Haseneck-Waldfriedhof m AS Beckenhofstr.– AS Beckenhofstr.	4,7	–	<b>AS fertig- gestellt</b>	<b>AS fertig- gestellt</b>	–
<b>B 41</b> <u>IDAR-OBERSTEIN (B 422)–</u> <u>BAB A 60 (AS INGELHEIM-WEST)</u>					
Rüdesheim–Bad Kreuznach (B 428); 2. Fb	49,4	3,5	–	–	<b>3,5</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

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

<b>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –</b>					
Land	VKE- Kosten <sup>1)</sup>	VKE- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	<b>In 2000</b>	<b>Bis Ende 2000</b>
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	<b>Länge km</b>	<b>Länge km</b>
1	2	3	4	5	6
<b>noch Rheinland-Pfalz</b>					
B 42 <u>NEUWIED–LAHNSTEIN</u> Koblenz–Pfaffendorf Brückenkopf (2. Bauabschnitt) <i>2streifige Bundesstraße</i>	13,2 <sup>4)</sup>	1,3	–	–	1,3
B 9 <u>WORMS</u> Verlegung Worms/N (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	30,0	1,8	1,0	–	–
<b>Insgesamt</b> <b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>1 Verkehrseinheit,            4streifig</b> damit <b>2000 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b> <b>1 Verkehrseinheit,            4streifig</b> <b>Ende 2000 in Bau:</b> <b>3 Teil-Verkehrseinheiten,    4streifig</b>				3,9	
<b>Saarland</b> <i>2streifige Bundesstraße</i> B 51 <u>SAARBURG–MERZIG</u> Querspange Besseringen (B 51–BAB A 8) <sup>2)</sup>	35,4 (31,8 + 3,6)	1,5	1,5	<b>1,5</b>	–
<b>Insgesamt</b> <b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>1 Verkehrseinheit,            2streifig</b> damit <b>2000 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b> <b>1 Verkehrseinheit,            2streifig</b>					1,5

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

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

<b>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –</b>					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	<b>In 2000</b>	<b>Bis Ende 2000</b>
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	<b>Länge km</b>	<b>Länge km</b>
1	2	3	4	5	6
<b>Sachsen</b>					
<i>4streifige Bundesstraße</i>					
<u>B 175</u> <u>NOSSEN–ZWICKAU</u> BAB A 4–Mosel, 1. BA Verlegung Glauchau	31,3	2,3	–	–	2,3
<b>Insgesamt</b>					
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>1 Verkehrseinheit,                    4streifig</b>					
<b>2,3</b>					
<b>Sachsen-Anhalt</b>					
<i>4streifige Bundesstraße</i>					
<u>B 6n</u> <u>BAD HARZBURG–WERNIGERODE</u> Neubau zwischen L-GR NI/ST–Wernigerode (BA 2 + BA 3)	110,8	13,5	6,7	3,2	6,8
Neubau zwischen Wernigerode–Bernburg (BA 4–BA 14)	734,4	77,1	–	–	7,5
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>1 Teil-Verkehrseinheit,                    4streifig</b>					
<b>3,2</b>					
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>2 Teil-Verkehrseinheiten,                    4streifig</b>					
<b>14,3</b>					

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

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

<b>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –</b>					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau-beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>Schleswig-Holstein</b>					
<i>4streifige Bundesstraße</i>					
<b>B 76</b> <u>KIEL–LÜBECK</u> Verlegung in Kiel Eckernförder Str.–TH.Heuss Ring	171,3	3,6	3,6	<b>0,7</b>	–
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
<b>B 203</b> <u>RENDSBURG–KAPPELN</u> Kappeln–Ellenberg	79,0	1,6	–	–	<b>1,0</b>
<b>B 433</b> <u>OCHSENZOLL–LENTFÖHRDEN</u> Südumgehung Kaltenkirchen (Westteil)	13,6 (13,3+0,3)	2,9	2,9	<b>2,9</b>	–
Südumgehung Kaltenkirchen (Ostteil) <sup>5)</sup>	9,9	2,0	2,0	<b>2,0</b>	–
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>3 Teil-Verkehrseinheiten</b>					
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig</b>				<b>5,6</b>	
<b>2 Verkehrseinheiten, 2streifig</b>				<b>0,7</b>	
damit					
<b>2000 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>3 Verkehrseinheiten</b>					
<b>1 Verkehrseinheit, 4streifig</b>	<b>194,8</b>		<b>8,5</b>		
<b>2 Verkehrseinheiten, 2streifig</b>	<b>171,3</b>		<b>3,6</b>		
	<b>23,5</b>		<b>4,9</b>		
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig</b>					
					<b>1,0</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

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

<b>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –</b>					
Land	VKE- Kosten <sup>1)</sup>	VKE- Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u>					
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>Thüringen</b>					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
<b>B 7</b> <u>ERFURT–WEIMAR</u>					
Anbindung GVZ–O Mönchenholzhausen (einschl. OU)	22,0	4,3	2,5	<b>1,6</b>	–
Erfurt–Linderbach (Knoten mit Ostumfahrung Erfurt)	4,1	0,7	–	–	<b>0,7</b>
<i>2streifige Bundesstraße</i>					
<b>B 85</b> <u>WEIMAR–L-GR TH/BY</u>					
Rudolstadt/Schwarza/Graba 1. + 2. BA (Süd-knoten-Ankerwerk)	43,6	4,5	–	–	<b>4,5</b>
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>1 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig</b>				<b>1,6</b>	
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>2 Verkehrseinheiten</b>					
<b>1 Verkehrseinheit, 4streifig</b>					<b>5,2</b>
<b>1 Verkehrseinheiten, 2streifig</b>					<b>0,7</b>
					<b>4,5</b>
<b>Länder insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>16 Teil-Verkehrseinheiten</b>				<b>42,3</b>	
<b>9 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig</b>				<b>23,3</b>	
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 3streifig</b>				<b>2,9</b>	
<b>6 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>				<b>16,1</b>	

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 13

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

<b>Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –</b>					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau-beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
damit					
<b>2000 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>10 Verkehrseinheiten</b>	<b>847,1</b>		<b>32,2</b>		
<b>4 Verkehrseinheiten, 4streifig</b>	<b>755,3</b>		<b>17,2</b>		
<b>1 Verkehrseinheit, 3streifig</b>	<b>29,5</b>		<b>2,9</b>		
<b>5 Verkehrseinheiten, 2streifig</b>	<b>62,3</b>		<b>12,1</b>		
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					<b>84,2</b>
<b>27 Teil-Verkehrseinheiten</b>					<b>(davon 1,2 2. Fb)</b>
<b>20 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig</b>					<b>49,7</b>
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn</b>					<b>1,2</b>
<b>2 Teil-Verkehrseinheiten, 3streifig</b>					<b>13,1</b>
<b>5 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>					<b>21,4</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> Privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

Tabelle 14

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>Baden-Württemberg</b>					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
<b>B 14</b> <u>BAB-A 31 (AS STUTTGART-VAIHINGEN)– STUTTGART</u> Verl. in Stuttgart (Südheimer Platz–Schattenring)	107,3	2,2	–	–	<b>1,5</b>
<b>B 29</b> <u>LORCH–AALEN</u> Ortsumgehung Schwäbisch Gmünd (1. Fb) 1. Teil-BA	75,4	1,5	–	–	<b>0,8</b>
<b>B 30</b> <u>FRIEDRICHSHAFEN–WEINGARTEN</u> N Baidt (Egelsee)–Ravensburg/Eschach, BA IV <sup>2)</sup>	151,7 (108,5 + 43,2) davon 41,2 aus Titel 741 22	7,7	–	–	<b>7,7</b>
<b>B 31</b> <u>FREIBURG–HÜFINGEN</u> Ortsumgehung Freiburg-Ost <sup>2)</sup>	422,0 (266,9 + 155,1)	5,7	–	–	<b>5,7</b>
Freiburg (Schwarzwaldstraße)– Kirchzarten Kappel (Vorleistungen für Freiburg-Ost)	56,3	6,0	–	–	<b>6,0</b>
Kirchzarten–Buchenbach	48,7	4,6	–	–	<b>4,6</b>
Ortsumgehung Döggingen	156,5	3,5	–	–	<b>1,6</b>
<b>B 462</b> <u>RASTATT–FREUDENSTADT</u> Rastatt (A 5)–Rotenfels (2. Fb)	63,5	6,7	6,2 (2. Fb)	–	<b>0,5 (2. Fb)</b>
<b>B 535</b> <u>SCHWETZINGEN–LEIMEN</u> Schwetzingen-Ost–Leimen (B 3)	63,1	5,1	5,1	<b>1,0</b>	–

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

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

<b>Bundesstraßen – Ortsumgehungen –</b>					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>noch Baden-Württemberg</b>					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 3</u> <u>BADEN-BADEN–OFFENBURG</u> Ortsumgehung Bühl/Ottersweier (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	45,1	8,7	7,5	–	–
<u>B 3</u> <u>RASTATT–BADEN-BADEN</u> Ortsumgehung Baden/Oos	23,2	1,9	–	–	1,9
<u>B 19</u> <u>HEIDENHEIM–AS GIENGEN- HERBRECHTINGEN</u> Verlegung in Herbrechtingen	28,4	2,3	0,4	0,4	1,3
<u>B 27</u> <u>BALINGEN–SCHWENNINGEN</u> Nordumgehung Rottweil	23,4	2,9	–	–	0,5
<u>B 29</u> <u>SCHWÄBISCH GMÜND–NÖRDLINGEN</u> Westumgehung Aalen	149,0	12,3	4,0	–	8,3
<u>B 31</u> <u>STOCKACH–FRIEDRICHSHAFEN</u> Friedrichshafen/Waggershausen– Friedrichshafen/Löwental	67,1	2,9	–	–	2,9
<u>B 31</u> <u>FRIEDRICHSHAFEN–LINDAU</u> Ortsumgehung Eriskirch	43,1	2,8	–	–	0,2
<u>B 35</u> <u>GERMERSHEIM–BRUCHSAL</u> Ortsumgehung Karlsdorf	72,8	7,0	1,0	1,0	4,5
<u>B 312</u> <u>REUTLINGEN–RIEDLINGEN</u> Ortsumgehung Pfullingen	107,5	4,4	–	–	2,5

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>noch Baden-Württemberg</b>					
<u>B 317</u> <u>WEIL AM RHEIN–SCHOPFHEIM</u> Lörrach–Weil am Rhein (Zollfreie Straße) (Im Berichtsjahr keine Bauleistung)	95,5	4,1	2,8	–	–
<u>B 463</u> <u>BALINGEN–SIGMARINGEN</u> Ortsumgehung Laufen	29,6	1,3	–	–	1,3
<u>B 464</u> <u>BÖBLINGEN–TÜBINGEN</u> Böblingen–N Holzgerlingen (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	44,0	4,1	–	–	–
<u>B 518</u> <u>BAD SÄCKINGEN–SCHOPFHEIM</u> Verlegung bei Wehr	48,4	4,0	1,5	1,5	1,0
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>4 Teil-Verkehrseinheiten</b>				3,9	
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig</b>				1,0	
<b>3 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>				2,9	
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>18 Teil-Verkehrseinheiten</b>					52,8
<b>8 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig</b>					28,4
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig (2. Fahrbahn)</b>					0,5
<b>10 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>					24,4
<b>Bayern</b>					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 17</u> <u>AUGSBURG–LANDSBERG A. LECH</u> Ausbau in Lagerlechfeld	59,5	3,4	2,1	–	1,3

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

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

<b>Bundesstraßen – Ortsumgehungen –</b>					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>noch Bayern</b>					
<u>B 173</u> <u>BAMBERG–KRONACH</u> Neubau Lichtenfels –Zettlitz (1. Bauabschnitt, Ortsumgehung Lichtenfels)	42,6	3,8	3,8	<b>3,8</b>	–
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 2</u> <u>NÜRNBERG–BAB A 8</u> <u>(AS AUGSBURG-WEST)</u> Ortsumgehung Kaisheim/Buchdorf <sup>2)</sup>	27,8 (21,1 + 6,7)	7,7	7,7	<b>7,7</b>	–
<u>B 12</u> <u>PASSAU–FREYUNG</u> Ortsumgehung Kumreut	36,4	6,0	4,7	–	<b>1,3</b>
<u>B 13</u> <u>WÜRZBURG–ANSBACH</u> Ortsumgehung Randersacker	27,0	2,9	1,5	<b>1,5</b>	<b>1,4</b>
<u>B 16</u> <u>FÜSSEN–KAUFBEUREN</u> Ortsumgehung Stötten	7,9	1,6	–	–	<b>1,6</b>
<u>KRUMBACH–DONAUWÖRTH</u> Ortsumgehung Gundelfingen und Lauingen	41,4	9,4	–	–	<b>9,4</b>
<u>DONAUWÖRTH–NEUBURG A. D. DONAU</u> Ortsumgehung Genderkingen (B 2–Rain a. Lech) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	41,2	7,5	6,1	–	–
<u>B 26</u> <u>ASCHAFFENBURG–LOHR</u> Ausbau (Verkehrsentlastung) Goldbach/Hösbach	23,0	1,9	1,8	<b>0,9</b>	<b>0,1</b>
<u>B 173</u> <u>BAMBERG–HOF</u> Ortsumgehung Selbitz <sup>2)</sup>	32,5 (22,8 + 9,7)	6,5	6,5	<b>5,3</b>	–

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>noch Bayern</b>					
<u>B 299</u> <u>B-GR D/CZ-AMBERG</u> Ortsumgehung Mitterteich	19,0	4,2	4,2	4,2	–
<u>ALTÖTTING-ALTENMARKT</u> Westumfahrung Unterneukirchen (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	9,5	5,0	0,8	–	–
<u>B 304</u> <u>WASSERBURG-FREILASSING</u> Ortsumgehung Teisendorf	18,0	3,5	3,5	3,5	–
<u>B 312</u> <u>BIBERACH-A 7</u> Spange Heimertingen-A 7	9,7	1,3	–	–	1,3
<u>B 388</u> <u>ISMANING (B 471)-TAUFKIRCHEN</u> Ortsumgehung Fischerhäuser	22,5	3,8	3,8	3,8	–
<u>B 472</u> <u>SCHONGAU-BAD TÖLZ</u> Ortsumgehung Bichl	17,4	2,8	2,8	2,8	–
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>9 Teil-Verkehrseinheiten</b>				<b>33,5</b>	
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig</b>				<b>3,8</b>	
<b>8 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>				<b>29,7</b>	
damit					
<b>2000 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>7 Ortsumgehungen</b>	<b>179,8</b>		<b>32,3</b>		
<b>1 Ortsumgehung, 4streifig</b>	<b>42,6</b>		<b>3,8</b>		
<b>6 Ortsumgehungen, 2streifig</b>	<b>137,2</b>		<b>28,5</b>		
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>7 Teil-Verkehrseinheiten</b>					<b>16,4</b>
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig</b>					<b>1,3</b>
<b>6 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>					<b>15,1</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

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

<b>Bundesstraßen – Ortsumgehungen –</b>					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Baubeginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>Brandenburg</b>					
<i>4streifige Bundesstraße</i>					
B 96 <u>BERLIN–L-GR BB/MV</u> Ortsumgehung Oranienburg (AK BAB A 10)	101,9	13,6	–	–	6,0
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 1 <u>L-GR ST/BB–BRANDENBURG</u> OU Plau	16,3	2,5	–	–	2,5
B 1 <u>BERLIN–KÜSTRIN/KIETZ (B-GR D/PL)</u> Ortsumgehung Müncheberg	12,5	6,5	6,5	6,5	–
B 2 <u>BERLIN–LEIPZIG</u> Ortsumgehung Beelitz	12,1	4,2	4,2	4,2	–
B 2 <u>BAB A 11 (B-GR D/PL)–BERLIN</u> Ortsumgehung Schwedt/Vierraden	91,7	22,1	10,1	10,1	10,9
B 5 <u>NAUEN–BERLIN</u> Ortsumgehung Wustermark <sup>2)</sup>	137,9 (113,6 + 24,3)	4,8	–	–	4,8
B 87 <u>FRANKFURT/ODER–LÜBBEN</u> Ortsumgehung Beeskow	40,8	10,6	4,6	4,6	6,0
B 112 <u>KÜSTRIN/KIETZ (B-GR D/PL)–FRANKFURT/ODER</u> Ortsumgehung Frankfurt/Oder (2. BA) (BAB A 12–B 5 N)	43,0	6,8	1,0	1,0	5,8
B 166 <u>PRENZLAU–SCHWEDT/ODER</u> Gramzow/Zichow	23,8	8,8	–	–	8,8

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>noch Brandenburg</b>					
<u>B 167</u> <u>FRANKFURT/ODER–EBERSWALDE</u>					
Ortsumgehung Freienwalde	44,6	9,7	–	–	9,7
Ortsumgehung Wriezen	17,1	4,5	–	–	4,5
<u>B 189</u> <u>PRITZWALK–WITTENBERGE</u>					
Ortsumgehung Perleberg	35,4	8,3	–	–	3,8
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>5 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>				<b>26,4</b>	
damit					
<b>2000 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>2 Ortsumgehungen, 2streifig</b>	<b>24,6</b>		<b>10,7</b>		
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>10 Teil-Verkehrseinheiten</b>					<b>62,8</b>
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig</b>					<b>6,0</b>
<b>9 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>					<b>56,8</b>
<b>Hamburg</b>					
<i>4streifige Bundesstraße</i>					
<u>B 433</u> <u>LENTFÖHRDEN–HAMBURG</u>					
Ortsumgehung Fuhlsbüttel, 1. BA	424,3	6,2	6,2	<b>4,6</b>	–
BAB A 7–OU Fuhlsbüttel, 2. BA (Swebenweg)	21,8	2,1	2,1	<b>2,1</b>	–
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>2 Verkehrseinheiten, 4streifig</b>				<b>6,7</b>	
damit					
<b>2000 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>2 Ortsumgehungen, 4streifig</b>	<b>446,1</b>		<b>8,3</b>		

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>Hessen</b>					
<i>4streifige Bundesstraße</i>					
<u>B 45</u> <u>HANAU–O DIEBURG</u> Tannenmühle (B 448)–Rodgau/Jügesheim (2. Fb)	95,5	4,0	–	–	<b>4,0</b> (2. Fb)
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 8</u> <u>LIMBURG–KÖNIGSTEIN</u> Ortsumgehung Brechen/Oberbrechen	9,4	2,0	–	–	<b>2,0</b>
<u>B 44</u> <u>MANNHEIM–GROß-GERAU</u> Ortsumgehung Gernsheim	6,3	3,8	3,8	<b>3,8</b>	–
<u>B 62</u> <u>SO WALDBRÖL–BARCHFELD</u> Ortsumgehung Biedenkopf/Wallau <sup>2)</sup>	178,2 (93,9 + 84,3)	4,8	–	–	<b>4,8</b>
Ortsumgehung Biedenkopf <sup>2)</sup>	54,3 (37,2 + 17,1)	1,9	–	–	<b>1,9</b>
<u>B 249</u> <u>ESCHWEGE–MÜHLHAUSEN</u> Ortsumgehung Wanfried	14,9	2,7	–	–	<b>2,7</b>
<u>B 252</u> <u>BAB A 44 (AS DIEMELSTADT)–AROLSEN</u> Ortsumgehung Diemelstadt/Rhoden	23,8	5,2	–	–	<b>5,2</b>
<u>B 254</u> <u>BAB A 49 (AS FELSBERG)–FULDA (B 27)</u> Ortsumgehung Willingshausen/Loshausen	14,5	3,3	3,3	<b>3,3</b>	–
<u>B 426</u> <u>GERNSHEIM (44)–DARMSTADT</u> Ortsumgehung Pfungstadt	42,8	7,4	–	–	<b>7,4</b>
<u>B 426</u> <u>DARMSTADT–HÖCHST (ODW.)</u> Ortsumgehung Ober-Ramstadt <sup>2)</sup>	61,9 (32,9 + 29,0)	3,2	–	–	<b>3,2</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>noch Hessen</b>					
B 456 <u>NW WEILBURG (B 49)–USINGEN</u> Teilortsumgehung Weilburg	41,6	1,0	–	–	1,0
<b>Insgesamt</b> <b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b> damit <b>2000 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b> <b>2 Ortsumgehungen, 2streifig</b> <b>Ende 2000 in Bau:</b> <b>9 Teil-Verkehrseinheiten</b> <b>1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig (2. Fahrbahn)</b> <b>8 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>	20,8		7,1	7,1	32,2 4,0 (2. Fb) 28,2
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>					
<i>4streifige Bundesstraße</i>					
B 96 <u>SASSNITZ/INSEL RÜGEN–GREIFSWALD</u> Ortsumgehung Stralsund (I.–III. BA); Bhf. Rügendamm–Knoten Umspannwerk <sup>3)</sup>	201,3 (112,7+ 88,6)	3,5	1,0	–	2,5
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 96 <u>SASSNITZ/INSEL RÜGEN–GREIFSWALD</u> Westumgehung Greifswald (I.–III. BA)	47,4	9,2	6,0	5,8	3,2
B 104 <u>LÜBECK–WISMAR</u> Ortsumgehung Schönberg	54,7	6,7	6,7	6,7	–

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Baubeginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u>			Länge km	Länge km	Länge km
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km			
1	2	3	4	5	6
<b>noch Mecklenburg-Vorpommern</b>					
<u>B 109</u> <u>GREIFSWALD–PRENZLAU</u>					
Ortsumgehung Anklam (3. BA); B 197–S Anklam (B 109)	21,8	2,8	2,8	2,8	–
Ortsumgehung Anklam (2. BA); W Anklam (B 110)–B 197	22,7	2,5	–	–	2,5
<u>B 110</u> <u>ROSTOCK–ANKLAM</u>					
Ortsumgehung Jarmen	7,1	2,1	2,1	2,1	–
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>				17,4	
<b>4 Verkehrseinheiten,            2streifig</b>					
damit					
<b>2000 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>3 Ortsumgehungen,            2streifig</b>	83,6		11,6		
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>3 Teil-Verkehrseinheiten</b>					8,2
<b>1 Teil-Verkehrseinheit,    4streifig</b>					2,5
<b>2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>					5,7
<b>Niedersachsen</b>					
<i>4streifige Bundesstraße</i>					
<u>B 217</u> <u>HANNOVER–HAMELN</u>					
Ortsumgehung Weetzen und Evesdorf	48,8	6,9	2,7	2,7	4,2
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 4</u> <u>LÜNEBURG–GIFHORN</u>					
Ortsumgehung Uelzen m Verl. bis Holdenstedt	70,4	12,8	4,4	4,4	8,4
<u>B 69</u> <u>BAB A 1 (AS CLOPPENBURG)–DIEPHOLZ</u>					
S L 843–S Vechta (Südteil OU Vechta)	33,5	4,9	–	–	4,9

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Baubeginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>noch Niedersachsen</b>					
B 82 BAB-A 7 (AS RHUEDEN)–GOSLAR Ortsumgehung Langelsheim/Astfeld	78,1	8,2	4,1	4,1	4,1
B 82 GOSLAR–SCHÖNINGEN Ostteil Ortsumgehung Schladen <sup>2)</sup>	33,6 (22,5+11,1)	2,2	–	–	2,2
B 83 BÜCKEBURG–HAMELN Ortsumgehung Hessisch Oldendorf/Fischbeck	79,5	11,0	11,0	5,4	–
B 210 AURICH–WILHELMSHAVEN Ortsumgehung Jever (L 808–L 807)	54,6	7,1	7,1	7,1	–
B 212/ B 437 NORDENHAM–BRAKE Ortsumgehung Rodenkirchen/Sürwürden m B 437, OU Rodenkircherwarp	94,4	8,2	–	–	8,2
B 461 WITTMUND (B 210)–HARLESIEL Ortsumgehung NO Wittmund (B 461–B 210)	13,1	2,2	1,2	–	1,0
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>5 Teil-Verkehrseinheiten</b>					
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig</b>					
<b>4 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>					
damit					
<b>2000 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>2 Ortsumgehungen, 2streifig</b>					
<b>134,1</b>					
<b>18,1</b>					
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>7 Teil-Verkehrseinheiten</b>					
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig</b>					
<b>6 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>					
<b>33,0</b>					
<b>4,2</b>					
<b>28,8</b>					

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

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

<b>Bundesstraßen – Ortsumgehungen –</b>					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau-beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>Nordrhein-Westfalen</b>					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 8</u> <u>BAB A 59 (AS DUISBURG)–LEVERKUSEN</u> Ortsumgehung Düsseldorf/Kaiserswerth	61,4	3,6	–	–	<b>3,6</b>
<u>B 61</u> <u>BAD OEYNHAUSEN–PETERSHAGEN</u> Ortsumgehung Barkhausen (B 65–L 780) m Weserauentunnel	165,5	2,7	–	–	<b>2,7</b>
<u>B 62</u> <u>BAB A 45 SIEGEN–EISERFELD</u> Neubau Hüttentalstraße Siegen-W–L–GR bei Niederschelden einschl. Abzweig Eiserfeld (im Berichtsjahr keine Bauleistungen)	173,7	4,4	1,2	–	–
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 1</u> <u>BAB A 1 (AS UNNA-ZENTRUM)–</u> <u>BAB A 33 (PADERBORN-ZENTRUM)</u> Ortsumgehung Werl	30,4	3,0	–	–	<b>3,0</b>
<u>B 51</u> <u>REMSCHEID–KÖLN</u> Ortsumgehung Wermelskirchen	45,1	3,6	–	–	<b>3,6</b>
<u>B 55</u> <u>B 61 (SÜDL. GÜTERSLOH)–OLPE</u> Ortsumgehung Warstein/Belecke	16,0	0,9	–	–	<b>0,9</b>
<u>B 58</u> <u>BAB A 3 (AS WESEL)–</u> <u>B 475 NORDWESTL. BECKUM</u> Ortsumgehung Lüdinghausen/Seppenrade	8,1	2,3	2,3	<b>2,3</b>	–
Ortsumgehung Lüdinghausen Ostabschnitt	11,8	2,5	–	–	<b>2,5</b>
<u>B 64</u> <u>PADERBORN–HOLZMINDEN</u> Neubau Höxter/Albaxen–Stahle mit Nordabschnitt Höxter (Anteil NW ohne Weserbrücke)	22,5	6,8	3,0	–	<b>3,8</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

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

<b>Bundesstraßen – Ortsumgehungen –</b>					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Baubeginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>noch Nordrhein-Westfalen</b>					
<u>B 70</u> <u>BAB A 30 (AS RHEINE-NORD)–</u> <u>WESEL (B 58)</u> Ortsumgehung Metelen	22,5	5,4	–	–	5,4
<u>B 83</u> <u>HÖXTER–BAD KARLSHAFEN</u> Ortsumgehung Beverungen/Blankenau <sup>2)</sup>	19,2 (13,1 + 6,1)	3,5	3,5	3,5	–
<u>B 238</u> <u>DETMOLD–RINTELN</u> Ortsumgehung Lemgo, Südabschnitt (L 712-L 941)	38,4	4,6	–	–	4,6
<u>B 264</u> <u>DÜREN–KÖLN</u> Ortsumgehung Kerpen/Blatzheim (B 477–L 162)	36,7	7,0	–	–	7,0
<u>B 465</u> <u>KÖLN–ZÜLPICH</u> Ortsumgehung Erftstadt/Lechenich	17,8	5,7	–	–	5,7
<u>B 475</u> <u>B 70 (NÖRDL. RHEINE)–BAB A 44</u> <u>(AS SOEST)</u> Ortsumgehung Lippetal/Oestinghausen–Hultrop	3,1	0,9	–	–	0,9
<u>B 477</u> <u>BAB A 61 (AS BERGHEIM)–ZÜLPICH</u> Westumgehung Kerpen/Blatzheim	18,9	5,3	–	–	2,8
<u>B 484</u> <u>OVERATH–SIEGBURG</u> Ortsumgehung Lohmar	20,9	1,2	–	–	1,2
<b>Insgesamt</b> <b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b> <b>2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b> damit <b>2000 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b> <b>2 Ortsumgehungen, 2streifig</b>	<b>27,3</b>		<b>5,8</b>	<b>5,8</b>	

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Baubeginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>noch Nordrhein-Westfalen</b>					
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>14 Teil-Verkehrseinheiten</b>					<b>47,7</b>
<b>2 Verkehrseinheiten, 4streifig</b>					<b>6,3</b>
<b>12 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>					<b>41,4</b>
<b>Rheinland-Pfalz</b>					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
<b>B 256 ALTENKIRCHEN–NEUWIED</b> Ortsumgehung Nieder- und Oberbieber/Neuwied	59,5 <sup>4)</sup>	4,8	4,8	<b>2,6</b>	–
<b>B 257 BAB-A 565 (AS GRAFSCHAFT)–ADENAU</b> Ortsumgehung Altenahr 1. BA (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	107,9	3,1	2,8	–	–
<b>B 266 EUSKIRCHEN–BAD NEUENAHN</b> Ortsumgehung Bad Neuenahr/Lohrsdorf (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	204,3	6,7	4,5	–	–
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
<b>B 47 BAB-A 6 (AS WATTENHEIM)–WORMS</b> Ortsumgehung Eisenberg (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	33,0	6,8	3,5	–	–
<b>B 48 BAD BERGZABERN (B 427)–BINGEN (B 9)</b> Ortsumgehung Bad Bergzabern, Nordabschnitt	14,9	2,5	–	–	<b>2,5</b>
<b>B 53 TRIER–BERNKASTEL-KUES</b> Verlegung Biewer–Pfalzel	59,4	4,0	–	–	<b>4,0</b>
<b>B 260 LAHNSTEIN–WIESBADEN</b> Ortsumgehung Fachbach/Bad Ems	190,7 <sup>4)</sup>	4,2	0,6	–	<b>3,6</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Baubeginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>noch Nordrhein-Westfalen</b>					
B 274 <u>ST. GOARSHAUSEN (B 9)–ZOLLHAUS (B 54)</u> Ortsumgehung Nastätten	14,1 <sup>4)</sup>	5,7	5,7	5,7	–
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>2 Teil-Verkehrseinheiten</b>					
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig</b>				<b>8,3</b>	
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig</b>				<b>2,6</b>	
damit				<b>5,7</b>	
<b>2000 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>2 Ortsumgehungen</b>					
<b>1 Ortsumgehung, 4streifig</b>	<b>73,6</b>		<b>8,3</b>		
<b>1 Ortsumgehung, 2streifig</b>	<b>59,5</b>		<b>2,6</b>		
<b>1 Ortsumgehung, 2streifig</b>	<b>14,1</b>		<b>5,7</b>		
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>3 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>					
					<b>10,1</b>
<b>Saarland</b>					
<i>2streifige Bundesstraße</i>					
B 51 <u>SAARLOUIS–SAARBRÜCKEN</u> Ortsumgehung Ens Dorf (L 139–B 51 alt)	39,8	2,4	–	–	2,4
B 423 <u>HABKIRCHEN–BAB A 8 (AS EINÖD)</u> Verlegung in Blieskastel (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	9,5	0,8	0,5	–	–
<b>Insgesamt</b>					
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig</b>					
					<b>2,4</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

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

<b>Bundesstraßen – Ortsumgehungen –</b>					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau-beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>Sachsen</b>					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 6</u> <u>HALLE–LEIPZIG</u> AS Großkugel–Stadtgrenze Leipzig m OU Schkeuditz <sup>2)</sup>	125,5 (107,7 + 17,8) davon 27,9 aus Titel 741 22 + 821 22	10,1	–	–	10,1
<u>B 169</u> <u>RIESA–CHEMNITZ</u> Ortsumgehung Riesa m Elbebrücke (1. BA)	76,9	3,0	3,0 (1. Fb)	3,0 (1. Fb)	3,0 (2. Fb)
<u>B 178</u> <u>ZITTAU–BAB A 4</u> Ortsumgehung Löbau (B 6–S 148)	57,0	6,4	–	–	6,4
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 87</u> <u>LEIPZIG–L-GR SN/BB</u> Ortsumgehung Eilenburg	88,0	5,5	–	–	5,5
<u>B 92</u> <u>SCHÖNBERG–GERA</u> Ortsumgehung Bad Brambach	19,1	3,7	–	–	3,7
<u>B 93</u> <u>SCHNEEBERG–BORNA</u> Teilortsumgehung Schneeberg	16,4	1,3	–	–	1,3
<u>B 156</u> <u>BAUTZEN–BAD MUSKAU</u> Stadtaußenring Bautzen	11,1	3,2	–	–	3,2
<u>B 173</u> <u>HOF–DRESDEN</u> Ortsumgehung Neumark	19,1	4,1	–	–	4,1

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Baubeginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>noch Sachsen</b>					
B 178 <u>ZITTAU–LÖBAU</u>					
Nordumgehung Zittau (B 178 alt, Oberseifersdorf–B 99)	21,2	3,6	3,6	3,6	–
Ortsumgehung Löbau (B 6–S 148)	57,0	6,4	–	–	6,4
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>2 Teil-Verkehrseinheiten</b>				<b>6,6</b>	
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig</b>				<b>3,0</b>	
<b>(1. Fahrbahn)</b>				<b>(1. Fb)</b>	
<b>1 Verkehrseinheit, 2streifig</b>				<b>3,6</b>	
damit					
<b>2000 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>1 Ortsumgehung, 2streifig</b>	<b>21,2</b>		<b>3,6</b>		
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>9 Verkehrseinheiten</b>					<b>43,7</b>
<b>3 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig</b>					<b>19,5</b>
<b>1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig</b>					<b>3,0</b>
<b>(2. Fahrbahn)</b>					<b>(2. Fb)</b>
<b>6 Verkehrseinheiten, 2streifig</b>					<b>24,2</b>
<b>Sachsen-Anhalt</b>					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 2 <u>POTSDAM–LEIPZIG</u>					
Ortsumgehung Wittenberg–Pratau-Eutzsch	117,0	5,6	5,6	5,6	–
B 189 <u>MAGDEBURG–STENDAL</u>					
Ortsumgehung Wolmirstedt	77,6	6,6	–	–	4,1

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

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

<b>Bundesstraßen – Ortsumgehungen –</b>					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Baubeginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>noch Sachsen-Anhalt</b>					
<i>3streifige Bundesstraße</i>					
<u>B 188</u> <u>L-GR NI/ST-STENDAL</u> Ortsumgehung Gardelegen <sup>2)</sup>	54,3 (39,0 + 15,3)	7,6	7,6	7,6	–
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 2/</u> <u>ZEITZ-HALLE/SAALE</u>					
<u>B 91</u> Ortsumgehung Zeitz-Theißen, 1. BA (NW-Umgeh. B 91–B 180–L 193)	37,7	3,9	3,9	1,2	–
<u>B 80</u> <u>NORDHAUSEN-EISLEBEN</u> Ortsumgehung Sangerhausen-Riestedt, 2. BA (SO-Umgehung Sangerhausen)	9,2	3,9	3,9	1,2	–
<u>B 180</u> <u>NAUMBURG-ASCHERSLEBEN</u> Ortsumgehung Freyburg (Ostspange)	33,3	5,0	4,0	–	1,0
Ortsumgehung Eisleben (Osttangente)	44,7	6,8	2,5	2,5	4,3
Ortsumgehung Rothenschirmbach (Verlängerung OU Eisleben)	34,1	8,6	–	–	0,5
<u>B 188</u> <u>WOLFSBURG-RATHENOW</u> Ortsumgehung Tangermünde	97,8	8,8	1,5	1,5	7,3
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>6 Teil-Verkehrseinheiten</b>				<b>19,6</b>	
<b>1 Verkehrseinheit, 4streifig</b>				<b>5,6</b>	
<b>1 Verkehrseinheit, 3streifig</b>				<b>7,6</b>	
<b>4 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>				<b>6,4</b>	

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>noch Sachsen-Anhalt</b>					
damit					
<b>2000 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>4 Ortsumgehungen</b>					
<b>1 Ortsumgehung,            4streifig</b>	<b>218,2</b>		<b>21,0</b>		
<b>1 Ortsumgehung,            3streifig</b>	<b>117,0</b>		<b>5,6</b>		
<b>1 Ortsumgehung,            3streifig</b>	<b>54,3</b>		<b>7,6</b>		
<b>2 Ortsumgehung,            2streifig</b>	<b>46,9</b>		<b>7,8</b>		
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>5 Teil-Verkehrseinheiten</b>					
<b>1 Teil-Verkehrseinheit,    4streifig</b>					<b>17,2</b>
<b>4 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>					<b>4,1</b>
					<b>13,1</b>
<b>Schleswig-Holstein</b>					
<i>4streifige Bundesstraße</i>					
<u>B 502 KIEL-SCHÖNBERG I. HOLSTEIN</u> Verl. Kiel-Brodersdorf	75,7	9,2	5,0	–	4,2
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 76 KIEL-LÜBECK-TRAVEMÜNDE (B 75)</u> Ortsumgehung Preetz	63,5	9,2	–	–	4,0
<u>B 205 B 77 (SÜDL. RENDBURG)– B 404 (NÖRDL. BAD SEGEBERG)</u> Südumgehung Neumünster	74,5	16,9	10,1	–	6,2
<b>Insgesamt</b>					
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>3 Teil-Verkehrseinheiten</b>					
<b>1 Teil-Verkehrseinheit,    4streifig</b>					<b>14,4</b>
<b>2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig</b>					<b>4,2</b>
					<b>10,2</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Baubeginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u>					
Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>Thüringen</b>					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
<u>B 19</u> <u>MEININGEN (B 280)–EISENACH (B 7/B 84)</u> Ortsumgehung Barchfeld (1. BA)	9,4	3,6	–	–	3,6
<u>B 85</u> <u>BAB A 4 (AS WEIMAR)–BAYREUTH</u> Nordtangente Saalfeld <sup>2)</sup>	69,2 (47,7 + 21,5)	4,7	–	–	4,7
<u>B 89</u> <u>MEINIGEN–SONNEBERG</u> Ortsumgehung Eisfeld	7,8	0,9	–	–	0,9
<u>B 93</u> <u>SCHNEEBERG (B 169)–BORNA (B 176)</u> Ortsumgehung Altenburg (1. BA)	30,2	4,0	–	–	4,0
<u>B 247</u> <u>WORBIS (B 80)–MÜHLHAUSEN (B 249)</u> Ortsumgehung Leinefelde (BA 1.1, ohne VDE)	2,3	1,3	–	–	1,3
	15,5	3,9	–	–	3,9
<u>B 281</u> <u>SAALFELD (Abzw. B 85)–BAB A 9 (AS TRIPTIS)</u> Ortsumgehung Pöbneck-O	29,4	2,9	2,9	2,9	–
<u>B 281</u> <u>SAALFELD–TRIPTIS (B 2)</u> Ortsumgehung Neustadt a.d.Orla	63,6	7,2	7,2	7,2	–
<b>Insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>2 Verkehrseinheiten,                    2streifig</b>				<b>10,1</b>	
damit					
<b>2000 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>2 Ortsumgehungen,                    2streifig</b>	<b>93,0</b>		<b>10,1</b>		
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>6 Verkehrseinheiten,                    2streifig</b>					<b>18,4</b>

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt

noch Tabelle 14

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –					
Land	VKE-Kosten <sup>1)</sup>	VKE-Länge	Für den Verkehr freigegeben		In Bau
			Von Bau- beginn bis Ende 2000	In 2000	Bis Ende 2000
<u>Straße</u> <u>Verkehrsweg</u> Bezeichnung der Verkehrseinheit	Mio. DM	km	Länge km	Länge km	Länge km
1	2	3	4	5	6
<b>Länder insgesamt</b>					
<b>2000 für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>45 Teil-Verkehrseinheiten</b>					
8 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig				169,1	
1 Teil-Verkehrseinheit (1. Fahrbahn)				25,4	
1 Teil-Verkehrseinheit, 3streifig				3,0	
35 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig				7,6	
damit				136,1	
<b>2000 vollständig für den Verkehr freigegeben:</b>					
<b>29 Ortsumgehungen</b>					
5 Ortsumgehungen, 4streifig	1 322,3		136,9		
1 Ortsumgehung, 3streifig	665,2		20,3		
23 Ortsumgehungen, 2streifig	54,3		7,6		
	602,8		109,0		
<b>Ende 2000 in Bau:</b>					
<b>95 Teil-Verkehrseinheiten</b>					
20 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig					359,3
3 Teil-Verkehrseinheiten (2. Fahrbahn)					80,5
75 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					7,5
					278,8

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten, Anteil Bund (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> privat finanzierte Maßnahme, Kostenangabe in Sp. 2 = ((Bauvorbereitende Arbeiten + Baukosten + Grunderwerb) + Finanzierung)

<sup>3)</sup> inkl. Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

<sup>4)</sup> Mitfinanzierungsabkommen zwischen Land und Bund

<sup>5)</sup> 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

<b>Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen</b>				
Land Straße Verkehrsweg Teilstrecke	2000 für den Verkehr freigegeben Ort (in/bei)	Ende 2000 in Bau Ort (in/bei)	Kosten <sup>1)</sup>	
			insgesamt in 1 000 DM	Bundesanteil in 1 000 DM
1	2	3	4	5
<b>Bayern</b>				
<u>B 13 ANSBACH-INGOLSTADT</u> Weißenburg-Ingolstadt	Eitensheim	–	25 683	8 127
<u>B 19 B-GR (D/A)-KEMPTEN</u> Immenstadt-Kempten	–	Kuhnen	16 945	5 486
<u>B 25 DINKELSBÜHL-DONAUWÖRTH</u> Ortsumgehung Baldingen	Baldingen	–	14 500	4 700
<u>B 299 LANDSHUT-ALTÖTTING</u> Höhenberg	Höhenberg	–	5 970	1 990
<b>Brandenburg</b>				
<u>B 102 HAMBURG-BERLIN</u> Neustadt/Dosse	Neustadt	–	12 480	4 160
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>				
<u>B 96 GREIFSWALD-STRALSUND</u> Greifswalder Chaussee	Stralsund	–	1 875	1 186
<u>B 111 GÜTZKOW-B-GR D/PL</u> Wolgast-Insel Usedom	Wolgast	–	7 683	5 042
<b>Nordrhein-Westfalen</b>				
<u>B 55 HAGEN-SIEGEN</u> Lennestadt/Grevenbrück	–	Lennestadt/ Grevenbrück	22 648	6 807
<u>B 57 AACHEN-MÖNCHENGLADBACH</u> Alsdorf-Herzogenrath	Alsdorf	–	31 733	5 685
<u>B 63 FRÖNDENBERG-NEHEIM/HÜSTEN</u> Wickede	–	Wickede	13 762	3 565
<u>B 219 MÜNSTER-EMDEN</u> Sprakel	–	Sprakel	26 082	7 904
<b>Sachsen-Anhalt</b>				
<u>B 2 WITTENBERG-KEMBERG</u> OU Wittenberg, 1. BA	Wittenberg-Pratau	–	50	30

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> Verkehrsprojekt Deutsche Einheit, Schiene/Bundesstraße

noch Tabelle 15

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

<b>Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen</b>				
Land Straße Verkehrsweg Teilstrecke	2000 für den Verkehr freigegeben Ort (in/bei)	Ende 2000 in Bau Ort (in/bei)	Kosten <sup>1)</sup>	
			insgesamt in 1 000 DM	Bundesanteil in 1 000 DM
1	2	3	4	5
<b>noch Sachsen-Anhalt</b>				
<u>B 107 ZIESAR–FISCHBECK</u> Genthin	Genthin	–	9 900	5 400
<u>B 183a BREHNA–DELITZSCH</u> Brehna	Brehna	–	10 100	6 900
<b>Thüringen</b>				
<u>B 7 EISENACH–GOTHA</u> Wutha (Bahn-km 161,627)	–	Wutha	12 250	4 083
<u>B 80 HANN. MÜNDEN– HEILIGENSTADT</u> Arenshausen (Bahn-km 163,708)	–	Arenshausen	9 751	3 251
<u>B 87 WEIMAR–NAUMBURG</u> Oberroßla (Bahn-km 74,430)	Oberroßla	–	11 325	7 550

<sup>1)</sup> aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2001)

<sup>2)</sup> Verkehrsprojekt Deutsche Einheit, Schiene/Bundesstraße

Tabelle 16

**Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen**  
**– Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –**  
 Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 11)

<b>Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen</b>					
<u>Bundesautobahn Verkehrsweg</u> Verkehrseinheit	<b>Nr. in der Karte</b>	<b>Bezeichnung der Baumaßnahme</b>	<b>Länge m</b>	Bau- kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
<b>2000 für den Verkehr freigegeben</b>					
<u>A 1 KAMEN-KÖLN</u> AS Wuppertal-S–AS Remscheid	<b>1</b>	<b>Talbrücke Diepmannsbach</b>	<b>275</b>	41,2	Spannbeton
<u>A 3 FRANKFURT/MAIN– NÜRNBERG</u> Marktheidenfeld–AS Helmstedt	<b>2</b>	<b>Mainbrücke Bettingen</b>	<b>378</b>	31,0	Spannbeton
<u>A 9 HERMSDORF–NÜRNBERG</u> Münchberg-N–AS Münchberg-S	<b>3</b>	<b>Talbrücke Münchberg</b>	<b>495</b>	37,6	Spannbeton
<b>Ende 2000 in Bau</b>					
<u>A 4 BAD HERSFELD– HERMSDORF</u> W AS Jena-Göschwitz– W AK Hermsdorf	<b>4</b>	<b>Teufelstalbrücke Nordseite</b>	<b>253</b>	13,7	Spannbeton
<u>A 7 FLENSBURG (B-GR)– HAMBURG</u> HH/Othmarschen–N HH/Waltersh. (4.Elbtunnelröhre)	<b>5</b>	<b>4. Röhre Elbtunnel Hamburg</b>	<b>3 100</b>	private Vorfinan- zierung	Spannbeton
<u>A 8 STUTTGART–MÜNCHEN</u> L-GR BW/BY (AK Ulm/Elchingen)–W Bubesheim	<b>6</b>	<b>Donaubrücke Leipheim</b>	<b>375</b>	15,0	Spannbeton
<u>A 9 HERMSDORF–NÜRNBERG</u> S AK Hermsdorf–N AS Triptis	<b>7</b>	<b>Talbrücke Tautendorf</b>	<b>250</b>	11,0	Stahlverbund/ Spannbeton
N AS Trockau–S AS Trockau	<b>8</b>	<b>Talbrücke Trockau (1. Über- bau freigegeben)</b>	<b>602</b>	42,9	Stahlverbund

<sup>1)</sup> Baukosten ohne Grunderwerb, Stand: 31. Dezember 2000

Tabelle 17

**Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen  
– Neubaustrecken –**

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

<b>Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen</b>					
<u>Bundesautobahn Verkehrsweg</u> Verkehrseinheit	<b>Nr. in der Karte</b>	<b>Bezeichnung der Baumaßnahme</b>	<b>Länge m</b>	Bau- kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
<b>2000 für den Verkehr freigegeben</b>					
<b>A 14 <u>MAGDEBURG–HALLE</u></b>					
AS Bernburg (o)– AS Könnern (o)	<b>9</b>	<b>Saalebrücke Beesedau: Strombrücke Vorland</b>	<b>311 494</b>	54,0 27,2	Stahlverbund Spannbeton
	<b>10</b>	<b>Wippertalbrücke</b>	<b>452</b>	19,5	Spannbeton
<b>A 20 <u>LÜBECK–ROSTOCK</u></b>					
AS Ziesendorf (m) (L 13)– AK Rostock (m) (A 19)	<b>11</b>	<b>Warnowbrücke</b>	<b>930</b>	47,5	Spannbeton
AS Schönberg (m) (B 104)– AS Grevesmühlen (o)	<b>12</b>	<b>Radegastbrücke</b>	<b>451</b>	22,3	Spannbeton
<b>A 46 <u>HAGEN–BRILON</u></b>					
Bruchhausen (B 7/B 229)– AS Arnsberg/Uentrop (B 7)	<b>13</b>	<b>Talbrücke Hünenburg</b>	<b>322</b>	17,8	Spannbeton
	<b>14</b>	<b>Talbrücke Sülte</b>	<b>653</b>	30,6	Spannbeton
<b>A 94 <u>MÜNCHEN–NEUHAUS/INN</u></b>					
Winhöring–AS Alzgern	<b>15</b>	<b>Innbrücke Neuötting</b>	<b>470</b>	37,1	Stahlverbund
<b>Ende 2000 in Bau</b>					
<b>A 20 <u>ROSTOCK–PRENZLAU</u></b>					
AS Gützkow (m) (B 96/B 111)– AS Jarmen-S (m) (B 110n)	<b>16</b>	<b>Peenebrücke Jarmen (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)</b>	<b>1 112</b>	60,9	Stahlverbund
AS Stasburg (m) (L 282) – AS Pasewalk (o) (B 109)	<b>17</b>	<b>Talbrücke über die Ücker</b>	<b>1 182</b>	61,9	Spannbeton
<b>A 31 <u>BOTTROP–EMDEN</u></b>					
AS Emden-Nord–AS Emden Conrebbersweg	<b>18</b>	<b>Brücke Harweg (2. Fahrbahn)</b>	<b>968</b>	17,4	Spannbeton
<b>A 33 <u>OSNABRÜCK–PADERBORN</u></b>					
AS Hilter–AS Dissen-N	<b>19</b>	<b>LS-Tunnel Dissen (fertig ge- stellt, aber nicht für Verkehr freigegeben)</b>	<b>500</b>	54,8	Stahlbeton

<sup>1)</sup> Baukosten ohne Grunderwerb, Stand: 31. Dezember 2000

noch Tabelle 17

**Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen  
– Neubaustrecken –**

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

<b>Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen</b>					
Bundesautobahn Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
<u>A 38 GÖTTINGEN–HALLE (A9)</u>					
AS Heiligenstadt (m)– AS Leinefelde (o)	<b>20</b>	<b>Steinbachtalbrücke</b>	<b>372</b>	28,3	Stahlverbund
AS Sangershausen (B 86) (o)– AS Eisleben (B 180n) (m)	<b>21</b>	<b>Talbrücke Einzinger Bach</b>	<b>333</b>	17,2	Spannbeton
<u>A 44 AACHEN–DÜSSELDORF</u>					
Rheinquerung Ilverich	<b>22</b>	<b>Rheinbrücke Ilverich, 2 Tunnel</b>	<b>12 871 510</b>	private Vor- finanzie- rung	Stahl/Spann- beton Stahlbeton
<u>A 66 FRANKFURT/MAIN–FULDA</u>					
AS B 27 (SO Eichenzell)– AS Fulda-Süd (A 7)	<b>23</b>	<b>Fuldabrücke, Südhälfte</b>	<b>489</b>	13,2	Spannbeton
<u>A 71 ERFURT–SCHWEINFURT</u>					
Traßdorf–AS Ilmenau-O (B 87) (m)	<b>24</b>	<b>Talbrücke Altwipfergrund</b>	<b>278</b>	20,9	Spannbeton
	<b>25</b>	<b>Talbrücke Streichgrund</b>	<b>450</b>	28,8	Stahlverbund
AS Ilmenau-O (B 87) (o)– AS Geschwenda (B 88) (m)	<b>26</b>	<b>Reichenbachtalbrücke</b>	<b>1 000</b>	70,2	Stahlverbund
	<b>27</b>	<b>Talbrücke Zahme Gera</b>	<b>520</b>	36,0	Spannbeton
AS Geschwenda (B 88) (o)– AS Zella-Mehlis-N (B 247) (o)	<b>28</b>	<b>Tunnel Alte Burg</b>	<b>874</b>	43,4	Stahlbeton
	<b>29</b>	<b>Schwarzbachtalbrücke (fertig- gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)</b>	<b>354</b>	20,7	Spannbeton
	<b>30</b>	<b>Talbrücke Wilde Gera</b>	<b>552</b>	45,9	Stahlverbund
	<b>31</b>	<b>Rennsteigtunnel</b>	<b>7 916</b>	332,4	Stahlbeton
AS Zella-Mehlis-N (B 247) (m)– AS Zella-Mehlis/Suhl (o)	<b>32</b>	<b>Hochwaldtunnel</b>	<b>1 050</b>	46,6	Stahlbeton
AS Zella-Mehlis/Suhl (m)– AD Suhl (A 73)	<b>33</b>	<b>Steinatalbrücken</b>	<b>577</b>	28,1	Spannbeton
	<b>34</b>	<b>Tunnel Berg Bock</b>	<b>2740</b>	126,0	Stahlbeton
AD Suhl (A 73) (o)– AS Rohr (m)	<b>35</b>	<b>Talbrücke Albrechtsgraben</b>	<b>770</b>	54,4	Stahlverbund
	<b>36</b>	<b>Seßlestalbrücke</b>	<b>320</b>	24,1	Stahlverbund
	<b>37</b>	<b>Talbrücke Schafstalgrund</b>	<b>525</b>	23,6	Spannbeton

<sup>1)</sup> Baukosten ohne Grunderwerb, Stand: 31. Dezember 2000

noch Tabelle 17

**Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen  
– Neubaustrecken –**

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

<b>Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen</b>					
<u>Bundesautobahn Verkehrsweg</u> Verkehrseinheit	<b>Nr. in der Karte</b>	<b>Bezeichnung der Baumaßnahme</b>	<b>Länge m</b>	Bau- kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
noch AD Suhl (A 73) (o)– AS Rohr (m)	<b>38</b>	<b>Talbrücke Streitschlag</b>	<b>256</b>	13,5	Spannbeton
	<b>39</b>	<b>Schwarzatalbrücke</b>	<b>675</b>	43,0	Stahlverbund
	<b>40</b>	<b>Talbrücke Rotes Tal</b>	<b>406</b>	17,0	Spannbeton
	<b>41</b>	<b>Talbrücke Schindgraben</b>	<b>464</b>	20,0	Spannbeton
AS Rohr (m)–AS Meiningen	<b>42</b>	<b>Judentalbrücke</b>	<b>456</b>	20,2	Spannbeton
	<b>43</b>	<b>Haseltalbrücke</b>	<b>724</b>	30,2	Spannbeton
	<b>44</b>	<b>Werratalbrücke</b>	<b>1 182</b>	55,2	Stahlverbund
<u>A 73 Suhl–Lichtenfels</u>					
AS Eisfeld–Herbartswind (L-GR TH/BY)	<b>45</b>	<b>Werratalbrücke Eisfeld</b>	<b>432</b>	14,3	Spannbeton
<u>A 98 WEIL (B-GR)– SCHAFFHAUSEN (B-GR)</u>					
AS Lörrach/Inzlingen– Rheinfelden/Karsau	<b>46</b>	<b>Talbrücke Dultenaugraben</b>	<b>444</b>	17,5	Stahlverbund
	<b>47</b>	<b>Tunnel Nollinger Berg</b>	<b>1 268</b>	49,6	Stahlbeton
<u>A 100 STADTRING BERLIN</u>					
AD Neukölln–Treptower Park (B 96a)	<b>48</b>	<b>Tunnel Britz (fertig gestellt, aber noch nicht für den Ver- kehr freigegeben)</b>	<b>1 700</b>	77,8	Stahlbeton

<sup>1)</sup> Baukosten ohne Grunderwerb, Stand: 31. Dezember 2000

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					
Bundesautobahn Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
<b>2000 für den Verkehr freigegeben</b>					
B 2 n <u>MÜNCHEN-MITTENWALD</u> (B-GR) OU Farchant	49	<b>Tunnel Farchant</b>	2 326	private Vorfinan- zierung	Stahlbeton
B 2 <u>LUTHERSTADT WITTEN- BERG-LEIPZIG</u> OU Wittenberg	50	<b>Elbebrücke Wittenberg</b>	452	40,8	Stahl
B 14 <u>A 831 (AS STUTTGART- VAIHINGEN)-STUTTGART</u> Verlegung in Stuttgart (Südhei- mer Platz-Schattenring)	51	<b>Nesenbachtalbrücke</b>	292	19,4	Stahlverbund
	52	<b>Tunnel Viereichenhau</b>	296	23,8	Stahlbeton
B 433 <u>(LENTFÖRDEN)-HAMBURG- EPPENDORF (B 5)</u> Ortsumgehung Fuhlsbüttel, 1. BA	53	<b>Tunnel Alsterkrugchaussee</b>	320	49,5	Stahlbeton
	54	<b>Tunnel Holtkoppel</b>	800	38,5	Stahlbeton
B 256 <u>ALTENKIRCHEN (ABZW. B 414/B 8)-NEUWIED (B 42)</u> Ortsumgehung Nieder- und Oberbieber/Neuwied	55	<b>Aubachtalbrücke</b>	321	17,0	Spannbeton
	56	<b>Wallbachtalbrücke</b>	446	21,6	Spannbeton
<b>Ende 2000 in Bau</b>					
B 5 <u>FRANKFURT/ODER- B-GR D/PL</u> Frankfurt/Oder	57	<b>Oderbrücke</b>	252	13,8	Stahlverbund
B 29 <u>WAIBLINGEN (B 14)- NÖRDLINGEN (B 25)</u> Westumgehung Aalen	58	<b>Tunnel Rombachtal</b>	870	44,1	Stahlbeton
B 31 <u>FREIBURG (ABZW. B3/B31)- HÜFINGINGER KREUZ (B27)</u> Ortsumgehung Freiburg-Ost	59	<b>Tunnel Schützenallee</b>	846	private Vorfinan- zierung	Stahlbeton

<sup>1)</sup> Baukosten ohne Grunderwerb, Stand: 31. Dezember 2000

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					
Bundesautobahn Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
noch Ortsumgehung Freiburg- Ost	<b>60</b>	<b>Kappler-Tunnel</b>	<b>1 156</b>	private Vorfinan- zierung	Stahlbeton
Ortsumgehung Döggingen	<b>61</b>	<b>Tunnel Döggingen</b>	<b>1 160</b>	77,8	Stahlbeton
	<b>62</b>	<b>Gauchachtalbrücke</b>	<b>826</b>	31,2	Stahlverbund
<u>B 51 HATTINGEN–BOCHUM</u> Hattingen	<b>63</b>	<b>Ruhrbrücke Hattingen</b>	<b>234</b>	23,1	Stahlverbund
<u>B 61 LÜNEN (B 54)–BASSUM (B 51)</u> OU Barkhausen (B65-L 780) m. Weserauentunnel	<b>64</b>	<b>Weserauentunnel</b>	<b>1 730</b>	101,3	Stahlbeton
<u>B 96 SASSNITZ/INSEL RÜGEN– GREIFSWALD</u> Ortsumgehung Stralsund	<b>65</b>	<b>Bahnbrücke</b>	<b>454</b>	39,7	Spannbeton
<u>B 169 COTTBUS–RIESA (ABZW. B 182)</u> Ortsumgehung Riesa	<b>66</b>	<b>Elbebrücke Riesa</b>	<b>365</b>	22,9	Stahlverbund
<u>B 188 STENDAL (B 189)– RATHENOW (B 102)</u> Ortsumgehung Tangermünde	<b>67</b>	<b>Elbebrücke Tangermünde</b>	<b>1 435</b>	47,8	Stahlverbund + Spannbeton
<u>B 227 ESSEN (L 439–A 44)</u> Velbert	<b>68</b>	<b>Talbrücke Scherenbusch</b>	<b>323</b>	15,8	Spannbeton
<u>B 260 KOBLENZ–WIESBADEN</u> Umgehung Fachbach –Bad Ems	<b>69</b>	<b>Lahnbrücke Fachbach</b>	<b>483</b>	23,4	Stahlverbund
<u>B 312 REUTLINGEN (ABZW.B 28)– ENGSTINGEN (ABZW.B 313)</u> Ortsumgehung Pfullingen	<b>70</b>	<b>Ursulabergtunnel</b>	<b>1 180</b>	34,1	Stahlbeton
<u>B 437 FRIEDEBURG– BREMERHAVEN</u> Weserquerung, m B 212, OU Esenshamm Los 1 (Tunnel)	<b>71</b>	<b>Wesertunnel</b>	<b>1 636</b>	private Vorfinan- zierung	Stahlbeton

<sup>1)</sup> Baukosten ohne Grunderwerb, Stand: 31. Dezember 2000

Tabelle 19

**Neubau von Bundesautobahnen  
– Vollzogene und voraussichtliche Verkehrsfreigaben 2001 –  
Stand: 1. September 2001**

Vollzogene und voraussichtliche Verkehrsfreigaben 2001								
Lfd. Nr.	Land	BAB Nr.	Verkehrsweg	Neubauabschnitt	Typ <sup>*)</sup>	Länge km	Gesamtkosten Mio DM	Verkehrsfreigabe
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	BY	A 93	Hof–Regensburg	AS Selb–West– AS Schwarzenhammer	2	4,3	64,8	1. August
2	BB	A 20	Rostock–Stettin	AS Pasewalk–Süd–AD Ucker– marck	12	26,8	272,8	Dezember
3	MV	A 20	Rostock–Stettin	AS Grimmen–AS Stralsund	12	7,4	62,4	Dezember
4	MV	A 20	Rostock–Stettin	AS Pasewalk–West– AS Pasewalk–Süd	12	4,6	100,0	Dezember
5	NI/ NW	A 33	Osnabrück– Bielefeld	AS Dissen/Bad Rothenfelde– AS Borgholzhausen	12	7,2	134,0	15. Februar
6	SN	A 17	Dresden–Prag	W Dresden (A 4)–AS Kesselsdorf	12	3,6	104,9	8. Oktober
7	SH	A 20	Lübeck–Rostock	Lübeck (A 1)–AS Genin	12	6,4	212,2	Dezember
8	TH	A 38	Göttingen–Halle (Saale)	AS Leinefelde–AS Breitenworbis	12	7,5	72,5	14. Novem– ber
9	TH	A 71	Erfurt–Schweinfurt	Traßdorf–AS Ilmenau–Ost	12	6,0	55,9	November
10	TH	A 71	Erfurt–Schweinfurt	AS Zella–Mehlis–Nord– AS Zella–Mehlis/Suhl	12	2,5	94,2	21. September

Vollzogene und voraussichtliche Verkehrsfreigaben 2001				
Art der Bauleistung			Typ <sup>*)</sup>	Länge km
1			2	3
zweibahnig			12	72,0
1. Fahrbahn			1	
2. Fahrbahn; mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn			21	
<b>Netzverlängerung insgesamt:</b>				<b>72,0</b>
2. Fahrbahn, als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn			2	4,3
<b>Bauleistung insgesamt:</b>				<b>76,3</b>

\*) 12 = 2bahnig    1 = 1. Fahrbahn    2 = 2. Fahrbahn    21 = 2. Fahrbahn, als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn

Tabelle 20

**Längenentwicklung<sup>\*)</sup> der Bundesfernstraßen**  
1950 bis 2001 in km

Längenentwicklung der Bundesfernstraßen						
	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
Jahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3 + 5)
	km	km	km	km	km	km
1	2	3	4	5	6	7
1950	2 128,0	–	24 349,4	–	26 477,4	–
1951	2 128,0	–	24 327,4	– 22,0	26 455,4	– 22,0
1952	2 128,0	–	24 327,4	–	26 455,4	–
1953	2 131,3	+ 3,3	24 250,4	– 77,0	26 381,7	– 73,7
1954	2 163,0	+ 31,7	24 267,7	+ 17,3	26 430,7	+ 49,0
1955	2 186,6	+ 23,6	24 474,1	+ 206,4	26 660,7	+ 230,0
1956	2 186,6	–	24 553,5	+ 79,4	26 740,1	+ 79,4
1957	2 261,0	+ 74,4	24 481,8	– 71,7	26 742,8	+ 2,7
1958	2 272,2	+ 11,2	24 480,2	– 1,6	26 752,4	+ 9,6
1959 <sup>1)</sup>	2 420,0	+ 147,8	24 508,3	+ 28,1	26 928,3	+ 175,9
1960	2 551,2	+ 131,2	24 950,9	+ 442,6	27 502,1	+ 573,8
1961	2 670,6	+ 119,4	25 262,2	+ 311,3	27 932,8	+ 430,7
1962	2 830,4	+ 159,8	28 014,3	+ 2 752,1	30 844,7	+ 2 911,9
1963	2 935,8	+ 105,4	29 206,1	+ 1 191,8	32 141,9	+ 1 297,2
1964	3 076,9	+ 141,1	29 586,4	+ 380,3	32 663,3	+ 521,4
1965	3 204,3	+ 127,4	29 906,9	+ 320,5	33 111,2	+ 447,9
1966	3 371,5	+ 167,2	30 516,1	+ 609,2	33 887,6	+ 776,4
1967	3 508,4	+ 136,9	31 418,4	+ 902,3	34 926,8	+ 1 039,2
1968	3 616,6	+ 108,2	31 986,8	+ 568,4	35 603,4	+ 676,6
1969	3 966,6	+ 350,0	32 047,7	+ 60,9	36 014,3	+ 410,9
1970	4 110,3	+ 143,7	32 205,0	+ 157,3	36 315,3	+ 301,0
1971	4 460,6	+ 350,3	32 465,3	+ 260,3	36 925,9	+ 610,6
1972	4 827,8	+ 367,2	32 590,4	+ 125,1	37 418,2	+ 492,3
1973	5 258,3	+ 430,5	32 696,0	+ 105,6	37 954,3	+ 536,1
1974	5 481,0	+ 222,7	32 703,0	+ 7,0	38 184,0	+ 229,7
1975	5 741,8	+ 260,8	32 594,0	– 109,0	38 335,8	+ 151,8
1976	6 207,0	+ 465,2	32 518,0	– 76,0	38 725,0	+ 389,2
1977	6 434,5	+ 227,5	32 460,0	– 58,0	38 894,5	+ 169,5

<sup>\*)</sup> Entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen

<sup>1)</sup> ab 1959 einschließlich Saarland

<sup>2)</sup> einschließlich 24,5 km Anschlussäste

<sup>3)</sup> einschließlich rd. 200 km Anschlussäste

<sup>4)</sup> einschließlich rd. 543 km Anschlussäste

<sup>5)</sup> hierin sind 159,5 km Neubaustrecken enthalten

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

<sup>7)</sup> ab 1. Januar 1992 alte und neue Bundesländer

noch Tabelle 20

**Längenentwicklung\*) der Bundesfernstraßen**  
1950 bis 2001 in km

Längenentwicklung der Bundesfernstraßen						
	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
Jahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3 + 5)
	km	km	km	km	km	km
1	2	3	4	5	6	7
1978	6 711,0	+ 276,5	32 292,0	– 168,0	39 003,0	+ 108,5
1979	7 029,0	+ 318,0	32 252,0	– 40,0	39 281,0	+ 278,0
1980	7 292,0	+ 263,0	32 248,0	– 4,0	39 540,0	+ 259,0
1981	7 539,0 <sup>2)</sup>	+ 247,0 <sup>2)</sup>	32 558,0	+ 310,0 <sup>3)</sup>	40 097,0	+ 557,0
1982	7 806,0 <sup>2)</sup>	+ 267,0	32 356,0	– 202,0	40 162,0	+ 65,0
1983	7 919,0	+ 113,0	32 239,0	– 117,0	40 158,0	– 4,0
1984	8 080,0	+ 161,0	31 553,0	– 686,0 <sup>4)</sup>	39 633,0	– 525,0
1985	8 198,0	+ 118,0	31 485,0	– 68,0	39 683,0	+ 50,0
1986	8 350,0	+ 152,0 <sup>5)</sup>	31 372,0	– 113,0	39 722,0	+ 39,0
1987	8 437,0	+ 87,0	31 368,0	– 4,0	39 805,0	+ 83,0
1988	8 618,0	+ 181,0	31 196,0	– 172,0	39 814,0	+ 9,0
1989	8 721,0	+ 103,0	31 108,0	– 88,0	39 829,0	+ 15,0
1990	8 822,0	+ 101,0	31 063,0	– 45,0	39 885,0	+ 56,0
1991 <sup>6)</sup>	10 854,0	+ 137,0	42 554,0	– 203,0	53 408,0	– 66,0
1992 <sup>7)</sup>	10 995,0	+ 101,0	42 123,0	– 431,0	53 078,0	– 330,0
1993	11 013,0	+ 58,0	42 169,0	+ 46,0	53 182,0	+ 104,0
1994	11 080,0	+ 67,0	41 995,0	– 174,0	53 075,0	– 107,0
1995	11 143,0	+ 63,0	41 770,0	– 225,0	52 913,0	– 162,0
1996	11 190,0	+ 47,0	41 729,0	– 41,0	52 919,0	+ 6,0
1997	11 246,0	+ 56,0	41 487,0	– 213,0	52 733,0	– 186,0
1998	11 309,0	+ 63,0	41 419,0	– 68,0	52 728,0	– 5,0
1999	11 427,0	+ 118,0	41 386,0	– 33,0	52 813,0	+ 85,0
2000	11 515,0	+ 88,0	41 321,0	– 65,0	52 836,0	+ 23,0
2001	11 712,0	+ 197,0	41 282,0	– 39,0	52 994,0	+ 158,0

\*) Entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen

1) ab 1959 einschließlich Saarland

2) einschließlich 24,5 km Anschlussäste

3) einschließlich rd. 200 km Anschlussäste

4) einschließlich rd. 543 km Anschlussäste

5) hierin sind 159,5 km Neubaustrecken enthalten

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

7) ab 1. Januar 1992 alte und neue Bundesländer









