

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 2004

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Zusammenfassung	5
1 Grundlagen	8
1.1 Netz der Bundesfernstraßen	8
1.2 Zustand und Gebrauchswert der Bundesfernstraßen	8
1.3 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen	9
1.4 Verkehrsmarkt in Deutschland	12
1.5 Bundeshaushalt 2004 und mittelfristige Finanzplanung	16
2 Aktuelles	17
2.1 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße –	17
2.2 Vorhaben mit privater Vorfinanzierung	19
2.3 Betreibermodelle für den Bundesfernstraßenbau	21
2.3.1 Stand der Projekte nach dem Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)	21
2.3.2 Stand der Projekte nach dem Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (F-Modell)	21
2.4 Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003)	22
2.5 Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006 – Teil Straße – Halbzeitbilanz	24
2.6 Neue Regelungen im Straßenbau	25
2.7 Streckenbezogene Gebührenerfassung für schwere Nutzfahrzeuge auf Bundesautobahnen	25

	Seite
2.8 Bundesinformationssystem – Straßen – BISStra	26
2.9 Verkehrsleitkonzept des Bundes zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006	27
2.10 Euro-Regionale Projekte im Rahmen von TEN-T (Projektinitiative CONNECT: Co-Ordination and Stimulation of Initiative ITS activities in Central and Eastern European Countries)	28
2.11 WERD unter neuem Namen – Gründung der „Konferenz der Europäischen Straßenbaudirektoren CEDR“ (Conference of European Directors of Roads)	28
2.12 Fertigstellung der Weserquerung im Zuge der B437	29
3 Straßenbauleistungen im Jahr 2003	31
3.1 Straßenbauhaushalt 2003 – Kap. 1210 –	31
3.1.1 Haushaltssoll	31
3.1.2 IST- Ausgaben	31
3.2 Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben	33
3.3 Hauptbautitel	34
3.3.1 Bundesautobahnen	34
3.3.1.1 Um- und Ausbau, Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen	34
3.3.1.2 Neubau	35
3.3.2 Neubau und Erweiterung von Bundesstraßen einschließlich Orts- umgehungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegebau	36
3.3.3 Ingenieurbauwerke	40
3.3.4 Umweltschutz	41
3.4 Ausgaben für die Erhaltung der Infrastruktur	42
3.5 Betrieb	42
3.5.1 Ausgaben	42
3.5.2 Autobahn-Fermeldenetz und -Notrufanlagen	42
3.5.3 Betriebsdienst (Autobahn- und Straßenmeistereien)	43
3.5.4 Verkehrsbeeinflussungsanlagen	43
3.6 Rastanlagen an Bundesautobahnen	44
 Verzeichnis der Abbildungen im Text	
1 Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes (Stand: 1. Januar 2004)	8
2 Zustandsbewertung der Brückenbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	9
3 Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes	11
4 Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen	11

	Seite	
5	Entwicklung der Jahresfahrleistungen (JFL) auf den Bundesfernstraßen	12
6	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße –	18
7	Entwicklung der Ausgaben von 1970 bis 2003 und Finanzplanung für die Bundesfernstraßen bis 2008	33

Verzeichnis der Tabellen im Text

1 a	Kurzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Personenverkehr	15
1 b	Kurzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Güterverkehr	15
2	Finanzrahmen 1991 bis 2007	16
3	Vorhaben mit privater Vorfinanzierung	19
4	Leistungsübersicht 2003 – Bauleistungen nach Art und Ausgaben –	34
5	Maßnahmen des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen	41
6	Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe) – Stand: 31. Dezember 2002 –	46

Anhang

	Erläuterungen	48
--	-------------------------	----

Verzeichnis der Tabellen im Anhang

1	IST-Ausgaben 2003 – aufgeschlüsselt nach Titeln –	49
2	Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –	53
3	Bundesautobahnen – Neubaustrecken –	62
4	Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –	73
5	Bundesstraßen – Ortsumgehungen –	80
6	Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen	96
7	Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –	97
8	Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken –	98
9	Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen –	101
10	Neubau von Bundesautobahnen – Vollzogene und voraussichtliche Verkehrsfreigaben 2004	103

	Seite
11 Längenentwicklung der Bundesfernstraßen	104
Karte (in der Umschlagtasche) – Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2003 (Stand: 31. Dezember 2003)	

Straßenbaubericht 2004

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

Erstmals wurde der Straßenbaubericht für das Jahr 1971 aufgestellt.

Der Berichtszeitraum des vorliegenden Berichtes erstreckt sich bis zum 31. Juli 2004 (Kapitel 1 und 2) sowie bis zum 31. Dezember 2003 (Kapitel 3).

Zusammenfassung

Im vorliegenden Bericht für das Jahr 2003 werden – neben der fortlaufenden Berichterstattung über die Straßenbauleistungen – die aktuellen Entwicklungen sowie wichtige Neuerungen bei den rechtlichen, finanziellen und administrativen Rahmenbedingungen für den Fernstraßenbau dargelegt.

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) wurde am 2. Juli 2003 vom Bundeskabinett beschlossen. Über Inhalt und Ziele wurde bereits im Straßenbaubericht 2003 berichtet. Zusammen mit dem ebenfalls aufgestellten Entwurf des Bedarfsplangesetzes für die Bundesschienenwege wurde das Bedarfsplangesetz für die Bundesfernstraßen (5. FStrAbÄndG) in der Zeit von November 2003 bis Juli 2004 im Parlament beraten. Gemäß § 1 Abs. 1 des Fernstraßenausbaugesetzes ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen – als Anlage zu dem o. g. Gesetz – die Grundlage der Bundesregierung für den mittelfristigen Ausbau und die Erweiterung der Bundesfernstraßen.

Die Beratungen im Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages wurden mit einer Beschlussempfehlung am 16. Juni 2004 abgeschlossen und der Gesetzentwurf an das Plenum verwiesen. Die 2. und 3. Lesung des Gesetzes erfolgte im Deutschen Bundestag am 1. Juli 2004. Dieser hat Inhalt und Struktur des Bedarfsplans entsprechend den Vorschlägen des Ausschusses bestätigt.

Das Ausbaugesetz weist gegenüber dem BVWP 2003 keine Änderungen des Volumens des Vordringlichen Bedarfs (insgesamt und je Land) auf. Für etwa 165 von insgesamt 2 525 Straßenbauprojekten wurde durch Beschlüsse des Ausschusses die von der Bundesregierung vorgeschlagene Dringlichkeitseinstufung verändert.

Der neue Bedarfsplan weist unter Einschluss einer Planungsreserve in Höhe von 11,7 Mrd. Euro ein Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von rund 80 Mrd. Euro aus.

Für laufende und fest disponierte Neu- und Ausbauprojekte – einschl. der Refinanzierung der privat vorfinanzierten Projekte in Höhe von rund 4 Mrd. Euro – sind rund 29 Mrd. Euro festgelegt. Für weitere rund 23 Mrd. Euro sind neue Projekte für den Vordringlichen Bedarf (VB) vorgeschlagen werden.

Der Weitere Bedarf umfasst rund 28 Mrd. Euro; davon sind Projekte mit einem Bauvolumen in Höhe von rund 8 Mrd. Euro mit einem Planungsrecht versehen, das die Auftragsverwaltungen der Länder ermächtigt, die entsprechenden Projektplanungen nach Maßgabe ihrer eigenen Planungsressourcen aufzunehmen und bis zur Baureife führen. Bei deren Erreichung kann vom Parlament über die Aufnahme des entsprechenden Projekts in den Straßenbauplan in Konkurrenz zu anderen Maßnahmen des VB entschieden werden.

Das Betreiberkonsortium Toll Collect konnte die vereinbarten Ziele der steckenbezogenen Gebührenerfassung für schwere Nutzfahrzeuge auf Bundesautobahnen zu den festgesetzten Fristen nicht erreichen, deshalb konnte die vorläufige Betriebserlaubnis nicht erteilt werden und somit die Einführung der LKW-Maut zum 31. August 2003 nicht erfolgen. Nach Abschluss der Vereinbarung zwischen der Bundesregierung und dem Betreiberkonsortium vom 29. Februar 2004 konnte die Voraussetzung zur Fortsetzung des Projektes geschaffen werden. Im Rahmen des bestehenden Vertrages wird der Start der Mauterhebung für den 1. Januar 2005 bestimmt und der Aufbau des satellitengestützten Mauterhebungssystems fortgesetzt.

Eine wesentliche Grundlage für die Straßenplanung ist die Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen. Wichtige Faktoren sind der Kfz-Bestand sowie der Transitverkehr. Ende des Berichtsjahres waren im gesamten Bundesgebiet rund 54,1 Mio. Kfz (+ 0,426 Mio. Kfz gegenüber 2002) zugelassen.

Im Berichtsjahr wurden folgende durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen (DTV) und Schwerverkehrsanteile (SV = LKW > 3,5 t und Busse) – sowie Veränderungen gegenüber dem Vorjahr – im Netz der Bundesfernstraßen festgestellt:

in den alten Bundesländern

- auf Autobahnen DTV rund 51 600 Kfz/24h (+ 0,6 Prozent),
SV rund 14,7 Prozent,
- auf Bundesstraßen – außerorts DTV rund 10 100 Kfz/24h (+ 0,2 Prozent),
SV rund 8,1 Prozent,

in den neuen Bundesländern

- auf Autobahnen DTV rund 36 500 Kfz/24h (+ 1,4 Prozent),
SV rund 17,2 Prozent,
- auf Bundesstraßen – außerorts DTV rund 6 840 Kfz/24h (+ 0,4 Prozent),
SV rund 9,2 Prozent,

bezogen auf das gesamte Bundesgebiet ergeben sich

- auf Autobahnen DTV rund 48 700 Kfz/24h (+ 0,4 Prozent),
SV rund 15,2 Prozent,
- auf Bundesstraßen – außerorts DTV rund 9 270 Kfz/24h (+ 0,2 Prozent),
SV rund 8,3 Prozent.

Die Gesamtfahrleistung (ohne Mofas, Mokicks, Mopeds) im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland betrug im Berichtsjahr rund 678,3 Mrd. Kfzkm¹ (– 0,8 Prozent). Davon entfielen auf die

- Autobahnen rund 214,0 Mrd. Kfzkm (+ 1,4 Prozent), Anteil an der Gesamtfahrleistung 31,5 Prozent,
- Bundesstraßen – außerorts rund 108,5 Mrd. Kfzkm (+ 0,5 Prozent), Anteil an der Gesamtfahrleistung 16,0 Prozent.

Die Zahlen zeigen – bezogen auf das gesamte Bundesgebiet – wie im Vorjahr eine leichte Zunahme der mittleren Verkehrsstärken auf den Bundesautobahnen sowie eine Stagnation auf den Bundesstraßen, ein Effekt, der sich auch dämpfend auf die Entwicklung der Jahresfahrleistungen (Kfzkm) ausgewirkt hat. Die seit langem beobachtete Konzentration des 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 2003 vom 30. April 2003 waren im Berichtsjahr für den Bereich der Bundesfernstraßen (Kap. 1210) Ausgaben in Höhe von 5 438,5 Mio. Euro (Verfügungsbetrag SOLL) geplant. Danach ergaben sich IST-Ausgaben von 5 572,1 Mio. Euro. Die Ausgaben verteilen sich wie folgt auf die alten und neuen Bundesländer:

- alte Bundesländer: 3 421,1 Mio. Euro
 - * Investitionen 2 748,2 Mio. Euro
 - * Nichtinvestitionen 672,9 Mio. Euro

¹ Quelle: DIW Wochenbericht, Nr. 41/2004. (Anm.: Die Differenz gegenüber den Zahlen im Vorjahresbericht ist auf eine Aktualisierung und Weiterentwicklung des Modellansatzes zurückzuführen.)

– neue Bundesländer (einschl. DEGES):	2 118,1 Mio. Euro
* Investitionen	1 905,2 Mio. Euro
* Nichtinvestitionen	212,9 Mio. Euro
– Sonstige	32,9 Mio. Euro.

Für das Jahr 2004 sind für den Bereich der Bundesfernstraßen (Kap. 1210) Ausgabe-mittel in Höhe von 5 787,2 Mio. Euro vorgesehen (Haushaltsgesetz vom 18. Februar 2004, BGBl. I Nr. 7, S. 230).

Für die Bauleistungen der Kapazitätserweiterung auf den Bundesfernstraßen (Maßnahmen des Bedarfsplanes, Hauptbautitel, einschließlich Refinanzierung) wurden im Berichtsjahr insgesamt rund 2 603,4 Mio. Euro aufgewendet. Folgende Fertigstellungsleistungen wurden erbracht:

- Bundesautobahnen:
 - * 90,3 km Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen),
 - * 110,8 km Neubaustrecken
- Bundesstraßen – Neubau und Erweiterungsstrecken einschließlich Ortsumgehungen:
 - * 51,7 km 4streifig,
 - * 171,6 km 2streifig.

Die Ausgaben einschließlich Grunderwerb betragen:

- für Bundesautobahnen rund 1 735,6 Mio. Euro
- für Bundesstraßen rund 867,9 Mio. Euro.

Eine wichtige Verkehrsfreigabe im Zuge von Bundesautobahnen war:

- A 20 Lübeck–Stettin
Nachdem der Teilabschnitt AS Sanitz–Langsdorf (L 19) im November 2003 für den Verkehr freigegeben wurde, sind bereits 70 Prozent der A 20 unter Verkehr. Bis zum Frühjahr 2004 werden alle noch ausstehenden Abschnitte der A 20 in Bau sein.

Der Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein Schwerpunkt beim Ausbau des Bundesfernstraßennetzes. Im Berichtsjahr wurden bundesweit 55 Teil-Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt rund 197 km für den Verkehr freigegeben. Für den Bau von Ortsumgehungen wurden damit im Berichtsjahr rund 737 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 technische Sicherungen wurden im Berichtsjahr 12,4 Mio. Euro (Baulastträger Bund) ausgegeben. Das Kostendrittel nach § 13 Abs. 1 Satz 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (Bundesdrittel) an Bundesstraßen und fremden Baulastträgern wurde im Berichtsjahr erstmals im Kapitel 1222 (Eisenbahnen des Bundes) veranschlagt. Aus dem Kapitel 1222 wurden zur Beseitigung von Bahnübergängen Investitionsmittel in Höhe von 88,8 Mio. Euro aufgewendet.

Im Berichtsjahr sind rund 440 km Radwege an Bundesstraßen unter Verkehr gegangen. Dafür wurden insgesamt rund 75 Mio. Euro aufgewendet. In dem Zeitraum von 1991 bis zum Jahr 2003 wurden rund 4 700 km Radwege mit Baukosten in Höhe von rund 775 Mio. Euro fertig gestellt. Insgesamt stehen damit Ende 2003 rund 16 100 km Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung.

Im Berichtsjahr wurden im Rahmen des Umweltschutzes für Maßnahmen der Lärmvorsorge rund 140 Mio. Euro und weitere rund 11 Mio. Euro für die Lärmsanierung investiert. Damit wurden im Berichtsjahr rund 20 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und 53 km Lärmschutzwände errichtet sowie rund 14 000 m² Lärmschutzfenster eingebaut.

1 Grundlagen

1.1 Netz der Bundesfernstraßen

Anfang des Jahres 2004 verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von rund 231 420 km Länge. Dieses Straßennetz hat sich nach Straßenkategorien gegenüber dem Vorjahr wie folgt verändert (Stand: 1. Januar 2004):

Straßennetz	Netzlänge in km		Veränderung in km
	1.1.2003	1.1.2004	
Bundesfernstraßen	53 283	53 183	- 100
Bundesautobahnen	12 037	12 044	+ 7
Bundesstraßen	41 246	41 139	- 107
Übrige überörtliche Straßen	178 298	178 237	- 61
Landesstraßen	86 868	86 809	- 59
Kreisstraßen	91 430	91 428	- 2

In Abbildung 1 und Tabelle 11 (Anhang) ist die Längenentwicklung der Bundesfernstraßen dargestellt.

1.2 Zustand und Gebrauchswert der Bundesfernstraßen

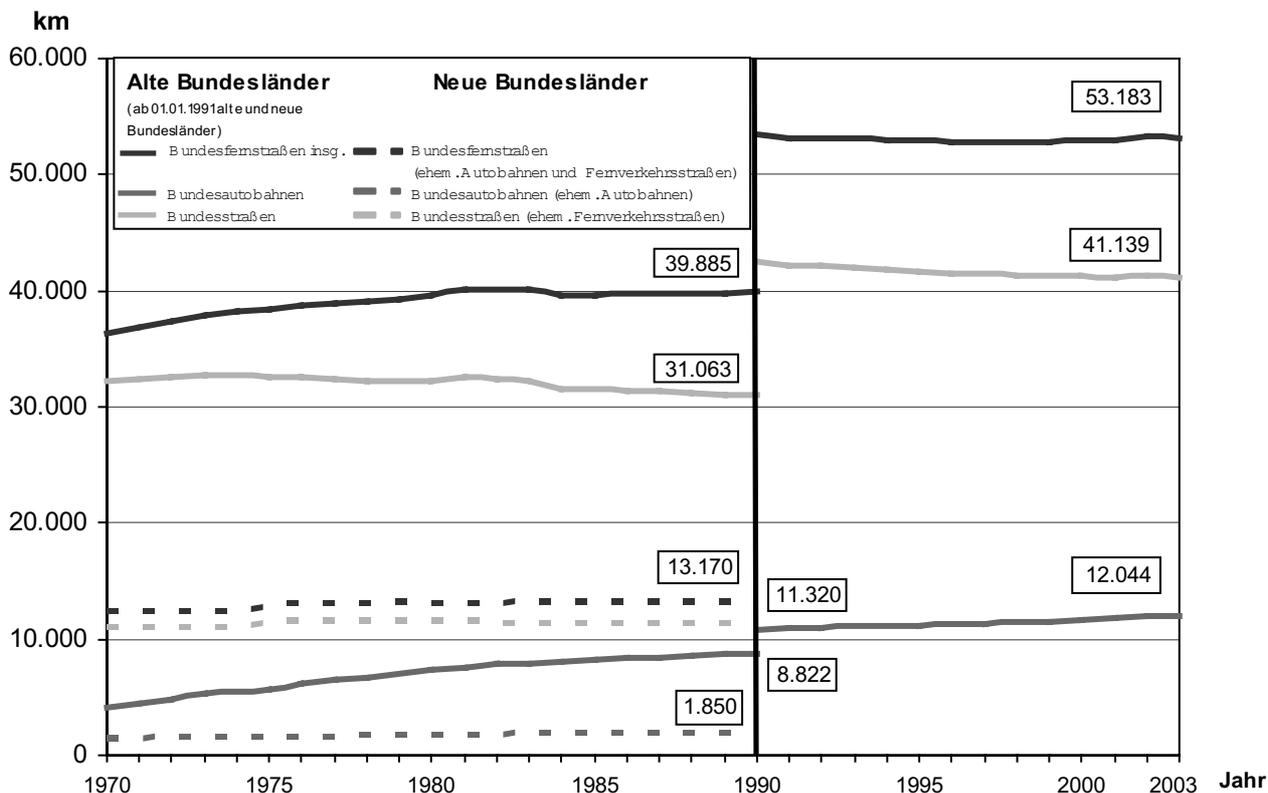
Neben den Leistungen für Neubau und Erweiterung der Bundesfernstraßen gewinnt deren Erhaltung im Rahmen der Zukunftsüberlegungen zu einer gebrauchsfähigen Verkehrsinfrastruktur zunehmend an Bedeutung. Es gilt, die Straßen – in der Bundesrepublik Deutschland handelt es sich bei den Bundesfernstraßen um eine Größenordnung von rund 176,5 Mrd. Euro (Bruttoanlagevermögen 2002) – in ihrer Substanz und Nutzungsfähigkeit nachhaltig zu bewahren. Hierfür müssen jährlich steigende Finanzmittelanteile aus dem Straßenbauhaushalt bereitgestellt werden, die notwendiger den Spielraum für Neu- und Erweiterungsinvestitionen zunehmend beschneiden.

– Fahrbahnbefestigungen

Im Straßenbaubericht 2003 waren die entsprechenden Ergebnisse der Aufnahme 2001/2002 der Fahrbahnbefestigungen der Bundesautobahnen dargestellt worden. Zustands- und Gebrauchsinformationen zu den Fahrbahnbefestigungen der Bundesfernstraßen fallen im Rhythmus der amtlichen Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) wechselweise für Bundesautobahnen und Bundesstraßen alle zwei Jahre an. Im kommenden Jahr wird an dieser

Abbildung 1

Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes
– gerundete Längen (km), Stand: 1. Januar 2004 –



Stelle erneut über Zustand und Zustandsveränderungen der Bundesstraßen berichtet.

– **Ingenieurbauwerke**

Durch die Straßenbauverwaltungen der Länder werden Informationen über den Bestand und Erhaltungszustand von Ingenieurbauwerken auf der Grundlage von Regelwerken erhoben und bereitgestellt, die durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eingeführt wurden. Für die Zustandsbeurteilung werden 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 notebook – vor Ort in Hinblick auf die Kriterien Standicherheit, 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 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 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.

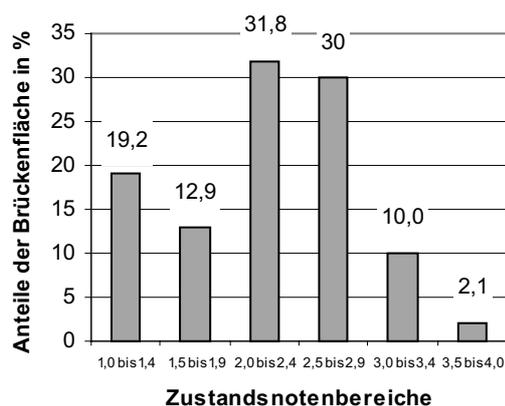
Bisher liegen ca. 80 Prozent der Daten über die Schadensbewertung für die anteilsmäßig größte Bauwerksart der Ingenieurbauwerke, die Brückenbauwerke, vor. Diese Werte wurden auf den Gesamtbestand Brücken hochgerechnet, und als Verteilung der Zustandsnoten in Abbildung 2 dargestellt.

Die Bereiche mit kritischem Bauwerkszustand, d. h. mit Zustandsnoten zwischen 3,0 und 4,0, machten 2003 rund 12,1 Prozent des Gesamtbestandes aus. Ein wesentliches Ziel der künftigen Brückenerhaltung ist es, den Bauwerksanteil mit Zustandsnoten zwischen 3,0 bis 3,4 weiter zu senken und Zustandsnoten über 3,5 völlig zu vermeiden.

Abbildung 2

Zustandsbewertung der Brückenbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

(Hochrechnung, Stand 31. Dezember 2003)



1.3 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen

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

– Kraftfahrzeuge

Anfang des Jahres 2004 wurde für das Bundesgebiet für die Haupt-Kfz-Arten folgende Bestandsentwicklung gegenüber dem Vorjahr festgestellt:

Kfz-Arten	Bestand in Tsd.		Zuwachs ¹ in Tsd.
	1.1.2003	1.1.2004	
Krafträder	3.656,9	3.745,0	88,1
PKW	44.657,3	45.022,9	365,6
LKW	2.619,3	2.586,3	– 33,0
übrige Kfz	2.722,4	2.727,9	5,5
Summe Kfz	53.655,8	54.082,2	426,3

¹ ff-EW : fahrfähige Einwohner – ohne Rundung berechnet

Abbildung 4 zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes. Der Motorisierungsgrad lag zu Ende des Berichtsjahres bei 668 PKW/1 000 ff-EW¹⁾ 662 Kfz/1 000 EW) bezogen auf das gesamte Bundesgebiet.

– Verkehrsstärken

Für das Berichtsjahr wurden über das Jahr gemittelte Werte der durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen (DTV) und des Anteils des Schwerverkehrs (SV) (siehe Tabelle unten) ermittelt, die in ihrer zeitlichen Entwicklung in Abbildung 4, Seite 11, dargestellt sind.

– Fahrleistungen

Im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland wurden im Berichtsjahr folgende Kfz-Fahrleistungen (JFL – Jahresfahrleistungen) erbracht (vgl. Abbildung 5, Seite 12):

Die verkehrliche Bedeutung der Bundesfernstraßen besteht in ihrem – gegenüber dem Längenanteil am Gesamtnetz der Außerortsstraßen von rund 23 Prozent – mit rund 51,6 Prozent hohen Anteil an den Jahresfahrleistungen der Kfz (Kfzkm) und den – mit rund 56 Prozent für den Straßenpersonenverkehr (Pkm) und rund 72 Prozent 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

Netz/Teilnetz		2002		2003 ¹		Änderungen 2002/2003	
		DTV _{Kfz} Kfz/24h	Anteil SV %	DTV _{Kfz} Kfz/24h	Anteil SV %	des DTV _{Kfz} %	des DTV _{SV}
ABL	BAB	51 300	14,6	51 600	14,7	0,6	1,3
	BStr. – außerorts –	10 080	8,1	10 100	8,1	0,2	0,2
NBL	BAB	36 000	17,1	36 500	17,2	1,4	2,0
	BStr. – außerorts –	6 810	9,0	6 840	9,2	0,4	2,7
Bundes- gebiet	BAB	48 500	15,0	48 700	15,2	0,4	1,8
	BStr. – außerorts –	9 250	8,3	9 270	8,3	0,2	0,2

¹ Schätzungen der Bundesanstalt für Straßenwesen

Netz/Teilnetz	2002		2003		Änderungen 2002/2003 der JFL %
	JFL Mrd. Kfzkm	Anteile %	JFL Mrd. Kfzkm	Anteile %	
Gesamtes Straßennetz ¹	683,6	100,0	678,3	100,0	– 0,8
davon: BFStr. – außerorts ²	318,9	46,7	322,5	47,5	1,1
davon: Bundesautobahnen ²	210,9	30,9	214,0	31,5	1,4
Bundesstraßen ²	108,0	15,8	108,5	16,0	0,5

Quellen :

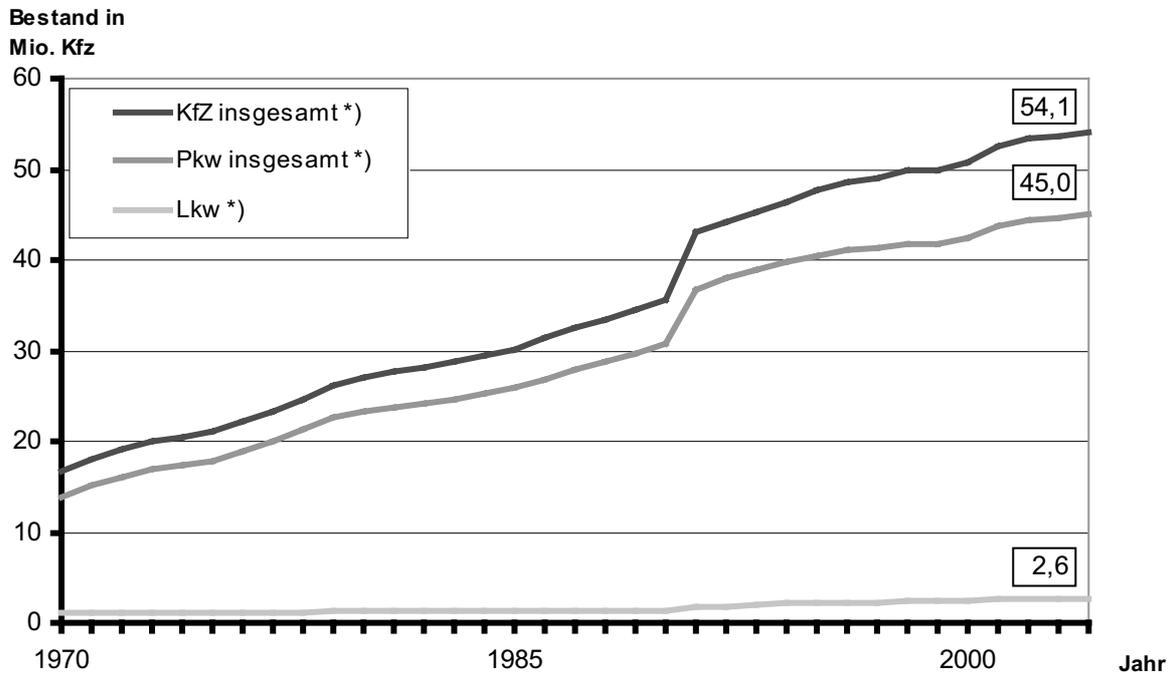
¹ DIW Wochenbericht Nr. 41/2004. (Anm.: Die Differenz gegenüber den Zahlen im Vorjahresbericht ist auf eine Aktualisierung und Weiterentwicklung des Modellansatzes zurückzuführen.)

² Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen

Abbildung 3

Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes

*) ab 1991 ABL + NBL



Quelle: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (Stand: 1. Januar 2004)

Abbildung 4

Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen vor 1995 nur alte Bundesländer

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

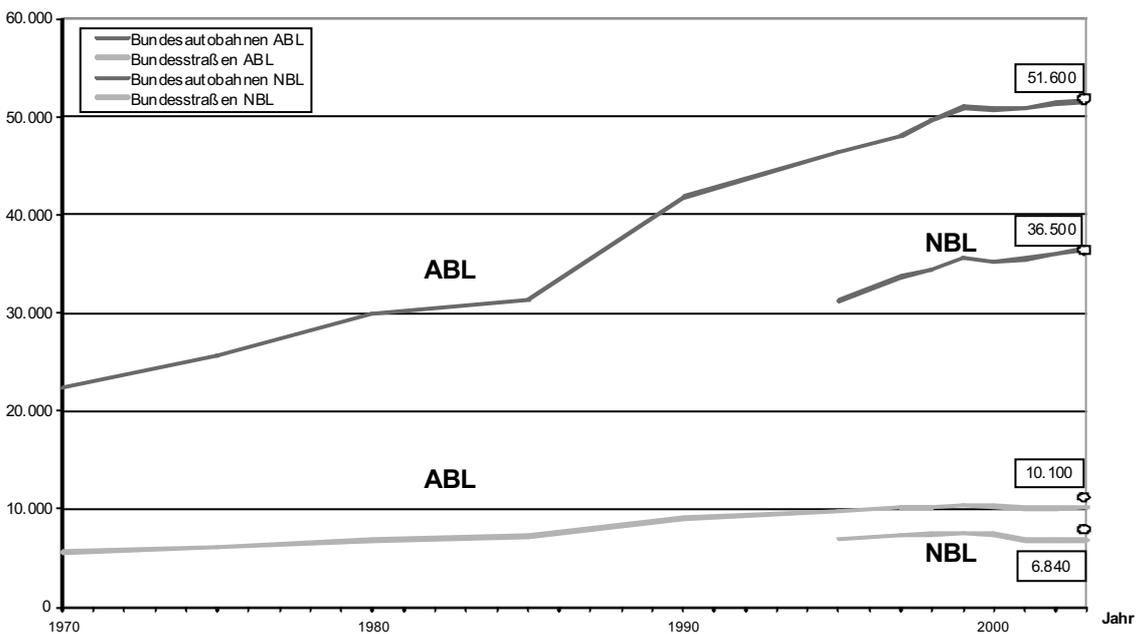
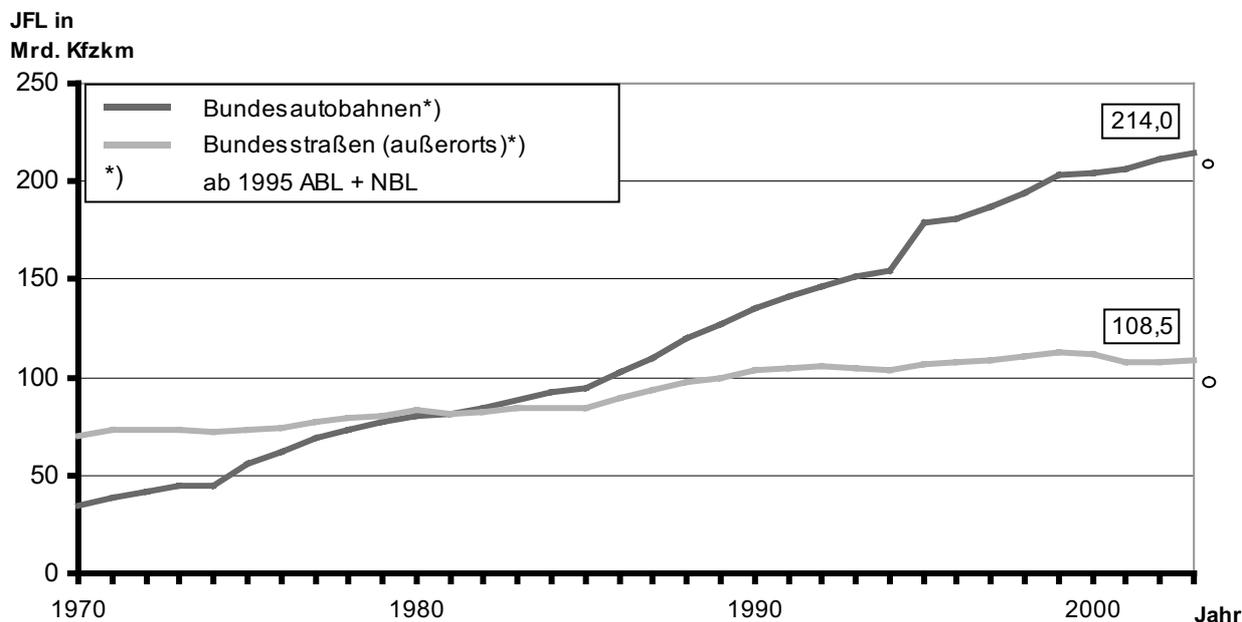


Abbildung 5

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



Quellen: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

mit einem Längenanteil von rund 5 Prozent des gesamten überörtlichen Straßennetzes mehr als 31 Prozent 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 2003 gab es auf den Bundesautobahnen rund 700 Baustellen mit einer Dauer von 14 Tage und mehr.

Zur Information für die Öffentlichkeit wurde in Zusammenarbeit mit den Obersten Straßenbaubehörden der Länder das bundesweite Baustelleninformationssystem weiter entwickelt. Aktuelle Baustellendaten und geplante Vollsperrungen mit Umleitungsempfehlungen werden durch eine zentrale Stelle der Straßenbauverwaltung in jedem Bundesland zusammengetragen und unmittelbar ins Internet eingestellt. Die Daten betreffen laufende und zu erwartende neue Baustellen von längerer Dauer (mehr als acht Tage) auf Bundesautobahnen. Die nach Autobahnnummern und Streckenverlauf geordneten Informationen

sind im Internetangebot des BMVBW unter <http://www.bmvbw.de> abrufbar.

1.4 Verkehrsmarkt in Deutschland

Die Prog Trans AG erarbeitet halbjährlich im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen einen Bericht zur kurz- und mittelfristigen Verkehrsentwicklung. Ihre Verkehrsprognose Winter 2003/2004² gibt einen ersten Ausblick über die Ergebnisse des abgelaufenen Jahres und stellt die kurzfristig für 2004 sowie mittelfristig bis 2007 zu erwartenden Entwicklungen im Boden gebundenen Personen- und Güterverkehr dar³ (für den Luftverkehr wurden keine Leistungsdaten ermittelt). Dieser Bericht wird im Folgenden auszugsweise wiedergegeben:

„Die Bevölkerungszahl in Deutschland lag zum Anfang des Jahres 2003 mit über 82,5 Mio. Einwohnern (EW) rund 0,2 Mio. EW (0,1 %) über der des Vorjahres. In der mittleren Frist bis 2007 ist mit einem moderaterem Zuwachs auf etwas unter 82,6 Mio. EW zu rechnen. Dieser

² Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Prog Trans AG, Januar 2004.

³ Auf die Wirkungen sich andeutender langfristiger demographischer Entwicklungen wird zu gegebener Zeit in einem der kommenden Straßenbauberichte eingegangen werden.

Anstieg resultiert ausschließlich aus der weiteren Zuwanderung. Die natürliche Bevölkerungsentwicklung ist rückläufig, da die Zahl der Sterbefälle die Anzahl der Geburten übersteigt. Der demografische Wandel hin zu einer abnehmenden Bevölkerung beginnt in 2007.

Der für die Entwicklung des PKW-Verkehrs bedeutende Anteil der **fahrfähigen Bevölkerung** (18 Jahre und älter) lag Anfang 2003 bei 81,5 % und wird bis 2007 im Durchschnitt pro Jahr um rund 0,25 Prozentpunkte zunehmen. In 2007 werden etwa 855 000 Personen, die 18 Jahre und älter sind, mehr in Deutschland leben als heute. Darüber hinaus wird die durchschnittliche Führerscheinverfügbarkeit mittelfristig eher noch steigen. Gerade bei Frauen weist die Verfügbarkeit heute noch eine mit zunehmendem Alter stark abnehmende Quote auf. Im Laufe der Zeit wird sich dieses Gefälle jedoch abschwächen. Demgegenüber wird der Bevölkerungsanteil zwischen zehn und 18 Jahren (Schüler) von heute etwa 8,3 Mio. auf nur noch knapp 7,9 Mio. im Jahr 2007 sinken.

Nach den wachstumsschwachen Jahren 2001 und 2003 weist die **Weltwirtschaft** seit Sommer 2003 Anzeichen einer konjunkturellen Belebung auf. Daher wird für die Wirtschaft im Europaraum in 2004 ein Wachstum von 1,8 % und in allen anderen Industrieländern von 2,0 % erwartet. Für die deutsche Wirtschaft erkennt das BMWA für 2003 eine Stagnation und revidiert damit seine Frühjahrsprojektion nochmals deutlich nach unten. In 2004 erwartet das BMWA eine Zunahme der Wirtschaftsleistung um knapp 1,7 Prozent. Mittelfristig sieht das BMWA wie schon in der Frühjahrsprojektion langfristig ein relativ kräftiges Wirtschaftswachstum in Höhe von knapp 2,2 %.

Der **Private Verbrauch** in Deutschland ist in 2003 um über 0,7 % angestiegen. Das vergleichsweise geringe Wachstum ist im wesentlichen eine Folge der nur geringfügig steigenden Haushaltseinkommen und der sinkenden Beschäftigtenzahlen. Zusätzlich neigen die Verbraucher aufgrund des gestiegenen Risikos eines Arbeitsplatzverlustes und von Vermögensverlusten an den Aktienmärkten zur Konsumzurückhaltung. Für das Jahr 2004 rechnet das BMWA wieder mit einem Anstieg des privaten Verbrauchs von 1,7 %. Positiv machen sich hier die Effekte der Steuerreform und die erwartete leichte Entspannung auf dem Arbeitsmarkt ab 2004 bemerkbar. Für die Jahre 2005 bis 2007 kann gemäß der Projektion des BMWA mit Zuwächsen des privaten Verbrauchs von durchschnittlich 1,7 % p. a. gerechnet werden. Für den Zuwachs in 2004 ist zu berücksichtigen, dass das BMWA zum Zeitpunkt der Projektionserstellung von einer vollständigen Umsetzung der ursprünglich geplanten Steuerreform ausging.

Nach dem geringer als erwarteten Rückgang der **Gesamtnachfrage nach Personenverkehrsleistungen** mit PKW, Kraftträdern, Bussen und Bahnen (motorisierte Landverkehrsweige) im Jahr 2002 um nur 1,1 % wird für das abgelaufene Jahr 2003 eine ähnliche Abnahme der gesamten Personenverkehrsleistung um 1,2 % erwartet. Ausschlaggebend hierfür ist die weiterhin rückläufige Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr (MIV), die mit – 1,5 % stärker zurück ging als in 2002. Im MIV wirken sich vor allem die gesamtwirtschaftlichen In-

dikatoren, u. a. durch Konsumzurückhaltung aus und werden vor allem durch die nochmals rückläufigen Absätze an Benzin- und Dieselmotorkraftstoffen und die weiter sinkenden durchschnittlichen Jahresfahrleistungen der Kraftfahrzeuge widerspiegelt. Der öffentliche Verkehr ist in 2003 hingegen nach vorläufigen Zahlen des statistischen Bundesamtes, trotz massiver Einbrüche der Fernverkehrssegmente, mit 0,5 % leicht gewachsen. (vgl. Tabelle 1a, Seite 15).

Auch zum Winter 2003/2004 gilt, dass die weltpolitische Situation nach wie vor mit großen Unsicherheiten behaftet bleibt. Da jedoch die konjunkturellen Aussichten nach oben weisen wird im **MIV kurzfristig** eine leichte Zunahme der Verkehrsleistung von 1,2 % erwartet. Der Rückgang der durchschnittlichen Jahresfahrleistung wird kurzfristig unterbrochen und steigt – vorerst nur in 2004 – mit 0,4 % geringfügig an. Getragen wird diese Entwicklung von einer Bestandszunahme bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils von Dieselmotorkraftfahrzeugen. Der **öffentliche Verkehr** wird 2004 an Dynamik gewinnen und mit 1,3 % gegenüber dem abgelaufenen Jahr wachsen. Neben der Stabilisierung der Nahverkehrsleistungen sind hier – erst recht nach den Einbrüchen in 2003 – Steigerungen im Fernverkehr zu erwarten. Davon wird jedoch in erster Linie die **Eisenbahn** profitieren, die Entwicklungen im öffentlichen Straßenverkehr werden verhaltener ausfallen.

Zu den positiven **mittelfristigen Tendenzen** tragen vor allem die entsprechenden Entwicklungen des gesamtwirtschaftlichen Rahmens und der Bevölkerungsstruktur bei. Durch Zunahme der fahrfähigen Bevölkerung kann von einer weiter zunehmenden Führerscheinverfügbarkeit und einer wachsenden Motorisierung ausgegangen werden. Die Steigerung der Bruttoinlandsproduktes um jahresdurchschnittlich 2,2 %, die Zunahme des privaten Verbrauchs um 1,7 % und einer nach wie vor steigenden Erwerbstätigkeit lässt ab 2004 eine mittlere Zunahme der Gesamtleistung im Personenverkehr von 0,5 % zu.

Davon profitiert vor allem der **Eisenbahnverkehr**. Er wird mit 0,8 % noch über dem Durchschnitt aller öffentlichen Verkehrsträger wachsen, während der MIV um 0,5 % p. a. zunehmen kann. Dieser behält mit 82,7 % nach wie vor mehr als drei Viertel aller Gesamtverkehrsleistungen. Der öffentliche Straßenverkehr kann bis 2007 seinen für das Jahr 2004 erwarteten Modalsplit-Anteil von 8,8 % halten. Somit gewinnt die Schiene gegenüber heute geringe Anteile vom (2002 nach oben korrigierten) MIV in Höhe von 0,2 Prozentpunkten auf dann 8,5 % in 2007.

Die **Luftfahrtbranche** scheint sich nun auch im Personenverkehr zu erholen. Insgesamt lassen die bislang vorliegenden Zahlen für 2003 eine Zunahme von 0,3 % erwarten, die sich vor allem auf die Entwicklung der innerdeutschen Relationen stützt und mit der massiven Angebotserweiterung in Verbindung steht. Für den mittelfristigen Zeitraum von 2004 bis 2007 werden über alle Relationen jahresdurchschnittlich Zuwachsraten von 4,9 % prognostiziert. Dabei wächst dann jedoch der grenzüberschreitende Verkehr stärker als der Binnenverkehr.

Im Jahr 2002 ist die mit LKW, Eisenbahnen, Binnenschiffen und Rohrfernleitungen erbrachte **Güterverkehrsleistung** um 0,7 % zurückgegangen (vgl. Tabelle 1b, Seite 15). Allein der Fernverkehr inländischer und ausländischer LKW konnte leichte Zuwächse erzielen, davon ausländische LKW gut 3 %. Die anderen Verkehrszweige und -träger hatten Rückgänge zu verzeichnen. Die konjunkturellen Erwartungen für 2003 wurden nochmals deutlich nach unten korrigiert. Ursache hierfür ist im Wesentlichen eine deutlich schwächere wertmäßige Entwicklung der Exporte. Für die Binnennachfrage wurde – gegenüber dem Sommer unverändert – eine schwache Zunahme unterstellt. Vor diesem Hintergrund zeigt sich in 2003 eine leichte Belebung der Nachfrage nach Güterverkehrsleistung. Insbesondere der Straßengüterfernverkehr und die Eisenbahnen zeigten mit 1,8 % und 4,0 % stärkere Zuwächse als noch im Sommer zu erwarten gewesen wäre. Neben der leichten Belebung der Nachfrage sind diese Zuwächse teilweise auch auf die erheblichen Transportrückgänge bei der Binnenschifffahrt infolge der extremen Niedrigwasserstände seit der Jahresmitte zurückzuführen, die zu Verlagerungen auf die Straße und die Schiene geführt haben. Insgesamt hat die Güterverkehrsleistung in 2003 trotz stagnierender gesamtwirtschaftlicher Entwicklung mit 0,8 % schwach zugenommen. Bei der Schiene ist außerdem zu berücksichtigen, dass es in den Jahren 2000 bis 2002 zu einer Untererfassung der tonnenkilometrischen Leistung bei den nichtbundeseigenen Bahnen (NE-Bahnen) gekommen ist. Die Korrektur der früheren Werte führt nicht nur zu höheren Werten sondern auch zu einer positiven Entwicklung des Schienen-güterverkehrs insgesamt.

Mit der für 2004 unterstellten konjunkturellen Belebung lassen sich positive Impulse durch den Außenhandel und eine wieder stärker steigende Inlandsnachfrage erwarten. Vor diesem Hintergrund wird prognostiziert, dass die **gesamtmodale Güterverkehrsleistung in 2004** mit 2,6 % wieder deutlich stärker wächst als das Bruttoinlandsprodukt. Auch mittelfristig ist davon auszugehen, dass ein wieder stärkeres gesamtwirtschaftliches Wachstum mit einer – bezogen auf das BIP – überproportionalen Zunahme der gesamtmodalen Güterverkehrsleistung einhergehen wird. Die gesamtmodale Transportintensität wird dann von heute rund 257 tkm/Tsd Euro auf 262 tkm/Tsd Euro im Jahr 2007 zunehmen, was einer Zunahme um 0,6 % p. a. entspricht. Damit wird die Güterverkehrsleistung auf deutschen Verkehrswegen über alle Landverkehrszweige in den Jahren 2005 bis 2007 um 2,6 % p. a. zunehmen.

Im **Straßengüterverkehr** setzte sich in 2003 die rückläufige Entwicklung im Nahverkehr infolge der schwachen Inlandsnachfrage und dem anhaltend schlechten Konjunkturverlauf in der Bauwirtschaft fort, während sich im Regionalverkehr eine leichte und im Fernverkehr eine stärkere Belebung der Nachfrage abzeichnete. Die Rückgänge im Nahverkehr werden sich in 2004 abgeschwächt fortsetzen. Erst mit der nach 2005 unterstellten Erholung der Bauwirtschaft ist im Straßengüterverkehr mit leichten Zuwächsen zu rechnen. Der Fernverkehr wird bereits in 2004 wieder an Dynamik gewinnen. Mittelfristig wird im Fernverkehr für inländische LKW mit Zu-

wächsen um knapp 3 % und für ausländische LKW um über 4 % im Jahr gerechnet.

Die **Schiene** konnte im Jahr 2003 kräftige Zuwächse im Bereich der Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren und darunter bei den besonderen Transportgütern verzeichnen. Darüber hinaus stieg die Transportleistung in den Güterbereichen Düngemittel und chemische Erzeugnisse sowie Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase und feste mineralische Brennstoffe deutlich an. Gerade in den Massengutbereichen und bei den Mineralölerzeugnissen lässt sich die Entwicklung zumindest teilweise auf Verlagerungen von der Binnenschifffahrt zurück führen. Demgegenüber ist die Schiene von der schwachen Entwicklung in der Stahlproduktion besonders stark betroffen. Die Entwicklung im Jahr 2004 wird im Wesentlichen von weiteren Zuwächsen in den Bereichen Fahrzeuge, Maschinen Halb- und Fertigwaren und darunter den besonderen Transportgütern getragen und von den Zuwächsen im kombinierten Verkehr mit Containern sowie bei den Düngemitteln und chemischen Erzeugnissen profitieren. Darüber hinaus wird der Schienengüterverkehr an der unterstellten deutlichen Steigerung in der Stahlproduktion in den Bereichen Eisen, Stahl und NE-Metalle sowie Erze und Metallabfälle partizipieren. Demgegenüber stehen die im Jahr 2003 auf die Schiene verlagerten Binnenschifftransporte, bei denen davon auszugehen ist, dass sie unter normalen klimatischen Bedingungen zumindest teilweise wieder an die Binnenschifffahrt zurückgehen werden. Insgesamt ist vor diesem Hintergrund für 2004 mit 1,7 %, d. h. etwas schwächeren Zuwächsen – mittelfristig jedoch stärkeren Zuwächsen um 2,6 % p. a. zu rechnen.

Nachdem im ersten Halbjahr 2003 bei der **Binnenschifffahrt** Nachfragezuwächse verzeichnet werden konnten, führten die extremen Niedrigwasserstände seit der Jahresmitte zu erheblichen Einbrüchen bei der Transportleistung und -menge. Nach einer leichten Erholung zu Beginn des vierten Quartals setzte sich die Entwicklung in den letzten Monaten des Jahres fort, sodass insgesamt von einem Rückgang der Transportleistung um über 8 % ausgegangen werden kann. Neben der Zwischenlagerung von Gütern ging diese Entwicklung mit erheblichen Verlagerungen von der Binnenschifffahrt auf die anderen Verkehrsträger einher. Für 2004 wird mit einem vergleichsweise starken Zuwachs um 4,5 % gerechnet. Einerseits fallen zusätzliche Transporte durch den Abtransport die liegen gebliebenen Güter an, und andererseits kann davon ausgegangen werden, dass die verlagerten Transportleistungen bei normalen klimatischen Verhältnissen zumindest teilweise wieder an die Binnenschifffahrt zurückfallen werden. Mittelfristig werden Zuwächse von 1,4 % p. a. erwartet.

Die Beförderungsleistung bei den **Rohrleitungen** ist durch die Entwicklung des Absatzes von Mineralölerzeugnissen gekennzeichnet. Nachdem die privaten Heizöllager in 2001 gefüllt worden sind und die Witterung in 2002 vergleichsweise mild war, liegt besonders die Nachfrage nach Heizöl deutlich unter dem Vorjahreswert. Trotz eines weiteren Rückganges des Absatzes an Mineralölprodukten zeichnete sich in 2003 eine Zunahme

der Beförderungsleistung der Rohrfernleitungen in der Größenordnung von knapp 2 % ab, wofür teilweise Verlagerungen von den anderen Verkehrsträgern, insbesondere der Binnenschifffahrt, beigetragen haben. Mit der konjunkturellen Erholung wird für 2004 ein höherer Mineralölabsatz prognostiziert, der mit einem weiteren Anstieg

Tabelle 1a

Kurzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Personenverkehr

	2002		2003		02/03	2004		03/04
	1	Anteil %	1	Anteil %		1	Anteil %	
Bodengebundener Personenverkehr								
Leistung in Mrd. P.km								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Eisenbahn ²	70,9	8,2	71,2	8,3	0,4	72,8	8,4	2,2
1.1 – Schienennahverkehr	38,2		40,0		4,7	40,1		0,3
1.2 – Schienenfernverkehr	32,7		31,2		– 4,6	32,7		4,8
2. Öff. StraßenPV ³	75,5	8,7	75,9	8,9	0,5	76,2	8,8	0,4
2.1 – Linienverkehr	52,1		52,8		1,3	53,1		0,6
2.2 – Gelegenheitsverkehr	23,9		23,1		– 3,3	23,2		0,4
3. Individualverkehr ⁴	718,6	83,1	707,6	82,8	– 1,5	716,4	82,8	1,2
4. Summe Personenverkehr (Land)	865,0	100,0	854,7	100,0	– 1,2	865,4	100,0	1,3

¹ Aus PROG TRANS AG, Januar 2004.

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

Kurzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Güterverkehr

	2002		2003		02/03	2004		03/04
	1	Anteil %	1	Anteil %		1	Anteil %	
Bodengebundener Güterverkehr								
Leistung in Mrd. t.km								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Eisenbahn ²	75,5	14,9	78,5	15,4	4,0	79,9	15,2	1,8
2. Binnenschifffahrt	64,2	12,7	58,6	11,5	– 8,7	61,3	11,7	4,6
3. Straßengüterverkehr ³	351,5	69,4	357,9	70,1	1,8	367,2	70,1	2,6
3.1 – Inländische LKW	251,8		254,4			259,6		
3.2 – Ausländische LKW	99,7		103,5			107,6		
4. Rohrleitungen ⁴	15,2	3,0	15,5	3,0	2,0	15,6	3,0	0,6
5. Summe Güterverkehr (Land)	506,4	100,0	510,5	100,0	0,8	524,0	100,0	2,6

¹ Aus PROG TRANS AG, Januar 2004.

³ Ohne Kabotageleistungen ausländischer LKW.

² Wagenladungen (ohne Dienstgutverkehr).

⁴ Nur Rohöl.

der Beförderungsleistung einhergehen dürfte, mit unter 1 % jedoch schwächer als im abgelaufenen Jahr; weil die verlagerten Gütermengen wieder wegfallen werden. Mittelfristig stagniert der Mineralölabsatz und entsprechend ist mit keinen nennenswerten Steigerungen der Beförderungsleistung zu rechnen.

Betrachtet man vor diesem Hintergrund die Entwicklung der **modalen Anteile im Fernverkehr** (d. h. ohne den Straßengüterverkehr inländischer LKW), so zeigt sich, dass der Anteil der Straße von 67,8 % in 2002 bzw. voraussichtlich 68,6 % in 2003 um 1,5 % bzw. 0,7 % Prozentpunkte in 2003 auf 69,3 % im Jahr 2007 zunehmen wird. Der Anteil der Binnenschifffahrt wird in 2004 wieder leicht steigen und danach um 0,5 Prozentpunkte bis 2007 auf unter 12 % absinken, während die Schiene ihren Anteil nach 2004 bei 16 % halten können.

Weitere Aufkommensrückgänge im Straßengüterverkehr sowie die weitere Bedeutungszunahme der internationalen Güterverkehr, die auch auf deutschen Verkehrswegen höhere **mittlere Transportweiten** aufweisen, führen zu einem weiteren Anstieg der mittleren Transportweiten in 2003. Entsprechend geht der leichte Anstieg der Leistungsentwicklung mit einem Rückgang des Transportaufkommens um 1,2 % einher.“

1.5 Bundeshaushalt 2004 und Finanzplanung

Das Haushaltsgesetz 2004 vom 18. Februar 2004 wurde am 25. Februar 2004 verkündet (BGBl. I Nr. 7, Seite 230). Der vom Bundestag verabschiedete Bundeshaushalt 2004 sieht für Kap. 1210 (Bundesfernstraßen) und Kap. 1202 (Allgemeine Bewilligungen) Ausgaben im Bundesfernstraßenbereich in Höhe von 5 787,1 Mio. Euro vor.

Trotz der fehlenden Mauteinnahmen in 2004 stehen in Kap. 1202 die gesamten, vorgesehenen Ausgabemittel über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) in voller Höhe zur Verfügung, sodass die Investitionen in die Bundesfernstraßen auf hohem

Niveau fortgeführt werden können. Im Zuge der dringend notwendigen Haushaltskonsolidierung, müssen jedoch auch die Bundesfernstraßen ihren Anteil an den Einsparauflagen des Epl. 12 aus den Bereichen Rentenfinanzierung, Einnahmeausfälle aus der Maut 2003 sowie der Umsetzung des Koch/Steinbrück- Konzeptes erbringen.

Gemäß Haushaltsentwurf 2005 und Finanzplanung bis 2008 sind für das Jahr 2005 rund 5 521,7 Mio. Euro, für das Jahr 2006 rund 5 117,0 Mio. Euro, für das Jahr 2007 rund 5 279,2 Mio. Euro und für das Jahr 2008 rund 5 334,6 Mio. Euro vorgesehen (vgl. Tabelle 2 bzw. Abbildung 7, Seite 33).

Tabelle 2

Finanzrahmen 1991 bis 2008 – in Mio. Euro –
(gemäß Haushaltsentwurf 2005 mit Finanzplanung vom 23. Juni 2004)

	2003 ¹	Summe 1991 bis 2003	2004 ²	2005 ²	2006 ²	2007 ²	2008 ²	Summe 1991 bis 2008
	Ist	Ist	Soll	Entwurf	Finanzplanung			
1	3	4	5	6	7	8	9	10
Kap. 1210/Kap. 1202	5 572,1	68 313,9	5 787,2	5 521,7	5 117,0	5 279,2	5 334,6	95 353,7
Nichtinvestitionen	918,7	12 025,1	915,2	912,1	925,3	938,2	945,6	16 661,5
Investitionen	4 653,4	56 270,4	4 871,9	4 609,5	4 191,7	4 341,1	4 389,1	78 673,8
– davon Anteil für Maßnahmen des Bedarfs- planes; incl. Refi- nanzierung	2 936,8	31 302,7	3 010,77	2 495,5	2 114,6	2 110,2	2 063,1	43 096,9
– davon Investitionen außer- halb der Bedarfs- planmaßnahmen	1 716,5	24 986,1	1 861,2	2 114,1	2 077,1	2 230,9	2 325,9	35 595,3

¹ Für die Jahre 2001 bis 2003 einschl. der Mittel für das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP).

² Für die Jahre 2004 bis 2008 einschl. der Investitionsmittel über die VIFG aus Kap. 1202.

2. Aktuelles

2.1 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße –

Ein vorrangiges Ziel der Bundesregierung ist die zügige Realisierung der sieben Verkehrsvorhaben Deutsche Einheit (VDE) – Straße. Wesentliche Teile dieser Vorhaben sollen bis Mitte dieses Jahrzehnts verwirklicht werden (Stand Ende 2003 siehe Abbildung 6, Seite 18).

Die VDE-Vorhaben – Straße haben eine Gesamtlänge von rund 2 000 km; aktuelle Kosten rund 15,7 Mrd. Euro. Bis Ende des 1. Quartals 2004 wurden rund 1 450 km fertig gestellt, rund 330 km waren im Bau, d. h. rund 90 Prozent des VDE-Projektvolumens sind bereits realisiert bzw. in der Umsetzungsphase. Bis Ende 2003 wurden 10,8 Mrd. Euro investiert. Das entspricht rund 70 Prozent der aktuellen VDE-Kosten. Zum Ende des 1. Quartals 2004 war folgender Realisierungsstand erreicht:

Bearbeitungs- bzw. Fertigstellungsphasen	Realisierungsstand in Prozent (Ende 1. Quartal 2004)
Linie bestimmt (nur bezogen auf Neubauvorhaben mit einer Gesamtlänge von 946 km)	<i>rund 100</i>
RE-Entwürfe in Arbeit bzw. abgeschlossen	<i>rund 98</i>
Planfeststellung abgeschlossen	<i>rund 90</i>
in Bau	<i>rund 16</i>
unter Verkehr	<i>rund 72</i>

Im Einzelnen wurden bis Ende des 1. Quartals 2004 folgende Bauziele erreicht:

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

Schwerpunkte des 4-streifigen, 323 km langen Neubauschnitts sind die Räume Groß-Grönau, Jarmen/Neubrandenburg und Tribsees. Folgende Abschnitte mit einer Gesamtlänge von rund 230 km sind bereits fertig gestellt:

- Lübeck (A 1)–Genin (L 92)
- AS Schönberg–AS Bad Sülze
- AS Grimmen-West–AS Grimmen-Ost
- AS Gützkow–AS Jarmen
- AS Neubrandenburg-Nord–AK Uckermark (A11)

Die Bauarbeiten laufen auf einer Länge von rund 95 km.

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

Das Projekt beinhaltet die Querschnittserweiterung auf sechs Fahrstreifen einschließlich der Grunderneuerung der vorhandenen Fahrbahn mit einer Gesamtlänge von rund

329 km. Aufgrund der EXPO 2000 in Hannover und der zusätzlichen Verkehre wurde der 6-streifige Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Hannover-Ost und dem Autobahndreieck Werder (Länge: 208 km) bereits 1999 fertig gestellt und der Abschnitt durchgängig für den Verkehr freigegeben. Darüber hinaus sind weitere rund 100 km im Zuge der A 10 zwischen AD Werder und AD Schwanebeck unter Verkehr:

Projekt 12: A 9, Berlin–Nürnberg

Die Querschnittserweiterung auf sechs Fahrstreifen einschließlich Grunderneuerung (Länge: 371 km) ist weit vorangeschritten. Unter Verkehr sind bereits 315 km:

- Autobahndreieck Potsdam–Zöbzig
- südl. AS Halle–Bad Klosterlausnitz,
- rund 3 km südl. AK Hermsdorf
- nördl. AS Schleitz–Hirschberg
- AS Rudolphstein–Bayreuth-Nord und
- AS Bayreuth-Süd–AK Nürnberg.

In Bau befinden sich rund 20 km.

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

Der 4-streifige Neubau (Länge: 208 km) ist auf folgenden Abschnitten mit einer Gesamtlänge von rund 93 km fertig gestellt:

- A 38, A 7 Marzhausen/Friedland
- A 38, Leinefelde–Breitenworbis
- A 38, Wipperdorf (B 80)–Lutherstadt/Eisleben
- A 38, AD Halle-Süd–Lützen (B 87)
- A 143, AD Halle-Süd–AS Holleben

In Bau sind weitere rund 75 km.

Projekt 14: A 14, Magdeburg–Halle

Der 4-streifige 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 A 14 von Magdeburg bis Halle – nach einer bemerkenswert kurzen Planungs- und Bauzeit von knapp zehn Jahren – durchgehend befahrbar (vgl. Straßenbaubericht 2001).

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

Das Projekt umfasst den 4-streifigen Neubau der A 44 Kassel–Herleshausen (Eisenach), die Querschnittserweiterung der vorhandenen Strecke Eisenach–Dresden auf sechs Fahrstreifen einschließlich Grunderneuerung (vsl. mit 6-streifigem 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 4-streifigen Neubau Weißenberg–Görlitz bis zur Bundesgrenze mit Polen (Gesamtlänge des Vorhabens: rund 450 km). Folgende Abschnitte mit einer Gesamtlänge von rund 300 km sind bereits fertig gestellt:

- A 4, Waltershausen–Magdala
- A 4, westl. Stadtroda–AK Hermsdorf
- A 4, AK Hermsdorf–Gera
- A 4, Schmölln–AS Glauchau
- A 4, Limbach-Oberfrohna–Görlitz (BGr D/PL).

Weitere Abschnitte mit einer Gesamtlänge von rund 30 km sind in Bau.

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

Die Linien für den 4-streifigen Neubau der A 71 und der A 73 (Gesamtlänge des Vorhabens: rund 222 km) sind be-

stimmt. 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 Schienenverkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8, Nürnberg–Erfurt–Berlin) fertig gestellt. Unter Verkehr sind insgesamt rund 100 km:

- A 71, Erfurt/Bindersleben (B 7)–Meiningen
- A 73, Eisfeld-Nord–Coburg (B 4)

Weitere 103 km sind in Bau.

2.2 Vorhaben mit privater Vorfinanzierung

Im Rahmen der privaten Vorfinanzierung werden 27 Vorhaben des Bundesfernstraßenbaus realisiert. Die Refinanzierung aus dem Bundeshaushalt erstreckt sich jeweils über 15 Jahre. Zurzeit werden die Annuitäten in der Spitze rund 300 Mio. Euro betragen. Der Sachstand dieser Vorhaben ist in der folgenden Tabelle 3 dargestellt.

Tabelle 3

Vorhaben mit privater Vorfinanzierung

Lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Länge km	Baukosten Mio. €	Realisierungsstand
1	2	3	4	5	6	7
1	HH	A 7 ¹	4. Röhre Elbtunnel Hamburg	4,4	514,5	In Verkehr seit 28.10.2002
2	SL	A 8 ¹	Borg/Perl–Merzig/Wellingen (1. FB)	9,5	92,1	In Verkehr seit 05.12.1997
3	NW	A 44 ¹	Rheinquerung Ilverich	5,9	257,2	In Verkehr seit 31.05.2002
4	RP	A 60 ¹	Bitburg–Wittlich	31,7	304,1	
			Teilmaßnahmen:			
			Bitburg–Badem	8,9	99,7	In Verkehr seit 17.12.1999
			Badem–Landscheid	13,0	90,4	In Verkehr seit 11.12.2002
			Landscheid–Wittlich	9,8	114,0	In Verkehr seit 11.12.2002
5	BW	A 81 ¹	Stuttgart/Feuerbach–Leonberg (einschl. Engelberg-Tunnel)	5,7	466,5	In Verkehr seit 10.09.1999
6	BY	A 93 ¹	Hof-Nord (A 72)–Mitterteich-West	54,1	301,2	
			Teilmaßnahmen:			
			Hof (A 72)–südl. AS B 173	5,5	25,2	In Verkehr seit 15.12.2000
			südl. AS B 173–Regnitzlosau	6,4	29,4	In Verkehr seit 15.12.2000
			Regnitzlosau–Hof-Süd	4,5	23,9	In Verkehr seit 15.12.2000
			Hof-Süd–Rehau-Süd	2,7	19,0	In Verkehr seit 19.12.1996
			Rehau-Süd–Schönwald	3,9	26,4	In Verkehr seit 05.08.1998
			Schönwald–Selb-Nord	5,0	33,2	In Verkehr seit 12.12.1997

noch Tabelle 3

Lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Länge km	Baukosten Mio. €	Realisierungsstand
1	2	3	4	5	6	7
			Selb-Nord–Selb-West	3,0	10,4	In Verkehr seit 25.08.1999
			Selb-West–Schwarzenhammer	4,3	37,5	In Verkehr seit 01.08.2001
			Schwarzenhammer–Thiersheim	5,2	21,2	In Verkehr seit 20.12.2000
			Rathaushütte–Marktredwitz/Lengendorf	6,7	40,7	In Verkehr seit 29.10.1999
			Marktredwitz/Lengendorf–Mitterteich-West	7,1	34,4	In Verkehr seit 01.12.2000
7	BY	B 2	OU Kaisheim	6,7	13,4	In Verkehr seit 07.10.2000
8	BY	B 2n ¹	OU Farchant	4,6	150,9	In Verkehr seit 27.05.2000
9	BB	B 5	OU Wustermark	4,8	37,2	In Verkehr seit 25.06.2001
10	SN	B 6	A 9–Stadtgrenze Leipzig einschließlich OU Schkeuditz	10,1	38,2	In Verkehr seit 04.07.2002
11	RP	B 10	Ausbau bei Pirmasens (Münchweiler-Waldfriedhof)	4,3	11,6	In Verkehr seit 04.12.2000
12	BW	B 30	OU Baintd–Ravensburg (BA IV)	7,7	33,8	In Verkehr seit 03.09.2001
13	BW	B 31 ¹	OU Freiburg-Ost	5,7	127,2	In Verkehr seit 24.10.2002
14	NW	B 51	OU Münster, Lütkenbecker Weg–Westfälische Landeisenbahn (westlich L 586)	1,3	8,9	In Verkehr seit 28.09.2001 vorzeitig abgelöst
15	SL	B 51	Querspange Besseringen (B 51–A 8)	1,5	13,2	In Verkehr seit 19.12.2000
16	HE	B 62 ¹	OU Biedenkopf	6,6	44,7	
			Teilmaßnahmen:			
			Abschnitt Wallau	4,8	28,6	In Verkehr seit 19.12.2001
			Abschnitt Biedenkopf	1,8	16,1	In Verkehr seit 06.12.2002
17	NI	B 82	OU Schladen	2,2	11,2	In Verkehr seit 27.08.2001
18	NW	B 83	OU Blankenau	3,5	5,9	In Verkehr seit 07.08.2000 vorzeitig abgelöst
19	TH	B 85/ 281	OU Saalfeld (Nordtangente)	5,6	17,3	In Verkehr seit 18.06.2001
20	MV	B 105	OU Bentwisch	3,5	24,1	In Verkehr seit 30.10.2000
21	BY	B 173	OU Selbitz	6,5	12,6	In Verkehr seit 15.07.2000
22	ST	B 188	OU Gardelegen	8,4	16,2	In Verkehr seit 12.12.2000
23	HE	B 254 ¹	OU Schwalmtal-Brauerschwend	5,6	11,0	In Verkehr seit 24.06.1999
24	HE	B 426	OU Ober-Ramstadt	3,1	11,1	In Verkehr seit 08.06.2001
25	SH	B 433	OU Kaltenkirchen	2,9	6,0	In Verkehr seit 20.12.2000 vorzeitig abgelöst
26	NI	B 437 ¹	Weserquerung Esenshamm	17,3	264,0	

noch Tabelle 3

Lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Maßnahme	Länge km	Baukosten Mio. €	Realisierungsstand
1	2	3	4	5	6	7
27	HE	B 457 ¹	Teilmaßnahmen:			
			Los 1: Tunnel	2,4	210,7	In Verkehr seit 20.01.2004
			Los 2: Strecke	14,9	53,3	In Verkehr seit 20.01.2004
			OU Hungen	3,9	12,4	Baubeginn vsl. 2005
insgesamt				227,1	2 806,1	

¹⁾ Grundlage Kab-Beschlüsse 1992/1994

2.3 Betreibermodelle für den Bundesfernstraßenbau

Mit der Einführung von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbau werden Partnerschaften zwischen der öffentlichen Hand und Privaten begründet. Den Betreibermodellen liegt u. a. eine Lebenszyklusbetrachtung für die jeweilige Infrastrukturmaßnahme zugrunde, die Effizienzgewinne beim Bau, dem Betrieb und der Erhaltung erwarten lassen. Darüber hinaus können durch diese Form der Einbindung Privater auch verstärkt Innovationen im Infrastrukturausbau zum Einsatz gebracht und weiter entwickelt werden. Zur Erreichung dieser Ziele bietet diese auch im Ausland angewandte Projektfinanzierung im Rahmen von Betreibermodellen die Möglichkeit, wesentliche Aufgaben (Finanzierung, Bau, Betrieb, Erhaltung) an Private zu übertragen. Das BMVBW wendet das Betreibermodell in zwei Formen an:

1. Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (**A-Modell**)
2. Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) (**F-Modell**).

2.3.1 Stand der Projekte nach dem Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)

Mit der Einführung der streckenbezogenen Gebühr für schwere LKW (≥ 12 t zulässiges Gesamtgewicht) auf Autobahnen wird ein **Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)** mit folgenden Merkmalen möglich:

- Der Anbau zusätzlicher Fahrstreifen, die Erhaltung (aller Fahrstreifen), der Betrieb (aller Fahrstreifen) und die Finanzierung werden an einen Privaten zur Ausübung übertragen.
- Das Gebührenaufkommen der schweren LKW im auszubauenden Streckenabschnitt wird für eine Weiterleitung an den Privaten vorgesehen.

- Die durch die Nutzung der PKW/leichte LKW entstehenden Infrastrukturkosten werden in Form einer Anschubfinanzierung (ca. 50 Prozent der sonst üblichen Baukosten) aus dem Straßenbauhaushalt aufgebracht.
- Mit der Vorbereitung erster Vergaben ist begonnen worden. Zu diesem Zweck wurden Musterregelungen für das A-Modell (u. a. Konzessionsvertrag) sowie drei Realisierungsstudien erarbeitet.

2.3.2 Stand der Projekte nach dem Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (F-Modell)

Seit September 1994 sind mit dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) die rechtlichen Voraussetzungen zur Anwendung des Betreibermodells im Bundesfernstraßenbau gegeben (F-Modell).

Danach können der Bau, die Erhaltung, der Betrieb und die Finanzierung an Private übertragen werden. Zur Refinanzierung erhalten diese das Recht zur Erhebung von Mautgebühren.

Aufgrund der europäischen Rahmenbedingungen ist das Betreibermodell derzeit beschränkt auf

- Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen;
- mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr (autobahnähnlich ausgebaut – zweibahnig – Bundesstraßen).

Gemäß dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) können die Vorhaben nur im Einvernehmen zwischen Bund und Land durchgeführt werden. Zur Herstellung der erforderlichen privatwirtschaftlichen Rentabilität kann bei Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs in der Baulast des Bundes eine staatliche Anschubfinanzierung in Höhe von bis zu 20 Prozent der Baukosten berücksichtigt werden. Darüber hinaus werden zur weiteren Steigerung der Realisierungschancen zusätzliche Fördermöglichkeiten geprüft.

Vorzüge:

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

Die erarbeiteten Musterregelungen für F-Modelle auf Grundlage des FStrPrivFinG wurden aus haushaltsrechtlicher, wirtschafts- und ingenieurwissenschaftlicher, juristischer und finanzwirtschaftlicher Sicht extern erstellt, begutachtet und Ende 2000 abgeschlossen. Wesentliche Ergebnisse:

- Zu einer Vielzahl von Rechts- und Sachfragen sind Klarstellungen erfolgt.
- Es wurden einige Ergänzungen des FStrPrivFinG als notwendig erachtet, z. B. Beleihungsregelung, Kostendefinition, Schaffung einer bereichsspezifischen Datenschutzregelung, Anpassungen des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) sowie der Straßenverkehrsordnung (StVO), Ordnungswidrigkeitentatbestand.

Aufgrund dessen ist in der 14. Legislaturperiode ein Änderungsgesetz beschlossen worden, um die Investitions- und Rechtssicherheit für die privaten Betreiber zu verbessern. Die Änderungen des FStrPrivFinG sind am 6. September 2002 in Kraft getreten.

Investitionsvolumen

Für die neun Betreibermodell-Vorhaben mit einem Investitionsvolumen von rund 2,6 Mrd. Euro ist die Machbarkeit geprüft worden bzw. die Prüfung wird noch durchgeführt (Voruntersuchungen zur Abschätzung einer grundsätzlichen Eignung für eine Realisierung nach dem F-Modell).

Für das in der Baulast des Bundes befindliche Projekt B 50n, Hochmoselübergang musste wegen planungsrechtlicher Probleme die EU-weite Präqualifikation am 26. Februar 2003 aufgehoben werden. Derzeit werden die vom Gericht geforderten Nachbesserungen im planungsrechtlichen Verfahren vorgenommen. Durch die etwa einjährige Verzögerung wird sich die Fertigstellung dieses privaten Betreibermodells voraussichtlich auf das Jahr 2009 verschieben.

Die Ausschreibung des Vorhabens B 96n, 2. Strelasundquerung zur Insel Rügen wurde aufgehoben. Die Angebotsprüfung ergab, dass durch die Bieter kein prüf- und wertbares Angebot abgegeben wurde. Stattdessen wird eine neue Ausschreibung der Bauleistung der 2. Strelasundquerung bei konventioneller Haushaltsfinanzierung unter Beachtung des laufenden Vertragsverletzungsver-

fahrens seitens der Europäischen Kommission (Vogelflug zwischen 2 Schutzgebieten) durchgeführt.

Der A 8, Alaufstieg hat das Landeskabinett BW am 9. April 2002 zugestimmt; zurzeit laufen die planerischen Vorbereitungen. Auch für den Bau der A 281, Weserquerung in Bremen besteht Einvernehmen mit der Hansestadt; die planerischen Vorbereitungen sind in Arbeit.

Für die zwei Tunnelvorhaben in der Baulast der Gemeinden Rostock und Lübeck sind die Konzessionen vergeben. In Rostock wurde nach rund 3½-jähriger Bauzeit am 12. September 2003 der Warnowtunnel eröffnet. Die erste Mautgebührenverordnung für dieses Projekt ist am 12. Juni 2003 in Kraft getreten. Seit Oktober 2001 laufen in Lübeck die Bauarbeiten am Herrentunnel unter der Trave; sie sollen bis Mitte 2005 abgeschlossen sein.

2.4 Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003)

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde am 2. Juli 2003 vom Bundeskabinett beschlossen. Über Inhalt und Ziele wurde bereits im Straßenbaubericht 2003 berichtet. Zusammen mit dem ebenfalls aufgestellten Entwurf des Bedarfsplangesetzes für die Bundesschienenwege wurde das Bedarfsplangesetz für die Bundesfernstraßen (5. FStrAb-ÄndG) in der Zeit von November 2003 bis Juli 2004 im Parlament beraten. Gemäß § 1 Abs. 1 des Fernstraßenausbaugesetzes ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen – als Anlage zu dem o. g. Gesetz – die Grundlage der Bundesregierung für den mittelfristigen Ausbau und die Erweiterung der Bundesfernstraßen.

Mit dem Entwurf des Bedarfsplans hat sich der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages im Rahmen des 5. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbÄndG) in der Zeit von Februar bis Mai 2004 befasst. Aufgrund seines Umfangs wurden die von der Bundesregierung im BVWP 2003 vorgeschlagenen Projekte in insgesamt acht Sondersitzungen länderspezifisch behandelt.

Die Beratungen im Ausschuss wurden mit einer Beschlussempfehlung am 16. Juni 2004 abgeschlossen und der Gesetzentwurf an das Plenum verwiesen. Die 2. und 3. Lesung des Gesetzes erfolgte im Deutschen Bundestag am 1. Juli 2004. Dieser hat Inhalt und Struktur des Bedarfsplans entsprechend den Vorschlägen des Ausschusses bestätigt.

Das Ausbaugesetz weist gegenüber dem BVWP 2003 keine Änderungen des Volumens des Vordringlichen Bedarfs (insgesamt und je Land) auf. Für etwa 165 von insgesamt 2 525 Straßenbauprojekten wurde durch Beschlüsse des Ausschusses die von der Bundesregierung vorgeschlagene Dringlichkeitseinstufung verändert.

Bei der Auswahl neuer Vorhaben wurden neben den Ergebnissen der gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Analyse und den Planungsständen der Maßnahmen auch netzkonzeptionelle Überlegungen berücksichtigt, um begonnene Ausbaukonzeptionen zügig weiterführen und wichtige Achsen des Fernstraßennetzes komplettieren zu

können. Darüber hinaus wird der Bau von Ortsumgehungen weiterhin ein Schwerpunkt der künftigen Investitionstätigkeit sein.

Für die Dringlichkeitsreihung der neu oder erneut bewerteten Projekte war dem gesetzlichen Auftrag entsprechend die bisherige Dringlichkeit ohne Belang. Alle bewerteten Vorhaben konkurrierten damit um das verfügbare Investitionsvolumen für neue Vorhaben.

Der neue Bedarfsplan weist im Vergleich zu seinem Vorläufer die bereits im BVWP 2003 enthaltenen Kategorien innerhalb der vom Gesetz vorgesehenen Stufen des Vordringlichen (VB) und des Weiteren Bedarfs (WB) auf:

Vordringlicher Bedarf

- Laufende und fest disponierte Vorhaben
- Neue Vorhaben
- Laufende und fest disponierte Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag
- Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag

Weiterer Bedarf (WB)

- Neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)
- Neue Vorhaben
- Neue Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag für WB*
- Neue Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischem Risiko

Zwei Aspekte begründen diese – gegenüber dem BVWP 1992 erweiterte – Differenzierung:

1. In begründeten und einzeln gekennzeichneten Fällen will die Bundesregierung den Ländern die Möglichkeit einräumen, die Planung von Vorhaben des WB aufzunehmen bzw. weiter zu betreiben. Diese WB*-Vorhaben wurden insbesondere aufgrund ihrer netzkonzeptionellen Bedeutung oder wegen des Zusammenhangs mit benachbarten Vorhaben der Kategorie VB ausgewählt.
2. Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den naturschutzfachlichen Belangen bei der BVWP einen höheren Stellenwert einzuräumen. Deshalb wurden alle neu oder erneut zu bewertenden Vorhaben einer URE bzw. einer FFH-VE unterzogen. Vorhaben, bei denen diese Einschätzungen hohe Konfliktpotenziale aufgezeigt haben, wurden den Kategorien „... mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“ bzw. „... mit festgestelltem hohem ökologischem Risiko“ zugewiesen.

Der neue Bedarfsplan weist unter Einschluss einer Planungsreserve in Höhe von 11,7 Mrd. Euro ein Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von rund 80 Mrd. Euro aus.

Für laufende und fest disponierte Neu- und Ausbauprojekte – einschl. der Refinanzierung der privat vorfinanzier-

ten Projekte in Höhe von rund 4 Mrd. Euro – sind rund 29 Mrd. Euro festgelegt. Für weitere rund 23 Mrd. Euro sind neue Projekte für den Vordringlichen Bedarf (VB) vorgeschlagen worden.

Der Weitere Bedarf umfasst rund 28 Mrd. Euro; davon sind Projekte mit einem Bauvolumen in Höhe von rund 8 Mrd. Euro mit einem Planungsrecht versehen, das die Auftragsverwaltungen der Länder ermächtigt, die entsprechenden Projektplanungen nach Maßgabe ihrer eigenen Planungsressourcen aufnehmen und bis zur Baureife führen. Bei deren Erreichung kann vom Parlament über die Aufnahme des entsprechenden Projekts in den Straßenbauplan in Konkurrenz zu anderen Maßnahmen des VB entschieden werden.

Struktur des neuen Bedarfsplans:

Volumen des Vordringlichen Bedarfs	51,5 Mrd. Euro
(ABL 35,6 Mrd. Euro,	NBL 15,9 Mrd. Euro)
(einschl. Refinanzierung ges.	4,0 Mrd. Euro,
ABL 3,8 Mrd. Euro,	NBL 0,2 Mrd. Euro)
davon Planungsreserve	11,7 Mrd. Euro
(ABL 8,4 Mrd. Euro,	NBL 3,3 Mrd. Euro)
Volumen des Weiteren Bedarfs	28,8 Mrd. Euro
(ABL 25,0 Mrd. Euro,	NBL 3,8 Mrd. Euro)
davon mit Planungsrecht	7,8 Mrd. Euro
(ABL 6,7 Mrd. Euro,	NBL 1,1 Mrd. Euro)

Bestätigter Baubedarf für Neubau und Erweiterung der

Bundesfernstraßen insgesamt: rund 80,0 Mrd. Euro
(ABL rund 60,0 Mrd. Euro, NBL rund 20,0 Mrd. Euro)

Analyse des Vordringlichen Bedarfs

Bundesautobahnen insgesamt	27,9 Mrd. Euro
	4 100 km
(ABL 19,3 Mrd. Euro,	NBL 8,6 Mrd. Euro,
ABL 2 700 km;	NBL 1 400 km).
davon:	
Bundesautobahnen Neubau	14,9 Mrd. Euro
	1 900 km
ABL 9,1 Mrd. Euro,	NBL 5,8 Mrd. Euro,
ABL 950 km,	NBL 950 km,
Bundesautobahnen Erweiterung	13,0 Mrd. Euro
	2 200 km
ABL 10,2 Mrd. Euro,	NBL 2,8 Mrd. Euro,
ABL 1 750 km,	NBL 450 km,
Bundesstraßen gesamt	18,7 Mrd. Euro
	5500 km
ABL 12,5 Mrd. Euro,	NBL 6,2 Mrd. Euro,
ABL 3 100 km,	NBL 2400 km,

davon:

Ortsumgehungen	850	10,8 Mrd. Euro 3600 km
ABL 500, ABL 7,0 Mrd. Euro, ABL 2 000 km,		NBL 350, NBL 3,8 Mrd. Euro NBL 1 600 km,
übrige Bundesstraßen		7,9 Mrd. Euro 1900 km
ABL 5,5 Mrd. Euro, ABL 1 100 km,		NBL 2,4 Mrd. Euro, NBL 800 km.

übrige Kosten: Refinanzierung 4,0/EFRE+TEN 0,9

2.5 Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006 – Teil Straße – Halbzeitbilanz

Die Europäische Kommission (EU-KOM) stellt zum Ausgleich der regionalen wirtschaftlichen Ungleichgewichte in der Europäischen Union für Regionen mit einem wirtschaftlichen Rückstand von BIP/EW. < 75 Prozent des Durchschnittswertes in der Europäischen Union (Ziel-1-Fördergebiete) Finanzmittel aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) für die Kofinanzierung ausgewählter Infrastrukturprojekte zur Verfügung.

In Deutschland können dadurch in der gegenwärtigen Förderperiode 2000 bis 2006 im Rahmen des EFRE-Bundesprogramms Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006⁴ in den neuen Bundesländern die in der Tabelle aufgeführten sechs Straßenbauprojekte beschleunigt realisiert werden. Sie dienen der Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit, insbesondere der deutlichen Verbesserung des Zugangs zum Transeuropäischen Straßennetz

⁴ Vergleiche Beiträge in den Straßenbauberichten für die Jahre 2001 und 2003.

(TERN) sowie dem Abbau infrastruktureller Verkehrsengpässe.

Während für fünf dieser Projekte mit Einzelentscheidungen der EU-Kommission bereits EFRE-Fördermittel genehmigt wurden, liegt seit 27. August 2003 der Förderantrag für das Großprojekt „Neubau der Bundesautobahn A 20 von der AS Grimmen-Ost bis zur AS Strasburg“ in Mecklenburg-Vorpommern – mit einem erwarteten Anteil für Förderung durch EFRE von rund 28,1 Mio. Euro – bei der EU-Kommission zur Genehmigung vor.

Mit der Realisierung dieser Abschnitte der A 20 sollen Engpässe im überregionalen und regionalen Straßennetz (z. B. Ortsdurchfahrten) entschärft und für den nationalen Verkehr, insbesondere für Wirtschaft und Tourismus bessere Verkehrsanbindungen an das Transeuropäische Straßennetz insbesondere in den Norden und Osten Europas geschaffen werden.

Darüber hinaus sollen die nördlichen sowie östlichen Landesteile des Landes Mecklenburg-Vorpommern sowie der Nordosten des Landes Brandenburg erschlossen und der Verkehr zu den Ostseehäfen und auf die Inseln Rügen und Usedom erleichtert werden.

Alle genannten Aus- und Neubauprojekte, für die Fördermittel beantragt bzw. bereits bewilligt wurden, befinden sich in der Bauausführung. Von den beteiligten Bundesländern wurden für diese Straßenbauprojekte bis Ende 2003 Finanzmittel in folgender Höhe (in Mio. Euro) ausgegeben (vgl. Tabelle auf S. 25).

Damit wurden 16,3 km Autobahnen (17,9 Prozent des Neubauziels) und 31,4 km Bundesstraßen (25,7 Prozent des Neubauziels) fertig gestellt. Weitere 27,5 km Autobahnen und 29,5 km Bundesstraßen waren zum Jahresende 2003 in Bau. Die restlichen Abschnitte der Autobahnen (Neubauziel 90,6 km) befinden sich in der Ausführungsplanung – z. T. besteht bereits Planungsrecht.

Bei den Bundesstraßen (Neubauziel 122,1 km) befanden sich zum 31. Dezember 2003 noch rund 44,2 Prozent

EFRE-Projekte	Land	Streckenlänge [km]	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	EFRE-Mittel [Mio. €]
Neu- und Ausbau BAB A 113, B 96 und B 96a	BB	23,9	154,0	89,9
Neubau BAB A 17 Dresden (B 173)–BGr D/CR	SN	41,0	511,8	277,6
Neubau B 6n; Abschnitte Quedlinburg–Bernburg und Wernigerode–Blankenburg	ST	56,8	256,0	146,2
Neu- und Ausbau der B 96n von AS Stralsund (A 20) nach Bergen (Rügenzubringer)	MV	49,4	262,2	171,8
Neubau BAB A 20 Abschnitt AS Grimmen-Ost–AS Strasburg (Antrag auf EFRE-Förderung liegt bei EU-KOM zur Genehmigung vor)	MV	91,2	411,4	28,1
Neubau der BAB A 71; AS Heldrungen–B 85 und Sömmerda-Ost–AS Erfurt-Bindersleben	TH	40,8	254,5	168,6

Land	2000–2002	2003	gesamt*	davon EFRE
BB	30.054.970	16.685.437	46.740.407	13.958.619
MV	77.165.742	36.383.831	113.549.573	15.732.249
SN	207.532.480	133.772.493	341.304.973	175.118.725
ST	69.087.076	48.431.129	117.518.205	50.767.983
TH	71.532.537	29.300.349	100.832.886	51.625.586
Summe	455.372.805	264.573.239	719.946.044	307.095.694

nicht in der Ausführungsplanung. Von den Kunstbauten waren bis zum 31. Dezember 2003 rund 345 laufende Meter Tunnel und rund 3 210 lfd. m Brücken fertig gestellt. Weitere rund 3 420 laufende Meter Tunnel und rund 3. 908 laufende Meter Brücken befanden sich in Bau.

Bis 31. Dezember 2003 wurden durch die EU-Kommission EFRE-Fördermittel in nachstehendem Umfang für Großprojekte des Bundesfernstraßenbaues bereitgestellt:

Land	2001 [Mio. €]	2002 [Mio. €]	2003 [Mio. €]	Gesamt [Mio. €]
BB	6,100	6,800	11,968	24,869
MV	15,732	–	–	15,732
SN	30,297	57,821	87,000	175,118
ST	7,100	–	43,668	50,768
TH	5,000	24,770	21,855	51,625
Summe	64,229	89,391	164,491	318,112

Für die Förderperiode ab 2007 gibt es zurzeit noch keine verbindlichen Zusagen der Europäischen Kommission zur Gewährung weiterer EFRE-Mittel. Es besteht jedoch die Hoffnung, dass Deutschland auch in Zukunft Fördermittel aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) zur Entwicklung seiner strukturschwachen Regionen erhalten wird – wenngleich auch auf niedrigerem Niveau.

2.6 Neue Regelungen im Straßenbau

Die Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Bundesfernstraßennetzes stellt angesichts der ständig steigenden Verkehrsleistungen im Straßengüter- und Personenverkehr hohe Anforderungen an die Gebrauchstauglichkeit, die Sicherheit und den Fahrkomfort einer Straße. Zunehmende Beanspruchungen aus Verkehr, aber auch neue Entwicklungen auf den Baustoff-, Geräte-, Umwelt- und Prüfsektoren geben Anlass für die Anpassung und Erweiterung der Regelwerke.

In neuerer Zeit machen insbesondere neue Europäische Normen die grundlegende Überarbeitung der Regelwerke notwendig. Bedingt durch neue Normen für Gesteinskör-

nungen wird derzeit an den Regelwerken für ungebundene Schichten, für die Asphaltbauweise und die Betonbauweise gearbeitet. Im Rahmen der Überarbeitung dieser Regelwerke wird nunmehr eine Dreiteilung in

- (1) Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien (ZTV),
- (2) Technische Lieferbedingungen (TL) und
- (3) Technische Prüfvorschriften (TP)

eingeführt.

Im Gegensatz zu den derzeit noch gültigen ZTV werden die neuen ZTV keine Anforderungen an die Ausgangsmaterialien sondern ausschließlich Regelungen für die Bauausführung enthalten. Die Anforderungen an die Ausgangsmaterialien sind in den TL zusammengefasst. Ihnen liegen entsprechende Europäische Normen zugrunde.

In den TP sind die Prüfvorschriften für die Anforderungen und Eigenschaften der Ausgangsmaterialien, z. B. Gestein, Bitumen usw. beschrieben.

2.7 Steckenbezogene Gebührenerfassung für schwere Nutzfahrzeuge auf Bundesautobahnen

Das Betreiberkonsortium Toll Collect hat die vereinbarten Realisierungsziele zu den festgesetzten Fristen nicht erreicht. Die vorläufige Betriebserlaubnis konnte deshalb nicht erteilt und somit der Termin für die Einführung der LKW-Maut zum 31. August 2003 nicht gehalten werden. Nach Abschluss der Vereinbarung zwischen der Bundesregierung und dem Betreiberkonsortium vom 29. Februar 2004 wurde die Voraussetzung für die Fortsetzung des Projektes geschaffen. Im Rahmen des bestehenden Vertrages wurde der Start der Mauterhebung für den 1. Januar 2005 festgelegt und der Aufbau des Satelliten gestützten Mauterhebungssystems fortgesetzt.

Der Start der Mauterhebung wird zunächst mit Fahrzeuggeräten (OBU = On Board Unit) mit geringfügig eingeschränkter Funktionalität (OBU 1) erfolgen.

Die OBU 1 bietet alle Komponenten der automatischen Gebührenerhebung. Lediglich eine Anpassung der mautrelevanten Basisdaten zur Berücksichtigung von Änderungen im Streckennetz und von Tarifen über die Luftschnittstelle ist zunächst nicht möglich. Zum Systemstart

wird eine ausreichende Anzahl dieser OBU's zur Verfügung stehen. Toll Collect stellt ausreichende Einbaukapazitäten im In- und Ausland bereit. Anfang des Jahres 2006 ist dann die Erhebung der Maut durch OBU 2 (OBU mit voller Funktionalität) vorgesehen. Um eine Gleichbehandlung der Nutzer der verschiedenen Gebührenerhebungsverfahren sicherzustellen (Automatisches Verfahren bzw. Einbuchungsverfahren) und Einnahmeausfälle zu vermeiden, wurde der Basisdatensatz der OBU 1 bereits um solche Strecken erweitert, die im Jahr 2004 bzw. 2005 voraussichtlich dem Verkehr übergeben werden. Ab dem Jahr 2006 können Verkehrsfreigaben von Streckenabschnitten in die dann verwendeten OBU 2 über die Luftschnittstelle übermittelt werden.

2.8 Das Bundesinformationssystem Straße – BISStra

Zur effizienten Bewältigung vielfältiger Aufgaben im Geschäftsbereich des BMVBW und der Obersten Straßenbaubehörden der Länder im Bereich der Planung, des Baues und des Betriebes der Bundesfernstraßen ist im Auftrag der Abteilung Straßenbau, Straßenverkehr des BMVBW mit dem Bundesinformationssystem Straße BISStra eine breite gemeinsame Datenbasis entwickelt worden. Außer für die genannten Aufgaben soll es als Leitungsinformationssystem genutzt werden können, um Informationen für Parlament und Hausleitung bereitzustellen.

Entwicklung, Implementierung und Betrieb des Informationssystems werden von einer Projektgruppe begleitet und überwacht.

Das Informationssystem BISStra ist ein modular aufgebautes „Geografisches Informationssystem“ (GIS), dessen Kernsystem Bindeglied zwischen der realitätsnahen Darstellung des Straßennetzes (Geometrien) und den für die Erledigung der o. a. Aufgaben benötigten Fachdaten ist.

Als zentraler Systemteil verwaltet es zudem alle alphanumerischen und geometrischen Straßennetzdaten.



Sowohl für Übernahme die alphanumerischen Fachdaten als auch für die Darstellungsgeometrien nutzt BISStra die Standardsoftware ORACLE als Datenbank, wobei das ei-

gentliche GIS-Programm „Smallworld“ die Darstellung übernimmt. Neben weiteren Funktionen wie dem Vorhalten von Basisdaten und der Anbindung der Anwender und von datenbankexternen Informationsquellen (Dokumentenbezüge) leistet das Kernsystem auch die Historisierung, d. h. der Nachführung der zeitlichen Veränderungen an Fachdaten und Straßennetz.

Die Grundlage für eine realitätsnahe Darstellung der Straßennetzstruktur bildet das Netzknotten-/Stationierungssystem der Anweisung Straßeninformationsbank (ASB). Die ASB ermöglicht eine eindeutige räumliche Festlegung aller Straßendaten sowie auch unterschiedliche räumliche Bezüge der Daten zum Netz (punktförmig, linienförmig oder flächenartig).

Auf dieses Kernsystem können alle Fachapplikationen mit überschaubarem Aufwand aufgesetzt werden.



Von den geplanten Fachsystemen wurden bisher die Fachsysteme Autobahnwegweisung, Verkehrsdaten, Baustellen, Rastanlagen und der datenmäßig verfügbare Teil der Längensatzstatistik realisiert. In einer vorgezogenen Stufe wurde das Fachsystem Bauwerke, in einer anschließenden Stufe sollen die Fachsysteme Zustandserfassung und -bewertung, die Dokumentation von Leistungsmerkmalen und Bauleistungen im nationalen Teilnetz des Transeuropäischen Straßennetzes (Trans European Road Network – TERN), der Bedarfsplan und kartographische Produkte wie die Bundesfernstraßenkarte oder die Bauleistungskarte realisiert werden.



Das Projekt ist aufgrund einer EU-weiten Ausschreibung auf der Grundlage des Basiskonzeptes, eines IT-Feinkonzeptes, des Einführungs- und Betriebskonzeptes und der Auflistung der verfügbaren Basisdaten gemäß ASB vergeben worden. Die erste Projektstufe ist in der Abteilung Straßenbau, Straßenverkehr des BMVBW bereits eingeführt. Die weiteren Fachsysteme der nächsten Ausbaustufe befinden sich in der Realisierungsphase.

Dort wo die Voraussetzungen für einen reibungslosen Datenaustausch innerhalb des Geschäftsbereiches des BMVBW – und gegebenenfalls mit Dritten – aufgrund zurzeit noch vorhandener unterschiedlicher Informationssysteme noch nicht gegeben sind, müssen Daten in eine einheitliche Formate und Strukturen – auf der Grundlage der in den 60er-Jahren zwischen Bund und Ländern festgelegten Anweisung Straßendatenbank – ASB – übertragen werden.



Diese Anweisung wird nach jeder Fortschreibung durch den Bund mit Amtlichen Rundschreiben in den Straßenbauverwaltungen der Länder für den Bereich der Bundesfernstrassen verbindlich eingeführt. Den Ländern wird dabei empfohlen, in ihrem Zuständigkeitsbereich diese Anweisung zu verwenden.

Zur Vereinheitlichung von Formaten mit Mitteln des Bundes wurde das Programmsystem OKSTRA (...) entwickelt, das nach einem Beschluss im Bund/Länder-Fachausschuss „IT-Koordinierung“ (Straßenwesen), in allen eingesetzten Fachprogrammen bei der Realisierung von Import- und Exportfunktionen für die betreffenden OKSTRA-Objekte angewendet werden soll. Der Bund wird OKSTRA im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten weiterhin unterstützen.

2.9 Verkehrsleitkonzept des Bundes zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006

Das im Juni des Berichtsjahres vorgestellte Verkehrsleitkonzept des Bundes zur WM 2006 sieht eine bundeseinheitliche Anpassung der statischen Wegweisung im un-

mittelbaren Umfeld aller WM-Austragungsorte vor, mit dessen Realisierung bereits auf den Autobahnen begonnen wurde.

Unter Einbeziehung der vorhandenen blauen BAB-Wegweisung und unter Verwendung sparsamer, einheitlicher und wieder erkennbarer Zusatzbausteine (z. B. WM-Logo, Stadion-Piktogramm, Farbsymbole) wird eine eindeutige Zielführung zu WM-Veranstaltungen auch für ortsfremde Verkehrsteilnehmer ermöglicht.

Darüber hinaus werden auch die auf hoch belasteten Autobahnen bereits vorhandenen dynamischen Verkehrsleitsysteme (Verkehrsbeeinflussungsanlagen, siehe auch Kap. 3.5.4), die auch während der WM 2006 für weniger Unfälle und Staus sorgen sollen, einbezogen und gegebenenfalls angepasst.

Maßnahmen des Verkehrsleitkonzeptes zur WM 2006 im Bundesfernstraßennetz, das gemäß Vereinbarung mit den Ländern und Kommunen einheitlich und „ohne Bruch in der Wegweisungskette“ bis hin zum Stadion fortgesetzt werden soll, sind u. a.:

- Die einheitliche Verwendung des offiziellen Logos der FIFA für die Weltmeisterschaft 2006 als Zielführungssymbol;
- BAB-Grenzübergänge: Willkommenstafeln als erster Hinweis auf die später folgende Wegweisungssymbolik;
- BAB-Fernzielwegweisung: Führung in Richtung WM-Austragungsort durch vorhandene Fernzielbeschilderung (blaue Autobahn-Wegweisung);
- BAB-Netz im unmittelbaren Umfeld der WM-Städte: auf bestehenden Wegweisertafeln wird eine max. 3-feldrige weiße temporäre Zusatzbeschilderung mit offiziellem WM-Logo, grafischen Symbolen (z. B. Stadion-Piktogramm) und ggf. farbliche Routen- bzw. Fantrennung (optional) integriert;
- Stadionumfeld/„letzte“ BAB-Anschlussstelle: integrierte Weiterführung an der Schnittstelle zum nachgeordneten Netz (innerstädtische Verkehrsführung);
- Nutzung und ggf. Anpassung (nicht Auswechslung) vorhandener und bis 2006 geplanter dynamischer Wechselwegweiser;
- Vernetzung benachbarter Verkehrsrechnerzentralen, wenn dies zur Länder übergreifenden Steuerung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen erforderlich ist.

Die Erarbeitung und Umsetzung örtlicher Verkehrsführungskonzepte gemäß o. g. bundeseinheitlicher Maßnahmen und Gestaltungskriterien ist Aufgabe der zuständigen Bundesländer und Kommunen.

Die Finanzierung sowohl statischer als auch dynamischer Wegweisungs- bzw. Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen auf Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes und erfolgt aus dem Bundeshaushalt.

2.10 Euroregionale Projekte im Rahmen von TEN-T: Projektinitiative CONNECT (Coordination and stimulation of innovative ITS activities in Central and Eastern European Countries)

Im Rahmen von TEN-T (Trans European Network – Transport), das vom Ministerrat und vom Europäischen Parlament 1996 beschlossen sowie von der EU-Kommission am 19. September 2001 novelliert wurde, werden von der EU sechs Projekte im Rahmen des „Multi Annual Indicative Programme“ (MIP) gefördert. Sie dienen der Einführung und Anwendung der Telematik im Straßenverkehr und werden von den Straßenbauverwaltungen der Mitgliedstaaten umgesetzt. Im diesem Rahmen notwendige Untersuchungen werden zu 50 Prozent und Infrastrukturinvestitionen werden bis zu 10 Prozent (Nettokosten) EU-Kommission gefördert.

An den Projekten CENTRICO, VIKING, CORVETTE und SERTI waren die alten Bundesländer sowie Mecklenburg-Vorpommern beteiligt. Seitens der übrigen neuen Bundesländer wurde wiederholt der Wunsch geäußert, ebenfalls an den euroregionalen Projekten teilzunehmen.

In diesem Zusammenhang hat das BMVBW im Jahre 2002 Sondierungsgespräche mit Polen, Tschechien und Ungarn sowie der EU-Kommission initiiert, um die Bereitschaft der künftigen Beitrittsländer und der EU zur Gründung eines weiteren euroregionalen Projektes zu ergründen und ggf. gemeinsame Initiativen abzustimmen.

Basierend auf einer Initiative Österreichs, Sloweniens, Ungarns, der Slowakei und der Tschechischen Republik wurde im Mai 2003 ein Projektantrag ausgearbeitet und der Europäischen Kommission vorgelegt, das ITS (Intelligente Transportsysteme und -services)-Anwendungen für das TERN (Trans European Road Network) zum Gegenstand hat.

Im Rahmen dieser Initiative wurden die Antragsteller von der Europäischen Kommission (DG TREN) aufgefordert, ein neues Euroregionales Projekt zu konzipieren, welches folgende Staaten und Regionen umfasst:

- Polen,
- Slowenien,
- Ungarn,
- Slowakei,
- Tschechien,
- Österreich (Niederösterreich und Wien),
- Deutschland (Berlin, Brandenburg, Sachsen und Sachsen-Anhalt).

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) (Österreich) hat die Rolle des Koordinators für die Erstellung eines konsolidierten Arbeitsplans für die Jahre 2004 bis 2006 übernommen.

Der Projektantrag (Draft Work Plan) ist mittlerweile fertig gestellt und der Kommission zur Genehmigung eingereicht worden. Im Falle einer positiven Entscheidung

durch die EU-Kommission kann das neue euroregionale Projekt mit der Kurzbezeichnung CONNECT (Coordination and stimulation of innovative ITS activities in Central and Eastern European Countries) rückwirkend zum 1. Januar 2004 als siebtes Projekt im Rahmen des Multi Annual Indicative Programme (MIP) der EU beginnen.

Auf deutscher Seite liegen die Schwerpunkte der künftigen Projektarbeit (2004 bis 2006) auf folgenden Arbeitsfeldern:

- Domain 1: Monitoring (Verkehrsdatenerfassung)
- Domain 2: Traffic Centres (Verkehrszentralen und -informationszentralen)
- Domain 3: Traffic Management and Control (Verkehrsbeeinflussung und -management)
- Domain 4: Traffic Information Services (Verkehrsinformationsdienste)
- Domain 8: Horizontal Activities (Querschnittsaufgaben, z. B. Evaluation)
- Domain 9: Project Management

Ohne aktive Mitarbeit der deutschen Bundesländer werden in dem Projekt noch auf folgenden Arbeitsfeldern Aktivitäten entwickelt:

- Domain 5: Freight and Fleet Management (Flottenmanagement)
- Domain 6: Electronic Fee Collection (Elektronische Gebührenerfassung)
- Domain 7: Incident and Emergency Handling (Unfall- und Notfallmanagement)

Das geplante finanzielle Volumen des Projektes für die Jahre 2004 bis einschließlich 2006 beträgt:

- förderfähige Kosten: rund 57,7 Mio. Euro
- EU-Förderung: rund 14,4 Mio. Euro.

2.11 WERD unter neuem Namen – Gründung der „Konferenz der Europäischen Straßenbaudirektoren CEDR“ (Conference of European Directors of Roads)

Die Vereinigung der Westeuropäischen Straßenbaudirektoren (WERD – Western European Road Directors) wurde 1988 gegründet. Die Vereinigung umfasst als Mitglieder die Direktoren der nationalen Straßenbauverwaltungen aus allen Mitgliedstaaten der EU sowie der ehemaligen EFTA-Länder Island, Norwegen und der Schweiz.

Ziel von WERD ist es, die informelle Zusammenarbeit zwischen den westeuropäischen Straßenbaudirektoren zu erhöhen. Gleichzeitig übernimmt WERD die Funktion, gemeinsame Erfahrungen und Interessen der westeuropäischen Straßenbauverwaltungen zu entwickeln und mit dem Ziel zu artikulieren, diese vor allem gegenüber der Europäischen Kommission aber auch anderen Organisationen, Interessengruppen und der Industrie gemeinsam zu vertreten.

Die wesentlichen Ziele von WERD sind:

- Unterstützung der Straßenbaudirektoren in ihrer Arbeit;
- Gewährleistung eines hohen Grades an gegenseitiger Information zwischen den Straßenbaudirektoren hinsichtlich der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung auf dem Gebiet des Straßenverkehrs in Europa;
- Stärkung der Rolle der nationalen Straßenbauverwaltungen in ihren Diskussionen mit der Europäischen Kommission, wichtigen europäischen und internationalen Interessenverbänden sowie der Industrie;
- Beiträge zu den laufenden Diskussionen über europäische Verkehrspolitik und Harmonisierung.

Der Vorsitz der WERD wurde von den einzelnen Mitgliedern im Turnus einer Zwei-Jahres-Periode wahrgenommen. Das Land, welches den Vorsitz hatte, stellte auch jeweils den Vorsitz in der Gruppe der stellvertretenden Straßenbaudirektoren DERD (Deputies of European Road Directors).

Aufgabe der DERD ist es, die Arbeiten der WERD vorzubereiten und diese bei den laufenden Aktivitäten zu unterstützen. Zu diesem Zweck treffen sich die DERD in regelmäßigen Abständen.

Zur vertieften Bearbeitung spezieller Themen sind zurzeit folgende sechs Arbeitsgruppen (SG – Subgroups) tätig:

- SG Standards – Diskussion und Erarbeitung von Vorschlägen zur Umsetzung der EU Initiativen für einen gemeinsamen Europäischen Markt;
- SG TERN – Analyse und Erarbeitung von Lösungsansätzen für Probleme der Netzoptimierung sowie im Bereich der Planung, des Baues und des Betriebes des Transeuropäischen Straßennetzes;
- SG Straßendaten – Entwicklung, Optimierung und Dokumentation von Methoden zur Erfassung und Verwaltung von Verkehrsdaten;
- SG Forschung – Harmonisierung bei der Bewertung, Priorisierung und Umsetzung von Forschungsprojekten;
- SG. Telematik – Erarbeitung von strategischen Empfehlungen an CEDR zur Entfaltung von Intelligent Transport Services (ITS);
- SG Verkehrssicherheit (ad-hoc-Gruppe) – Analyse von Problemen der Verkehrssicherheit und Erarbeitung von Lösungskonzepten.

Der Vorsitz und die damit verbundene Vorhaltung des Sekretariats war für die betroffenen Straßenbauverwaltungen stets mit einem großen finanziellen und personellen Aufwand verbunden. Vor dem Hintergrund immer knapper werdender Haushaltsmittel aber auch der Personalreduzierung in den Verwaltungen aller Länder zeigte sich, dass eine einzelne Straßenbauverwaltung nicht mehr in der Lage ist, die notwendigen Ressourcen für den Vorsitz und das Sekretariat aufzubringen.

Um auch künftig die Arbeitsfähigkeit der WERD sicherzustellen und es allen beteiligten Staaten zu ermöglichen,

den Vorsitz zu übernehmen, haben die WERD beschlossen, zur Unterstützung der jeweiligen Vorsitzenden, die weiterhin aus dem Kreis der WERD bestimmt werden, ein ständiges Sekretariat zur Durchführung der Konferenzen der DERD und der WERD einzurichten. In diesem Zusammenhang wurde die bisher satzungsfreie Vereinigung am 18. September 2003 in eine Gesellschaft nach französischem Recht mit dem Namen CEDR (franz.: Conference Europeenne des Directeurs des Routes, engl.: Conference of European Directors of Roads, dt.: Konferenz der Europäischen Straßenbaudirektoren) und mit Sitz in Paris (Sekretariat) umgewandelt. Die Namensgebung ermöglicht den künftigen Beitrittsstaaten zur EU aber auch allen übrigen europäischen Staaten den Beitritt zur Organisation. Die Gruppe der Straßenbaudirektoren wird nunmehr als „Governing Board“, die Gruppe ihrer Stellvertreter als „Executive Board“ bezeichnet.

Die Kosten werden gleichmäßig auf alle beteiligten Staaten, unabhängig von Größe und Einwohnerzahl, aufgeteilt. Der Betrag, der von den einzelnen Staaten zur Ausrichtung der Konferenzen im Jahr 2004 zu entrichten ist, beträgt 20 000 Euro. Örtlich anfallende Kosten für die Konferenzen werden auch weiterhin von den Gastgeberländern getragen. Der Wechsel der Vorsitzenden findet künftig in alphabetischer Reihenfolge im jährlichen Turnus statt. Mitgliedstaaten die bereits den Vorsitz nach bisheriger Regelung innehatten (wie z. B. Deutschland), bleiben im ersten Durchgang unberücksichtigt.

2.12 Fertigstellung der Weserquerung im Zuge der B 437

Nach rund sechs Jahren Bauzeit konnte am 20. Januar 2004 der Wesertunnel zwischen Dedesdorf und Kleinenisiel im Zuge der B 437 südlich von Nordenham für den Verkehr freigegeben werden. Gleichzeitig wurden die Anbindungen der B 437 an die B 212 westlich der Weser und an die A 27 östlich der Weser freigegeben. Der neue Tunnel verbindet nicht nur die bisher nur durch Fährbetrieb verbundenen Regionen Weser-Ems und Elbe-Weser durch eine neue, leistungsfähige und verlässlich zu nutzende Straßenverbindung, sondern auch die Häfen Bremerhaven und Cuxhaven auf der rechten Weserseite mit den Häfen Wilhelmshaven, Brake und Nordenham auf der linken Seite.

Der 1 635 m lange Tunnel und die Anschlussstrecken sind privatwirtschaftlich vorfinanziert worden. Grundlage für privat vorfinanzierte Bundesfernstraßenmaßnahmen sind Entscheidungen der früheren Bundesregierung aus den Jahren 1992, 1994 und 1998. Der Private übernimmt dabei die Bauleistung für das Straßenbauprojekt und dessen Finanzierung auf eigene Rechnung. Der Bund verpflichtet sich, den privat finanzierten Streckenabschnitt gegen eine ratenweise Zahlung der Refinanzierungssumme zu erwerben. So trägt der Bund die Bau- und Finanzierungskosten für den Wesertunnel und die Anschlussstrecken von rund 450 Mio. Euro. Die Kosten sind vertragsgemäß ab 2004 in 15 Jahresraten in Höhe von rund 30 Mio. Euro pro Jahr an das ausführende Firmenbankenkonsortium zurückzuzahlen.

Der Wesertunnel besitzt ein hohes Sicherheitsniveau und entspricht den einschlägigen nationalen und künftigen europäischen Richtlinien im Hinblick auf die Sicherheit. So wurde der Wesertunnel mit umfangreichen baulichen und betriebstechnischen Einrichtungen ausgestattet und organisatorische Vorkehrungen insbesondere für den Personenschutz im Falle eines Brandes getroffen. Vier Querschläge ermöglichen bei Gefahr die Flucht von einer Tunnelröhre in die andere. Eine automatische Sperranlage

verhindert in Störfällen das Einfahren weiterer Fahrzeuge in den Tunnel. Beide Tunnelröhren sind auf der gesamten Länge mit Videokameras ausgerüstet, die eine Fernüberwachung des Geschehens im Tunnel durch die Straßenbauverwaltung und die Feuerwehr rund um die Uhr ermöglichen. Die Fernüberwachung erfolgt während der Regeldienstzeiten durch die Straßenmeisterei Brake und außerhalb dieser Zeiten durch die Betriebsstelle der Straßenbauverwaltung in Hannover.

3 Straßenbauleistungen im Jahr 2003**3.1 Straßenbauhaushalt 2003 – Kap. 1210 –****3.1.1 Haushaltssoll**

- Für den Bundesfernstraßenbau standen für das Jahr 2003 nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 2003 vom 30. April 2003 (BGBl. Teil I, Nr. 17, S. 574) folgende Ausgabemittel zur Verfügung (Haushaltssoll):

	Mio. €
Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen)	5 438,5
hinzu: – freigegebene Reste aus dem Vorjahr	2,1
– Einsparung für Kap. 1202	– 21,8
– Baukostenzuschüsse der Europäischen Union	155,8
Summe Verfügungsbetrag (SOLL)	5 574,6

3.1.2 IST-Ausgaben

- Im Haushaltsjahr 2003 wurde ausgegeben:

	Mio. €
Länderausgaben einschließlich DEGES (als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen)	5 539,2
Übrige Ausgaben	32,9
Summe IST-Ausgaben	5 572,1
(nachrichtlich) – Ausgabenreste Berichtsjahr	2,2

- Die IST-Ausgaben 2003 verteilen sich wie folgt auf alte und neue Bundesländer:

Kap. 1210 Ausgaben alte/neue Bundesländer (einschl. Berlin)

	alte Bundesländer (ohne BE)	neue Bundesländer (mit BE)¹⁾	Sonstige	Summe
	Mio. €			
Kap. 1210	3 421,1	2 118,1	32,9	5 572,1
– Investitionen	2 748,2	1 905,2	–	4 653,4
– Nichtinvestitionen	672,9	212,9	32,9	918,7

¹⁾ einschl. DEGES

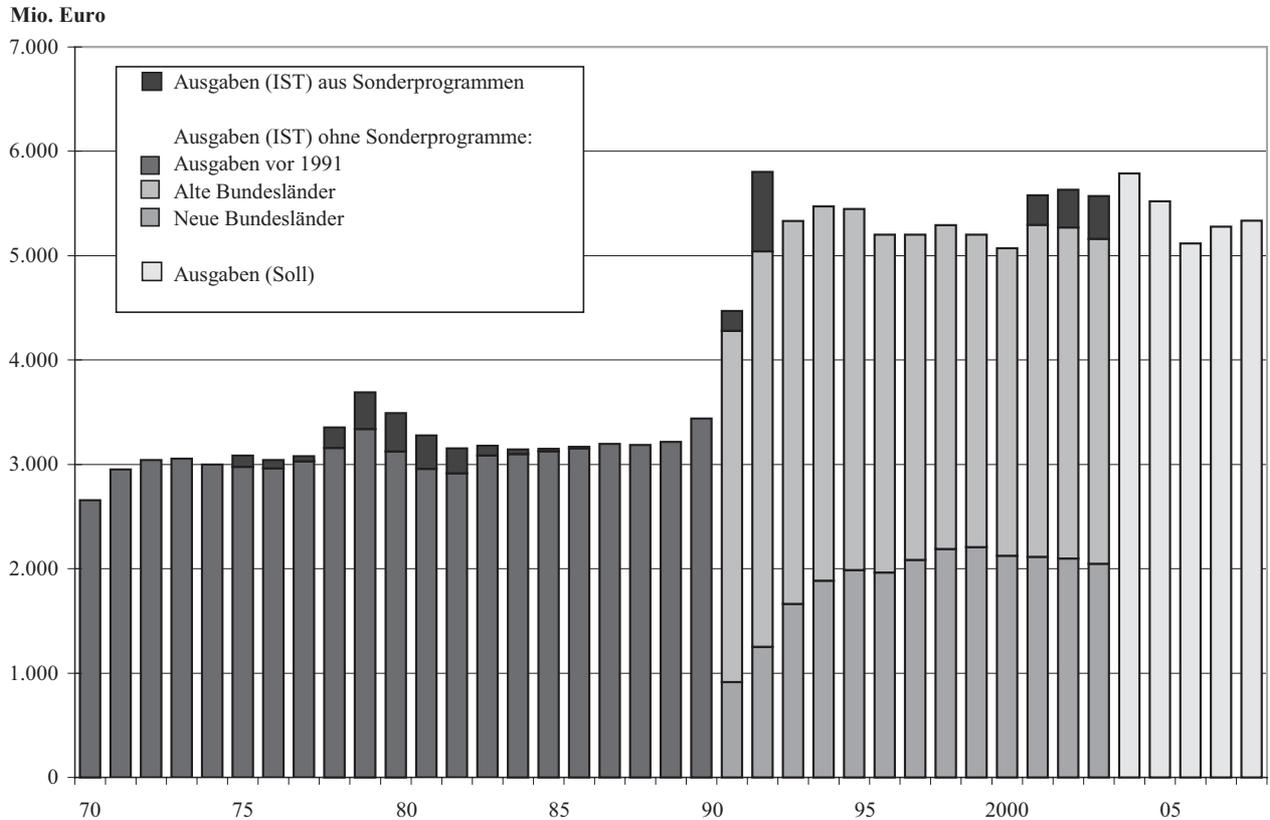
– Die IST-Ausgaben 2003 gliedern sich nach Aufgabenbereichen wie folgt:

Aufgabenbereich	Titel des Straßenbauplans ¹	Teilbe- trag Mio. €	Gesamt- betrag Mio. €
Betriebsdienst			825,4
* Bundesautobahnen	521 11, 521 32, 521 52, 521 62 (60 Prozent), 811 12, 812 12	420,0	
* Bundesstraßen	521 21, 521 42, 521 62 (40 Prozent), 811 22, 812 22	405,4	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesautobahnen (einschl. Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb –			2 406,2
* Erneuerung, Um- und Ausbau	741 31, 742 11, 751 93	754,9	
* Erweiterung einschließlich VDE	741 14, 741 16, 751 91	561,2	
* Neubau einschließlich VDE	741 17, 741 18, 751 92	1 057,6	
* Hochbauten	711 12, 712 12	32,5	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesstraßen (einschl. Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb –			1 563,1
* Erneuerung, Um- und Ausbau	741 41, 742 21, 751 95	657,8	
* Neubau	741 22, 751 94	791,3	
* Radwege	746 22	95,0	
* Hochbauten	711 22, 712 22	19,0	
Zinszuschüsse für Ersatzbeschaffung, Grunderwerb, Darle- hen und Zuweisungen für Ersatzbeschaffung			235,1
* Bundesautobahnen	622 32, 821 11, 821 31, 863 12, 882 12, 821 91, 821 92	128,8	
* Bundesstraßen	622 42, 821 22, 821 41, 863 22, 882 22, 821 94	106,3	
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz	745 21		12,4
Abgeltung von Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	632 12, 632 22		108,7
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger (§ 5a Fern- straßengesetz)	883 02, 883 04		1,4
Erwerb privatfinanzierter Bundesfernstraßenabschnitte			221,5
* Bundesautobahnen	823 12	166,0	
* Bundesstraßen	823 22	55,5	
Zentrale Aufgaben und Verschiedenes			207,1
* Forschung, Veröffentlichungen, verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	534 01, 543 01, 544 01, 545 01, 535 62, 526 02	12,1	
* Verschiedenes	546 01, 682 01, 685 02, 685 32, 743 12, 743 32, 743 42, 744 01, 744 02, 861 12, 861 22, 883 05	195,0	
Summe IST-Ausgaben			5 572,1

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

Abbildung 7

Entwicklung der Ausgaben von 1970 bis 2003 und Finanzplanung für die Bundesfernstraßen bis 2008¹
(gemäß Haushaltsentwurf 2005 mit Finanzplanung vom 23. Juni 2004)



Jahr

¹ mit Zukunftsinvestitionsprogramm 2001–2003 (ZIP) und den Investitionsmitteln über die VIFG ab 2004.

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 Haushaltsjahr 2004 stehen im Kap. 1210 und 1202 insgesamt 4 128,7 Mio. Euro neue VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

2005	rund 2 663,3 Mio. Euro
2006	rund 793,5 Mio. Euro
2007	rund 455,7 Mio. Euro
Folgejahre	rund 26,5 Mio. Euro
insgesamt	rund 4 128,7 Mio. Euro

Am 31. Dezember 2003 bestanden folgende Verpflichtungen zu Lasten des Haushaltes:

2004	rund 2 784,3 Mio. Euro
2005	rund 920,7 Mio. Euro
2006	rund 492,1 Mio. Euro
Folgejahre	rund. 2 864,8 Mio. Euro
insgesamt	rund 7 061,9 Mio. Euro

3.2 Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben

Im Berichtsjahr sind die in Tabelle 4 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. Die Einzelbaufortschritte im Berichtsjahr sind im Anhang in den Tabellen 2 bis 5, Seiten 53 bis 95, detailliert dargestellt.

Tabelle 4

Leistungsübersicht 2003
Bauleistungen nach Art und Ausgaben –
(nur Hauptbautitel einschl. VDE, ohne Refinanzierung der privat finanzierten Bundesautobahn-
und Bundesstraßenabschnitte)

Straßenklasse	Titel im Straßenbau- plan	Verkehrsfreigaben ¹		Ausgaben einschließlich Grunderwerb	
		km		Mio. €	
1	2	3		4	
Bundesautobahnen ..	– Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen)	741 14/-16	insgesamt	90,3	596,9
		821 14/-16	davon		
		751 91	zweibahnig	57,9	
	821 91	1. Fahrbahn	22,4	2. Fahrbahn	10,0
– Neubaustrecken	741 17/-18	insgesamt	110,8	1 138,7	
	821 17/-18	davon			
	751 92	zweibahnig	103,9		
	821 92	1. Fahrbahn	6,9		2. Fahrbahn
Bundesstraßen	– Neubau und Erwei- terungsstrecken	741 22	insgesamt	223,3	867,9
		821 22	davon		
		751 94	4streifig	51,7	
		821 94	2streifig	171,6	
davon	– Ortsumgehungen	741 22	insgesamt	(196,8)	(737,2)
		821 22	davon		
		751 94	4streifig	(32,9)	
		821 94	2streifig	(163,9)	
Summe Ausgaben				2 603,4	

¹ Länge der im Berichtsjahr freigegebenen Teil-Verkehrseinheiten

Hauptbautitel einschl. GE, ohne Erwerb privatfinanzierter Bundesstraßenabschnitte (823 12/823 22):

741 14	310,0 Mio. Euro
741 16	272,9 Mio. Euro
741 17	381,4 Mio. Euro
741 18	666,4 Mio. Euro
751 91	13,9 Mio. Euro
751 92	90,9 Mio. Euro
741 22	598,2 Mio. Euro
751 94	269,7 Mio. Euro
	2 603,4 Mio. Euro

3.3 Hauptbautitel

3.3.1 Bundesautobahnen

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

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

Im Zuge der Realisierung des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplanes ist vorgesehen, rund 2 200 km der Bundesautobahnen auf sechs und mehr Fahrstreifen zu erwei-

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

Angesichts der heute durchweg hohen und weiter steigenden Verkehrsbelastung im Autobahnnetz unterstützt die gleichzeitige Erledigung von Erhaltungs- und Erweiterungsmaßnahmen (eine einzige Baustelle) an Fahrbahnen das Ziel, die Zahl der „Störungen“ und damit Fahrzeitverluste so gering wie möglich zu halten.

Die Gesamtlänge der 6- und mehrstreifigen Strecken betrug am 1. Januar 2004 rund 2 500 km.

Einen Überblick der geplanten Erweiterungen auf sechs und mehr Fahrstreifen sowie der bisher erreichten Fertig-

	Titel im Straßenbauplan	Ausgaben Mio. €
Erhaltung	741 33 / 751 93	488,0
Um- und Ausbau	741 35 / 821 35	210,6
Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen.....	741 39 / 821 39	5,9
Erweiterung einschließlich VDE ¹⁾	741 14 / 821 14 741 16 / 821 16 751 91 / 821 91	597,0
Fernmeldeanlagen, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen.....	742 11	62,7
Summe Ausgaben		1 364,2

¹⁾ Einzelstrecken sind im Anhang, Tabelle 2, detailliert dargestellt.

stellung gibt Tabelle 2 im Anhang sowie die Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2003“. Die Ausgaben für Erhaltung, Erneuerung, Umbau- und Erweiterung von Bundesautobahnen-Betriebsstrecken sind wie oben aufgegliedert.

3.3.1.2 Neubau

Im Berichtsjahr sind 15 BAB-Teil-Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von 110,8 km fertig gestellt und dem Verkehr übergeben worden.

Unter Berücksichtigung der erfolgten Umstufungen und Neuvermessungen haben die Bundesautobahnen Ende des Berichtsjahres eine Länge von 12 044 km erreicht; 423,6 km BAB-Neubaustrecken waren zu diesem Zeitpunkt in Bau.

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Berichtsjahr insgesamt 1 337,2 Mio. Euro aufgewendet. Die Ausgaben sind wie folgt aufgegliedert.

	Titel im Straßenbau- plan¹	Ausgaben Mio. Euro
Baukosten	741 17 741 18 751 92 823 12	361,3 627,2 69,1 166,0
Grunderwerb.....	821 17 821 18 821 92	20,1 39,2 21,8
Hochbauten.....	711 12 712 12	16,8 15,7
Summe Ausgaben		1 337,2

¹⁾ Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 3, detailliert dargestellt.

Die Einzelvorhaben sind im Anhang in Tabelle 3 aufgelistet und in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2003“ dargestellt.

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

A 20 Lübeck–Stettin

Nachdem der Teilabschnitt AS Sanitz–Langsdorf (L 19) im September bzw. November 2003 für den Verkehr freigegeben wurde, sind bereits 70 Prozent der A 20 unter Verkehr. Bis zum Frühjahr 2004 werden alle noch ausstehenden Abschnitte der A 20 in Bau sein.

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 (A 9)
AD Halle–Süd–AS Leuna

A 71 Erfurt–Schweinfurt
AS Ilmenau–West–AS Oberhof
AS Meiningen–Nord–AS Meiningen–Süd (einbahnig)
AS Sömmerda–Ost–AS Sömmerda–Süd

A 73 Suhl–Lichtenfels
Eisfeld–Nord–Eisfeld–Süd

A 98 Weil (BGr–Schaffhausen (BGr D/CH))
AS Lörrach/Inzl.–AD Rheinfelden (tw. 1. Fb.)

A 143 Westumfahrung Halle
AD Halle–Süd–AS Holleben

A 861 AD Rheinfelden–BGr D/CH
AD Rheinfelden–AD Rheinfelden–West
(tw. 1. Fb.)

Voraussichtliche Fertigstellungen in 2004:

Im Jahre 2004 werden Fertigstellungen von insgesamt rund 119 km BAB-Streckenlänge erwartet (siehe Anhang,

Tabelle 10). Folgende Verkehrseinheiten werden voraussichtlich für den Verkehr freigegeben werden:

- A 8 Besch (BGr L/D)–Pirmasens**
Besch (BGr L/D)–AS Perl/Borg
AS Perl/Borg–AS Merzig/Wellingen
- A 20 Lübeck–Stettin**
AS Lübeck/Genin (L 92)–AS Schönberg
(B 104)
AS Grimmen-Ost–AS Greifswald (L 26)
- A 38 Göttingen–Halle (Saale)**
AS Roßla–Wallhausen
- A 70 Schweinfurt–Bamberg**
Tunnel Schwarzer Berg (2. Röhre)
- A 98 AD Weil am Rhein–Schaffhausen (BGr D/CH)**
Murg–Hauenstein (1. Fb + 1.1 BA Luttingen)
- A 143 Westumfahrung Halle**
AS Holleben–AS Halle-Neustadt (B 80)

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

Für die Bundesstraßen wurden im Berichtsjahr insgesamt rund 1 630,1 Mio. Euro ausgegeben. Die Ausgaben verteilen sich auf Erhaltung, Neubau, Umbau- und Erweiterung von Betriebsstrecken wie unten.

Im Berichtsjahr wurden an Bundesstraßen insgesamt folgende Bauleistungen erreicht:

- Im Berichtsjahr für den Verkehr freigegeben:
65 Teil-Verkehrseinheiten von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 223,3 km

(16 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 51,7 km;
49 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 171,6 km).

Ende des Berichtsjahres in Bau:

113 Teil-Verkehrseinheiten von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 420,1 km
(33 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 100,2 km;
80 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 319,9 km).

Unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Um- bzw. Abstufungen beträgt die Gesamtlänge der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) am Ende des Berichtsjahres 41 139 km.

Im Rahmen des Neubaus und der Erweiterung von Bundesstraßen (Anhang, Tabelle 4, und Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2003“) haben folgende Aufgaben besondere Bedeutung:

- Bau von Ortsumgehungen (Anhang, Tabelle 5, und Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2003“)
- Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG (Anhang, Tabelle 6).

Der Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein Schwerpunkt bei den Investitionen im Fernstraßenbau. Im Berichtsjahr 2003 wurden bundesweit folgende Bauleistungen erreicht:

- Im Berichtsjahr für den Verkehr freigegeben:
55 Teil-Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 196,8 km
(8 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 32,9 km;
47 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 163,9 km).
- Im Berichtsjahr vollständig für den Verkehr freigegeben:

	Titel im Straßenbauplan ¹	Ausgaben Mio. €
Erhaltung	741 43/751 95	429,8
Um- und Ausbau (Baukosten)	741 45	218,6
Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau	821 45	26,5
Neubau (einschließlich Ortsumgehungen) (Baukosten)	741 22/751 94 823 22	846,8
Grunderwerb für Neubau	821 22/821 94	76,7
Hochbauten	711 22/712 22	19,0
Lärmschutz, Darlehen, Zinszuschüsse und Zuweisungen für Ersatzraumbe- schaffung	622 42/741 49, 821 49/863 22, 882 22	5,3
Betriebsfunkanlagen	742 21	7,4
Summe Ausgaben		1 630,1

¹ Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 4, detailliert dargestellt.

47 Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 202,6 km (sieben Ortsumgehungen, 4streifig: 43,1 km; 40 Ortsumgehungen, 2streifig: 159,5 km).

– Ende des Berichtsjahres in Bau:

83 Teil-Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 336,8 km
(14 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig: 51,2 km;
69 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig: 285,6 km).

Insgesamt wurden im Berichtsjahr für den Bau von Ortsumgehungen rund 737,2 Mio. Euro 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 Straßenbauhaushalt 12,4 Mio. Euro (Baulastträger Bund) verausgabt. Das Kostendrittel nach § 13 Abs. 1 Satz 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (Bundesdrittel) an Bundesstraßen und fremden Baulastträgern wurde im Berichtsjahr erstmals im Kapitel 1222 (Eisenbahnen des Bundes) veranschlagt. Aus dem Kapitel 1222 wurden zur Beseitigung von Bahnübergängen Investitionsmittel in Höhe von 88,8 Mio. Euro aufgewendet. 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 440 km Radwege an Bundesstraßen fertig gestellt worden. Dafür wurden insgesamt rund 75 Mio. Euro aufgewendet. In dem Zeitraum von 1991 bis zum Jahr 2003 wurden rund 4 700 km Radwege mit Baukosten in Höhe von rund 775 Mio. Euro fertig gestellt. Insgesamt stehen damit Ende 2003 rund 16 100 km Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung.

Folgende Bauleistungen wurden in den Bundesländern auf den Bundesstraßen erzielt:

Baden-Württemberg

Für den Verkehr freigegeben:

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

In Bau befindlich:

15	Teil-Verkehrseinheiten	45,2 km
	davon	8,3 km, 4streifig 36,9 km, 2streifig

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

B 14 BAB A 81 (AS Stuttgart-Vaihingen)–Stuttgart:
Neubau zwischen Schattenring und Südheimer Platz in Stuttgart (unter Verkehr)

B 31 Friedrichshafen–Lindau:
Ortsumgehung Eriskirch (unter Verkehr)

Bayern

Für den Verkehr freigegeben:

6	Teil-Verkehrseinheiten	17,2 km
	davon	4,9 km, 4streifig 12,3 km, 2streifig

In Bau befindlich:

13	Teil-Verkehrseinheiten	46,3 km
	davon	13,5 km, 4streifig 32,8 km, 2streifig

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

B 2 Augsburg–Donauwörth:
Ortsumgehung Stettenhofen (unter Verkehr)

B 13 Ansbach–Ingolstadt:
Verlegung bei Muhr am See (unter Verkehr)

B 16 Günzburg–Ingolstadt:
Ortsumgehung Ober-/Unterhausen (in Bau)
Ortsumgehung Nordheim (in Bau)

B 19 Kempten–Immenstadt:
Ortsumgehung Waltenhofen (in Bau)

B 20 Straubing–Eggenfelden:
Ortsumgehung Malgersdorf (in Bau)

B 22 Kemnath–Erbendorf:
Ortsumgehung Waldeck (in Bau)

B 173 Kronach–Hof:
Ortsumgehung Wallenfels (in Bau)

B 299 Landshut–Altenmarkt a. d. Alz:
Ortsumgehung Mühldorf (NB) (unter Verkehr)
Ortsumfahrung Unterneukirchen (in Bau)

B 300 Augsburg–Ingolstadt:
Ortsumgehung Dasing (unter Verkehr)

B 303 Sonnefeld–Johannisthal:
Ortsumgehung Johannisthal (unter Verkehr)

B 470 Neustadt a. d. Aisch–Forchheim:
Ortsumgehung Diespeck (unter Verkehr)

Brandenburg

Für den Verkehr freigegeben:

13	Teil-Verkehrseinheiten	59,3 km
	davon	13,9 km, 4streifig 45,4 km, 2streifig

In Bau befindlich:

10	Teil-Verkehrseinheiten	48,8 km
	davon	3,6 km, 4streifig 45,2 km, 2streifig

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

B 2 BGr D/PL–Berlin:
Ortsumgehung Schwedt/Vierraden (unter Verkehr)

- B 1/ Berlin–BGr D/PL:**
B 167 Ortsumgehung Seelow (in Bau)
 Ortsumgehung Küstrin-Kietz (in Bau)
- B5 Nauen–Berlin:**
 A10 (o OU Wustermark) – LGr BB/BE (2. Fb)
 (unter Verkehr)
- B 87 Frankfurt/Oder–Torgau (LGr BB/SN):**
 Ortsumgehung Müllrose (in Bau)
 Ortsumgehung Luckau (unter Verkehr)
- B 96 Neustrelitz–Berlin:**
 Ortsumgehung Oranienburg (unter Verkehr)
- B 96 Berlin–Luckau:**
 LGr BE/BB – AS Rangsdorf (A 10) (in Bau)
- B 101 Berlin–Elsterwerda:**
 BAB-Zubringer Großbeeren (unter Verkehr)
 Ortsumgehung Jüterbog (unter Verkehr)
 Ortsumgehung Bad Liebenwerda (unter Verkehr)
- B 167 Eberswalde (A 11)–Frankfurt/Oder (B 5):**
 Ortsumgehung Bad Freienwalde (unter Verkehr)
- B 169 Cottbus–Elsterwerda:**
 Ortsumgehung Senftenberg (in Bau)
- B 189 Wittenberge–Pritzwalk:**
 Ortsumgehung Weisen (unter Verkehr)

Bremen

In Bau befindlich:

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

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

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

Hessen

Für den Verkehr freigegeben:

- | | | |
|---|-------------------------|--------------------|
| 4 | Teil-Verkehrseinheiten | 12,2 km, |
| | davon 0,8 km, 4streifig | 11,4 km, 2streifig |

In Bau befindlich:

- | | | |
|---|------------------------|--------------------|
| 5 | Teil-Verkehrseinheiten | 20,3 km, 2streifig |
|---|------------------------|--------------------|

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

- B 3 Kassel–Hann. Münden:**
 Ortsumgehung Fuldataal–Ihringshausen (unter Verkehr)
- B 49 Limburg–Wetzlar:**
 Vierstreifiger Ausbau Solms/Oberbiel–Wetzlar
 (in Bau)
- B 249 Eschwege–Mühlhausen:**
 Ortsumgehung Wanfried (unter Verkehr)

- B 252 BAB A 44 (AS Diemelstadt)–Arolsen:**
 Ortsumgehung Diemelstadt-Rhoden, 1. BA (unter Verkehr)
 Ortsumgehung Diemelstadt-Rhoden, 2. BA (in Bau)
- B 253 Frankenberg–Biedenkopf (B 62):**
 Ortsumgehung Frankenberg-Röddenau und Frankenberg (in Bau)
- B 277 B 54 (AS Haiger/Burbach)–Wetzlar:**
 Ortsumgehung Dillenburg (Schlossbergtunnel)
 (in Bau)
- B 426 BAB A 5 (AS Pfungstadt)–Reinheim:**
 Ortsumgehung Nieder-Ramstadt (in Bau)
- Gernsheim (B 44)–BAB A 5 (AS Pfungstadt):**
 Ortsumgehung Pfungstadt (in Bau)
- B 456 Weilburg–Usingen:**
 Teilumgehung Weilburg (in Bau)

Mecklenburg-Vorpommern

Für den Verkehr freigegeben:

- | | | |
|---|-------------------------|-------------------|
| 2 | Teil-Verkehrseinheiten | 8,2 km |
| | davon 6,1 km, 4streifig | 2,1 km, 2streifig |

In Bau befindlich:

- | | | |
|---|------------------------|--------------------|
| 5 | Teil-Verkehrseinheiten | 31,0 km |
| | davon | 19,1 km, 4streifig |
| | | 11,9 km, 2streifig |

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

- B 96 Zittau–Sassnitz:**
 Ortsumgehung Stralsund (4. BA)
 (unter Verkehr)
 2. Strelasundquerung (AS Altefähr) (in Bau)
 AS Wilmshagen–AS Stralsund (A 20) (in Bau)
 AS Teschenhagen–AS Wilmshagen (in Bau)
 Ortsumgehung Neustrelitz (2. BA) (in Bau)
- B 105 Stralsund–Selmsdorf:**
 Ortsumgehung Stralsund (5. BA) (in Bau)

Niedersachsen

Für den Verkehr freigegeben:

- | | | |
|---|-------------------------|--------------------|
| 9 | Teil-Verkehrseinheiten | 34,9 km |
| | davon 1,1 km, 4streifig | 33,8 km, 2streifig |

In Bau befindlich:

- | | | |
|---|-------------------------|--------------------|
| 6 | Teil-Verkehrseinheiten | 22,0 km |
| | davon 2,4 km, 4streifig | 19,6 km, 2streifig |

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

B 82 BAB A 7 (AS Rhüden)–Goslar:
Ortsumgehung Langelsheim/Astfeld (unter Verkehr)

B 437 A 29 (AS Varel-Bockhorn)–A 27 (AS Stotel):
Weserquerung (Tunnel) (in Bau)

Nordrhein-Westfalen

Für den Verkehr freigegeben:

3 Teil-Verkehrseinheiten 10,1 km, 2streifig

In Bau befindlich:

18 Teil-Verkehrseinheiten 60,6 km
davon 18,4 km, 4streifig
42,2 km, 2streifig

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

B 51 Köln – Wuppertal:
Ortsumgehung Wermelskirchen (in Bau)

B 54 Gronau BGr D/NL – Steinfurt:
BGr D/NL – westl. Ochtrup (A 31)
(unter Verkehr)

B 54 Olpe – Siegen:
Olpe/Krombach (A 4)–Kreuztal (in Bau)

B 56 BAB A 565 (AS Bonn-Hardtberg)–BAB A 562 (AS Bonn-Zentrum):
Bonn/Bad Godesberg (Bahnparallele B 9/A 562)
(in Bau)

B 59 Gevenbroich–Köln:
Ortsumgehung Puhlheim (in Bau)

B 66 Bielefeld–Barntrup:
Südumgehung Lemgo (unter Verkehr)

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

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

B 229 Soest–Lüdenscheid:
Arnsberg/Müschede – Arnsberg/Hüsten (in Bau)

B 236 Lünen–Schwerte:
Dortmund, Schueruferstraße – Stadtgrenze
(in Bau)

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

B 264 Aachen–Köln:
Ortsumgehung Weisweiler (in Bau)

B 474 Coesfeld–Lünen:
Ortsumgehung Dülmen, Südabschnitt (in Bau)

B 484 Overath–Siegburg:
Ortsumgehung Lohmar (in Bau)

Rheinland-Pfalz

Für den Verkehr freigegeben:

4 Teil-Verkehrseinheiten 7,1 km
davon 3,0 km, 4streifig
4,1 km, 2streifig

In Bau befindlich:

14 Teil-Verkehrseinheiten 36,8 km
davon 12,8 km, 4streifig
24,0 km, 2streifig

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

B 10 BAB A 8 (AS Pirmasens)–Landau:
AS Pirmasens–Fehrbach, K 1 (unter Verkehr)

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 260 Lahnstein–Wiesbaden:
Ortsumgehung Fachbach/Bad Ems (teilw. unter Verkehr/teilw. in Bau)

Saarland

In Bau befindlich:

2 Teil-Verkehrseinheiten 4,2 km, 2streifig

Sachsen

Für den Verkehr freigegeben:

3 Teil-Verkehrseinheiten 9,9 km, 2streifig

In Bau befindlich:

7 Teil-Verkehrseinheiten 28,6 km
davon 12,2 km, 4streifig
16,4 km, 2streifig

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

B 87 Torgau–Leipzig:
Ortsumgehung Eilenburg (in Bau)

B 95 südlich Leipzig (B 2)–Chemnitz:
Ortsumgehung Borna (in Bau)

B 101 Freiberg–Nossen:
Ortsumgehung Siebenlehn (unter Verkehr)

B 173 Zwickau–Chemnitz:
Ortsumgehung Lichtenstein (unter Verkehr)

B 180 westlich Chemnitz–südlich Chemnitz:
Ortsumgehung Stollberg (in Bau)

Sachsen-Anhalt

Für den Verkehr freigegeben:

8	Teil-Verkehrseinheiten davon	30,7 km 17,6 km, 4streifig 13,1 km, 2streifig
---	------------------------------	---

In Bau befindlich:

9	Teil-Verkehrseinheiten davon	22,5 km 9,9 km, 4streifig 12,6 km, 2streifig
---	------------------------------	--

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

B 2/ LGr BB/ST–LGr ST/SN**B 187** Südumgehung Wittenberg, 2. u. 3. BA (in Bau)**B 6n Bad Harzburg (BAB A 395)–Bernburg (BAB A 14):**

Benzingerode – Heimburg (unter Verkehr)

Heimburg – Blankenburg (in Bau)

Aschersleben-Nord – Aschersleben-Ost (unter Verkehr)

B 81 Magdeburg–Nordhausen:

Ortsumgehung Egelu (in Bau)

Ortsumgehung Gröningen (unter Verkehr)

B 180 Naumburg–Aschersleben:

Ortsumgehung Aschersleben, 1. BA (in Bau)

Ortsumgehung Querfurt, 1. BA (in Bau)

B 189 Magdeburg–Stendal:

Ortsumgehung Wolmirstedt (unter Verkehr)

Ortsumgehung Stendal-Ost (in Bau)

Schleswig-Holstein

In Bau befindlich:

3	Teil-Verkehrseinheiten	19,5 km, 2streifig
---	------------------------	--------------------

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

B 76 Schleswig–Kiel:

Ortsumgehung Gettorf (in Bau)

B 76 Kiel–Lübeck-Travemünde (B 75):

Ortsumgehung Preetz (in Bau)

B 199 Flensburg:

Osttangente Flensburg (in Bau)

B 203 Rendsburg–Kappeln:

Ortsumgehung Klein- und Groß Wittensee (in Bau)

B 208 Bad Oldesloe–Ratzeburg:

Umgehung Harmsdorf (in Bau)

Thüringen

Für den Verkehr freigegeben:

3	Teil-Verkehrseinheiten	11,9 km, 2streifig
---	------------------------	--------------------

In Bau befindlich:

5	Teil-Verkehrseinheiten	32,3 km, 2streifig
---	------------------------	--------------------

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

B 19 Eisenach–Meiningen:

Ortsumgehung Barchfeld 3. BA (in Bau)

B 85 Weimar–LGr TH/BY:

Rudolstadt/Schwarza/Graba 1. + 2. BA (Südknoten – Ankerwerk) (in Bau)

B 89 Eisfeld–LGr TH/BY:

Ortsumgehung Sonneberg, 1. BA (in Bau)

B 93 Borna–Zwickau:

Ortsumgehung Altenburg (1. + 2. BA) (in Bau)

3.3.3 Ingenieurbauwerke

Zu den Ingenieurbauwerken im Straßenbau gehören Brücken, Tunnel, Trog- und Stützbauwerke. Der Gesamtbestand an Brücken in der Baulast des Bundes betrug zum Ende des Berichtsjahres 36 971 Bauwerke mit einer Gesamtfläche von 27,19 Mio. m².

Im Jahr 2003 wurden insgesamt zehn Tunnel fertig gestellt, sodass sich jetzt insgesamt 221 Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen in Betrieb befinden (davon 193 in der Baulast des Bundes). Weitere 38 Tunnel befinden sich zurzeit in Bau. Im Berichtsjahr waren folgende größere Instandsetzungsmaßnahmen in der Ausführung:

A 3 Nürnberg–Regensburg:

Talbrücke Pilsach

Kosten: rund 7,9 Mio. Euro.

Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Geländer und Fahrbahnübergängen, Instandsetzung und Verstärkung des Überbaues, Instandsetzung der Unterbauten.

A 6 Mannheim–Heilbronn:

Neckartalübergang,

Kosten: rund 16,9 Mio. Euro.

Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Geländer, Fahrbahnübergängen und Entwässerung, Instandsetzung des Überbaus und der Lager.

A 45 Dortmund–Frankfurt:

Siegthalbrücke,

Kosten: rund 7,7 Mio. Euro.

Erneuerung von Abdichtung, Kappen, Geländer, Instandsetzung von Fahrbahnübergängen und der Fahrbahntafel.

A 52 Düsseldorf–Essen:

Ruhrtalbrücke Mintard,

Kosten: rund 24,2 Mio. Euro.

Instandsetzung und Verstärkung des Überbaus, Erneuerung von Korrosionsschutz, Kappen, Abdichtung und Fahrbahnbelag .

Die im Berichtsjahr für den Verkehr freigegebenen und in Bau befindlichen großen Ingenieurbauwerke an Bundesfernstraßen sind in den Tabellen 7 bis 9 im Anhang zusammengestellt und in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2003“ dargestellt.

3.3.4 Umweltschutz

– **Lärmschutz**

Im Berichtsjahr wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) rund 140 Mio. Euro und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere 11 Mio. Euro ausgegeben. Mit diesen Ausgaben von insgesamt 151 Mio. Euro betragen die Aufwendungen für den Lärmschutz seit 1978 rund 3,7 Mrd. Euro (davon 119 Mio. Euro privat vorfinanziert).

Im Berichtsjahr wurden rund 20 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und rund 53 km Lärmschutzwände errichtet sowie rund 14 000 m² Lärmschutzfenster eingebaut. Damit wurden beim Bau von Lärmschutzein-

richtungen an Bundesfernstraßen bis Ende des Berichtsjahres folgende Leistungen erzielt:

- Lärmschutzwälle und Steilwälle: 973 km,
- Lärmschutzwände: 1 887 km und
- Fläche der Lärmschutzfenster: 830 000 m².

Tabelle 5 zeigt die Aufteilung der Maßnahmen für den Lärmschutz nach Bundesländern. Weitere Angaben über die Kosten, Längen und Materialien der Lärmschutzeinrichtungen enthält die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen herausgegebene „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2003“.

– **Naturschutz und Landschaftspflege**

Durch frühzeitige Beachtung europäischer und nationaler umweltrechtlicher Regelungen bei Planung, Bau, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen unterstützt der Straßenbau mit umweltbezogenen Maßnahmen die Ziele und Grundsätze von Naturschutz und Landschaftspflege.

Tabelle 5

Maßnahmen des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen

Land		Länge der Lärmschutzwälle und Steilwälle		Länge der Lärmschutzwände		Fläche der Lärmschutzfenster	
		2003	gesamt	2003	gesamt	2003	gesamt
		km	km	km	km	m ²	m ²
1		2	3	4	5	6	7
1	Baden-Württemberg	1,05	57,67	0,83	129,22	1.801	147.571
2	Bayern	4,94	241,76	8,35	177,59	1.001	67.883
3	Berlin	–	0,74	1,89	29,75	172	26.025
4	Brandenburg	0,57	2,98	2,94	50,69	330	9.587
5	Bremen	–	2,87	2,14	67,43	246	2.944
6	Hamburg	–	14,69	0,17	19,45	504	18.636
7	Hessen	0,13	35,88	1,14	108,91	479	71.364
8	Mecklenburg-Vorpommern	–	9,90	0,16	7,64	337	4.647
9	Niedersachsen	–	101,55	4,16	288,20	693	87.219
10	Nordrhein-Westfalen	8,49	366,96	20,73	739,01	1.271	154.124
11	Rheinland-Pfalz	–	20,38	2,77	85,97	1.819	92.813
12	Saarland	–	23,43	–	28,79	65	7.727
13	Sachsen	2,40	20,22	1,54	60,36	2.302	70.712
14	Sachsen-Anhalt	0,21	2,55	2,17	19,34	600	20.226
15	Schleswig-Holstein	1,85	54,91	0,52	53,88	40	18.296
16	Thüringen	–	16,62	3,98	20,33	2.416	30.235
	Bundesgebiet	19,64	973,12	53,49	1.886,58	14.076	830.009

Anmerkung: Spalten 3, 5, 7 = gesamt heißt hier: incl. 2003!

Die Straßenbauleistungen 2003 umfassen in einem nicht unerheblichen Umfang Aufwendungen zum Umweltschutz im Zuge der Umsetzung des naturschutzrechtlichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsgebotes.

Beeinträchtigungen wertvoller Lebensräume und faunistischer Wanderkorridore werden somit durch eine Trassenführung außerhalb bedeutender Schutzgebiete vermieden. Gezielte Schutzmaßnahmen gewährleisten im Rahmen einer umweltschonenden Bauausführung den Bestandschutz wertvoller Vegetationsbestände und Tierlebensräume. Zum Schutz vor erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen von Grundwasser, Trinkwasserschutzgebieten und Oberflächengewässern durch Straßenabwässer werden bautechnische Maßnahmen zum Gewässerschutz ergriffen. Ausreichend bemessene Talbrücken, Grünbrücken sowie artgerecht gestaltete Tierdurchlässe in Verbindung mit entsprechenden Leiteinrichtungen minimieren straßenbaubedingte Zerschneidungswirkungen und gewährleisten somit den Erhalt des vorhandenen Lebensraumverbundes. Im Bereich von Fließgewässerquerungen werden artgerecht bemessene Querungsbauwerke mit Bermen gebaut, die einen Tierwechsel entlang des Fließgewässers und den Auenverbund aufrechterhalten.

Zur Kompensation unvermeidbarer straßenbaubedingter Eingriffe in Natur und Landschaft werden vorbelastete, verbaute Still- und Fließgewässer behutsam renaturiert, angrenzende Uferandzonen aus der intensiven Umweltbelastenden Nutzung herausgenommen und zusammen mit neuangelegten Ufergehölzsäumen, Nass- und Feuchtwiesen zu wertvollen naturnahen Biotopverbundachsen entwickelt. Strukturarme Kulturlandschaften werden z. B. durch die Neuanlage und Entwicklung von natürlichen Waldlebensräumen sowie von artreichen Gehölz- und Grünlandbiotopen ökologisch aufgewertet.

Nicht mehr benötigte Verkehrsflächen werden im Hinblick auf eine ressourcenschonende Straßenplanung entsiegelt und einer extensiven, umweltschonenden Nutzung zugeführt. Auf den vorbelasteten Flächen werden vielfältige floristische und faunistische Lebensräume angelegt.

Die Straßenbauleistungen 2003 umfassen daneben auch Aufwendungen für die Gestaltung bzw. Einbindung der Straße in die Landschaft über eine landschaftsgerechte Straßenrandbegrünung.

Darüber hinaus sind in den Leistungen die Ausgaben für eine ökologisch orientierte Grünpflege mit gezielten Entwicklungs-, Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen zur Sicherung der Entwicklungsziele und Gewährleistung der ökologischen Funktionen der ausgeführten landschaftspflegerischen Maßnahmen enthalten.

3.4 Ausgaben für die Erhaltung der Infrastruktur

Für die Erhaltung der Bundesfernstraßen wurden im Berichtsjahr 2003 ausgegeben:

insgesamt: 1 410 Mio. Euro,

davon für Bundesautobahnen: 834 Mio. Euro,
Bundesstraßen: 576 Mio. Euro.

Dies entspricht einem durchschnittlichen Mitteleinsatz auf

– Bundesautobahnen von rund 70 000 Euro/km
Fahrbahn (Vollquerschnitt)

und auf

– Bundesstraßen von rund 14 300 Euro/km
Fahrbahn.

3.5 Betrieb

3.5.1 Ausgaben

Für den Betrieb der Bundesfernstraßen wurden im Berichtsjahr ausgegeben:

insgesamt: 771,2 Mio. Euro,
davon für Bundesautobahnen: 386,4 Mio. Euro,
Bundesstraßen: 384,8 Mio. Euro.

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

insgesamt: 133,3 Mio. Euro,
davon für Bundesautobahnen: 89,6 Mio. Euro,
Bundesstraßen: 43,7 Mio. Euro.

Als Entscheidungshilfen für die wirtschaftliche Verwendung der Mittel werden Betriebskostenrechnungen im Straßenbetriebsdienst durchgeführt. Der Aufwand für die Haupttätigkeitsgruppen bei Bundesautobahnen beträgt danach für (gerundet):

– Winterdienst 5 000 Euro/km,
– Grünpflege 6 500 Euro/km,
– Reinigung/Müll 6 500 Euro/km,
– Schadensbeseitigung 9 000 Euro/km,
– Verkehrstechnik, Beleuchtung,
Tunnel, Fernmeldenetz 4 500 Euro/km.

3.5.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahre 2003 sind für Fernmeldeanlagen an Bundesfernstraßen insgesamt rund 20 Mio. Euro aufgewendet worden. Damit wurden an:

– 1 000 km Bundesautobahnen digitale Übertragungssysteme für verkehrs- und betriebstechnische Zwecke aufgebaut und
– 200 km Bundesautobahnen mit neuen Streckenfernmeldekabelanlagen einschließlich Notrufsäulen im Rahmen von Streckenbaumaßnahmen ausgestattet.

Von insgesamt 12 044 km Bundesautobahnen sind nunmehr 11 984 km mit Notruffeinrichtungen ausgerüstet (rund 15 000 Notrufsäulen).

3.5.3 Betriebsdienst (Autobahn- und Straßenmeistereien)

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rund 12 000 km Bundesautobahnen 182 Autobahnmeistereien (AM) zur Verfügung. Im Berichtsjahr sind folgende Autobahnmeistereien in Betrieb gegangen:

(N) = Neubau,

(E) = Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung

A 14 Leipzig–Magdeburg:
FM Halle-Peißen (E)

A 71 Erfurt–Schweinfurt:
AM Zella-Mehlis (N)

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

A 1 Bremen–Hamburg:
AM Hittfeld (N)

A 3 Frankfurt–Aschaffenburg:
AM Weiskirchen (N)

A 5 Karlsruhe–Heidelberg:
AM Karlsruhe-Durlach (E)

A 10 AD Potsdam–AK Schönefeld:
AM Rangsdorf (E)

A 11 AD Schwanebeck–LGr BE/BB:
AM Gramzow (E)

A 14 Leipzig–Magdeburg:
VRZ Halle-Peißen (N)

A 17 Dresden–BGr D/CZ:
AM Dresden-Nickern (N)

A 19 Rostock–Wittstock:
AM Malchow (E)

A 19 Rostock–Wittstock:
FM/VRZ Malchow (E)

A 20 Rostock–Gramzow:
AM Glienke (N)

A 20 Rostock–Gramzow:
AM Bisdorf (N)

A 60 Prüm–Wittlich:
AM Prüm (E)

A 71 Erfurt–Schweinfurt:
AM Rödelmaier (N)

A 656 Mannheim–Heidelberg:
AM Mannheim-Seckenheim (E)

Die Standorte der in Betrieb gegangenen und der in Bau befindlichen AM sind der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2003“ zu entnehmen.

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rund 220 000 km Bundes-, Landes-(Staats-) und Kreisstraßen 221 bundeseigene und 365 landeseigene Straßenmeistereien (SM) zur Verfügung.

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

B 282 Plauen–Schleiz:
SM Plauen

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

B 4 Coburg–Eisfeld:
SM Coburg

B 6 Dresden–Bautzen:
SM Bischofswerda

B 175 Nossen–Döbeln:
SM Döbeln

B 186 Zwenkau (B 95)–Markranstädt:
SM Zwenkau

3.5.4 Verkehrsbeeinflussungsanlagen

In Folge der beträchtlichen Verkehrszunahme werden hochbelastete und unfallreiche Streckenabschnitte des Autobahnnetzes in vermehrtem Maße mit „intelligenten“ technischen Leitsystemen ausgestattet.

Diese Verkehrsbeeinflussungsanlagen haben sich als wichtige Hilfe zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf Bundesautobahnen erwiesen. Moderne Verkehrstechnik – in geeigneter Form eingesetzt – kann nachweislich bereits im Vorgriff auf Ausbaumaßnahmen für Entlastung sorgen.

Die automatische Verkehrssteuerung mittels Wechselerkehrszeichen erfolgt dabei nur, wenn die Verkehrs- und Witterungsverhältnisse es erfordern – die situationsangepassten elektronischen Anzeigen sind dann jedoch für die Verkehrsteilnehmer genauso verbindlich wie „starre“ Verkehrszeichen.

Je nach Einsatzzweck und Anlagentypus sind positive Verkehrssteuerungseffekte auf Autobahnen erzielbar durch:

- Harmonisierung des Verkehrsablaufs mittels verkehrsabhängiger Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Gefahrenwarnungen (Streckenbeeinflussung),
- Umleitung von Verkehrsströmen auf alternative Routen (Netzbeeinflussung),
- Regelung des Zusammenflusses an Autobahnkreuzen und -anschlussstellen (Knotenbeeinflussung),
- Kapazitätserhöhung in Verkehrsspitzenzeiten (Temporäre Seitenstreifenstreifenfreigabe).

Die im Zuge von Verkehrsbeeinflussungsanlagen 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. Netzbeeinflussung auf Autobahnen ab).

Technisch variabel programmierbare Textfelder sollen bei der verkehrsabhängigen Wechselwegweisung zukünftig für noch mehr Flexibilität sorgen. Die Möglichkeit zur Anzeige aktueller und unmittelbarer entscheidungsrelevanter Stauinformationen soll dabei integriert werden.

Positive Zwischenergebnisse weisen darauf hin, dass auf Basis des Ende des Berichtsjahres noch laufenden Forschungsvorhabens und den im Anschluss angestrebten bundeseinheitlichen Regelungen zu neuen Anzeigesystemen eine sinnvolle Erweiterung des Repertoires der Verkehrsbeeinflussung gelingt.

Trotz der erheblichen finanziellen Anstrengungen – die bis Ende des Berichtsjahres verausgabten Bundesmittel summieren sich auf knapp 600 Millionen Euro – decken die in Betrieb befindlichen Anlagen noch nicht alle problematischen Autobahnabschnitte ab.

Aufgrund der weiteren Verkehrszunahme und den bisherigen positiven Erfahrungen wird die Nutzung und Weiterentwicklung moderner Verkehrsleittechnik deshalb auch in Zukunft einen hohen Stellenwert besitzen.

Das laufende Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen 2002 bis 2007 des Bundes dient der inhaltlichen und räumlichen Festlegung potenzieller Maßnahmenschwerpunkte.

Zur Umsetzung der Maßnahmen durch die Straßenbauverwaltungen der Länder sind Bundesmittel in Höhe von insgesamt 200 Mio. Euro vorgesehen – ein notwendiger Beitrag zur sicheren Bewältigung der steigenden Verkehrsbelastung.

Vor dem Hintergrund der zweckmäßigen Einbeziehung auch dynamischer Steuerungsmaßnahmen in das Verkehrsleitkonzept des Bundes zur Fußball-WM 2006 (s. auch Kap. 2.12) hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die im Rahmen der Programmplanung 2002 bis 2007 ursprünglich festgelegten Verkehrsbeeinflussungsprioritäten im Berichtsjahr erneut mit den Ländern erörtert.

Aus der dabei verabredeten vorgezogenen Realisierung von Maßnahmen mit unmittelbarem WM-Bezug resultieren Veränderungen gegenüber der ursprünglichen Programmplanung.

Unter anderem ist an wichtigen Entscheidungspunkten im Autobahnnetz, an denen eine technisch und finanziell aufwändige dynamische Steuerung – über das temporäre Großereignis WM hinaus – zu nachhaltig positiven Effekten führt, der Einsatz hochmoderner neuer Netzbeeinflussungsanzeigen vorgesehen.

Die Finanzierung dieser innovativen Systeme sowie weiterer Verkehrsbeeinflussungsanlagen gemäß den aktualisierten Prioritäten erfolgt im Rahmen des laufenden Verkehrsbeeinflussungsprogrammes 2002 bis 2007.

Im Berichtsjahr 2003 wurden folgende größere Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Betrieb genommen:

- A 5** Temporäre Seitenstreifenfreigabe zwischen AS Friedberg und AK Bad Homburg (beide Fahrtrichtungen) mit Zuflussregelung AS Friedberg
- A 9** Temporäre Seitenstreifenfreigabe (abschnittsweise) zwischen AS München-Frankfurter Ring und AK Neufahrn (beide Fahrtrichtungen)
- A 40** Zuflussregelung zwischen AS Mülheim-Winkhausen und AS Bochum-Werne (beide Fahrtrichtungen, 13 Zufahrten)
- A 43** Zuflussregelung zwischen AS Bochum-Laer und AS Recklinghausen-Hochlarmark (beide Fahrtrichtungen, 8 Zufahrten)
- A 61** Streckenbeeinflussung zwischen AS Mendig und AK Meckenheim (beide Fahrtrichtungen)
- A 92** Streckenbeeinflussung zwischen AD München-Feldmoching und AS Erding/Flughafen (beide Fahrtrichtungen)

3.6 Rastanlagen an Bundesautobahnen

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 Bundesfernstraßenhaushalt finanziert.

Der Neubau und die Modernisierung von Nebenbetrieben durch die Autobahn Tank & Rast GmbH & Co. KG und ihre Tochter Ostdeutsche Autobahntankstellengesellschaft mbH schreitet auf der Grundlage z. T. neu entwickelter Betriebskonzepte fort. Beide Unternehmen sind Konzessionäre der meisten Autobahnnebenbetriebe.

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

- A 1 Lübeck–Köln:**
R Buddikate-Ost (Ersatzneubau)
R Kucksiepen-Ost (Ersatzneubau)
- A 2 Hannover–Berliner Ring:**
R Börde-Nord (Ersatzneubau)
- A 6 Saarbrücken–Mannheim:**
R Pfalz (Ersatzneubau)
- A 7 Hannover–Kassel:**
R Göttingen-Ost (Neubau)
- A 8 München–Rosenheim:**
T Irschenberg-Süd (Ersatzneubau)

- A 9 Berliner Ring–Leipzig :**
R Köckern-West (Ersatzneubau)
- A 10 Berliner Ring:**
R Am Fichtenplan-Nord (Neubau)
- A 13 Berliner Ring–Dresden:**
R Am Kahlberg-Ost (Neubau)
R Am Kahlberg-West (Ersatzneubau)
- A 20 Lübeck–Rostock:**
T'n und R'n Fuchsberg-Nord und Süd (Neubauten)
- A 45 Dortmund–Gießen:**
K Kaltenborn-Ost (Ersatzneubau)
- Am Ende des Berichtsjahres waren folgende Tankstellen (T), Raststätten (R), Kleinraststätten (K) und Motels (M) im Bau:
- A 1 Bremen–Hamburg:**
R Ostetal-Süd (Ersatzneubau)
- A 3 Oberhausen–Frankfurt:**
T und R Ohligser Heide-Ost (Ersatzneubau)
T und R Siegburg-West (Ersatzneubau)
T'n Medenbach-Ost und West (Ersatzneubauten)
- A 8 Stuttgart–Ulm:**
T Aichen-Nord (Ersatzneubau)
- A 30 (Hengelo)–Rheine:**
R Bentheimer Wald-Süd (Ersatzneubau)
- A 44 Dortmund–Kassel:**
T'n und R'n Am Haarstrang-Nord und Süd (Ersatzneubauten)

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31. Dezember 2003 die in Tabelle 6, Seite 46, nach Betriebsgruppen aufgeführten Betriebe zur Verfügung.

Die Standorte der 2003 fertig gestellten und im Bau befindlichen Vorhaben sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 2003“ dargestellt.

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

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

Ende des Berichtsjahres standen den Verkehrsteilnehmern an 371 von 429 Standorten (das sind rund 87 Prozent) 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 Finanzvolumen von rund 255,6 Mio. Euro mit einer Laufzeit von zehn Jahren. Bis einschließlich 2003 wurden 96 Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen mit einem Volumen von rund 197 Mio. Euro durchgeführt bzw. begonnen.

– Unbewirtschaftete Rastanlagen

An den Bundesautobahnen standen den Verkehrsteilnehmern Ende des Berichtsjahres rund 1 520 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 Regelabstand von 15 bis 20 km hin erfolgen. Ende des Berichtsjahres waren insgesamt 727 unbewirtschaftete Rastanlagen mit einem WC-Gebäude ausgestattet.

Tabelle 6

Serviceeinrichtungen an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)

– Stand: 31. Dezember 2003 –

Kurz- bez.	Anlagentyp	Anzahl der Stand- orte	Anzahl der Nebenbetriebe						Summe Neben- betriebe (Sp. 4 bis 9)
			T	K / R	M	W	TI	SpG	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
T	Rastanlage mit Tank- stelle	41	41	0	0	0	1	0	42
TK	Rastanlage mit Tank- stelle und Kleinraststätte	49	49	49	0	0	0	0	98
TR	Rastanlage mit Tank- stelle und Raststätte	233	233	233	0	1	1	1	469
TRM	Rastanlage mit Tank- stelle, Raststätte und Motel	51	51	51	51	0	1	0	154
K	Rastanlage mit Klein- raststätte	18	0	18	0	0	1	2	21
R	Rastanlage mit Raststätte	34	0	34	0	1	2	0	37
RM	Rastanlage mit Raststätte und Motel	3	0	3	3	0	0	0	6
	Rastanlagen/Grenzüber- gänge mit sonstigen Ne- benbetrieben	(1)	0	0	0	0	0	1	1
	Summe	429	374	388	54	2	6	4	828

Anhang
Tabellen und Karte

Erläuterungen:

Abkürzungen in Projekt- und VKE-Bezeichnungen

(laut PROJIS-Konvention zum Datenaustausch im Berichtswesen Bund/Länder, Stand: 23. März 2004)

AK	Autobahnkreuz
AD	Autobahndreieck
AS	Anschlussstelle

N	Nord
S	Süd
W	West
O	Ost

n	Nördlich
s	Südlich
w	Westlich
ö	Östlich

BGr	Bundesgrenze
LGr	Landesgrenze

(m)	mit Knoten
(o)	ohne Knoten

Tabelle 1

Ist-Ausgaben 2003
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio € ¹⁾
1	2	3
	Sächliche Verwaltungsausgaben (HGr 5)	
526 02	Sachverständige	1,6
534 01	Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	2,9
543 01	Veröffentlichung und Dokumentation	0,6
544 01	Forschung, Untersuchungen und ähnliches	4,4
545 01	Konferenzen, Tagungen, Messen und Ausstellungen	0,1
546 01	Steuern, Steuerberatungskosten, Verwaltungsaufwand aus dem fiktiven Betrieb gewerblicher Art des Bundes	4,6
682 01	Zuweisungen und Zuschüsse (ohne Investitionen)	
	Beitrag an nichtbundeseigene Eisenbahnen zu den Kosten für Unterhaltung und Betrieb höhengleicher Kreuzungen von Bundesstraßen und Eisenbahnen	0,9
	Ausgaben für Investitionen	
744 01	Privatstraßen des Bundes	06
744 02	Zubringerstraßen zum Flughafen Berlin/Brandenburg International (BBI)	–
883 02	Zuwendungen an kommunale Baulastträger nach § 5a Bundesfernstraßengesetz (FStrG)	1,4
883 04	Zuwendungen für den Bau von Ortsdurchfahrten und Bundesfernstraßen in der Bundesstadt Bonn nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz (FStrG)	–
	Bau und Betrieb der Bundesstraßen	
521 11	Betriebsdienst Bundesautobahnen (Summe der Titel 521 13 bis Titel 521 19)	356,2
521 13	Ausgaben für auf Bundesautobahnen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung	207,8
521 14	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	34,0
521 15	Grundstücke, Gebäude und Räume	24,0
521 16	Unternehmerleistungen für Betriebsdienst BAB	35,2
521 17	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör	35,3
521 18	Elektrotechnische Anlagen	11,8
521 19	Sonstiges	7,8
521 21	Betriebsdienst Bundesstraßen (Summe der Titel 521 23 bis Titel 521 29)	373,2
521 23	Ausgaben für auf Bundesstraßen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung	188,2
521 24	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	31,4
521 25	Grundstücke, Gebäude und Räume	10,6
521 26	Unternehmerleistungen für Betriebsdienst BStr	69,0
521 27	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör	51,9

¹⁾ Differenzen durch Rundung

noch Tabelle 1

Ist-Ausgaben 2003
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio € ¹⁾
1	2	3
521 28	Elektrotechnische Anlage	21,7
521 29	Sonstiges	0,9
521 32	Verkehrsbeeinflussungs- und Beleuchtungsanlagen sowie Tunnelausstattung (Bundesautobahnen)	23,4
521 42	Verkehrsbeeinflussungs- und Beleuchtungsanlagen sowie Tunnelausstattung (Bundesstraßen)	6,0
521 52	Betriebliche Unterhaltung von Anlagen des Fernmeldenetzes (Bundesautobahnen)	0,1
521 62	Aufwendungen zur Beseitigung von Schäden, die durch Dritte verursacht worden sind (Bundesfernstraßen)	9,4
535 62	Bestandserfassung der Bundesfernstraßen mit elektronischer Auswertung	2,5
632 12	Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesautobahnen)	55,8
632 22	Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesstraßen)	52,9
685 32	Bundesanteil an den Verwaltungskosten der DEGES	33,0
711 12	Hochbauten an Bundesautobahnen bis 1 000 000 € Baukosten	16,8
711 22	Hochbauten an Bundesstraßen bis 1 000 000 € Baukosten	13,0
712 12	Hochbauten an Bundesautobahnen über 1 000 000 € Baukosten	15,7
712 22	Hochbauten an Bundesstraßen über 1 000 000 € Baukosten	5,9
741 11	Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 741 14 bis Titel 741 18)	1 535,8
741 14	Erweiterung von Bundesautobahnen (VDE-Projekte)	291,4
741 16	Erweiterung von Bundesautobahnen (ohne VDE-Projekte)	255,9
741 17	Neubau von Bundesautobahnen (ohne VDE-Projekte)	361,3
741 18	Neubau von Bundesautobahnen (VDE-Projekte)	627,2
741 22	Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)	538,9
741 31	Erhaltung, Um- und Ausbau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 741 3, 741 35 und 741 39)	677,2
741 33	Erhaltung der Bundesautobahnen	472,9
741 35	Um- und Ausbau von Bundesautobahnen	199,3
741 39	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen	5,0
741 41	Erhaltung, Um- und Ausbau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen) (Summe der Titel 741 43, 741 45 und 741 49)	629,6
741 43	Erhaltung von Bundesstraßen	408,9
741 45	Um- und Ausbau von Bundesstraßen	218,6
741 49	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen	2,1

¹⁾ Differenzen durch Rundung

noch Tabelle 1

Ist-Ausgaben 2003
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio € ¹⁾
1	2	3
742 11	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmelde-, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 742 13 bis Titel 742 15)	62,7
742 13	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen an bestehenden Bundesautobahnen	17,4
742 14	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs-, Beleuchtungs- und Glatteismeldealanlagen an bestehenden Bundesautobahnen	4,9
742 15	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesautobahnen	40,4
742 21	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunk- und Stromversorgungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesstraßen) (Summe der Titel 742 23 bis Titel 742 25)	7,4
742 23	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunkanlagen an bestehenden Bundesstraßen	1,8
742 24	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs-, Beleuchtungs- und Glatteismeldealanlagen an bestehenden Bundesstraßen	0,5
742 25	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen	5,1
743 12	Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze im Bereich Bundesautobahnen	2,3
743 32	Baukostenzuschüsse des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Bereich der Bundesautobahnen	109,6
743 42	Baukostenzuschüsse des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Bereich der Bundesstraßen	44,0
745 21	Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Bundesfernstraßen) (Summe der Titel 745 23 bis Titel 745 25)	12,4
745 23	Änderung von Überführungen (§ 12 EKrG)	6,2
745 24	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und Deutsche Bahn AG	6,2
745 25	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und sonstigen Eisenbahnen	–
746 22	Bau von Radwegen an Bundesstraßen	95,0
751 97	Bedarfsplan- und Erhaltungsmaßnahmen (Bundesfernstraßen) – Maßnahmen im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms	371,3
811 12	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen)	19,5
811 22	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesstraßen)	13,0
812 12	Erwerb von Geräten (einschl Stahlflachstraßen) und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 5 000 € im Einzelfall (Bundesautobahnen)	15,3
812 22	Erwerb von Geräten und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 5 000 € im Einzelfall (Bundesstraßen)	9,3

1) Differenzen durch Rundung

noch Tabelle 1

Ist-Ausgaben 2003
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio € ¹⁾
1	2	3
821 11	Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 821 14 bis Titel 821 18)	94,9
821 14	Grunderwerb für VDE (Erweiterung)	18,6
821 16	Grunderwerb für Erweiterung (ohne VDE)	17,0
821 17	Grunderwerb für Neubau (ohne VDE)	20,1
821 18	Grunderwerb für VDE (Neubau)	39,2
821 22	Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)	59,3
821 31	Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau einschl Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 821 35 und 821 39)	12,1
821 35	Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau	11,2
821 39	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesautobahnen	0,9
821 41	Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau einschl Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen) (Summe der Titel 821 45 und 821 49)	29,7
821 45	Grunderwerb für Erhaltung, Um- und Ausbau	26,5
821 49	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen	3,2
821 97	Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesfernstraßen) – Maßnahmen im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms	39,1
823 12	Erwerb privatfinanzierter Bundesautobahnabschnitte	166,0
823 22	Erwerb privatfinanzierter Bundesstraßenabschnitte	55,5
861 12	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen (Bundesautobahnen)	0
861 22	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen (Bundesstraßen)	–
882 12	Zuweisungen an die Länder für Investitionen im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	–
882 22	Zuweisungen an die Länder für Investitionen im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen)	–
	Summe Ist-Ausgaben 2003	5 572,1

¹⁾ Differenzen durch Rundung

Tabelle 2

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Projekt- /VKE- Kosten ¹⁾	Projekt- /VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				Mio.	Länge (km)	
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg						
A 6 SAARBRÜCKEN-NÜRNBERG Viernheim (LGr HE/BW)–AK Mannheim Neckarbrücke Mannheim	74,8 31,3	6,5 0,4	- 46	- -	-	0,4
A 8 STUTTGART St/Degerloch (m Ant. B 27 Möhr./Echterd. u. AS Fasanenhof	70,4	3,2	46	3,2	1,2	-
Insgesamt					1,2	0,4
2003 für den Verkehr freigegeben: 1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig						
Ende 2003 in Bau: 1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig						0,4
Bayern						
A 3 FRANKFURT/M-NÜRNBERG AD Seligenstadt (LGr HE/BY)–Hösbach AS Hösbach–AS Aschaffenburg-O	241,8 131,9	16,6 6,4	- 46	5,3 -	-	6,4
Ausbau der Mainbrücke Dettelbach	19,7	1,0	46	-	-	1,0
A 8 STUTTGART-MÜNCHEN Augsburg-W–Spange Eschenried	299,6	46,4	-	5,9		
w AS Sulzemoos– w AS Dachau/Fürstenfeldbruck	50,8	7,9	46	3,7	3,7	-
A 9 HERMSDORF-NÜRNBERG AK Nürnberg–Bayreuth/Kulmbach (o)	666,9	76,1	-	69,8		
TK Sophienberg–s AS Bayreuth-N	109,1	6,3	46	-	-	6,3
Insgesamt					3,7	
2003 für den Verkehr freigegeben: 1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig					3,7	

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 2

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Projekt- /VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	Projekt- /VKE- Länge Länge (km)	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				5	6	7
1	2	3	4	5	6	7
Ende 2003 in Bau: 3 Verkehrseinheiten, zweibahnig						13,7
Brandenburg						
A 10 BERLINER RING AD Schwanebeck–AK Schönefeld	423,2	63,7	-	51,7 (davon 11,0 1. Fb)		
AS Hellersdorf (m)–s AD Schwanebeck (Nur BW Hohenschönhausen)	130,3	18,4	46	11,0 (1. Fb)	-	18,4 (davon 11,0 2. Fb)
Insgesamt						
Ende 2003 in Bau: 2 Teil-Verkehrseinheiten 1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig 1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn					18,4 7,4 11,0	
Bremen						
A 27 CUXHAVEN–BREMEN AS Bremen/Überseestadt–AS Bremen-N	49,6	11,3	46	-	-	7,8
Insgesamt						
Ende 2003 in Bau: 1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig				-	-	7,8
Hamburg						
A 1 LÜBECK–HAMBURG AD HH-SO (A 25)–AS HH/Billstedt	70,5	5,5	46	-	-	1,7
A 7 FLENSBURG (BGr DK/D)– HAMBURG n HH/Waltershof–HH/Othmarschen (4. Elbtunnelröhre)²⁾	874,3	4,4	68	4,4	4,4	-

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 2

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Projekt- /VKE- Kosten ¹⁾	Projekt- /VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				Mio.	Länge (km)	
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben: 1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig					4,4	
Ende 2003 in Bau: 1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig						1,7
Hessen						
A 4 BAD HERSFELD–HERMSDORF w Wommen (AD A 4/A 44)–ö Herleshausen (LGr HE/TH)	60,3	6,4	46	-	-	6,4
Insgesamt						
Ende 2003 in Bau: 1 Verkehrseinheit, zweibahnig						6,4
Niedersachsen						
A 1 BREMEN – KAMEN AS Osnabrück-N - AK Lotte/Osnabrück (ohne Bauleistungen auf NW-Gebiet)	36,3	5,9	46	-	-	5,9
A 2 OBERHAUSEN – HANNOVER LGr NW/NI–w AS Bad Nenndorf	256,6	31,4	-	30,8		0,6
A 2 HANNOVER – BERLIN AK Hannover-O–Marienborn (LGr NI/ST)	663,6	85,3	-	80,3		
AS Braunschweig/Watenbüttel – AK Braunschweig-N	45,3	5,0	46	-	-	5,0
A 7 HAMBURG – HANNOVER AD Hannover-S – AD Hannover-N	162,5	29,2	-	17,7		
n AS Altwarmbüchen – n AS Großburgwedel	32,1	6,0	46	6,0	5,2	-
n AS Großburgwedel - AD Hannover-N	31,2	6,0	46	-	-	6,0
n AK Hannover-O – n AS Altwarmbüchen	26,5	5,7	46	0,8	-	0,4
AD Hannover-S – s AS Hannover/Anderten	31,3	6,0	46	6,0	5,2	-

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 2

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Projekt- /VKE- Kosten ¹⁾	Projekt- /VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				Mio.	Länge (km)	
1	2	3	4	5	6	7
A 7 HANNOVER - KASSEL AS Göttingen - s AD Friedland	28,9	9,2	46	-		9,2
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben: 2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					10,4	
Bis Ende 2003 in Bau: 6 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig						27,1
Nordrhein-Westfalen						
A 1 TRIER-KÖLN AD Erfttal-AK Leverkusen	411,0	33,4	-	-		
DB-Strecke (K-A)-AK Köln-N	81,9	7,3	46	-	-	7,3
A 1 KÖLN-KAMEN AS Wuppertal/Langerfeld-AK Kamen	421,2	49,9	-	37,9		
AK Westhofen-T+R Anlage Lichtendorf	51,6	6,4	46	6,4	6,4	-
AS Hagen-N-AK Westhofen (m)	91,1	5,6	46	-	-	5,6
AS Wermelskirchen- AS Wuppertal/Langerfeld (m)	320,4	20,5	-	5,1		
Blombachtal (L 419)-AS Wuppertal/ Langerfeld (m)	130,6	5,5	46	-	-	5,5
AS Wuppertal/Ronsdorf (m)-Blombachtal (L 419)	33,0	2,7	46	2,7	2,7	-
A 1 KAMEN-BREMEN AK Kamen-L-GR NW/NI	379,0	90,2	-	4,1		
AS Münster-S-AS Münster-N	38,4	9,9	46	-	-	9,9
Umbau Kreuz Münster-S (Überwurf)	13,7	(1,2)	-	-	-	(1,2)
A 2 OBERHAUSEN-HANNOVER ö AK Oberhausen-AS Henrichenburg	234,8	29,2	-	24,0		
AS Gelsenkirchen/Buer-AS Herten	48,5	5,2	46	-	-	5,2

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 2

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Projekt- /VKE- Kosten ¹⁾	Projekt- /VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				Mio.	Länge (km)	
1	2	3	4	5	6	7
AS Henrichenburg–AK Kamen	230,9	27,8	-	22,0		
ö AS Dortmund/Mengede–AS Dortmund-NO (o)	35,1	5,8	46	-	-	5,8
Bereich AK Kamen	55,4	2,6	46	-	-	2,6
ö AS Hamm–AS Gütersloh	277,9	62,3	-	23,9		
AS Hamm (m)–TR Hamm/Rynern (m)	25,6	4,0	46			4,0
w AS Hamm/Uentrop–ö AS Hamm/Uentrop	12,8	3,4	46	3,4	3,4	-
AS Beckum (m)–AS Oelde (m)	41,7	10,6	46	-	-	7,5
A 3 KÖLN–OBERHAUSEN						
AD Heumar–AK Leverkusen	269,2	14,0	-	1,3		
Griesinger Straße–AK Köln-O	62,7	3,0	48	-	-	3,0
A 4 AACHEN (BGr)–KÖLN						
AK Aachen–Düren (o Rurbrücke)	149,2	21,0	-	5,7		
AS Weisweiler–AS Düren (m) (ohne Rurbrücke)	46,9	7,9	46	-	-	7,9
AK Kerpen–w AD Heumar	374,9	27,7	-	15,9		
AK Kerpen–AK Köln-W	77,8	10,8	46	-	-	10,8
Umbau AK Köln-W	10,9	1,0	46	1,0	1,0	
A 57 KÖLN–GOCH (BGr)						
AK Kaarst–AK Meerbusch	40,6	5,3	-	-		
AS Meerbusch/Bovert (Lärmschutz)	8,6	(1,0)	46	(1,0)	(1,0)	
AK Kaarst–AK Meerbusch	32,0	5,3	46	-	-	5,3
Umbau AS Neuss-W	34,3	2,1	46	-	-	2,1

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 2

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Projekt- /VKE- Kosten ¹⁾	Projekt- /VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				Mio.	Länge (km)	
1	2	3	4	5	6	7
A 59 DUISBURG–DINSLAKEN						
AS Duisburg/Hochfeld–AK Duisburg/	93,2	3,5	-	-		
AS Duisburg/Hochfeld–AK Duisburg/ Duisern	61,2	2,3	46	-	-	2,3
Duisburg/Duisern–AK Duisburg (A 40)	32,0	1,2	46	-	-	1,2
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben: 4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					13,5	
Ende 2003 in Bau: 16 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig						86,0
Rheinland-Pfalz						
A 60 BINGEN–RÜSSELSHEIM						
AS Hechtsheim-W–AS Mainz/Laubenheim	123,6	4,9	46	2,1	1,6	2,8
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben: 1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig					1,6	
Ende 2003 in Bau: 1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig						2,8
Sachsen						
A 4 HERMSDORF–DRESDEN						
Schmölln (LGr TH/SN)–AS Limbach/ Oberfrohna (o)	257,9	34,7	-	12,1		
Schmölln (LGr TH/SN)–ö AS Glauchau-O (m) davon	143,5	17,0	46	8,0		
AS Höckendorf–AS Glauchau	-	-	-	4,9 (1. Fb)	4,9 (1. Fb)	4,9 (2. Fb)
AS Limbach-Oberfrohna (m)–AD Nossen (o)	469,8	49,8	-	49,8		
AS Chemnitz-N (m)–AS Frankenberg (o)	162,9	14,0	46	14,0	0,9	-

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 2

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Projekt- /VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	Projekt- /VKE- Länge Länge (km)	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				5	6	7
A 72 HOF - CHEMNITZ AS Chemnitz-S - AK Chemnitz	34,6	3,0	46	-	-	3,0
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben:						
2 Teil-Verkehrseinheiten					5,8	
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig					0,9	
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn					4,9	
Ende 2003 in Bau:						
2 Teil-Verkehrseinheiten						7,9
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig						3,0
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn						4,9
Sachsen-Anhalt						
A 9 BERLIN–HERMSDORF AS Zörbig (o)–Klein Marzehns (LGr ST/BB)	250,2	49,5	-	49,5		
s AS Köselitz–s AS Klein Marzehns (LGr ST/BB)	27,0	8,2	46	8,2	2,4	-
n Elbebrücke Vockerode–s AS Köselitz	41,5	11,6	46	11,6	11,6	-
n AS Zörbig–AS Droyßig (LGr TH/ST)	707,2	72,6	-	61,0 (davon 4,0 1. Fb)		
s AS Wiedemar–n AS Zörbig	148,7	19,6	46	10,0	10,0 (2. Fb)	4,9
s AS Großkugel (m AK Schkeuditz)– s AS Wiedemar	70,9	7,0	46	7,0	2,4	-
s AS Naumburg (mit Altvertrag)–s AS Großkugel (davon davon n AS Leipzig-W - s AS Großkugel	139,9	43,0	46	41,0 4,0 1. Fb) 4,0 (1. Fb)	-	4,0 (2. Fb)

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 2

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Projekt- /VKE- Kosten ¹⁾	Projekt- /VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				Mio.	Länge (km)	
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben:						
4 Teil-Verkehrseinheiten					32,2	
3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					22,2	
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn					10,0	
Ende 2003 in Bau:						
2 Teil-Verkehrseinheiten						8,9
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig						4,9
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn						4,0
Thüringen						
A 4 BAD HERSFELD–HERMSDORF						
Herleshausen (LGr HE/TH)–Werra-Brücke	19,3	2,4	-	0,8	-	-
(im Berichtsjahr keine Bauleistung)						
Waltershausen–Magdala	494,8	72,0	-	72,0 (davon 5,4 1. Fb)		
w AS Neudietendorf–AS Erfurt-O (m)	104,2	15,4	46	15,4 (1. Fb)		
davon						
Gerabrücke - w AS Erfurt-O		10,6	46	-	-	10,6 (2. Fb)
w AS Jena/Göschwitz–w AK Hermsdorf (A 9)	214,7	18,5	46	11,9	-	-
(im Berichtsjahr keine Bauleistung)						
ö AK Hermsdorf (A 9)–Schmölln (m)	271,5	38,1	-	16,4		
(LGr TH/SN)						
AS Gera/Leumnitz (m)–AS Ronneburg (m)	41,9	7,8	46	7,8 (1. Fb)	7,8 (1. Fb)	7,8 (2. Fb)
A 9 BERLIN–HERMSDORF						
n AK Hermsdorf (A 4)–Droyßig (LGr TH/ST)	176,1	19,2	46	16,0	-	-
(im Berichtsjahr keine Bauleistung)						
A 9 HERMSDORF–NÜRNBERG						
s AS Hirschberg (LGr BY/TH)–s AK	348,5	55,0	-	16,3		
Hermsdorf (o)						
AS Triptis (m)–s AK Hermsdorf (o)	88,2	16,7	46	-	-	-
davon						
s AK Hermsdorf–s Tautendorfer Brücke			-	6,7	-	-

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 2

Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Projekt- /VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	Projekt- /VKE- Länge Länge (km)	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				5	6	7
s AS Hirschberg (LGr BY/TH)–AS Schleiz davon AS Schleiz–Blintendorf (o) = ohne (m) = mit	138,5	19,3	46 46	- 9,7 (1. Fb)	- 9,7 (1. Fb)	- 9,7 (2. Fb)
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben: 2 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn					17,5	
Ende 2003 in Bau: 3 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn						28,1
Länder insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben: 18 Teil-Verkehrseinheiten					90,3	
14 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					57,9	
3 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn					22,4	
1 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn					10,0	
Ende 2003 in Bau: 39 Teil-Verkehrseinheiten						209,2
33 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig						161,2
6 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn						48,0

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

Tabelle 3

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen–Neubaustrecken–						
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Projekt- /VKE- Kosten ¹⁾	Projekt- /VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				Mio.	Länge (km)	
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg						
A 98 WEIL–SCHAFFHAUSEN (BGr D/CH)						
AS Lörrach-O–Rheinfeld/Karsau (tw. 1. Fb) (im Berichtsjahr keine Bauleistungen)	221,1	7,8	04	5,6 (1. Fb)	-	-
Murg–Hauenstein	79,6	9,8	-	-		
1.1 BA (Luttingen)	15,3	2,3	02	-	-	2,3 (1. Fb)
A 861 QUERSPANGE RHEINFELDEN BGr D/CH (m Zollanlage)–AD Rheinfeld (A 98)	118,7	4,6	04	2,2 (1. Fb)	-	4,6 (davon 2,2 2. Fb)
Insgesamt						
Ende 2003 in Bau:						6,9
3 Teil-Verkehrseinheiten						
1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig						2,4
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn						2,3
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn						2,2
Bayern						
A 6 NÜRNBERG–W Aidhaus						
w AK Pfreimd (m)–w AS Lohma	222,8	33,8	-	9,3		
w AK Pfreimd (m)–Woppenhof	83,5	8,4	04	-	-	8,4
Woppenhof–Kaltenbaum (Anbau der 2. FB)	34,0	6,2	24	-	-	6,2 (2. Fb)
Kaltenbaum–w AS Lohma (Anbau 2. FB)	61,8	9,9	24	-	-	9,9 (2. Fb)
A 7 ULM–FÜSSEN						
BGr D/A - Nesselwang	226,6	22,7	-	8,4 (davon 1,9 1. Fb)		
Füssen (B 310) (o Tunnel)–AS Nesselwang	127,0	13,5	04	-	-	2,0

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschüsse der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 3

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen–Neubaustrecken–						
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Projekt- /VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	Projekt- /VKE- Länge Länge (km)	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				5	6	7
BGr A/D–Füssen (B 310) (1. Fb) (m Tunnel)	49,4	2,7	02	1,9 (1. Fb)	-	0,8 (1. Fb)
A 70 SCHWEINFURT–BAMBERG AS Knetzgau (St 2276)–AS Eltmann (B 26); 1. BA (2. Tunnelröhre)	94,9	8,1	24	8,1 (davon 2,0 1. Fb)	-	1,0 (2. Fb)
A 71 ERFURT–SCHWEINFURT Schweinfurt (A 70)–Berkach (LGr BY/TH)	401,2	56,0	-	-	-	-
Bad Neustadt a.d.S. (B 279n)–Berkach (LGr BY/TH)	108,1	13,7	04	-	-	13,7
(B 279n) Pfersdorf (B 19)–Bad Neustadt a.d.S.	171,1	25,3	04	-	-	25,3
Schweinfurt (A 70)–Pfersdorf (B 19/B 286)	122,0	17,0	04	-	-	17,0
A 73 SUHL–LICHTENFELS Herbartswind (LGr TH/BY)–Lichtenfels	318,1	37,2	-	12,3	-	-
Ebersdorf-Coburg	115,0	12,0	04	-	-	12,0
A 94 MÜNCHEN–NEUHAUS/INN Ampfing (B 12/ST 2091)– AS Simbach a.Inn-W (2. Fb)	287,4	47,8	-	27,4 (davon 14,3 1. Fb)	-	-
Ampfing-Erharting	53,2	11,0	04	-	-	11,0
Erharting (B 299)–Winhöring	61,0	9,4	04	-	-	9,4 (2. Fb)
A 99 AUTOBAHNRING MÜNCHEN Unterpfaffenhofen (A 96) m AS Germering– Langwied (A 8)	156,1	6,2	04	-	-	6,2
Insgesamt						
Ende 2003 in Bau:						
13 Teil-Verkehrseinheiten						122,9
9 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig						105,0
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn						0,8
3 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn						17,1

BGr A/D–Füssen (B 310) (1. Fb) (m Tunnel)

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)²⁾ Privat finanzierte Maßnahme³⁾ Baukostenzuschüsse der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 3

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen–Neubaustrecken–						
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Projekt- /VKE- Kosten ¹⁾	Projekt- /VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				Mio.	Länge (km)	
1	2	3	4	5	6	7
Berlin						
A 100 STADTRING BERLIN ö AK Schöneberg–AD Neukölln (m)	466,2	7,2	-	6,2		
AS Buschkrugallee–AD Neukölln (m)	59,2	1,0	06	-	-	1,0
A 113 AUTOBAHNZUBRINGER DRESDEN LGr BE/BB–AD Neukölln (o)	428,6	9,7	-	-		
AS Späthstraße–AD Neukölln (o)	64,6	1,2	06	-	-	1,2
AS Adlershof–AS Späthstraße	141,8	4,7	06	-	-	4,7
LGr BE/BB–AS Adlershof	222,2	3,8	06	-	-	3,8
Insgesamt						
Ende 2003 in Bau: 4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig						10,7
Brandenburg						
A 113n AK SCHÖNFELDER KREUZ– BERLIN AK Schönefeld (o)–LGr BB/BE	107,4	7,7	06	3,6	-	1,3
Insgesamt						
Ende 2003 in Bau: 1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig						1,3
Bremen						
A 281 ECKVERBINDUNG BREMEN Bremen–Kattenturm–Warturmer Heerstraße	300,8	4,9	-	-		
AS HB-Airport Stadt– Warturmer Heerstraße (BA 2.1)	228,8	3,3	04	-	-	3,3

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschüsse der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 3

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen–Neubaustrecken–						
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Projekt- /VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	Projekt- /VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				Länge (km)		
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
Ende 2003 in Bau: 1 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig						3,3
Hessen						
A 44 KASSEL–EISENACH AD Kassel-O–AD Wommen (A 4) (m)	1213,4	64,3	-	-		
AS Hessisch Lichtenau-W (m)– AS Hessisch Lichtenau-O (o)	44,7	2,2	04	-	-	2,2
AS Hessisch Lichtenau-O (m)– AS Waldkappel-O (o)	209,2	14,8	04	-	-	4,4
A 66 FRANKFURT/M.–FULDA Frankfurt/Erlenbruch (m)–AS Fulda-S (A 7)	809,3	86,0	-	62,6		
AS Schlüchtern-N–AS Neuhof-W	84,0	8,1	04	-	-	6,2
sö AS Eichenzell (B 27)–AS Fulda-S (A 7)	38,0	5,8	04	-	-	5,8
Insgesamt						
Ende 2003 in Bau: 4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig						18,6
Mecklenburg-Vorpommern						
A 20 LÜBECK–ROSTOCK Groß Grönau (LGr SH/MV)– AK Rostock (A 19)	654,4	106,2	-	92,0	-	-
Groß Grönau (LGr SH/MV)–AS Schönberg (o) (B 104)	75,9	14,2	04	-	-	14,2
A 20 ROSTOCK–PRENZLAU AK Rostock (o) (A 19)–AS Gützkow (o) (B 96/B 111)	423,7	88,4	-	-		
AS Sanitz (o) (B 110)–AS Tessin (m)	69,5	9,5	04	9,5	9,5	-
AS Tessin (o)–AS Tribsees (m) davon	109,2	19,8	04	-	-	-
AS Tessin–Langsdorf (L 19)	78,0	14,0	-	14,0	14,0	-

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschüsse der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 3

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen–Neubaustrecken–						
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Projekt- /VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	Projekt- /VKE- Länge Länge (km)	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				5	6	7
AS Gützkow (m) (B 96/B 111)– AS Strasburg (o) (L 282)	346,1	64,7	-	-		
AS Jarmen (o)–AS Anklam (m)	38,5	10,6	04	-	-	10,6
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben: 2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					23,5	
Ende 2003 in Bau: 2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig						24,8
Niedersachsen						
A 26 STADE–HAMBURG sö Stade (B 73)–Rübke (LGr NI/HH)	361,7	30,2	-	-		
sö Stade (B 73)–Horneburg (K 36 n)	176,5	11,7	04	-	-	11,7
A 31 EMDEN–BOTTROP n Emden (B 210)–w Emden (L 2) (Westumgehung Emden)	47,9	4,7	04	3,0	-	1,7
Hubertushof (LGr NW/NI)–AS Haren	249,4	65,5	-	31,0		
AS Lingen (B 213)–AS Wietmarschen (K 35) ^{3) 4)}	37,6	7,3	04	7,3	7,3	-
Schüttorf (L 40)–AS Lingen (B 213) ^{3) 4)}	21,8	13,7	04	-	-	13,7
Hubertushof (LGr NW/NI)–Schüttorf (L 40) ⁴⁾	35,7	13,5	04	-	-	13,5
A 38 GÖTTINGEN–HALLE AD Friedland–Uder (LGr NI/TH)	116,5	16,2	-	-		
AD Friedland–sw Friedland inkl. Erw. A 7 im Bereich AD	49,1	7,9	04	7,9	7,9	-
Uder (LGr NI/TH) - sw Friedland (B 27)	68,0	8,3	04	-	-	8,3
A 39 WOLFSBURG–SALZGITTER AK Braunschweig–S–Weyhausen (B 188)	237,8	36,7	-	18,7		
Weyhausen (B 188)–AS Sandkamp	24,5	3,8	04	-	-	3,8

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschüsse der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 3

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen–Neubaustrecken–						
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Projekt- /VKE- Kosten ¹⁾	Projekt- /VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				Mio.	Länge (km)	
1	2	3	4	5	6	7
nö Cremlingen (B 1)–Rautheim (L 625)	31,9	5,0	04	-	-	5,0
AK Braunschweig-S–Rautheim (L 625)	82,1	5,6	04	3,4	-	2,2
A 391 WESTTANGENTE BRAUNSCHWEIG						
AD Braunschweig-SW– Braunschweig/Meinholz (B 4)	158,9	18,1	-	18,1		
Braunschweig/Bienrode (A 2)– Braunschweig/Meinholz (B 4)	22,2	2,7	04	2,7	2,7	-
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben: 3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					17,9	
Bis Ende 2003 in Bau: 8 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig						59,9
Nordrhein-Westfalen						
A 4 OLPE–BAD HERSFELD						
AK Olpe-S–Krombach einschl. Abzw. Krombacher Höhe	85,2	9,1	-	0,3		
AS Wenden–Krombach einschl. Abzw. Krombacher Höhe	(78,5)	(8,8)	04	-	-	8,8
A 31 EMDEN–BOTTROP						
Hubertushof (L-GR NW/NI)–AK Bottrop						
L-GR NW/NI - AS Gronau/Ochtrup	37,5	7,7	04	6,2	-	1,5
A 46 HAGEN–BRILON						
Bruchh. (B 7/B 229)–Wennemen (B 7/L 743)	516,4	39,7	-	29,8		
Arnsberg/Uentrop (B 7)– Wennemen (B 7/L 743)	160,9	8,6	04	8,6	4,5	-

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschüsse der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 3

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen–Neubaustrecken–						
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Projekt- /VKE- Kosten ¹⁾	Projekt- /VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				Mio.	Länge (km)	
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben: 1 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig					4,5	
Ende 2003 in Bau: 2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig						10,3
Rheinland-Pfalz						
A 1 KÖLN–SAARBRÜCKEN Daun (B 257)–Lommersdorf (LGr RP/NW)	308,2	24,3	-	-		
Daun (B 257)–Rengen (L 46)	35,2	2,7	04	-	-	-
davon 1. BA Ortsumgehung Daun	34,8	2,7	-	-	-	2,7
A 63 MAINZ–KAISERSLAUTERN AD Kaiserslautern-O (m)–AS Sembach	63,1	9,8	04	3,2	-	6,6
Insgesamt						
Ende 2003 in Bau: 2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig						9,3
Saarland						
A 8 LUXEMBURG (BGr L/D)– SAARBRÜCKEN Besch (BGr L/D)–AS Perl/Borg einschl. 2. Fb. Perl/Borg bis Tunnel Pellingier Berg³⁾	79,9 (76,4+3,5)	4,4	04	4,4	4,4	-
Insgesamt						
Ende 2003 in Bau: 1 Verkehrseinheit, zweibahnig					4,4	-
Sachsen						
A 17 DRESDEN–BGr D/CZ Dresden/Südvorstadt–Dresden-W (A 4/A 17)	338,8	12,6	-	3,6		
AS Dresden/Südvorstadt– AS Dresden/Gorbitz (o)	286,8	9,0	04	-	-	9,0

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschüsse der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 3

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen–Neubaustrecken–						
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Projekt- /VKE- Kosten ¹⁾	Projekt- /VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				Mio.	Länge (km)	
1	2	3	4	5	6	7
BGr CZ/D–Dresden/Südvorstadt³⁾	307,4	32,0	-	-		
AS Pirna (B 172a) (m)–AS Dresden/Südvorstadt (B 170) (o)	159,3	12,7	04	-	-	12,7
BGr.CZ/D–AS Pirna (nur Brücke über Seidewitztal Nr. 41)	148,1	19,3	04	-	-	0,6
A 38 SÜDUMFAHRUNG LEIPZIG LGr ST/SN (B 87)–ö Leipzig (A 14)	327,6	40,5	-	15,1		
Krautnaundorf (B 186)– Gaschwitz (B 2/B 95)	159,5	9,5	04	-	-	9,5
AS Liebertwolkwitz- ö.Leipzig	49,7	7,7	04	-	-	7,7
A 72 CHEMNITZ-LEIPZIG Chemnitz (A 4/A 72)–Niederfrohna	105,4	9,9	-	-		
AK Chemnitz–AS Hartmannsdorf	59,7	5,4	04	-	-	5,4
Insgesamt						
Ende 2003 in Bau: 6 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig						44,9
Sachsen-Anhalt						
A 38 GÖTTINGEN–HALLE (A 9) ö Görzbach (LGr TH/ST)–AD Halle-S (o)	392,2	64,7		25,8		
ö Görzbach (LGr TH/ST)–AS Roßla (o) (Brücke über den Taubentalsbach)	104,5	9,8	04	-	-	9,8
AS Roßla (m)–w Wallhausen (B 80)	44,2	6,9	04	-	-	6,9
w Wallhausen (B 80)– AS Sangerhausen-S (B 86) (o)	47,8	8,5	04	8,5	-	-
AD Halle-S (m)–AS Lützen (m) (B 87)	202,1	28,8	-	28,8		
AD Halle-S (m)–AS Merseburg-N (o)	26,6	5,9	04	5,9	5,9	-
AS Merseburg-N (m)–AS Merseburg-S (m)	59,1	9,3	04	9,3	9,3	-

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschüsse der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 3

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen–Neubaustrecken–						
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Projekt- /VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	Projekt- /VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				Länge (km)		
1	2	3	4	5	6	7
AS Merseburg-S (o)–AS Leuna (o)	14,9	4,3	04	4,3	4,3	-
A 143 WESTUMFAHRUNG HALLE						
AD Halle-S (A 38) (m)–AD Halle-N (A 14) (m)	223,1	21,6	-	2,5		
AD Halle-S (A 38) (o)–AS Halle/Neustadt (B 80) (m)	66,7	9,0	04	2,5		
davon						
AD Halle-S (A 38) (o)–AS Holleben (m)			04	2,5	2,5	-
AS Holleben (o)–AS Halle/Neustadt (m)			04	-	-	6,5
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben:						
4 Teil-Verkehrseinheit, zweibahnig					22,0	
Ende 2003 in Bau:						
3 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig						23,2
Schleswig-Holstein						
A 1 HEILIGENHAFEN–HAMBURG						
AS Oldenburg-S–AS Heiligenhafen-O (B 501)	90,5	15,5	-	4,2		
AS Oldenburg-N–AS Heiligenhafen-Mitte	42,1	8,0	24	-	-	8,0
A 20 LÜBECK–ROSTOCK						
AK Lübeck (A 1)–Groß Grönau (LGr SH/MV)	213,3	16,8	-	6,4		
AS Lübeck/Genin (L 92)– Groß Grönau (LGr SH/MV)	104,6	10,4	04	-	-	10,4
Insgesamt						
Ende 2003 in Bau:						
2 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig						18,4

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschüsse der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 3

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen–Neubaustrecken–						
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Projekt- /VKE- Kosten ¹⁾	Projekt- /VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				Mio.	Länge (km)	
1	2	3	4	5	6	7
Thüringen						
A 38 GÖTTINGEN–HALLE						
nw Uder (LGr NI/TH)– ö Görzbach (LGr TH/ST)	556,7	76,8	-	18,5		
NW Uder (LGr NI/TH)– AS Heilbad Heiligenstadt (o) davon	119,2	10,6	04	-		
NW Uder (LGr NI/TH)– AS Arenshausen (m) (Heidkopftunnel)		3,5	04	-	-	3,5
AS Bleicherode (m)–AS Werther (B 80) (o) davon	74,4	14,2	04	9,6		
Bleicherode–Wipperdorf			04	-	-	4,6
AS Heringen (B 80) (o)–ö Görzbach (LGr TH/ST) (Talbrücke Hungerbach)	32,4	5,9	04	-	-	5,9
A 71 ERFURT–SCHWEINFURT						
AD Suhl (A 73)–AS Erfurt-Bindersleben (B 7)	901,0	62,3	-	62,3		
AS Gräfenroda (B 88) (m)–AS Ilmenau-O (B 87) (o)	133,4	10,3	04	10,3	10,3	-
AS Oberhof (B 247) (o)–AS Gräfenroda (B 88) (o)	377,0	11,2	04	11,2	11,2	-
Berkach (LGr TH/BY)–AD Suhl (A 73) (o)	345,6	34,0	-	-		
Berkach (LGr TH/BY)– AS Meiningen-S (B 89) (o)	99,9	13,3	04	-	-	13,3
AS Meiningen-S (B 89) (m)– AS Meiningen-N (o)	92,0	6,9	04	6,9 (1. Fb)	6,9 (1. Fb)	6,9 (2. Fb)
A 71 SANGERHAUSEN–ERFURT/ BINDERSLEBEN						
AS Erfurt/Bindersleben–AS Sömmerda-O (B 176)	181,7	33,9	-	10,7		
AS Sömmerda-S– AS Sömmerda-O (B 176)	42,4	8,0	04	8,0	8,0	-
AS Erfurt/Bindersleben–AS Erfurt-N	151,9	15,2	04	-	-	15,2

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschüsse der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

noch Tabelle 3

Bundesautobahnen – Neubaustrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Projekte/Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen–Neubaustrecken–						
Land Straße Verkehrsweg Projektbezeichnung Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Projekt- /VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	Projekt- /VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				Länge (km)		
1	2	3	4	5	6	7
A 73 SUHL–LICHTENFELS						
Eisfeld-S (LGr BY/TH)–AD Suhl (A 71) (o)	407,2	33,5	-	-		
Eisfeld-S (LGr BY/TH)–AS Eisfeld-N (B 4) (m)	48,8	6,5	04	6,5	6,5	-
AS Schleusingen (B 4) (m)– AS Suhl/Friedberg (B 247) (m)	122,0	7,8	04	-	-	7,8
AS Suhl/Friedberg (A 71) (o)– AD Suhl (A 71) (o)	109,1	7,5	04	-	-	7,5
(o) = ohne (m) = mit						
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben:						
5 Teil-Verkehrseinheiten					42,9	
4 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					36,0	
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn					6,9	
Ende 2003 in Bau:						
8 Teil-Verkehrseinheiten						64,7
7 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig						57,8
1 Teil-Verkehrseinheit, 2. Fahrbahn						6,9
Länder insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben:						
15 Teil-Verkehrseinheiten					110,8	
14 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig					103,9	
1 Teil-Verkehrseinheit, 1. Fahrbahn					6,9	
Ende 2003 in Bau:						
60 Teil-Verkehrseinheiten						423,6
53 Teil-Verkehrseinheiten, zweibahnig						394,3
2 Teil-Verkehrseinheiten, 1. Fahrbahn						3,1
5 Teil-Verkehrseinheiten, 2. Fahrbahn						26,2

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschüsse der EU für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

Tabelle 4

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen–Neubau- und Erweiterungsstrecken -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	VKE- Länge Länge (km)	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				5	6	7
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg						
B 33 BAB A 81/A 98 AK HEGAU– KONSTANZ BGr D/CH-Konstanz–w Rheinbrücke	74,9	1,8	04	1,1	--	0,6
B 33 OFFENBURG–VILLINGEN- SCHWENNINGEN Ortsumgehung Hornberg	46,8	2,5	02	--	--	2,5
B 34 BGr D/CH–SINGEN BGr CH/D–AS Gottmadingen/Bietingen	17,2	2,0	02	--	--	2,0
Insgesamt						
Ende 2003 in Bau: 3 Teil-Verkehrseinheiten 1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig 2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						5,1 0,6 4,5
Bayern						
B 2 AUGSBURG–MÜNCHEN Verlegung s Fürstenfeldbruck (Münchner Berg) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	10,2	3,9	02	0,9	-	-
B 279 BISCHOFSHHEIM–GERSFELD Ortsumgehung Oberweissenbrunn	5,1	2,1	02	-	-	0,1
B 469 A 45 (AS MAINHAUSEN)– AMORBACH (B 47) Verlegung Trennfurt–Obernburg	51,9	8,4	04	5,9	-	2,5
Insgesamt						
Ende 2003 in Bau: 2 Teil-Verkehrseinheiten, 1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig 1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig						2,6 2,5 0,1

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

noch Tabelle 4

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen–Neubau- und Erweiterungsstrecken -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	VKE- Länge Länge (km)	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				5	6	7
Brandenburg						
B 5 BERLIN–NAUEN LGr BB/BE (2. Fb)– A 10 (o OU Wustermark)	43,8	10,1	24	10,1	1,5	-
B 96a MAHLOW (B 96)–LGr BB/BE Schönefeld–Mahlow	14,0	6,3	24	2,8	0,5	-
B 96 BERLIN–BAB A 10 LGr BE/BB–AS Rangsdorf (A 10)	38,3	8,0	24	-	-	3,6
B 101 BERLIN–LUCKENWALDE BAB-Zubringer Großbeeren LGr BE/BB-L 76 (BA: 4.2)	16,0	4,2	04	4,2	4,2	-
B 198 ANGERMÜNDE– GREIFFENBERG Ortsumgehung Angermünde (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	8,2	4,5	02	2,9	-	-
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben: 3 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig damit 2003 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 Verkehrseinheiten, 4streifig	59,8			14,3	6,2	
Ende 2003 in Bau: 1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig						3,6
Bremen						
B 71 BREMERHAVEN– BAB A 1 (AS BOCKEL) Verlegung AS Bremerhaven/Wulsdorf– n LGr HB/NI (B 6)	11,8	2,0	02	-	-	2,0
Insgesamt						
Ende 2003 in Bau: 1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig						2,0

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

noch Tabelle 4

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen–Neubau- und Erweiterungsstrecken -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	VKE- Länge Länge (km)	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				5	6	7
Hessen						
B 49 LIMBURG–WETZLAR Wetzlar/Dalheim–AS B 277	9,1	0,8	24	0,8	0,8	-
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben: 1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig damit 2003 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 Verkehrseinheit, 4streifig	9,1			0,8	0,8	
Niedersachsen						
B 27 GÖTTINGEN– BRAUNLAGE (B 4) ö Scharzfeld–w Bad Lauterberg	9,6	2,6	02	-	-	2,6
B 437 FRIEDBURG (B 436)– STOTEL (A 27) Weserquerung, Los 1: Tunnel ²⁾	357,5	2,4	04	-	-	2,4
Insgesamt						
Ende 2003 in Bau: 2 Verkehrseinheiten 1 Verkehrseinheit, 4streifig 1 Verkehrseinheit, 2streifig						5,0 2,4 2,6
Nordrhein-Westfalen						
B 54 OLPE–SIEGEN Kreuztal–Olpe/Krombach (A 4)	56,3	6,0	04	-	-	6,0
B 54 STEINFURT–BGr D/NL Gronau (L 566)–BGr D/NL	36,9	7,0	03	4,2	-	2,8

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

noch Tabelle 4

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen–Neubau- und Erweiterungsstrecken -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	VKE- Länge Länge (km)	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				5	6	7
B 56 BAB A 565 (AS BONN-HARDTBERG)–BAB 562 (AS BONN-ZENTRUM) Bonn/Bad Godesberg (Bahnparallele B 9/A 562)	27,5	0,6	04	-	-	0,6
B 67 BOCHOLT–BORKEN Bocholt (L 602)–Rhede (L 572)	34,9	7,0	03	-	-	7,0
B 227 A 52 (AS BREITSCHIED)– AS Essen-Bergerhausen (A 52) Essen, A 44–L 439	39,0	3,7	04	-	-	3,7
B 229 LÜDENSCHIED–SOEST Arnsberg/Müschede–Arnsberg/Hüsten	29,7	2,9	02	-	-	2,9
B 229 A 1 (AS REMSCHEID) LÜDENSCHIED AS Remscheid–Lennep (2. Fb)	7,0	1,0	24	-	-	1,0
B 236 LÜNEN–SCHWERTE Dortmund, Schürufstr–Stadtgrenze Schwerte	71,7	2,6	04	-	-	2,6
B 239 LÜBBECKE–BAD SALZUFLEN Ortsumgehung Herford (A 2–B 61)	74,5	5,8	24	1,3	-	4,5
Insgesamt						
Ende 2003 in Bau:						
9 Teil-Verkehrseinheiten						31,1
6 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig						18,4
3 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig						12,7
Rheinland-Pfalz						
B 9 WORMS Verlegung bei Worms (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	8,3	1,8	02	1,0	-	-
B 9 A 60 (AK MAINZ-LAUBENHEIM)– A 6 (AK LUDWIGSHAFEN-N) Verlegung zw. Guntersblum und OU Oppenheim	19,1	6,1	02	-	-	6,1

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

noch Tabelle 4

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen–Neubau- und Erweiterungsstrecken -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	VKE- Länge Länge (km)	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				5	6	7
B 10 A 8 (AS PIRMASENS)–LANDAU AS Pirmasens–Fehrbach (K 1) ⁴⁾	14,3	3,1	24	3,1	1,7	-
Haseneck–Waldfriedhof ⁴⁾ (AS Haseneck B10/ L484)	2,4	1,2	24	-	-	0,5
AS B 270–AS Haseneck ⁴⁾	18,8	1,8	24	-	-	1,0
Münchweiler–Walmersbach ⁴⁾	20,3	2,9	24	-	-	1,0
B 41 IDAR-OBERSTEIN (B 422)– A 60 (AS INGELHEIM-WEST) Rüdesheim–Bad Kreuznach (B 428)	25,3	3,5	24	-	-	3,5
B 42 NEUWIED–LAHNSTEIN Koblenz–Pfaffendorf Brückenkopf (2. BA) ⁴⁾	6,7	1,3	24	1,3	1,3	-
B 47 A 61 (KREUZ WORMS)– A 67 (KREUZ LORSCH) Neubau Rheinbrücke Worms (Anteil RP)	72,7	4,5	24	-	-	0,9
B 50 A1/ A60- B50 alt (Platten) A1/ A60- B50 alt (Platten)	60,9	5,3	04	-	-	5,3
Insgesamt 2003 für den Verkehr freigegeben: 2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig damit 2003 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 Verkehrseinheiten, 4streifig	21,0			4,4	3,0	
Ende 2003 in Bau: 7 Teil-Verkehrseinheiten 6 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig 1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig						18,3 12,2 6,1
Saarland						
B 269 Querspange Enseldorf (A 620 bis B 51 alt)	31,1	1,8	02	-	-	1,8

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

noch Tabelle 4

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen–Neubau- und Erweiterungsstrecken -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	VKE- Länge Länge (km)	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
Ende 2003 in Bau: 1 Verkehrseinheit, 2streifig						1,8
Sachsen						
B 170 DRESDEN–ALTENBERG Autobahnzubringer A 17	8,8	3,1	24	-	-	3,1
Insgesamt						
Ende 2003 in Bau: 1 Verkehrseinheit, 4streifig						3,1
Sachsen-Anhalt						
B 6n BAD HARZBURG– WERNIGERODE Benzingerode (K 1346)–AS Heimburg, BA 5 ²⁾	24,5	5,0	04	5,0	5,0	-
AS Heimburg–AS Blankenburg-N, BA 6 ²⁾	29,0	2,9	04	-	-	2,9
AS Blankenburg-N–AS Blankenburg-O, BA 7 ²⁾	20,7	3,3	04	-	-	3,3
AS Aschersleben-N–AS Aschersleben-O, BA 11 ²⁾	18,2	3,8	04	3,8	3,8	-
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben: 2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig damit 2003 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 Verkehrseinheiten, 4streifig	42,7			8,8	8,8	
Ende 2003 in Bau: 2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig						6,2
Thüringen						
B 19 BARCHFELD–LGr TH/BY Osttangente Meiningen, B 280-A 71	9,7	3,2	02	3,2	3,2	-

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

noch Tabelle 4

Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen–Neubau- und Erweiterungsstrecken -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	VKE- Länge Länge (km)	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				5	6	7
Untermaßfeld–Meiningen/N (A 71)	15,6	4,5	02	4,5	4,5	-
B 85 WEIMAR–LGr TH/BY Graba/Schwarza/Rudolstadt 1. + 2. BA (Südknoten-Ankerwerk)	25,3	4,5	02	-	-	4,5
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben: 2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig damit					7,7	
2003 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 Verkehrseinheiten, 2streifig	25,3			7,7		
Ende 2003 in Bau: 1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig						4,5
Länder insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben: 10 Teil-Verkehrseinheiten 8 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig 2 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig damit					26,5 18,8 7,7	
2003 vollständig für den Verkehr freigegeben: 9 Verkehrseinheiten 7 Verkehrseinheiten, 4streifig 2 Verkehrseinheiten, 2streifig	157,9 132,6 25,3			36,0 28,3 7,7		
Ende 2003 in Bau: 30 Teil-Verkehrseinheiten 19 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig 11 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						83,3 49,0 34,3

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

Tabelle 5

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen–Ortsumgehungen -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾	VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				Mio.		
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg						
B 3 KARLSRUHE–RASTATT Ortsumgehung Karlsruhe/Wolfartsweier	14,9	2,3	02	-	-	2,3
BADEN-BADEN–OFFENBURG Ortsumgehung Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	8,8	3,4	02	-	-	-
EMMENDINGEN–FREIBURG Ortsumgehung Wasser	12,5	3,7	02	3,7	3,7	-
B 10 GÖPPINGEN–GEISLINGEN Göppingen-O–Stüßen-O Ortsumgehung Eislingen (1. BA)	37,5	3,1	04	-	-	3,1
B 14 STUTTGART–WAIBLINGEN Winnenden-M (L 1127)–Winnenden-S	30,5	1,5	04	-	-	0,6
Verlegung in Stuttgart (Südheimer Platz–Schattenring)	58,5	2,2	04	2,2	1,5	-
B 19 HEIDENHEIM–A 7 (AS GIENGEN)–HERBRECHTINGEN Verlegung in Herbrechtingen	14,7	2,3	02	2,3	1,5	-
B 27 TÜBINGEN–ROTTWEIL/S L 230 (Pulvermühle) 2. BA–Tübingen (Bläsiabad)	9,8	2,3	24	-	-	0,5
B 28 REUTLINGEN–URACH Ortsumgehung Metzgingen (1. BA) (Umfahrung Neuhausen)	22,3	2,8	04	2,8	2,8	-
B 29 LORCH–AALEN Ortsumgehung Schwäbisch Gmünd (1. BA) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	33,2	1,3	02	0,8	-	0,5
B 31 BREISACH–FREIBURG Breisach - AS Freiburg-Mitte 1. BA	24,2	6,5	02	-	-	6,5
B 31 FRIEDRICHSHAFEN–LINDAU Ortsumgehung Eriskirch	21,7	2,8	02	2,8	0,8	-

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

⁴⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 5

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen-Ortsumgehungen -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	VKE- Länge Länge (km)	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
1	2	3	4	5	6	7
B 36 MANNHEIM-KARLSRUHE Ortsumgehung Graben-Neudorf	38,0	6,2	02	-	-	6,2
KARLSRUHE-RASTATT Ortsumgehung Bietigheim und Durmersheim	36,1	9,7	02	-	-	9,7
B 293 KARLSRUHE-HEILBRONN Ortsumgehung Bretten-Gölshausen	10,9	3,4	02	3,4	3,4	-
B 298 SCHWÄBISCH GMÜND- GAILDORF Ortsumgehung Mutlangen	18,7	2,6	02	-	-	2,6
B 312 REUTLINGEN-RIEDLINGEN Ortsumgehung Pfullingen	59,6	4,6	02	4,6	4,0	-
B 463 PFORZHEIM-CALW Hirsau, Teilortsumgehung Calw	5,1	1,1	02	1,1	1,1	-
B 464 BÖBLINGEN-TÜBINGEN Böblingen-n Holzgerlingen	21,7	5,1	02	5,1	0,4	-
B 465 EHINGEN-BIBERACH Ortsumgehung Ehingen-Berg	6,6	2,6	02	2,6	2,6	-
B 492 HERBRECHTINGEN- GUNDELFINGEN Ortsumgehung Hermaringen	17,4	2,8	02	0,7	-	2,1
B 518 BAD SÄCKINGEN- SCHOPFHEIM Ortsumgehung Wehr (2. BA)	7,3	2,5	02	-	-	2,5
B 535 SCHWETZINGEN-LEIMEN (B 3) Ortsumgehung Schwetzingen/Plankstadt	65,7	6,1	04	-	-	3,5
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben:						
10 Teil-Verkehrseinheiten					21,8	
2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig					4,3	
8 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					17,5	

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

2) Privat finanzierte Maßnahme

3) Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

4) Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 5

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen-Ortsumgehungen -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
1	2	3	4	5	6	7
damit 2003 vollständig für den Verkehr freigegeben:						
10 Ortsumgehungen	233,6			30,6		
2 Ortsumgehungen, 4streifig	80,8			5,0		
8 Ortsumgehungen, 2streifig	152,8			25,6		
Ende 2003 in Bau:						
12 Teil-Verkehrseinheiten						40,1
4 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig						7,7
8 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						32,4
Bayern						
B 2 AUGSBURG–DONAUWÖRTH						
Gersthofen–Nordendorf Ortsumgehung Meitingen	45,5	8,8	04	-	-	8,8
Gersthofen–Nordendorf Ortsumgehung Stettenhofen 1. + 2. BA	22,1	4,9	04	4,9	4,9	-
B 16 KAUFBEUERN-KRUMBACH						
Ortsumgehung Apfeltrach/Dirlewang	3,0	2,9	02	-	-	2,9
B 16 KRUMBACH–DONAUWÖRTH						
Ortsumgehung Nordheim	6,0	2,0	02	-	-	2,0
B 16 DONAUWÖRTH– NEUBURG A. D. DONAU						
Ortsumgehung Genderkingen (B 2–Rain a. Lech) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	19,5	7,5	02	6,1	-	-
Ortsumgehung Unterhausen und Oberhausen	13,5	5,3	02	-	-	5,3
B 19 IMMENSTADT–KEMPTEN						
Immenst.–Kempten BA 3.3 Ortsumgehung Waltenhofen	14,4	2,9	04	0,7	-	2,2
B 20 FALKENBERG–LIANDAU						
Ortsumgehung Malgersdorf	10,0	4,4	02	-	-	4,4
B 22 BAYREUTH–WEIDEN–CHAM						
Ortsumgehung Waldeck	4,0	1,3	02	-	-	1,3

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

⁴⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 5

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen-Ortsumgehungen -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				Länge (km)		
1	2	3	4	5	6	7
B 26 ASCHAFFENBURG–LOHR Ausbau (Verkehrsentlastung) Goldbach/Hösbach	12,1	1,9	02	1,9	0,1	-
B 173 KRONACH–HOF A. D. SAALE Ortsumgehung Wallenfelds	12,5	4,6	02	-	-	4,6
B 299 CHEB–MITTERTEICH Ortsumgehung Waldsassen/Hundsbach	19,8	8,0	02	-	-	1,0
B 299 NEUSTADT a.d. DONAU - LANDSHUT Ortsumgehung Mühlhausen/Nb.	5,0	2,3	02	2,3	2,3	-
B 299 ALTÖTTING–TROSTBERG w Unterneukirchen	7,6	5,0	02	0,8	-	4,2
B 300 AUGSBURG– A 9 (AS LANGENBRUCK) Ortsumgehung Dasing	15,3	4,6	02	4,6	4,6	-
B 303 COBURG–KRONACH Verlegung Sonnefeld–Johannisthal, 1. BA	7,8	3,3	02	3,3	3,3	-
B 470 NEUSTADT A. D. A.– FORCHHEIM Ortsumgehung Diespeck	7,8	2,0	02	2,0	2,0	-
B 472 SCHONGAU–BICHL Ortsumgehung Peißenberg	36,9	7,0	02	-	-	7,0
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben:						
6 Teil-Verkehrseinheit					17,2	
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig					4,9	
5 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					12,3	
damit						
2003 vollständig für den Verkehr freigegeben:						
6 Ortsumgehungen	70,1			19,0		
1 Ortsumgehung, 4streifig	22,1			4,9		
5 Ortsumgehungen, 2streifig	48,0			14,1		

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

⁴⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 5

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen–Ortsumgehungen -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	VKE- Länge Länge (km)	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				5	6	7
1	2	3	4	5	6	7
Ende 2003 in Bau:						
11 Teil-Verkehrseinheiten						43,7
2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig						11,0
9 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						32,7
Brandenburg						
B 1 BERLIN–LGr D/PL						
Ortsumgehung Seelow (West-/ Nordumgehung)	28,3	11,5	02	-	-	11,5
Ortsumgehung Kietz/Küstrin	12,3	4,2	02	-	-	0,5
B 2 POTSDAM–BAB A 10						
Ortsumgehung Michendorf (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	8,4	4,6	02	-	-	-
B 2 BERLIN–BAB A 11 (BGr D/PL)						
Ortsumgehung Schwedt	47,0	23,4	02	21,6	10,0	-
B 87 FRANKFURT/ODER–LÜBBEN						
Ortsumgehung Müllrose	17,5	7,1	02	0,5	0,5	6,1
B 87 LÜBBEN–SCHLIEBEN						
Ortsumgehung Luckau	17,8	9,3	02	7,1	7,1	2,2
B 96 BERLIN–LGr BB/MV						
Ortsumgehung Oranienburg	49,4	13,6	04	13,6	7,7	-
B 101 BERLIN–JÜTERBOG						
Ortsumgehung Jüterbog	8,5	4,7	02	4,7	4,7	-
Ortsumgehung Luckenwalde	49,9	17,0	02	-	-	9,0
B 101 HERZBERG–ELSTERWERDA						
Ortsumgehung Bad Liebenwerda	11,4	4,1	02	4,1	3,4	-
B 102 BAB A 2–BAB A 9						
Ortsumgehung Belzig (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	8,0	3,4	02	-	-	-
B 103 WITTSTOCK–PERLEBERG						
Ortsumgehung Pritzwalk, 1. BA, B 103-B 189 (W)	4,6	3,2	02	-	-	3,2
Ortsumgehung Pritzwalk, 2. BA, B 189-B 103 (N) (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	4,3	4,4	02	-	-	-

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

⁴⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 5

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen-Ortsumgehungen -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				Länge (km)		
1	2	3	4	5	6	7
B 112 KÜSTRIN/KIETZ (BGr D/PL)– FRANKFURT/ODER Ortsumgehung Frankfurt/Oder (2. BA) (B 5–BAB A 12)	30,2	6,8	02	4,4	-	2,4
B 112 EISENHÜTTENSTADT–FORST Ortsumgehung Guben (1. BA) Südabschnitt	17,6	7,8	02	7,8	7,8	-
Ortsumgehung Guben (2. BA) Nordabschnitt	12,6	6,6	02	-	-	-
B 167 FRANKFURT/ODER– EBERSWALDE Ortsumgehung Bad Freienwalde (Ostteil)	25,7	9,7	02	9,7	5,0	-
B 169 COTTBUS–ELSTERWERDA Ortsumgehung Senftenberg	32,3	9,9	02	-	-	9,9
B 188 LGr ST/BB–B 5 Ortsumgehung Rathenow (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	31,3	9,2	02	-	-	-
B 189 PRITZWALK–WITTENBERGE Ortsumgehung Weisen	11,5	3,7	02	3,3	3,3	0,4
Weisen–Perleberg	2,5	3,6	02	3,6	3,6	-
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben:						
10 Teil-Verkehrseinheiten					53,1	
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig					7,7	
9 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					45,4	
damit						
2003 vollständig für den Verkehr freigegeben:						
6 Ortsumgehungen	115,1			43,5		
1 Ortsumgehung, 4streifig	49,4			13,6		
5 Ortsumgehungen, 2streifig	65,7			29,9		
Ende 2003 in Bau:						
9 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						45,2

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

⁴⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 5

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen-Ortsumgehungen -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				Länge (km)		
1	2	3	4	5	6	7
Hessen						
B 3 MÜNDEN-KASSEL Ortsumgehung Fuldata/Ihringshausen	19,8	3,5	02	3,5	3,5	-
B 249 ESCHWEGE-MÜHLHAUSEN Ortsumgehung Wanfried	6,9	2,7	02	2,7	2,7	-
B 252 BAB A 44 (AS DIEMELSTADT)- AROLSEN Ortsumgehung Diemelstadt/Rhoden	9,3	5,2	02	5,2	5,2	-
B 253 KORBACH-BIEDENKOPF Ortsumgehung Frankenberg/Röddenau und Frankenberg (Eder)	21,9	7,2	02	-	-	7,2
B 277 LGr NW/HE-WETZLAR Ortsumgehung Dillenburg (Schloßberg tunnel)	41,3	1,2	02	-	-	1,2
B 426 DARMSTADT- HÖCHST (ODENWALD) Verlegung bei Mühlthal/Nieder-Ramstadt, 2. BA; ö K 138	41,8	3,5	02	-	-	3,5
B 426 GERN SHEIM (B 44) - DARMSTADT Ortsumgehung Pfungstadt	21,1	7,4	02	-	-	7,4
B 456 NW WEILBURG (B 49) - USINGEN Teilortsumgehung Weilburg	20,4	1,0	02	-	-	1,0
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben: 3 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig damit					11,4	
2003 vollständig für den Verkehr freigegeben: 3 Ortsumgehungen, 2streifig	36,0			11,4		
Ende 2003 in Bau: 5 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						20,3

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

⁴⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 5

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen-Ortsumgehungen -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				Länge (km)		
1	2	3	4	5	6	7
Mecklenburg						
B 96 ZITTAU-SASSNITZ /B 109 Ortsumgehung Greifswald 4. BA (B 96 S-B 109)	14,8	4,2	02	-	-	4,2
Ortsumgehung Stralsund 4. BA Teschenhagen-Knoten Umspannwerk	38,9	6,1	04	6,1	6,1	-
AS Stralsund (A 20) (o)- AS Wilmshagen (L 30) (m)	26,6	9,4	04	-	-	9,4
AS Wilmshagen (L 30) (o)- AS Teschenhagen (B 96n/B 96) ³⁾	36,7	9,7	04	-	-	9,7
B 105 STRALSUND- AS ROSTOCK-O (A 19) /B 96 Ortsumgehung Stralsund; 5. BA Langendorf-Knoten Umspannwerk	11,7	1,9	02	-	-	1,9
Ortsumgehung Ribnitz	25,8	5,8	02	-	-	5,8
B 192 WAREN-NEUBRANDENBURG Ortsumgehung Penzlin 2. BA	6,9	2,1	02	2,1	2,1	-
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben:						
2 Teil-Verkehrseinheiten					8,2	
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig					6,1	
1 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig					2,1	
damit						
2003 vollständig für den Verkehr freigegeben:						
2 Ortsumgehungen	45,8			8,2		
1 Ortsumgehung, 4streifig	38,9			6,1		
1 Ortsumgehung, 2streifig	6,9			2,1		
Ende 2003 in Bau:						
5 Teil-Verkehrseinheiten						31,0
2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig						19,1
3 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						11,9

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

⁴⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 5

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen–Ortsumgehungen -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾	VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
	Mio.	Länge (km)				
1	2	3	4	5	6	7
Niedersachsen						
B 51 OSNABRÜCK–BREMEN w Diepholz (B 214)–n B 51 (OU Diepholz) 1. BA	12,8	3,9	02	3,9	3,9	-
B 64 HOLZMINDEN–SEESSEN Ortsumgehung Bevern	17,9	5,5	02	-	-	5,5
B 68 OSNABRÜCK–CLOPPENBURG Ortsumgehung Bersenbrück	16,1	5,4	02	-	-	5,4
B 69 A 1 (AS CLOPPENBURG)– DIEPHOLZ s L 843–n Vechta (Nordteil OU Vechta) s Vechta–s L 843 (Südteil OU Vechta)	11,5 17,0	4,4 4,9	02 02	4,4 4,9	4,4 4,9	- -
B 71 SALZWEDEL–BREMERHAVEN Ortsumgehung Beverstedt	6,2	2,9	02	-	-	2,9
B 82 A 7 (AS RHUEDEN)–GOSLAR Ortsumgehung Langelsheim/Astfeld	38,9	8,2	02	8,2	4,1	-
B 188 HANNOVER–OEBISFELDE Ortsumgehung Meinersen	5,8	2,9	02	2,9	2,9	-
B 216 LÜNEBURG–DANNENBERG n Ortsumgehung Dahlenburg	11,7	6,1	02	6,1	6,1	-
B 217 HANNOVER–HAMELN Ortsumgehung Evesdorf und Weetzen (n Holtensen–Ronnenberg)	35,2	6,9	04	6,9	1,1	-
B 244 WITTINGEN–WERNIGERODE Ortsumgehung Helmstedt (B 245–B 1)	13,6	3,2	02	-	-	3,2
B 403 EHMLICHHEIM– BAD BENTHEIM Ortsumgehung Neuenhaus	10,4	4,0	02	4,0	4,0	-
B 446 NÖRTEN–HARDENBERG– DUDERSTADT Ortsumgehung Esplingerode	6,4	3,5	02	3,5	3,5	-

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

⁴⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 5

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen–Ortsumgehungen -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾	VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
	Mio.	Länge (km)				
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben:						
9 Teil-Verkehrseinheiten					34,9	
1 Teil-Verkehrseinheit, 4-streifig					1,1	
8 Verkehrseinheiten, 2-streifig					33,8	
damit						
2003 vollständig für den Verkehr freigegeben:						
9 Ortsumgehungen	149,7			44,8		
1 Ortsumgehung, 4-streifig	35,2			6,9		
8 Ortsumgehungen, 2-streifig	114,5			37,9		
Ende 2003 in Bau:						
4 Verkehrseinheiten, 2streifig						17,0
Nordrhein-Westfalen						
B 1 A 1 (AS UNNA-ZENTRUM)– A 33 (PADERBORN-ZENTRUM) Ortsumgehung Werl	11,8	3,0	02	3,0	3,0	-
B 51 KÖLN–REMSCHIED Ortsumgehung Wermelskirchen	22,7	3,6	02	-	-	3,6
B 55 OLPE–B 61 (S GÜTERSLOH) Ortsumgehung Warstein/Belecke (innerörtl. OU)	8,5	0,9	02	-	-	0,9
B 56 GANGELT–ALDENHOVEN Ortsumgehung Puffendorf (ZIP)	11,7	4,0	02	-	-	4,0
B 59 GREVENBROICH–KÖLN Ortsumgehung Pulheim	19,2	3,7	03	-	-	3,7
B 66 BIELEFELD–BARNTRUP Ortsumgehung Lemgo (B 238–L 712)	19,9	5,2	02	5,2	5,2	-
B 264 AACHEN–DÜREN s Ortsumgehung Weisweiler	9,7	2,3	02	-	-	2,3
B 474 OLFEN–GRONAU Ortsumgehung Dülmen (Südabschnitt) (s K 45–L 551)	21,7	7,5	02	-	-	7,5
Ortsumgehung Coesfeld/Lette	5,3	3,0	02	-	-	3,0

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

⁴⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 5

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen–Ortsumgehungen -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	VKE- Länge Länge (km)	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
1	2	3	4	5	6	7
B 475 A 44 (AS SOEST)– B 70 (NÖRDL. RHEINE) w Ortsumgehung Ennigerloh (K 57–B 475)	10,8	3,3	02	-	-	3,3
B 477 ZÜLPICH–A 61 (AS BERGHEIM) Westumgehung Kerpen/Blatzheim	9,1	5,3	02	5,3	1,9	-
B 484 SIEGBURG–OVERATH Ortsumgehung Lohmar	11,8	1,2	02	-	-	1,2
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben: 3 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig damit 2003 vollständig für den Verkehr freigegeben: 3 Ortsumgehungen, 2streifig	40,8			13,5	10,1	
Ende 2003 in Bau: 9 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						29,5
Rheinland-Pfalz						
B 37 KAISERSLAUTERN– BAD DÜRKHEIM Ortsumgehung Hochspeyer	14,9	4,4	02	-	-	4,4
B 39 NEUSTADT–SPEYER Ortsumgehung Geinsheim	5,6	3,4	02	-	-	3,0
B 42 Bendorf- Koblenz Ortsumgehung Koblenz-Ehrenbreitstein	13,3	0,6	04	-	-	0,6
B 47 A 6 (AS WATTENHEIM)–WORMS Ortsumgehung Eisenberg (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	6,8	3,1	02	-	-	-
B 49 KOBLENZ–MONTAUBAU Ortsumgehung Neuhäusel	25,2	3,8	02	-	-	3,8
B 53 TRIER–BERNKASTEL-KUES Ortsumgehung Biewer und Pfalzel	30,4	4,0	02	-	-	4,0

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

2) Privat finanzierte Maßnahme

3) Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

4) Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 5

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen–Ortsumgehungen -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				Länge (km)		
1	2	3	4	5	6	7
B 257 ALTENAHR–ADENAU Ortsumgehung Hönnigen/Ahr	4,9	1,6	02	1,6	1,6	-
B 260 LAHNSTEIN–WIESBADEN Ortsumgehung Fachbach–Bad Ems ⁴⁾	97,5	4,2	02	3,1	2,5	1,1
B 270 LAUTERECKE– KAISERSLAUTERN Ortsumgehung Wolfstein	9,4	1,6	02	-	-	1,6
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben: 2 Teil-Verkehrseinheit, 2streifig damit					4,1	
2003 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 Ortsumgehung, 2streifig	4,9			1,6		
Ende 2003 in Bau: 7 Teil-Verkehrseinheiten						18,5
1 Teil-Verkehrseinheit, 4streifig						0,6
6 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						17,9
Saarland						
B 51 SAARLOUIS–SAARBRÜCKEN Ortsumgehung Ens Dorf (L 139–B 51 alt)	30,7	2,4	02	-	-	2,4
B 423 Verlegung in Blieskastel (im Berichtsjahr keine Bauleistung)	1,3	0,8	02	0,5	-	-
Insgesamt						
Ende 2003 in Bau: 1 Verkehrseinheit, 2streifig						2,4
Sachsen						
B 87 LEIPZIG–LGr SN/BB Ortsumgehung Eilenburg	45,0	5,5	02	-	-	5,5
B 92 GERA–SCHÖNBERG Ortsumgehung Oelsnitz	24,5	4,8	02	-	-	4,8

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

2) Privat finanzierte Maßnahme

3) Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

4) Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 5

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen–Ortsumgehungen -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	VKE- Länge Länge (km)	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				5	6	7
B 95 OBERWIESENTHAL-BÖHLEN Ortsumgehung Borna	17,6	3,9	04	-	-	3,9
B 101 ELSTERWERDA-AUE Ortsumgehung Siebenlehn	5,1	2,0	02	2,0	2,0	-
Ortsumgehung Meißen, linkselbisch	36,5	3,5	02	-	-	3,5
B 172 SCHMILKA-DRESDEN Ortsumgehung Pirna (2.BA)	20,3	5,2	04	-	-	5,2
B 173 HOF-DRESDEN Ortsumgehung Mylau/Vogtl.	3,5	1,4	02	1,4	1,4	-
Ortsumgehung Lichtenstein	20,3	6,5	02	6,5	6,5	-
B 180 FRANKENBERG-OBERWIERA Ortsumgehung Stollberg	16,8	2,6	02	-	-	2,6
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben: 3 Ortsumgehungen, 2streifig damit					9,9	
2003 vollständig für den Verkehr 3 Ortsumgehungen, 2streifig	28,9			9,9		
Ende 2003 in Bau: 6 Teil-Verkehrseinheiten						25,5
2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig						9,1
4 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						16,4
Sachsen-Anhalt						
B 81n HALBERSTADT-EGELN Ortsumgehung Gröningen ³⁾	10,3	5,8	02	5,8	5,8	-
B 81 EGELN-MAGDEBURG Ortsumgehung Egelh/N	13,9	3,5	04	2,2	2,2	1,3
B 180 A 9 (AS NAUMBURG)- ALTENBURG /B2 Ortsumgehung Zeitz-Theißen, 3. BA (Nordumfahrung)	13,6	4,3	02	-	-	4,3

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

⁴⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 5

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen–Ortsumgehungen -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	VKE- Länge Länge (km)	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				5	6	7
B 180 NAUMBURG–ASCHERSLEBEN Ortsumgehung Aschersleben (1. BA) NW-Umgehung B 6n-B 185	8,7	2,5	02	-	-	0,5
/B 250 Ortsumgehung Querfurt	19,5	8,1	02	2,2	2,2	3,8
B 183 BITTERFELD–KÖTHEN Ortsumgehung Sandersdorf (K 2056- B 184), 3. BA ³⁾	7,3	3,5	02	3,5	3,5	-
B 187 BRANDIS–LUTHERSTADT WITTENBERG Südmumfahrung Wittenberg, 2. BA ³⁾	11,7	1,7	04	-	-	1,7
/B 2 Ortsumgehung Wittenberg, 3. BA	7,4	1,3	04	-	-	0,7
B 189 MAGDEBURG–STENDAL Ortsumgehung Wolmirstedt	39,7	6,6	04	6,6	6,6	-
B 246a GOMMERN–WANZLEBN Ortsumgehung Schönebeck, 1. BA ³⁾	12,3	5,6	02	1,6	1,6	4,0
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben:						
6 Teil-Verkehrseinheiten					21,9	
2 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig					8,8	
4 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig					13,1	
damit						
2003 vollständig für den Verkehr freigegeben:						
3 Ortsumgehungen	57,3			15,9		
1 Ortsumgehung, 4streifig	39,7			6,6		
2 Ortsumgehungen, 2streifig	17,6			9,3		
Ende 2003 in Bau:						
7 Teil-Verkehrseinheiten						16,3
3 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig						3,7
4 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						12,6

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

⁴⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 5

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen-Ortsumgehungen -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	VKE- Länge 3	Bautyp 4	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003 5	In 2003 6	Bis Ende 2003 7
1	2	3	4	Länge (km)		7
Schleswig-Holstein						
B 76 KIEL-LÜBECK-TRAVEMÜNDE (B 75) Ortsumgehung Preetz	31,0	8,8	02	-	-	8,8
B 76 SCHLESWIG-KIEL Ortsumgehung Gettorf	16,1	4,9	02	-	-	4,9
B 203 RENDSBURG-KAPPELN Ortsumgehung Klein- und Groß Wittensee	9,4	5,8	02	-	-	5,8
Insgesamt						
Ende 2003 in Bau: 3 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						19,5
Thüringen						
B 19 MEININGEN (B 280)- EISENACH (B 7/B 84) Ortsumgehung Barchfeld (2. BA)	11,0	3,1	02	-	-	3,1
B 89 EISFELD-HABLACH (B 85) Ortsumgehung Sonneberg	16,7	16,1	02	-	-	16,1
B 93 SCHNEEBERG (B 169)- BORNA (B 176) Osttangente Altenburg 1. BA: B 180- s Altenburg	12,5	4,2	02	4,2	4,2	-
Osttangente Altenburg 2. BA: n Altenburg- B 180	27,3	5,8	02	-	-	5,8
B 247 WORBIS (B 80)- MÜHLHAUSEN (B 249) Ortsumgehung Leinefelde BA 1.2	13,3	2,8	02	-	-	2,8

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

⁴⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 5

Bundesstraßen – Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesstraßen-Ortsumgehungen -						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	VKE- Kosten ¹⁾ Mio.	VKE- Länge	Bautyp	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2003	In 2003	Bis Ende 2003
				Länge (km)		
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben: 1 Verkehrseinheit, 2streifig damit					4,2	
2003 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 Ortsumgehung, 2streifig	12,5			4,2		
Ende 2003 in Bau: 4 Verkehrseinheiten, 2streifig						27,8
Länder insgesamt						
2003 für den Verkehr freigegeben: 55 Teil-Verkehrseinheiten 8 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig 47 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig damit					196,8 32,9 163,9	
2003 vollständig für den Verkehr freigegeben: 47 Ortsumgehungen 7 Ortsumgehungen, 4streifig 40 Ortsumgehungen, 2streifig	794,7 266,1 528,6			202,6 43,1 159,5		
Ende 2003 in Bau: 83 Teil-Verkehrseinheiten 14 Teil-Verkehrseinheiten, 4streifig 69 Teil-Verkehrseinheiten, 2streifig						336,8 51,2 285,6

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ Baukostenzuschuss der EU für Investitionen in Transeurop. Verkehrsnetze

⁴⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

Tabelle 6

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

Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen				
Land Straße Verkehrsweg Teilstrecke	2003 für den Verkehr freigegeben Ort (in/bei)	Ende 2003 in Bau Ort (in/bei)	Kosten ¹⁾	
			insgesamt in 1.000	Bundesanteil in 1.000
1	2	3	4	5
Baden-Württemberg				
B 492 BLAUBEUREN-EHINGEN Schmiechen	-	Schmiechen	9.627	3.062
Bayern				
B 13 ANSBACH-INGOLSTADT Ansbach-Weißenburg	Muhr am See	-	11.259	6.483
B 32 WANGEN-LINDENBERG Wangen-Lindenberg	-	Heimenkirch	4.620	1.405
Brandenburg				
B 101 BERLIN -JUTERBOG Neutrassierung Kerzendorf- A 10-L-GR BB/BE	---	Bei Kerzendorf	7.600	2.533
Hessen				
B 519 KÖNIGSTEIN-RÜSSELSHEIM Flörsheim	---	Flörsheim	15.444	7.675
B 26 RIEDSTADT/WOLFSKEHLEN- DARMSTADT Riedstadt/Wolfskehlen	---	Riedstadt/ Wolfskehlen	9.254	6.698
Nordrhein-Westfalen				
B 55 HAGEN-SIEGEN Lennestadt/Grevenbrück	Lennestadt/ Grevenbrück	---	11.580	3.480
B 56 BONN-EUSKIRCHEN Alfter/Impekoven	---	Alfter/Impekoven	12.964	3.929
B 63 FRÖNDENBERG-NEHEIM/HÜSTEN Wickede	---	Wickede	7.036	1.823
Rheinland-Pfalz				
B 412 NIEDERZISSEN-BROHL Brohl-Lützing	---	Brohl-Lützing	6.274	1.900
Sachsen-Anhalt				
B 183 BITTERFELD-KÖTHEN Ortsumgehung Sandersdorf, 3. BA	Bitterfeld	---	1.725	575
B 187 BRANDIS-LUTHERSTADT- WITTENBERG Ortsumgehung Wittenberg, 2. BA	---	Lutherstadt Wittenberg	7.842	2.614

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2004)

2) Verkehrsprojekt Deutsche Einheit, Schiene/Bundesstraße

Tabelle 7

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen
– Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 2)

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen					
Bundesautobahn Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. €	Baustoff
1	2	3	4	5	6
Ende 2003 in Bau					
<u>A 1 KAMEN–KÖLN</u> AS Münster Nord–AK Münster Süd	1	Rampenbrücke AK Münster Süd	412	7,7	Stahlverbund
AS Wuppertal-Langerfeld– AS Wuppertal-Ronsdorf	2	Wupper-Talbrücke Oehde	418	19,1	Stahlverbund
	3	Talbrücke Langerfeld	325	17,7	Stahlverbund
	4	Schwelmetalbrücke	210	14,8	Stahlverbund
<u>A 2 OBERHAUSENHANNOVER</u> LGR NW/NI–Bad Nenndorf	5	Talbrücke Kleinenbremen	170	5,2	Spannbeton
<u>A 2 HANNOVER–BERLIN</u> O AS Watenbüttel– W AK Braunschweig-N	6	Okerbrücke (1. Richtungsfahr- bahn freigegeben)	450	16,0	Spannbeton
<u>A 3 FRANKFURT/MAIN–NÜRNBERG</u> O AS Aschaffenburg-Ost– W AS Bessenbach/Waldaschaff	7	LS-Einhausung Hösbach	2100	43,2	Stahlbeton
O AK Biebelried– W AS Kitzingen/Schwarzach	8	Mainbrücke Dettelbach	359	17,8	Spannbeton
<u>A 4 AACHEN (BGR)–KÖLN</u> O AS Weisweiler–W AS Düren	9	Brücke über den Mühlenteich	92	7,3	Spannbeton
<u>A 4 BAD HERSFELD–DRESDEN</u> O AS Wommen–W AS Herleshausen	10	Brücke ü. d. Frauenborner Bach	120	6,3	Stahlverbund
<u>A 6 SAARBRÜCKEN–NÜRNBERG</u> LGR HE/BW (AK Viernheim)– N AK Mannheim	11	Neckarbrücke Mannheim	410	19,9	Spannbeton
<u>A 59 DINSLAKEN–DUISBURG</u> AK Duisburg–AS Duisburg Duissem	12	Hafenbahnbrücke	303	12,3	Stahlverbund

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2003

Tabelle 8

**Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen
– Neubaustrecken –**

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 3)

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen					
Bundesautobahn Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. €	Baustoff
1	2	3	4	5	6
2003 für den Verkehr freigegeben					
A 8 AS PERL/BORG–BGR D/L Moselquerung Grenzbrücke	13	Talbrücke Hungerbach	300	13,3	Stahlverbund
A 71 ERFURT–SCHWEINFURT					
Traßdorf–AS Ilmenau-O (B 87) (m)	14	Talbrücke Altwipfergrund	278	10,7	Spannbeton
AS Ilmenau-O (B 87) (o)– AS Geschwenda (B 88) (m)	15	Talbrücke Streichgrund	450	14,7	Stahlverbund
AS Geschwenda (B 88) (o)– AS Zella-Mehlis-N (B 247) (o)	16	Reichenbachtalbrücke	1000	35,9	Stahlverbund
	17	Talbrücke Zahme Gera	520	18,4	Spannbeton
	18	Tunnel Alte Burg	874	22,2	Stahlbeton
	19	Schwarzbachtalbrücke	354	10,6	Spannbeton
	20	Talbrücke Wilde Gera	552	23,5	Stahlverbund
	21	Rennsteigtunnel	7916	170,0	Stahlbeton
AD Suhl (A 73)– Berkach (LGr TH/BY)	22	Judentalbrücke	456	10,3	Spannbeton
Ende 2003 in Bau					
A 4 OLPE–BAD HERSFELD					
AK Olpe Süd–Krombach	23	Talbrücke Elben	120	14,8	Stahlverbund
	24	Talbrücke Altenberg	239	7,0	Spannbeton
A 4 EISENACH–GÖRLITZ					
Abschnitt Glauchau	25	Muldebrücke	188	8,6	Spannbeton
A 6 NÜRNBERG–W Aidhaus					
W AK Pfreimd–Woppenhof	26	Schilternbachtalbrücke	188	5,8	Spannbeton
	27	Naabtalbrücke	902	12,5	Spannbeton
A 17 DRESDEN–BGR D/CZ					
AS Dresden–Goritz (B 173)	28	Tunnel Altfranken	345	8,2	Stahlbeton
AS Dresden–Südvorstadt (B 170)– AS Pirna	29	Tunnel Dölzschen	1091	86,4	Stahlbeton
	30	Weißeritztalbrücke	219	15,0	Stahlverbund
	31	Tunnel Coschütz	2353	39,4	Stahlbeton
	32	Nöthnitzgrundbrücke	225	5,7	Spannbeton
	33	Gebergrundbrücke	288	7,8	Spannbeton
	34	Lockwitztalbrücke	723	29,5	Stahlverbund
	35	Müglitztalbrücke	347	10,0	Stahlverbund
AS Pirna–BGr. D/CZ	36	Seidewitztalbrücke	566	24,8	Stahlverbund
A 31 BOTTROP–EMDEN					
AS Emden–Nord–AS Emden Conrebbersweg	37	Brücke Harweg (2. Fahrbahn)	968	8,9	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2003

noch Tabelle 8

**Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen
– Neubaustrecken –**

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

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen					
Bundesautobahn Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. €	Baustoff
1	2	3	4	5	6
A 38 GÖTTINGEN–HALLE (A9)					
AS Heiligenstadt (m)–	38	Steinbachtalbrücke	372	14,5	Stahlverbund
AS Leinefelde (o)	39	Etzelsbachtalbrücke	523	13,9	Spannbeton
O AS Heringen–W AS Roßla	40	Thyratalbrücke	1115	35,7	Stahlverbund
O AS Roßla–W Wallhausen (B 80)	41	Brücke über die Bahn und B 80	125	8,0	Stahlverbund
LGr NS/TH- AS Arenshausen	42	Heidkopftunnel	3444	48,6	Stahlbeton
AS Heringen-LGr TH/ST	43	Hungerbachtalbrücke	375	7,3	Spannbeton
	44	Brücke über den Taubentalsbach	266	5,9	Spannbeton
	45	Brücke über den Weidengraben	355	6,7	Spannbeton
Südumgehung Leipzig	46	Brücke über die Weiße Elster und Bahn	293	10,8	Spannbeton
	47	Querung Bahnhof Gaschnitz	455	26,4	Spannbeton
A 44 KASSEL–EISENACH					
AS Hessisch Lichtenau	48	Wehretalbrücke	530	11,4	Spannbeton
	49	Hopfenbachtalbrücke	278	8,7	Spannbeton
	50	Tunnel Walberg	280	} 27,9	Stahlbeton
	51	Tunnel Hopfenberg	540		Stahlbeton
A 63 MAINZ–KAISERSLAUTERN					
AS Sembach–AS Kaiserslautern-O	52	Eselsbachtalbrücke	235	8,1	Spannbeton
A 71 ERFURT–SCHWEINFURT					
AD Suhl (A 73)– Berkach (LGr TH/BY)	53	Haseltalbrücke Einhausen	724	15,4	Spannbeton
	54	Werratalbrücke Einhausen	1182	28,2	Stahlverbund
	55	Talbrücke Jüchsen	369	8,0	Spannbeton
	56	Talbrücke Bibra	249	6,4	Spannbeton
Berkach (LGR TH/BY)– Bad Neustadt	57	Bahratalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	312	8,1	Spannbeton
	58	Saaletalbrücke	592	16,5	Stahlverbund
Bad Neustad–Pfersdorf	59	Lauertalbrücke	626	16,5	Spannbeton
	60	Talbrücke Thalwasser	320	10,6	Spannbeton
Pfersdorf–Schweinfurt	61	Werntalbrücke Pfersdorf (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	188	5,4	Spannbeton
	62	Werntalbrücke Geldersheim (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	250	7,0	Spannbeton
	63	Talbrücke Maibach	422	9,5	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2003

noch Tabelle 8

**Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen
– Neubaustrecken –**

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 3)

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen						
Bundesautobahn	Verkehrsweg	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge	Baukosten ¹⁾	Baustoff
Verkehrseinheit				m	Mio. €	
1		2	3	4	5	6
<u>A 73</u>	<u>SUHL-LICHTENFELS</u>					
	AS Eisfeld–Herbartswind (LGr TH/BY)	64	Talbrücke Haseltal	842	34,4	Stahlverbund
		65	Talbrücke Wiesental	252	5,8	Spannbeton
		66	Talbrücke Langer Grund	372	8,7	Spannbeton
		67	Talbrücke Leuketal	216	5,7	Spannbeton
		68	Werratalbrücke Eisfeld	432	7,3	Spannbeton
	AS Suhl–AS Schleusingen	69	Talbrücke Wallersbach	560	11,9	Spannbeton
		70	Talbrücke Dambach	370	12,4	Stahlverbund
		71	Talbrücke Silbach	340	11,0	Stahlverbund
		72	St. Kilian	450	20,8	Stahlverbund
	Herbartswind (LGr TH/BY)–Coburg	73	Lautertalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht vollständig für den Verkehr freigegeben)	300	6,6	Stahlverbund
<u>A 98</u>	<u>WEIL (BGR)–SCHAFFHAUSEN (BGR)</u>					
	AS Lörrach/Inzlingen–Rheinfelden/Karsau	74	Tunnel Nollinger Berg (1. Richtungsfahrbahn freigegeben)	2528	48,6	Stahlbeton
<u>A 99</u>	<u>AUTOBAHNRING MÜNCHEN</u>					
	Langwied–Unterpfaffenhofen	75	Tunnel Aubing	1935	51,1	Stahlbeton
<u>A 113</u>	<u>AUTOBAHNZUBRINGER DRESDEN</u>					
	AD Neukölln–LGr BE/BB	76	Brücke über den Britzer Verbindungskanal (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	112	8,6	Stahlverbund
		77	Tunnel Altglienicke	320	8,1	Stahlbeton
		78	Brücke über den Teltowkanal	149	12,2	Stahlverbund
	AD Neukölln/A 100/A 113)	79	Bauwerke in AD	998	40,5	Stahlverbund
<u>A 861</u>	<u>QUERSPANGE RHEINFELDEN</u>					
	AD Rheinfelden–LGr D/CH	80	Rheinbrücke Rheinfelden	211	7,6	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2003

Tabelle 9

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen
– Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 4 und 5)

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen					
Bundesstraße Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. €	Baustoff
1	2	3	4	5	6
2003 für den Verkehr freigegeben					
B 42 <u>NEUWIED-LAHNSTEIN</u> Koblenz–Pfaffendorf	81	Glockenbergtunnel	331	20,7	Stahlbeton
B 104 <u>SCHWERIN- NEUBRANDENBURG</u> OD Güstrow	82	Liebnitzbrücke	148	6,2	Stahlverbund
B 260 <u>KOBLENZ-WIESBADEN</u> Umgehung Fachbach–Bad Ems	83	Lahnbrücke Fachbach	483	12,0	Stahlverbund
B 312 <u>REUTLINGEN (ABZW. B 28)- ENGSTINGEN (ABZW. B 313)</u> Ortsumgehung Pfullingen	84	Ursulabergtunnel	1180	17,4	Stahlbeton
Ende 2003 in Bau					
B 6n <u>BAD HARZBURG-BERNBURG</u> AS Heimburg–Blankenburg Nord	85	Birkentalbrücke	143	5,7	Stahlverbund
B 8 <u>REGENSBURG-PASSAU</u> Ortsdurchfahrt Plattling	86	Isarbrücke	180	8,3	Stahlverbund
B 14 <u>WINNENDEN-BACKNANG</u> Winnenden	87	Zipfelbachtalbrücke	465	11,1	Spannbeton
B 33 <u>OFFENBURG-VILLINGEN</u> Ortsumgehung Hornberg	88	Tunnel Hornberg	1884	24,8	Stahlbeton
B 34 <u>SINGEN-BIETINGEN (BGR CH/D)</u> Ortsdurchfahrt Bietingen	89	Tunnel Bietingen	253	12,3	Stahlbeton
B 49 <u>KOBLENZ-MONTABAU</u> Ortsumgehung Neuhäusel	90	Kalterbachtalbrücke	322	6,8	Spannbeton
B 54 <u>KROMBACH-KREUZTAL</u> Hüttentalstraße	91	Talbrücke Bockenbach	224	5,8	Spannbeton
	92	Talbrücke Albetal	266	6,0	Spannbeton
	93	Talbrücke Holenstein	288	6,0	Spannbeton
B 227 <u>GELSENKIRCHEN-ERLE (B 226)- A 52 AS BREITSCHIED</u> Velbert	94	Talbrücke Scherenbusch	323	8,1	Spannbeton
B 229 <u>LANGENFELD (B 8)-SOEST (B 1)</u> Hüsten–Müschede	95	Ruhrtalbrücke	736	9,2	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2003

noch Tabelle 9

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen
 – Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen –
 Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 4 und 5)

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen					
Bundesstraße Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. €	Baustoff
1	2	3	4	5	6
B 260 <u>KOBLENZ–WIESBADEN</u> Umgehung Fachbach–Bad Ems	96	Tunnel Bad Ems	1528	52,0	Stahlbeton
B 277 <u>A 45 AS HAIGER/BURBACH</u> <u>(B 54)–WETZLAR (B 49)</u> OU Dillenburg	97	Schloßbergtunnel	775	30,1	Stahlbeton
B 298 <u>GAILDORF–SCHWÄBISCH</u> <u>GMÜND</u> Umgehung Mutlangen	98	Haselbachtalbrücke	502	7,3	Spannbeton
B 437 <u>FRIEDEBURG–BREMERHAVEN</u> Weserquerung, m B 212, OU Esenshamm Los 1 (Tunnel)	99	Wesertunnel	1636	private Vorfinan- zierung	Stahlbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2003

Tabelle 10

Neubau von Bundesautobahnen
– Vollzogene und voraussichtliche Verkehrsfreigaben im Jahre 2004 –
 Stand: 1. September 2004

lfd. Nr.	Land	BAB Nr.	Verkehrseinheit	Bautyp *)	VKE-Länge km	Gesamtkosten Bund Mio €	Verkehrsfreigabeabschnitt	Länge km	Verkehrsfreigabe 2004
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	BW	A 98	Murg - Hauenstein (BA 1.1 Luttingen)	02	2,3	15,3	Murg - Hauenstein (BA 1.1 Luttingen)	2,3	September
2	BE	A 113	AS Buschkrugallee - AD Neukölln (o)	06	1,0	59,2	AS Buschkrugallee - AD Neukölln (o)	1,0	Juli
3	BY	A 70	AS Knetzgau (St 2276) - AS Eltmann (B 26); 1. BA (Tunnel Schw. Berg/Mainbrü)	24	0,9	20,0	AS Knetzgau (St 2276) - AS Eltmann (B 26); 1. BA (Tunnel Schw. Berg/Mainbrü)	0,9	Ende 2004
4	MV	A 20	Groß Grönau (Landesgrenze SH/MV) - AS Schönberg (B 104)	04	14,2	76,6	Groß Grönau (Landesgrenze SH/MV) - AS Schönberg (B 104)	14,2	Dezember
5	MV	A 20	AS Grimmen/O (B 194) - AS Greifswald (L 26)	04	8,6	44,2	AS Grimmen/O (B 194) - AS Greifswald (L 26)	8,6	November
6	MV	A 20	AS Jarmen (B 110 n) - AS Anklam (B 199)	04	10,6	41,0	AS Jarmen (B 110 n) - AS Anklam (B 199)	10,6	Dezember
7	NI	A 31	AS Ohtrup-N (NW) - AS Schüttorf-S (L 39)	04	10,7	22,1	AS Ohtrup-N (NW) - AS Schüttorf-S (L 39)	10,7	Mai
7	NI	A 31	AS Schüttorf-S (L 39) - AS Emsbüren (L 40)	04	4,3	19,0	Hubertushof (Landesgrenze. NW/NI) - Schüttorf	4,3	Dezember
8	NI	A 31	AS Emsbüren (L 40) - AS Lingen (B 213)	04	13,7	42,8	AS Emsbüren (L 40) - AS Lingen (B 213)	13,7	April
9	NI	A 39	AS Sandkamp - Weyhausen (B 188)	04	3,8	24,8	AS Sandkamp - Weyhausen (B 188)	3,8	August
10	NI	A 39	AK Braunschweig/S - Rautheim (L 625)	04	5,6	69,5	AK Braunschweig/S - Rautheim (L 625) 1. Fahrbahn	5,6 (1. Fb)	Ende 2004
11	RP	A 63	AD Kaiserslautern/O (m) - AS Sembach	04	9,8	62,3	AD Kaiserslautern/O - AS Sembach	9,8	Oktober
12	SH	A 20	AS Lübeck/Genin (L 92) - Groß Grönau (Landesgrenze SH/MV)	04	10,4	92,8	AS Lübeck/Genin (L 92) - Groß Grönau (Landesgrenze SH/MV)	10,4	Dezember
13	SN	A 17	AS Pirna (B 172 a) (m) - AS Dresden/Südvorstadt	04	12,7	159,3	AS Prohlis - B 170	3,0	Oktober
14	SN	A 17	Dresden-Südvorstadt - AS Dresden-Gorbitz	04	9,0	286,8	Dresden-Südvorstadt - AS Dresden-Gorbitz	9,0	Oktober
15	ST	A 38	AS Roßla (m) - w Wallhausen (B 80)	04	6,9	44,2	AS Roßla (m) - w Wallhausen (B 80)	6,9	August
16	ST	A 143	AD Halle-S (A 38) (o) - AS Halle/Neustadt (B 80) (m)	04	9,5	66,7	AD Halle-S (A 38) (o) - AS Halle/Neustadt (B 80) (m)	9,5	III. Quartal
17	TH	A 71	AS Meiningen/S (B 89) (m) - AS Meiningen-N (o)	04	6,9	92,0	AS Meiningen/S (B 89) (m) - AS Meiningen-N (o) 2. Fahrbahn	6,9 (2. Fb)	Oktober

*) 04 = 4-streifig, 06 = 6-streifig, 02 = 1. Fahrbahn, 24 = 2. Fahrbahn

Art der Bauleistung	Bautyp	Gesamtlänge km
1	2	3
4-streifig	04	14,5
6-streifig	06	1,0
1. Fahrbahn	02	2,3
2. Fahrbahn	24	0,9
Bauleistung insgesamt:		118,7

Tabelle 11

Längenentwicklung*) der Bundesfernstraßen
1950 bis 2004 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	2128,0	---	24349,4	---	26477,4	---
1951	2128,0	---	24327,4	- 22,0	26455,4	- 22,0
1952	2128,0	---	24327,4	---	26455,4	---
1953	2131,3	+ 3,3	24250,4	- 77,0	26381,7	- 73,7
1954	2163,0	+ 31,7	24267,7	+ 17,3	26430,7	+ 49,0
1955	2186,6	+ 23,6	24474,1	+ 206,4	26660,7	+ 230,0
1956	2186,6	---	24553,5	+ 79,4	26740,1	+ 79,4
1957	2261,0	+ 74,4	24481,8	- 71,7	26742,8	+ 2,7
1958	2272,2	+ 11,2	24480,2	- 1,6	26752,4	+ 9,6
1959 ¹⁾	2420,0	+ 147,8	24508,3	+ 28,1	26928,3	+ 175,9
1960	2551,2	+ 131,2	24950,9	+ 442,6	27502,1	+ 573,8
1961	2670,6	+ 119,4	25262,2	+ 311,3	27932,8	+ 430,7
1962	2830,4	+ 159,8	28014,3	+ 2752,1	30844,7	+ 2911,9
1963	2935,8	+ 105,4	29206,1	+ 1191,8	32141,9	+ 1297,2
1964	3076,9	+ 141,1	29586,4	+ 380,3	32663,3	+ 521,4
1965	3204,3	+ 127,4	29906,9	+ 320,5	33111,2	+ 447,9
1966	3371,5	+ 167,2	30516,1	+ 609,2	33887,6	+ 776,4
1967	3508,4	+ 136,9	31418,4	+ 902,3	34926,8	+ 1039,2
1968	3616,6	+ 108,2	31986,8	+ 568,4	35603,4	+ 676,6
1969	3966,6	+ 350,0	32047,7	+ 60,9	36014,3	+ 410,9
1970	4110,3	+ 143,7	32205,0	+ 157,3	36315,3	+ 301,0
1971	4460,6	+ 350,3	32465,3	+ 260,3	36925,9	+ 610,6
1972	4827,8	+ 367,2	32590,4	+ 125,1	37418,2	+ 492,3
1973	5258,3	+ 430,5	32696,0	+ 105,6	37954,3	+ 536,1
1974	5481,0	+ 222,7	32703,0	+ 7,0	38184,0	+ 229,7
1975	5741,8	+ 260,8	32594,0	- 109,0	38335,8	+ 151,8
1976	6207,0	+ 465,2	32518,0	- 76,0	38725,0	+ 389,2
1977	6434,5	+ 227,5	32460,0	- 58,0	38894,5	+ 169,5
1978	6711,0	+ 276,5	32292,0	- 168,0	39003,0	+ 108,5
1979	7029,0	+ 318,0	32252,0	- 40,0	39281,0	+ 278,0
1980	7292,0	+ 263,0	32248,0	- 4,0	39540,0	+ 259,0
1981	7539,0 ²⁾	+ 247,0 ²⁾	32558,0	+ 310,0 ³⁾	40097,0	+ 557,0
1982	7806,0 ²⁾	+ 267,0	32356,0	- 202,0	40162,0	+ 65,0
1983	7919,0	+ 113,0	32239,0	- 117,0	40158,0	- 4,0
1984	8080,0	+ 161,0	31553,0	- 686,0 ⁴⁾	39633,0	- 525,0
1985	8198,0	+ 118,0	31485,0	- 68,0	39683,0	+ 50,0
1986	8350,0	+ 152,0 ⁵⁾	31372,0	- 113,0	39722,0	+ 39,0
1987	8437,0	+ 87,0	31368,0	- 4,0	39805,0	+ 83,0

*) Entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessung n

1) ab 1959 einschließlich Saarland

2) einschließlich 24,5 km Anschlußäste

3) einschließlich rd. 200 km Anschlußäste

4) einschließlich rd. 543 km Anschlußäste

5) hierin sind 159,5 km Neubaustrecken enthalten

6) ab 1. Januar 1991 im Beitrittsgebiet: Bundesautobahnen 1895 km, Bundesstraßen 11694 km = Bundesfernstraßen 13589 km

7) ab 1. Januar 1992 alte und neue Bundesländer

noch Tabelle 11

Längenentwicklung*) der Bundesfernstraßen
1950 bis 2004 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
1988	8618,0	+ 181,0	31196,0	- 172,0	39814,0	+ 9,0
1989	8721,0	+ 103,0	31108,0	- 88,0	39829,0	+ 15,0
1990	8822,0	+ 101,0	31063,0	- 45,0	39885,0	+ 56,0
1991 ⁶⁾	10854,0	+ 137,0	42554,0	- 203,0	53408,0	- 66,0
1992 ⁷⁾	10995,0	+ 101,0	42123,0	- 431,0	53078,0	- 330,0
1993	11013,0	+ 58,0	42169,0	+ 46,0	53182,0	+ 104,0
1994	11080,0	+ 67,0	41995,0	- 174,0	53075,0	- 107,0
1995	11143,0	+ 63,0	41770,0	- 225,0	52913,0	- 162,0
1996	11190,0	+ 47,0	41729,0	- 41,0	52919,0	+ 6,0
1997	11246,0	+ 56,0	41487,0	- 213,0	52733,0	- 186,0
1998	11309,0	+ 63,0	41419,0	- 68,0	52728,0	- 5,0
1999	11427,0	+ 118,0	41386,0	- 33,0	52813,0	+ 85,0
2000	11515,0	+ 88,0	41321,0	- 65,0	52836,0	+ 23,0
2001	11712,0	+ 197,0	41282,0	- 39,0	52994,0	+ 158,0
2002	11786,0	+ 74,0	41228,0	- 54,0	53014,0	+ 20,0
2003	12 037,0	+ 251,0	41 246,0	+ 18,0	53 283,0	+ 269,0
2004	12 044,0	+ 7,0	41 139,0	- 107,0	53 183,0	- 100,0

*) 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

1895 km, Bundesstraßen 11694 km =

Bundesfernstraßen 13589 km

7) ab 1. Januar 1992 alte und neue Bundesländer

