

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 2005

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 2005 und Finanzplanung	16
2 Aktuelles	17
2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	17
2.2 Stand der Einführung eines Pavement Management Systems (PMS) für eine systematische Erhaltungsplanung der Bundesfernstraßen	18
2.3 Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenbau	20
2.4 Neue Regelungen im Straßenbau	20
2.5 Streckenbezogene Gebührenerfassung für schwere Nutzfahrzeuge auf Bundesautobahnen	21
2.6 Fußball-Weltmeisterschaft 2006	21
2.6.1 Investitionen in Maßnahmen im Zusammenhang mit der Fußball-WM 2006	21
2.6.2 Verkehrsleitkonzept des Bundes zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006	22

	Seite
2.7 Dynamische Wegweiser mit integrierten Stauinformationen (dWiSta)	22
2.8 Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)	23
2.8.1 Aufgaben und Ziele	23
2.8.2 Verteilung der Lkw-Maut	23
2.8.3 Public Private Partnership (PPP)	24
2.9 Lückenschluss der Bundesautobahn A 31 im Emsland (Niedersachsen)	25
2.10 Tunnelnachrüstung	25
2.11 2-Mrd.-Euro-Programm zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur	26
3 Besondere Finanzierungsprogramme	29
3.1 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) Straße	29
3.2 Vorhaben mit privater Vorfinanzierung	31
3.3 Betreibermodelle für den Bundesfernstraßenbau	31
3.3.1 Stand der Projekte nach dem Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)	31
3.3.2 Stand der Projekte nach dem Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (F-Modell)	31
3.4 Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006 – Teil Straße – (Realisierungsstand)	32
3.5 Euro-Regionale Projekte im Rahmen von TEN-T	33
4 Straßenbauleistungen im Jahr 2004	35
4.1 Straßenbaufinanzierung 2004 – Kap. 1210 – und Kap. 1202 (Maut)	35
4.1.1 Haushaltssoll	35
4.1.2 IST-Ausgaben	35
4.2 Bedarfsplanmaßnahmen	37
4.2.1 Übersicht der Bauleistungen	37
4.2.2 Bundesautobahnen	38
4.2.2.1 Um- und Ausbau, Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen ...	38
4.2.2.2 Neubau	38
4.2.3 Neubau und Erweiterung von Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen, Radwegebau	38
4.2.4 Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen ...	39
4.2.5 Ingenieurbauwerke	39
4.2.6 Umweltschutz	39

	Seite
4.3 Ausgaben für die Erhaltung der Infrastruktur	41
4.4 Betrieb	41
4.4.1 Ausgaben	41
4.4.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen	41
4.4.3 Betriebsdienst (Autobahn- und Straßenmeistereien)	41
4.4.4 Verkehrsbeeinflussungsanlagen	42
4.5 Rastanlagen an Bundesautobahnen	43
 Verzeichnis der Abbildungen im Text	
1 Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes (Stand: 1. Januar 2005)	8
2 Zustandsbewertung der Brückenbauwerke im Zuge von Bundes- fernstraßen	9
3 Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes	11
4 Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen	11
5 Entwicklung der Jahresfahrleistungen (JFL) auf den Bundes- fernstraßen	12
6 Struktur der Dringlichkeiten des Bedarfsplans	18
7 Bauziele des Bedarfsplans	18
8 PMS-Ergebnisdarstellung einer netzweiten Optimierung	19
9 Temporäre Zusatzbeschilderung	22
10 Dynamische Wegweiser mit integrierten Stauinformationen	23
11 Veranschlagte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur	24
12 Geleistete Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur	24
13 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße –	30
14 Entwicklung der Ausgaben von 1990 bis 2004 und Finanzplanung für die Bundesfernstraßen bis 2009	37
 Verzeichnis der Tabellen im Text	
1 Straßennetzlängen	8
2 Kfz-Bestand	10
3 Verkehrsstärken	10
4 Fahrleistungen	10
5 Kurzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Personen- verkehr	15
6 Kurzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Güter- verkehr	15
7 Finanzrahmen 2005 bis 2009	16
8 2-Mrd.-Euro-Programm – Investitionen	26

	Seite	
9	2-Mrd.-Euro-Programm – Projektliste Bundesfernstraßen	27
10	Großprojekte des Schwerpunktes „Bundesfernstraßen“ des EFRE-Bundesprogramms „Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006“	33
11	Kleinprojekte des Schwerpunktes „Bundesfernstraßen“ des EFRE-Bundesprogramms „Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006“	33
12	Straßenbaufinanzierung 2004 – Haushaltssoll	35
13	Straßenbaufinanzierung 2004 – IST-Ausgaben	35
14	Straßenbaufinanzierung 2004 – Gliederung nach Aufgaben- bereichen	36
15	Leistungsübersicht 2004 – Bauleistungen nach Art –	37
16	Maßnahmen des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen	40
17	Tankstellen, Raststätten und Motels an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)	44
	Anhang	45
	Erläuterungen	46
	Verzeichnis der Tabellen im Anhang	
1	IST-Ausgaben 2004 – aufgeschlüsselt nach Titeln –	47
2	Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –	51
3	Bundesautobahnen – Neubaustrecken –	57
4	Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –	66
5	Bundesstraßen – Ortsumgehungen –	73
6	Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen	82
7	Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesauto- bahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –	83
8	Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesauto- bahnen – Neubaustrecken –	84
9	Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen –	88
10	Längenentwicklung der Bundesfernstraßen	90
Karte (in der Umschlagtasche)		
Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2004		
(Stand: 31. Dezember 2004)		

Straßenbaubericht 2005

Gemäß § 7 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG in der Fassung vom 20. Januar 2005, BGBl. I 2005, Nr. 9, S. 201) berichtet der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 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 2005 (Kapitel 1 bis 3) sowie bis zum 31. Dezember 2004 (Kapitel 4).

Zusammenfassung

Im vorliegenden Bericht für das Jahr 2004 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 2003) wurde am 2. Juli 2003 vom Bundeskabinett beschlossen. Der BVWP war zugleich Grundlage der Entwürfe der Bedarfsplangesetze für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen. Das 5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (5. FStrAbÄndG) und damit der neue Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL) ist mit Wirkung vom 16. Oktober 2004 in Kraft getreten.

Der BPL ist die gesetzliche Grundlage für den Neubau und die Erweiterung der Bundesfernstraßen. Er weist ein Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von rd. 80 Mrd. Euro aus, davon 51,5 Mrd. Euro für Projekte des Vordringlichen Bedarfs – unter Einschluss einer Planungsreserve in Höhe von 11,7 Mrd. Euro – sowie 28,8 Mrd. Euro für Projekte des Weiteren Bedarfs. Die Bauziele der Projekte des Vordringlichen Bedarfs umfassen rd. 1 900 km Autobahnneubau, rd. 2 200 km Autobahn-Erweiterungen auf sechs oder mehr Fahrstreifen sowie rd. 5 500 km Neubau und Erweiterung von Bundesstraßen, darin enthalten sind rd. 850 Ortsumgehungen.

Entsprechend dem gesetzlichen Auftrag gemäß § 5 Abs. 1 Fernstraßenausbaugesetz ist zur Umsetzung des langfristig angelegten Bedarfsplans ein neuer Fünfjahresplan für die Bundesfernstraßen (FJP) aufzustellen. Er wird die Grundlage für die jährlichen Straßenbaupläne bilden. Der FJP wird auf der Basis des festzulegenden Planungsrahmens die wichtigsten Projekte für die Bundesfernstraßen der kommenden Jahre enthalten und damit die Schwerpunkte der Investitionen für den Neubau und die Erweiterung der Bundesfernstraßen festlegen. Die Vorhabenauswahl erfolgt ausschließlich aus Projekten des Vordringlichen Bedarfs des BPL. Der Schwerpunkt wird in der zügigen Fertigstellung bereits laufender Maßnahmen und einer bauwirtschaftlich effizienten Durchfinanzierung der neu zu beginnenden Projekte liegen.

Zum 1. Januar 2005 wurde in Deutschland die streckenbezogene Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw („Lkw-Maut“) erfolgreich gestartet. Damit kommt weltweit erstmalig ein satellitengestütztes Mauterhebungssystem auf GPS/GSM-Basis zum Einsatz. Die wesentlichen Funktionen der Mauterhebung laufen – ohne nennenswerten Aufwand für den Nutzer und ohne Eingriffe in den Verkehrsfluss – fahrzeugseitig und vollautomatisch ab. Weitere Vorteile des Systems liegen im geringen Aufwand für die Infrastruktur an mautpflichtigen Straßen und der Flexibilität bei Erweiterungen und Änderungen des mautpflichtigen Straßennetzes. Angesichts der Größe des deutschen Autobahnnetzes (Länge ca. 12 000 km, 2 200 Anschlussstellen, Autobahnkreuze- und -dreiecke, ca. 160 Millionen mautpflichtige Fahrten pro Jahr, ca. 27 Mrd. km jährliche Gesamtfahrleistung der mautpflichtigen Nutzfahrzeuge) kommt diesem Aspekt besonderes Gewicht zu. Mit der Einführung der Maut nimmt die Bundesrepublik einen Systemwechsel vor – von der Steuerfinanzierung hin zu einer Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur.

Eine wesentliche Grundlage für die Straßenplanung ist die Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen. Wichtige Faktoren sind der Kfz-Bestand sowie der Transitverkehr. Ende des Berichtsjahres waren im gesamten Bundesgebiet rd. 54,5 Millionen Kfz (+ 0,437 Millionen Kfz gegenüber Ende 2003) zugelassen.

Im Berichtsjahr wurden folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) – in Klammern: sowie Veränderungen gegenüber dem Vorjahr – und Schwerverkehrsanteile (SV = Lkw > 3,5 t und Busse) im Netz der Bundesfernstraßen festgestellt:

- Autobahnen DTV rd. 49 400 Kfz/24 h (+ 1,0 Prozent),
SV rd. 15,3 Prozent,
- Bundesstraßen – außerorts DTV rd. 9 340 Kfz/24 h (+ 0,1 Prozent),
SV rd. 8,3 Prozent.

Die Zahlen zeigen 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 hat sich weiter konsolidiert.

Die Gesamtfahrleistung (ohne Mofas, Mokicks, Mopeds) im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland betrug im Berichtsjahr rd. 697,1 Mrd. Kfzkm (+ 2,1 Prozent). Davon entfielen auf die

- Autobahnen rd. 218,9 Mrd. Kfzkm (+ 2,0 Prozent), Anteil an der Gesamtfahrleistung 31,4 Prozent,
- Bundesstraßen – außerorts – rd. 109,6 Mrd. Kfzkm (+ 0,5 Prozent), Anteil an der Gesamtfahrleistung 15,7 Prozent.

Nach dem Haushaltsgesetz 2004 vom 18. Februar 2004 waren im Berichtsjahr für den Bereich der Bundesfernstraßen (Kap. 1210) Ausgaben in Höhe von 5 427,0 Mio. Euro (Verfügungsbetrag SOLL) geplant. Einschließlich der EFRE-Mittel und im Haushaltsjahr erfolgten Umschichtungen ergaben sich IST-Ausgaben von 5 848,1 Mio. Euro. Die Ausgaben verteilen sich wie folgt:

- Bundesländer insgesamt: 5 848,1 Mio. Euro
- * Investitionen 4 927,6 Mio. Euro
- * Nichtinvestitionen 920,5 Mio. Euro

Für das Jahr 2005 sind für den Bereich der Bundesfernstraßen (Kapitel 1210 und Kapitel 1202) Ausgabemittel in Höhe von 5 515,3 Mio. Euro vorgesehen (Haushaltsgesetz vom 8. März 2005, BGBl. I S. 467).

Für die Bauleistungen der Kapazitätserweiterung auf den Bundesfernstraßen (Maßnahmen des Bedarfsplanes, Hauptbautitel, einschließlich Refinanzierung) wurden im Berichtsjahr insgesamt rd. 3 105,2 Mio. Euro aufgewendet. Folgende Fertigstellungsleistungen wurden erbracht:

- Bundesautobahnen:
 - * 72,0 km Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen),
 - * 122,9 km Neubaustrecken
- Bundesstraßen – Neubau und Erweiterungsstrecken einschließlich Ortsumgehungen:
 - * 46,5 km 4streifig,
 - * 151,8 km 2streifig.

Die Ausgaben einschließlich Grunderwerb betragen :

- für Bundesautobahnen rund 2 215 Mio. Euro
- für Bundesstraßen rund 890 Mio. Euro.

Der Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein Schwerpunkt beim Ausbau des Bundesfernstraßennetzes. Im Berichtsjahr wurden bundesweit 36 Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 144,7 km

für den Verkehr freigegeben. Für den Bau von Ortsumgehungen wurden damit im Berichtsjahr rund 712 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. Für Bahnübergangsbeseitigung sowie für andere technische Sicherungen wurden im Berichtsjahr vom Bund als Baulastträger aus dem Straßenbauhaushalt (Kapitel 1210) 23,2 Mio. Euro verausgabt. Aus dem Kapitel 1222 (Eisenbahnen des Bundes) wurden zur Beseitigung von Bahnübergängen Investitionsmittel in Höhe von 107,3 Mio. Euro aufgewendet.

Im Berichtsjahr sind rd. 400 km Radwege an Bundesstraßen fertig gestellt worden. Dafür wurden insgesamt rd. 81 Mio. Euro aufgewendet. In dem Zeitraum von 1991 bis zum Jahr 2004 wurden rd. 5 100 km Radwege mit Baukosten in Höhe von rd. 860 Mio. Euro errichtet. Insgesamt stehen damit Ende 2004 rund 16 500 km Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung.

Im Berichtsjahr wurden im Rahmen des Umweltschutzes für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) rd. 170 Mio. Euro und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere 14 Mio. Euro ausgegeben. Damit wurden im Berichtsjahr rd. 24 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und rd. 52 km Lärmschutzwände errichtet sowie rd. 13 000 m² Lärmschutzfenster eingebaut.

1 Grundlagen

1.1 Netz der Bundesfernstraßen

Anfang des Jahres 2005 verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von rd. 231 467 km Länge. Dieses Straßennetz hat sich nach Straßenkategorien gegenüber dem Vorjahr wie folgt verändert (Stand: 1. Januar 2005):

Tabelle 1

Straßennetzlängen

Straßennetz	Netzlänge in km ¹⁾		Veränderung in km
	1.1.2004	1.1.2005	
Bundesfernstraßen	53 183	53 143	– 40
davon Bundesautobahnen	12 044	12 174	+ 130
Bundesstraßen	41 139	40 969	– 170
Übrige überörtliche Straßen	178 237	178 324	+ 87
davon Landesstraßen	86 809	86 736	– 73
Kreisstraßen	91 428	91 588	+ 160

¹⁾ Quelle: Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2005. Die Zahlen der Längenstatistik beinhalten Umstufungen, Messdifferenzen, Fortführungen, Datenbankberichtigungen und Rundungsdifferenzen und sind mit den Bauleistungen des selben Zeitraums nicht unmittelbar vergleichbar.

In Abbildung 1 und Tabelle 10 (Anhang) ist die Längenentwicklung der Bundesfernstraßen dargestellt.

1.2 Zustand und Gebrauchswert der Bundesfernstraßen

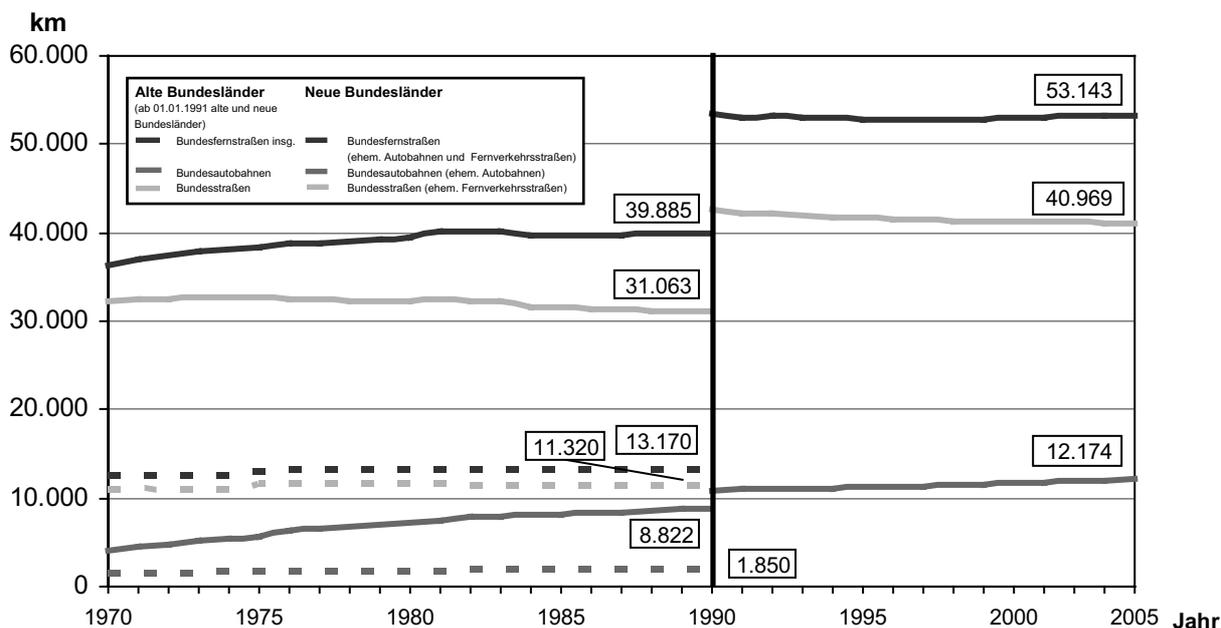
Neben den Leistungen für Neubau und Erweiterung der Bundesfernstraßen gewinnt deren Erhaltung im Rahmen der Zukunftsüberlegungen zu einer verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur zunehmend an Bedeutung. Es gilt, die Straßen – in der Bundesrepublik Deutschland handelt es sich bei den Bundesfernstraßen um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

– Fahrbahnbefestigungen

Im Straßenbaubericht 2003 sind 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 Stelle erneut über Zustand und Zustandsveränderungen der Bundesstraßen berichtet.

Abbildung 1

Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes
– gerundete Längen (km), Stand: 1. Januar 2005 –



– 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 Stadtentwicklung 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 Bauwerksprüfungingenieur direkt am Bauwerk aufgenommen. Der Schaden wird nach einem standardisierten Verfahren (Programmsystem: SIB-Bauwerke) – mittels Notebook – vor Ort in Hinblick auf die Kriterien Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit entsprechend den Definitionen zur Schadensbewertung nach der „Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076“ (RI-EBW-PRÜF) bewertet. Als Ergebnis der Hauptprüfung erhält das jeweilige Bauwerk eine Zustandsnote (ZN) zwischen eins und vier. 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;

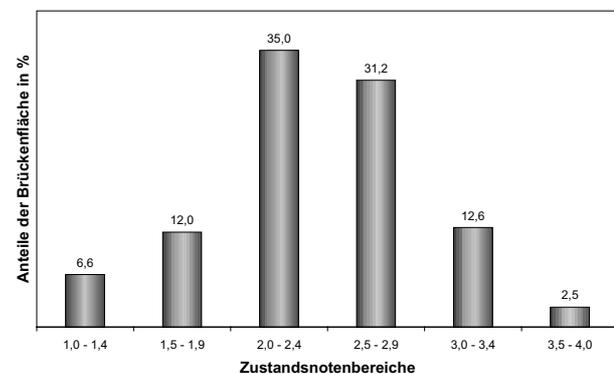
„Ungenügender Bauwerkszustand“ (ZN 3,5–4,0):

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

Die Verteilung der Zustandsnoten ist in Abbildung 2 dargestellt. Die Bereiche mit kritischem Bauwerkszustand, d. h. mit Zustandsnoten zwischen 3,0 und 4,0, machten in 2004 rd. 15,1 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 (Stand: 31. Dezember 2004)



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 2005 wurde für das Bundesgebiet für die Haupt-Kfz-Arten folgende Bestandsentwicklung gegenüber dem Vorjahr festgestellt:

Tabelle 2

Kfz-Bestand

Kfz-Arten	Bestand in Tsd.		Zuwachs ¹⁾ in Tsd.
	1.1.2004	1.1.2005	
Krafträder	3 745,0	3 827,9	82,9
Pkw	45 022,9	45 375,5	352,6
Lkw	2 586,3	2 572,1	– 14,2
übrige Kfz ¹⁾	2 727,9	2 744,1	16,2
Summe Kfz	54 082,2	54 519,7	437,5

¹⁾ einschließlich Kraftomnibusse und Sattelzugmaschinen.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.1, Verkehr aktuell 06/2005

Abbildung 3, S. 11, zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes. Der Motorisierungsgrad lag zu Ende des

Berichtsjahres bei 670 Pkw/1 000 ff-EW¹ 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 3) ermittelt, die in ihrer zeitlichen Entwicklung in Abbildung 4, S. 11, dargestellt sind.

– Fahrleistungen

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

¹ ff-EW: fahrfähige Einwohner,

Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Kurzfristprognose Sommer 2005

Tabelle 3

Verkehrsstärken

Netz im Bundesgebiet	2003		2004 ¹⁾		Änderungen 2003/2004	
	DTV _{Kfz}	Anteil SV	DTV _{Kfz}	Anteil SV	des DTV _{Kfz}	des Anteil SV
	Kfz/24h	%	Kfz/24h	%	%	%
Bundesautobahnen	48 900	15,2	49 400	15,3	1,0	2,4
Bundesstraßen – außerorts –	9 330	8,2	9 340	8,3	0,1	0,0

¹⁾ Bundesanstalt für Straßenwesen

Tabelle 4

Fahrleistungen

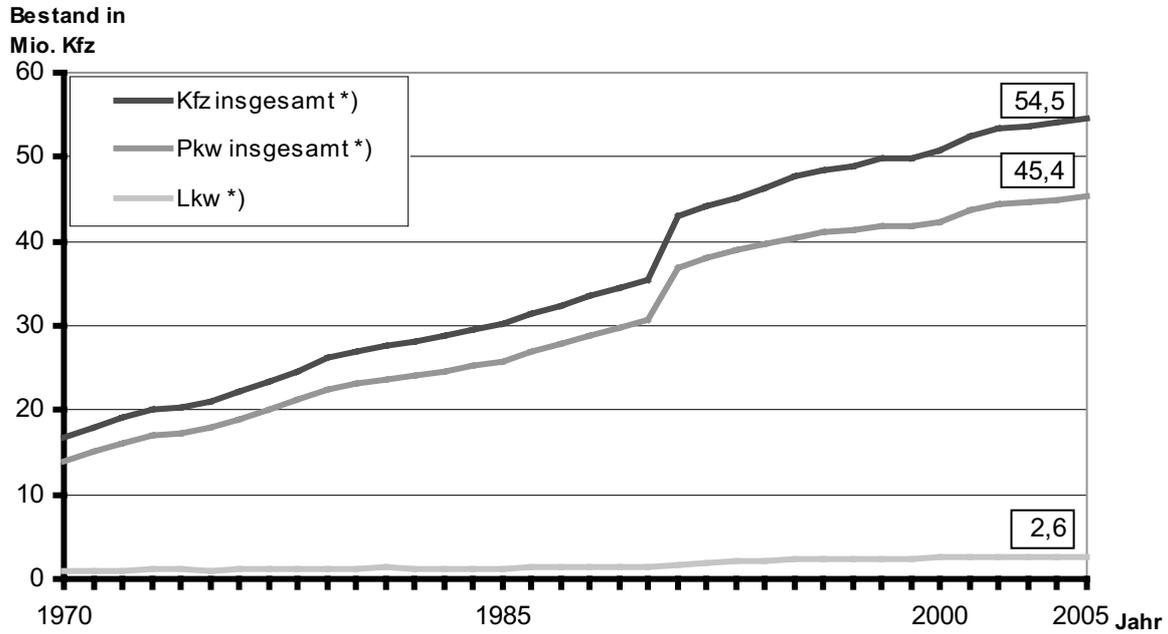
Netz/Teilnetz	2003		2004		Änderungen 2003/2004 der JFL
	JFL	Anteile	JFL	Anteile	
	Mrd. Kfzkm	%	Mrd. Kfzkm	%	
Gesamtes Straßennetz ¹⁾	682,2	100,0	697,1 ¹⁾	100,0	2,1
davon: BFStr. – außerorts	323,6	47,4	328,5 ²⁾	47,1	1,5
davon: Bundesautobahnen	214,5	31,4	218,9 ²⁾	31,4	2,0
Bundesstraßen	109,1	16,0	109,6 ²⁾	15,7	0,5

Quellen: ¹⁾ DIW Wochenbericht Nr. 37/2005

²⁾ Bundesanstalt für Straßenwesen

Abbildung 3

Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes
 – Bestand jeweils zu 01.01 des Jahres –



*) ab 1991 ABL + NBL
 Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.1, Verkehr aktuell 06/2005

Abbildung 4

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

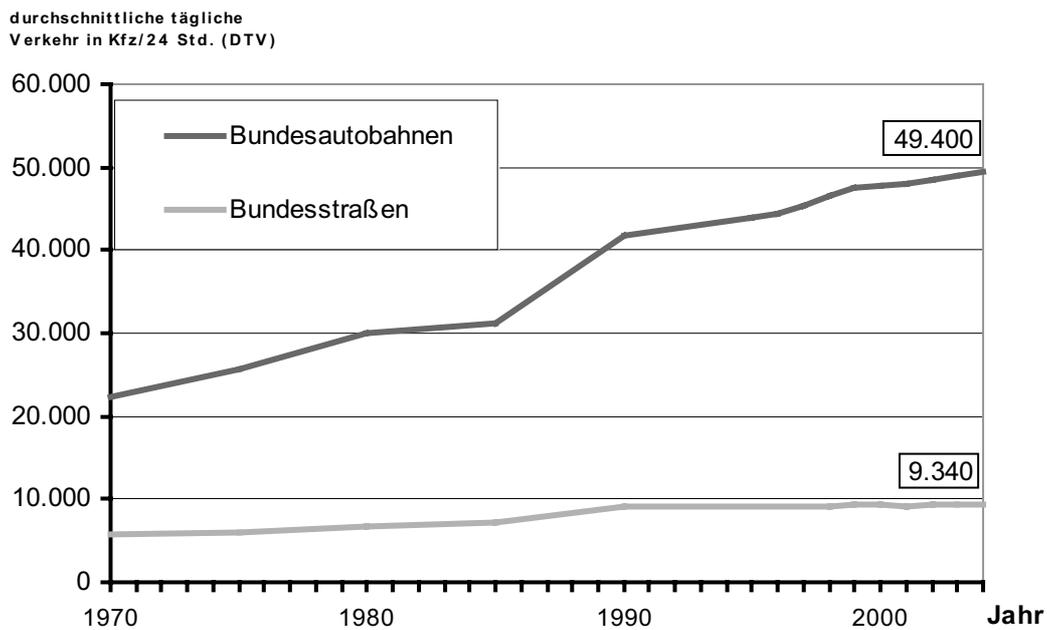
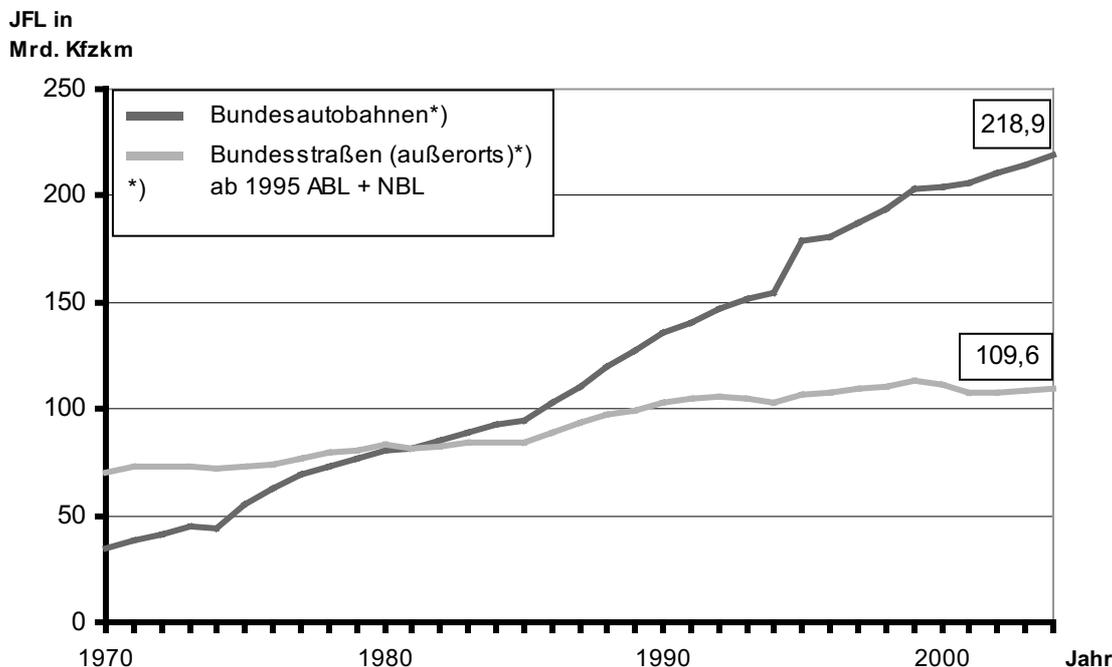


Abbildung 5

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



Die verkehrliche Bedeutung der Bundesfernstraßen, der Längenanteil am Gesamtnetz der Außerortsstraßen beträgt rd. 23 Prozent, besteht in ihrem überproportional hohen Anteil an den Verkehrsleistungen, rd. 47,1 Prozent der Jahresfahrleistungen der Kfz (Kfzkm), im Straßenverkehr. Der Kfz-Verkehr, insbesondere der Güterverkehr, konzentriert sich weiterhin auf den Autobahnen (vgl. DTV-Werte), die mit einem Längenanteil von rd. 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, an allen Baustellen die Zahl der Fahrstreifen nicht zu verringern, um die Leistungsfähigkeit der Strecke möglichst beizubehalten. Im Jahr 2004 gab es rd. 585 Baustellen auf Bundesautobahnen, an denen 14 Tage und länger gearbeitet wurde.

Zur Information der Öffentlichkeit über diese Baustellen wird in Zusammenarbeit mit den Ländern ein bundesweites Baustelleninformationssystem betrieben. Aktuelle Baustelleninformationen und geplante Sperrungen von Streckenabschnitten und Knotenpunkten werden durch eine zentrale

Stelle der Straßenbauverwaltung in jedem Bundesland zusammengetragen und über vorgegebene Eingabemasken unmittelbar ins Internet eingestellt. Die Daten betreffen laufende und zu erwartende neue Baustellen von längerer Dauer (mehr als acht Tage) im Autobahnnetz. Die Informationen sind im Internetangebot des BMVBS unter <http://www.bmvbs.de> abrufbar.

1.4 Verkehrsmarkt in Deutschland

Die Prog Trans AG erarbeitet halbjährlich im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Bericht zur kurz- und mittelfristigen Verkehrsentwicklung. Ihre Verkehrsprognose Winter 2004/2005² gibt einen ersten Ausblick über die Ergebnisse des abgelaufenen Jahres und stellt die kurzfristig für 2005 sowie mittelfristig bis 2008 zu erwartenden Entwicklungen im bodengebundenen Personen- und Güterverkehr dar. Dieser Bericht wird im Folgenden auszugsweise wiedergegeben:

*Die **Bevölkerung** in Deutschland lag zum Jahresende 2004 bei knapp über 82,8 Millionen Personen. In der mittleren Frist bis 2008 ist ein geringes Wachstum der Bevölkerungszahl auf 83,0 Millionen zu erwarten. Dieser*

² Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Prog Trans AG, Januar 2005

Anstieg resultiert ausschließlich aus der weiteren Zuwanderung. Die natürliche Bevölkerungsentwicklung ist negativ, da die Anzahl der Sterbefälle die Anzahl der Geburten übersteigt.

Der für die Entwicklung des Pkw-Verkehrs bedeutende Anteil der **fahrfähigen Bevölkerung** (18 Jahre und älter) lag Ende 2004 bei 82,0 % und wird bis 2008 um ca. 1,9 Prozentpunkte zunehmen. In 2008 werden ca. 0,9 Millionen Personen, die 18 Jahre und älter sind, mehr in Deutschland leben als heute. Hier macht sich der Alterungsprozess bereits bemerkbar. Darüber hinaus wird die durchschnittliche **Führerscheinverfügbarkeit** mittelfristig eher noch stärker 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 die Anzahl der Bevölkerung zwischen 10 und 18 Jahren (Schüler) von heute etwa 8,2 Millionen auf knapp 7,8 Millionen im Jahr 2008 sinken.

Nach den wachstumsschwachen Jahren 2001 und 2002 befindet sich die **Weltwirtschaft** seit Sommer 2003 wieder auf dem Pfad der konjunkturellen Erholung. Expansive Impulse gehen vor allem von den USA und asiatischen Ländern aus. Der Euroraum weist eine in Relation zur USA geringere Wachstumsdynamik auf. Für 2004 wird eine relativ deutliche Zunahme um 2,0 % erwartet. Das BMWA rechnet für die **deutsche Wirtschaftsleistung** in 2004 mit einem Wachstum in Höhe von 1,8 %. Für 2005 erwartet das BMWA eine leichte Abschwächung auf 1,7 %. Mittelfristig (2005 bis 2008) soll die Rate bei 1,9 % p. a. liegen.

Getragen wird die aktuelle Erholung der deutschen Wirtschaft fast ausschließlich über den Außenbeitrag. Für das vergangene Jahr geht das BMWA von einem Exportwachstum von 11,2 % aus, für 2005 liegt der Wert bei 8,0 %. Da die Importe nicht so stark wie die Exporte zulegen, vergrößert sich der Überschuss in der Handelsbilanz weiter.

Nach den Rückgängen in 2003 stieg die **gesamtmodale Personenverkehrsleistung** im vergangenen Jahr mit 0,4 % wieder leicht an. Hier zeigt sich der hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV), trotz seines an sich nur geringen Wachstums, von knapp 4 %. Der öffentliche Sektor hat im vergangenen Jahr seine auf dem Nahverkehr beruhende Stabilisierung aus 2003 in ein Wachstum von 0,8 % überführen können, insbesondere durch einen Stopp der Negativentwicklungen im Fernverkehrssegment der Schiene.

In diesem Jahr werden sich diese Zuwächse fortsetzen, mittelfristig wird sich die **Gesamtnachfrage nach Personenverkehrsleistungen** leicht abschwächen. Im öffentlichen Verkehr profitiert von dieser Zunahme vor allem das Fernverkehrssegment der Eisenbahn, während die entsprechenden Beförderungsleistungen auf der Strasse tendenziell abnehmen werden. Dazu werden auch die demografischen Veränderungen mit den damit verbundenen

Entwicklungen im Mobilitäts- und Freizeitverhalten beitragen, die wiederum eine weiter steigende Motorisierung bewirken. Bis 2008 wird die im MIV erbrachte Personenverkehrsleistung um jahresdurchschnittlich 0,4 % zunehmen (vgl. **Tabelle 5**, Seite 13).

Die **Luftfahrtbranche** setzte auch in 2004 ihre im Jahr zuvor begonnene Erholung fort. Dazu führten vor allem die Entwicklungen auf den grenzüberschreitenden Relationen. Mittelfristig schwenken die Auslandsverbindungen wieder auf die Entwicklungspfade der späten 1990er Jahre ein und wachsen mit 4,6 % p. a., während der innerdeutsche Flugverkehr in einem sich konsolidierenden Markt um 1,7 % p. a. zunehmen wird.

Die für das vergangene Jahr 2004 bereits im Sommer prognostizierte kräftige Zunahme der **gesamtmodalen Güterverkehrsleistung** (vgl. **Tabelle 6**, Seite 13) ist mit einem Plus von 5,3 % eingetreten. Davon haben alle Verkehrsträger profitiert, bei der Binnenschifffahrt addierten sich hier noch die Nachholeffekte aufgrund der witterungsbedingten Rückgänge des Vorjahres. Dennoch konnte die Eisenbahn einen Teil der in 2003 verlagerten Verkehre behalten und nochmals recht kräftig wachsen. Der Straßengüterverkehr setzte seine positiven Wachstumsraten fort, insbesondere im Fernverkehrssegment.

Kurz- und mittelfristig wird die, wenn auch gedämpfte, aber anhaltende konjunkturelle Belebung durch verstärkte Binnennachfrage und durch die dynamischen Impulse des Außenhandels die **Güterverkehrsleistung bis 2008** weiter ansteigen lassen. Dabei wachsen auf der Strasse erbrachte Güterverkehrsleistungen überdurchschnittlich an, die Schiengüterverkehrsleistungen analog zur Entwicklung der gesamtmodalen Transportleistung. Die auf den Binnenwasserstrassen geleisteten Transporte werden nur unterdurchschnittlich wachsen.

Im **Straßengüterverkehr** war auch in 2004 eine rückläufige Entwicklung im Nahverkehr infolge der wieder rückläufigen Inlandsnachfrage festzustellen. Dieser konnte auch von den recht hohen Zuwächsen bei der für den Nahbereich an sich wichtigen Gütergruppe „Steine und Erden“ nicht profitieren. Die hohen Zuwächse im regionalen Entfernungsbereich zwischen 51 und 150 km aus 2003 setzten sich im vergangenen Jahr nicht fort – die entsprechenden Verkehrsleistungen stagnierten. Da sich dieser Entfernungsbereich jedoch künftig mehr an den Entwicklungen im Fernverkehr orientieren wird, werden die hier zu erwartenden Entwicklungen zumindest nicht rückläufig ausfallen. Im Fernverkehrssegment kommt kurz- und mittelfristig die außenwirtschaftliche Dynamik zum Tragen und lässt die Leistungen auf diesen Relationen weiterhin überdurchschnittlich ansteigen. Auch zukünftig gilt: Bis 2008 werden die ausländischen Transporteure gegenüber den inländischen Lkw stärker wachsen. Insgesamt erwarten wir zwischen 2005 und 2008 die stärkste Dynamik aller Landverkehrswege auf der Strasse.

Auf der **Schiene** wurden im vergangenen Jahr 8,2 % mehr Tonnenkilometer als im Jahr zuvor abgefahren und somit die bereits starken Entwicklungen aus dem Jahr 2003 nochmals übertroffen. Neben dem positiven konjunkturellen Rahmen zeigte sich hier auch, dass die Eisenbahnen die aus den extremen Niedrigwasserständen herrührenden Verlagerungen vom Binnenschiff nicht wieder vollumfänglich abzugeben hatten.

Für das laufende Jahr wird ein Wachstum in Höhe von 2,5 % erwartet. Mittelfristig wird die Schiene ihre Güterverkehrsleistung nach den derzeitigen konjunkturellen Aussichten um 2,0 % p. a. steigern können, gestützt auf die Festigungen ihres Marktanteils in ihren klassischen Feldern des Massenguttransportes und der Partizipation am Wachstumssegment der „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ inklusive der „Besonderen Transportgüter“. In dieser Gütergruppe sind sämtliche Container- und Wechselbrückenverkehre enthalten, deren Anteile an Aufkommen und Leistung im Güterverkehr ein starkes Wachstum vorweisen, nicht zuletzt dank ihres hohen Potenzials für den kombinierten Verkehr.

Die **Binnenschifffahrt** konnte – insbesondere im 2. Halbjahr 2004 – ihre durch die extremen Niedrigwasserstände in 2003 verloren gegangenen Transportleistungen zum Teil kompensieren, ihre alten Marktanteile konnte sie jedoch nicht ganz zurück erobern. Im laufenden Jahr wird die Wachstumsrate aufgrund dieser Nachholeffekte nicht ganz so stark ausfallen, sie liegt mit 2,2 % jedoch noch auf dem Wachstumspfad aller Landverkehrsträger. Mittelfristig profitiert die Binnenschifffahrt weiterhin in den klassischen Bereichen des Massenguttransports und von den Zuwächsen bei den „Fahrzeugen, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“, so dass wir hier zwischen 2005 und 2008 mit einer Zunahme der Güterverkehrsleistung auf den deutschen Binnenwasserstrassen um 1,1 % p. a. rechnen. Damit kann auch die Binnenschifffahrt an den wachstumstarken Containerverkehren partizipieren.

Die Beförderungsleistung der **Rohrfernleitungen** ist durch die Entwicklung des Absatzes von Mineralölzeugnissen gekennzeichnet und hat in 2004 um – für diese Transportart relativ hohe – 3,8 % zugenommen, was in erster Linie auf höhere Beförderungsweiten zurückzuführen war, da das Transportvolumen mit 1,3 % weniger stark gestiegen ist. Mit den derzeitigen Beförderungsmengen befindet sich das Rohrfernleitungsnetz nahe an seiner Kapazitätsgrenze, daher – und in Verbindung mit dem nur sehr schwach ansteigenden Mineralölabsatz – wird die Beförderungsmenge kurz- und mittelfristig stagnieren bzw. sogar zurückgehen. In Verbindung mit den dennoch weiter leicht ansteigenden Transportweiten wird die Beförderungsleistung in 2005 leicht zunehmen, mittelfristig ebenfalls stagnieren.

Von der Einführung der **streckenabhängigen Lkw-Gebühr** zum Jahresbeginn 2005 werden aus heutiger Sicht und nach Meinung der Experten, die den Prozess der Mittelfristprognose-Erstellung begleiten, kurzfristig

keine signifikanten Effekte auf die Güterverkehrsleistung ausgehen. Es wird allgemein erwartet, dass die Transporteure versuchen werden, die gestiegenen Kosten an die Verloader weiter zu reichen. Aus Sicht des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) besteht jedoch Unsicherheit darüber, wie sich die Lkw-Maut auf den Wettbewerb zwischen inländischen und ausländischen Transportunternehmen auswirken wird.

Die stark steigenden Entwicklungen im **Luftfrachtbereich** haben sich in 2004 nicht nur fortgesetzt, sondern nochmals deutlich verstärkt. Zusammen mit den weiter steigenden Frachtkapazitäten verursachen die dynamischen Außenhandelsprognosen auch kurz- und mittelfristig starke Zuwächse, die von keinem anderen Güterverkehrsträger übertroffen werden. Hauptwachstumsträger bleiben die asiatischen Relationen, hinzukommen die wiedererstarkten Verbindungen zum amerikanischen Kontinent, während sich die Zuwachsraten auf den europäischen Relationen etwas abschwächen dürften. Ähnlich hohe Zuwachsraten ergeben sich im grenzüberschreitenden Seeverkehr. Hier sind die gleichen Indikatoren zum Außenhandel wirksam wie im Luftfrachtbereich.

Bei der Betrachtung der **modalen Anteile der Güterfernverkehrsleistungen** (d. h. ohne den Straßengüternahverkehr inländischer Lkw, aber inklusive des Regionalverkehrs) fällt dennoch auf, dass die Schiene und die Binnenschifffahrt ihre Anteile gegenüber 2003 nicht nur halten, sondern der Strasse 0,4 Prozentpunkte abnehmen konnten. Dies deutet u. a. darauf hin, dass die witterungsbedingten Verlagerungen vom Binnenschiff zu großen Teilen auf der Schiene verblieben und in erster Linie vom Lkw wieder abgegeben worden sind. Kurzfristig wird – unter normalen Rahmenbedingungen – der Modalsplit stagnieren und wie bislang beobachtet vor allem die Strasse am deutlichsten vom Wachstum der Güterverkehrsleistung profitieren. Mittelfristig verstärkt sich diese Tendenz, insbesondere durch die überproportionale Zunahme der Fernverkehrsleistungen, so dass die Strasse dann 69,4 % aller Güterverkehrsleistungen erbringen wird.

Nachdem sich in 2003 bei den Transportweiten die gegenläufigen Entwicklungen zwischen den Zunahmen auf Strasse und Schiene mit den Rückgängen auf den Binnenwasserstrassen aufgehoben hatten, setzte sich im Vorjahr der normale Trend zu einer Erhöhung der **mittleren Transportweiten** – insbesondere aufgrund der weiteren Bedeutungszunahme der internationalen Güterverkehre – weiter fort. Dies führt dazu, dass gesamtmodal die Güterverkehrsleistung ein höheres Wachstum als das entsprechende Güterverkehrsaufkommen aufweist. Letzteres stieg in 2004 um 1,2 % leicht an. Hier profitierten im Straßengüterverkehr die ausländischen Lkw überdurchschnittlich, aber auch die Schiene konnte wiederum zulegen. Die Binnenschifffahrt stieg aufgrund der Nachholeffekte am deutlichsten.

Tabelle 5

Kurzzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Personenverkehr

	2003		2004		03/04	2005		04/05
	[1]	Anteil %	[1]	Anteil %		[1]	Anteil %	
Bodengebundener Personenverkehr								
Leistung in Mrd. P.km								
1	4	5	7	8	6	7	8	9
1. Eisenbahn ^[2]	71,3	7,4	72,3	7,5	1,4	73,0	7,5	1,0
1.1 – Schienennahverkehr	39,7		40,1		1,0	40,5		1,0
1.2 – Schien fernverkehr	31,6		32,2		1,9	32,5		0,9
2. Öff. StraßenPV ^[3]	75,8	7,9	76,0	7,9	0,3	76,0	7,8	0,0
2.1 – Linienverkehr	52,7		53,0		0,6	53,1		0,2
2.2 – Gelegenheitsverkehr	23,1		23,0		– 0,4	22,9		– 0,4
3. Individualverkehr ^[4]	815,3	84,7	818,4	84,7	0,4	822,1	84,7	0,5
4. Summe Personenverkehr (Land)	962,4	100,0	966,7	100,0	0,4	971,1	100,0	0,5

[1] aus PROG TRANS AG, Januar 2005

[2] Nach Zugkategorien des Nah- und Fernverkehrs

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

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

Anmerkung: Durch Neukonzeption der amtlichen Statistik sind die hier veröffentlichten Reihen mit den aktuellen amtlichen Reihen nicht vergleichbar.

Tabelle 6

Kurzzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Güterverkehr

	2003		2004		03/04	2005		04/05
	[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]	79,8	15,4	86,4	15,9	8,3	88,6	15,8	2,5
2. Binnenschifffahrt	58,2	11,3	62,0	11,4	6,5	63,3	11,3	2,1
3. Straßengüterverkehr ^[3]	363,9	70,3	380,4	69,8	4,5	392,5	70,0	3,2
3.1 – Inländische Lkw	255,9		264,8			271,9		
3.2 – Ausländische Lkw	108,0		115,6			120,7		
4. Rohrleitungen ^[4]	15,4	3,0	16,0	2,9	3,9	16,1	2,9	0,6
5. Summe Güterverkehr (Land)	517,3	100,0	544,8	100,0	5,3	560,5	100,0	2,9

[1] aus PROG TRANS AG, Januar 2005

[2] Wagenladungen (ohne Dienstgutverkehr)

[3] ohne Kabotageleistungen ausländischer Lkw

[4] Nur Rohöl

1.5 Bundeshaushalt 2005 und Finanzplanung

Das Haushaltsgesetz 2005 vom 3. März 2005 wurde am 8. März 2005 verkündet (BGBl. I S. 467). Der vom Deutschen Bundestag verabschiedete Bundeshaushalt 2005 sieht für Kapitel 1210 (Bundesfernstraßen) und Kapitel 1202 (Allgemeine Bewilligungen) Ausgaben im Bundesfernstraßenbereich in Höhe von 5 515,3 Mio. Euro vor.

Mit der Regierungserklärung des Bundeskanzlers vom 17. März 2005 stellt die Bundesregierung zur Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung und zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in den Jahren 2005 bis 2008 insge-

samt 2 Mrd. Euro zusätzlich für Verkehrsinvestitionen zur Verfügung. Für den Straßenbaubereich stehen daher im Jahr 2005 rd. 390 Mio. Euro zusätzlich bereit.

Gemäß Haushaltsvoranschlag 2006 und Finanzplanung bis 2009 sind für das Jahr 2006 rd. 5 229,8 Mio. Euro, für 2007 rd. 5 291,1 Mio. Euro, für 2008 rd. 4 941,5 Mio. Euro und für das Jahr 2009 rd. 4 975,0 Mio. Euro vorgesehen.

Das Kabinett hat den Haushaltsentwurf 2006 und die Finanzplanung bis 2009 lediglich zur Kenntnis genommen. Aufgrund des fehlenden Kabinettsbeschlusses sind die aufgeführten Zahlen rein informativ. (vgl. Tabelle 7 bzw. Abbildung 14, S. 37).

Tabelle 7

Finanzrahmen 2005 bis 2009 – in Mio. Euro –
(Haushaltsvoranschlag 2006 mit Finanzplanung
Stand: Kenntnisnahme durch Kabinett am 13. Juli 2005)

	2005 ^{*)}	2006 ^{*)}	2007 ^{*)}	2008 ^{*)}	2009	Summe 2005 bis 2009
	Soll	Entwurf	Finanzplanung			
1	2	3	4	5	6	7
Kap. 1210 Bundesfernstraßen	4 317,8	3 949,1	4 006,9	3 805,8	3 847,0	19 926,5
Kap. 1202 Investitionen über die VIFG	1 587,5	1 280,7	1 284,2	1 135,7	1 128,0	6 416,1
Summe	5 905,3	5 229,8	5 291,1	4 941,5	4 975,0	26 342,6
Nichtinvestitionen	911,4	918,1	932,9	936,3	944,4	4 643,0
Investitionen	4 993,9	4 311,7	4 358,2	4 005,2	4 030,6	21 699,6
– davon Anteil für Maßnahmen des Bedarfs- planes; incl. Refinanzierung	2 988,9	1 971,1	2 028,0	1 536,7	1 594,3	10 118,9
– davon Investitionen außerhalb der Bedarfs- planmaßnahmen	2 005,0	2 340,6	2 330,2	2 468,5	2 436,3	11 580,7

^{*)} für die Jahre 2005 bis 2008 mit den Ansätzen des 2-Mrd.-Euro-Programm

2 Aktuelles

2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) wurde am 2. Juli 2003 vom Bundeskabinett beschlossen. Der BVWP war zugleich Grundlage der Entwürfe der Bedarfspengesetze für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen, die in der Zeit von November 2003 bis Juli 2004 im Deutschen Bundestag beraten wurden.

Die Beratungen des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Rahmen des 5. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (5. FStrAbÄndG) 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. Nachdem der Bundesrat auf die Anrufung des Vermittlungsausschusses verzichtet hatte, ist das Gesetz mit Wirkung vom 16. Oktober 2004 in Kraft getreten.

Gemäß § 1 Abs. 1 des Fernstraßenausbaugesetzes ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen – als Anlage zu dem 5. FStrAbÄndG – die gesetzliche Grundlage für den Neubau und die Erweiterung der Bundesfernstraßen.

Der Bedarfsplan 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 wurden durch Beschlüsse des Ausschusses die von der Bundesregierung vorgeschlagenen Dringlichkeitseinstufungen 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.

Im neuen Bedarfsplan sind folgende Dringlichkeitsstufen festgelegt:

Vordringlicher Bedarf

- Laufende und fest disponierte Vorhaben
- Neue Vorhaben
- Laufende und fest disponierte Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag
- Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag.

Für die Projekte des Vordringlichen Bedarfs besteht ein uneingeschränkter Planungsauftrag.

Weiterer Bedarf (WB)

- Neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)
- Neue Vorhaben
- Neue Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB*
- Neue Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko.

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

1. In begründeten und einzeln gekennzeichneten Fällen wird den Ländern die Möglichkeit gegeben, die Planung von Vorhaben des WB aufzunehmen bzw. weiter zu betreiben (Planungsrecht). Diese „WB*-Vorhaben“ wurden insbesondere aufgrund ihrer netzkonzeptionellen Bedeutung oder wegen des Zusammenhangs mit benachbarten Vorhaben der Kategorie VB ausgewählt.
2. Den naturschutzfachlichen Belangen wurde ein höherer Stellenwert eingeräumt. Deshalb wurden alle neu oder erneut zu bewertenden Vorhaben einer Umweltisikoeinschätzung (URE) bzw. einer Flora-Fauna-Habitat-Verträglichkeitseinschätzung (FFH-VE) unterzogen. Vorhaben, bei denen diese Einschätzungen hohe Konfliktpotenziale aufgezeigt haben, wurden den Kategorien „... mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ bzw. „... mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko“ zugewiesen.

Der neue Bedarfsplan weist ein Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von rd. 80 Mrd. Euro aus, davon 51,5 Mrd. Euro für Projekte des Vordringlichen Bedarfs – unter Einschluss einer Planungsreserve in Höhe von 11,7 Mrd. Euro – sowie 28,8 Mrd. Euro für Projekte des Weiteren Bedarfs; davon sind Projekte mit einem Bauvolumen in Höhe von rd. 8 Mrd. Euro mit einem Planungsrecht versehen. Für diese Projekte sind die Auftragsverwaltungen der Länder ermächtigt, die Projektplanungen nach Maßgabe ihrer Planungsressourcen aufzunehmen und bis zur Baureife zu führen. Bei deren Erreichung kann im Rahmen der Aufstellung der Straßenbaupläne – in Konkurrenz zu anderen Maßnahmen des VB – vom Parlament über den Baubeginn des entsprechenden Projekts entschieden werden.

Im Zeitraum 2001 bis 2004 konnten Bedarfsplanmaßnahmen mit einem Investitionsvolumen von rd. 11,8 Mrd. Euro realisiert werden:

- Autobahn-Neubau: rd. 5,4 Mrd. Euro; fertig gestellt rd. 540 km
- Autobahn-Erweiterungen auf sechs oder mehr Fahrstreifen: rd. 2,1 Mrd. Euro; fertig gestellt rd. 350 km
- Neubau oder Erweiterung von Bundesstraßen: rd. 4,3 Mrd. Euro; fertig gestellt rd. 890 km
- davon für den Neubau von rd. 160 Ortsumgehungen: rd. 2,9 Mrd. Euro.

In den Ausgaben sind rd. 0,8 Mrd. Euro für die Refinanzierung der in den vergangenen Jahren privat vorfinanzierten Projekte enthalten.

Abbildung 6

Struktur der Dringlichkeiten des Bedarfsplans

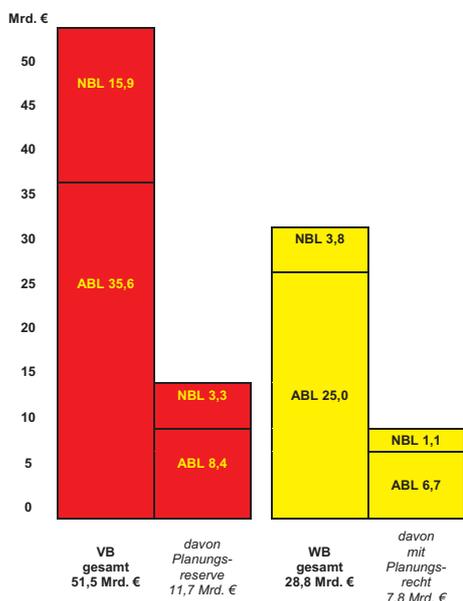
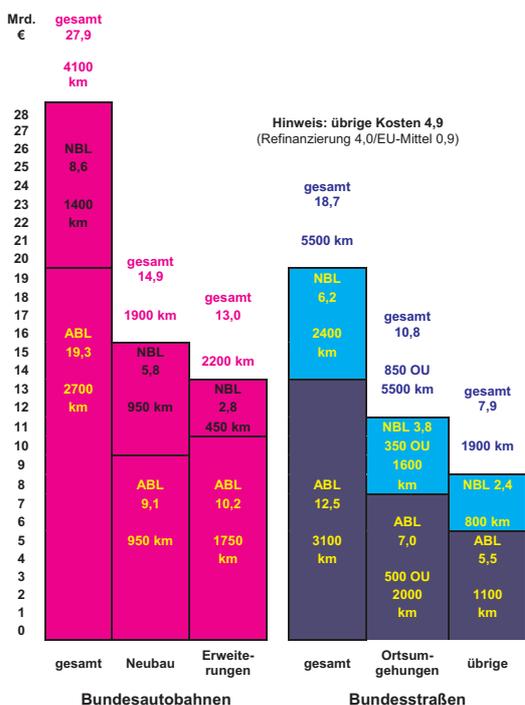


Abbildung 7

Bauziele des Bedarfsplans



NBL: Neue Bundesländer
 ABL: Alte Bundesländer

Fünffjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen

Entsprechend dem gesetzlichen Auftrag gemäß § 5 Abs. 1 Fernstraßenausbaugesetz ist vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Umsetzung des langfristig angelegten Bedarfsplans ein neuer Fünffjahresplan für die Bundesfernstraßen (FJP) aufzustellen. Er wird die Grundlage für die jährlichen Straßenbaupläne bilden. Der FJP wird auf der Basis des festzulegenden Planungsrahmens die wichtigsten Projekte für die Bundesfernstraßen der kommenden Jahre enthalten und damit die Schwerpunkte der Investitionen für den Neubau und die Erweiterung der Bundesfernstraßen festlegen. Der FJP wird weder ein Finanzierungs- noch ein Investitionsplan sein – die konkrete Realisierung von Projekten ist von der jährlichen Haushaltsentwicklung und von der Einstellung in die Straßenbaupläne abhängig.

Die Vorhabenauswahl erfolgt ausschließlich aus Projekten des Vordringlichen Bedarfs des BPL. Der Schwerpunkt wird in der zügigen Fertigstellung bereits laufender Maßnahmen und einer bauwirtschaftlich effizienten Durchfinanzierung der neu zu beginnenden Projekte liegen.

Die laufenden Investitionsvorhaben und die festgelegten Programme Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE), Projekte mit Finanzierungsanteil des EFRE-Strukturfonds und des Anti-Stau-Programms (ASP) sowie die Refinanzierung der privat vorfinanzierten Projekte werden bereits einen hohen Anteil des Planungsvolumens des FJP binden. Das verbleibende Volumen wird vorrangig für die Einstellung potenzieller A-Modell-Projekte sowie der weit beplanten Maßnahmen verwendet werden. Darüber hinaus werden strukturpolitische Rahmenbedingungen zu beachten sein, netzkonzeptionell wichtige Maßnahmen bevorzugt und die Beseitigung von verkehrlichen Engpässen angestrebt.

2.2 Stand der Einführung eines Pavement Management Systems (PMS) für eine systematische Erhaltungsplanung der Bundesfernstraßen

Die Erhaltung der Bundesfernstraßen ist eine vordringliche Gegenwarts- und Zukunftsaufgabe zur langfristigen Sicherung der Mobilität. Die systematische Straßenerhaltung wurde zur netzweiten Optimierung der Erhaltungsplanung entwickelt. Sie soll für den Straßennutzer eine einheitliche Befahrbarkeit von Straßen derselben Funktionsklasse gewährleisten, die Straßeninfrastruktur langfristig in ausreichender Qualität erhalten und die Straßenbauverwaltungen bei der zeitlichen und finanziellen Planung der erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen wie auch bei der Realisierung unterstützen.

Die Grundsätze für die systematische Erhaltungsplanung wurden mit Einführung der „Richtlinien für die Planung von Erhaltungsmaßnahmen an Straßenbefestigungen (RPE-Stra 01)“ bekannt gegeben. Die in den RPE-Stra 01 beschriebene Vorgehensweise unterstützt eine einheitliche Erhaltungsplanung, zeigt aber auch auf, dass die Ver-

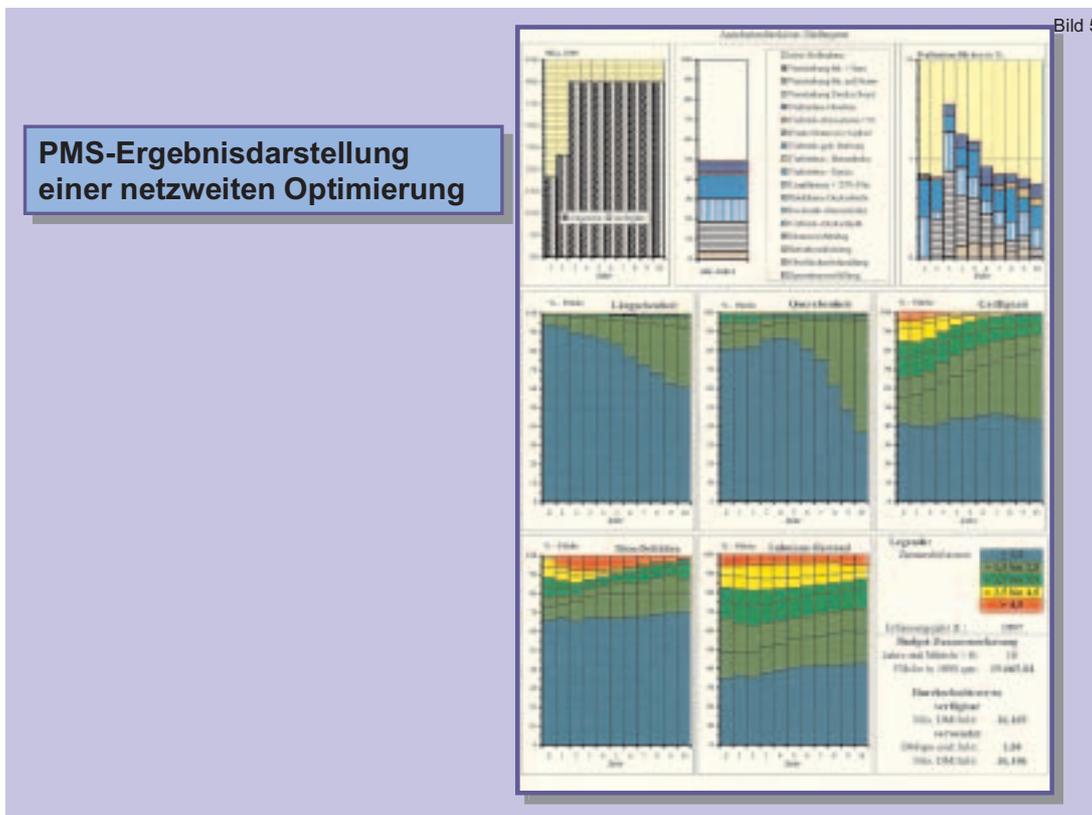
knüpfung aller für eine umfassende Planung notwendigen Daten und Informationen nur noch rechnergestützt zu bewältigen ist. Aus diesem Grund wurde in langjährigen Forschungen ein auf deutsche Bundesfernstraßenverhältnisse angepasstes rechnergestütztes Pavement Management System (PMS) entwickelt, das bereits in fast allen Bundesländern zur Aufstellung von mittelfristigen Erhaltungsprogrammen eingesetzt wird.

Ziel der deutschen PMS-Entwicklung war es, ein PMS mit einem modulartigen Aufbau zur Einsatzreife zu bringen. Der modulartige Aufbau gestattet es, vorhandene Module zu einem späteren Zeitpunkt durch weiterentwickelte, verbesserte Module zu ersetzen. Der fortschreitende Erkenntniszuwachs kann auf diese Weise in aktualisierte Module integriert und nach ausreichenden Tests in das PMS aufgenommen werden, ohne die Ablaufmöglichkeiten des PMS einzuschränken. Die Vorteile des PMS liegen vor allem in den Möglichkeiten, netzweit eine Fülle an erhaltungsrelevanten Daten und Informationen miteinander zu verknüpfen und Maßnahmevorschläge zu optimieren. Die Wirksamkeit der gewählten Strategien und ausgewählten Maßnahmen mittels des PMS über Jahre abzuschätzen und die Auswirkungen im Netz transparent zu halten, stellt eine entscheidende Weiterentwicklung zu den bisherigen Möglichkeiten dar. Der Einsatz des PMS führt zu technisch und ökonomisch optimierten Strategien. Der Ingenieur wird beim Aufstellen von Erhaltungsprogrammen durch das PMS unterstützt und die langfristige Sicherung

eines genügenden Gebrauchs- und Substanzangebotes wird erleichtert. Durch das PMS können die Auswirkungen der Zustandsentwicklung in Abhängigkeit vom eingesetzten Budget netzweit abgeschätzt und visuell dargestellt werden (s. Abbildung 8).

Die Möglichkeiten, die notwendigen Mittel für die Erhaltung zu begründen, werden entscheidend verbessert. Die Transparenz des gesamten Entscheidungsprozesses wird erhöht und glaubwürdiges Überzeugungsmaterial für Finanzierungszwecke gewonnen. Das PMS wird mittelfristig die Erhaltungsplanung für die Länder erleichtern und verbessern. Wichtigste Voraussetzung für den Einsatz des PMS ist aber eine gut funktionierende Datenhaltung. Das PMS verknüpft Bestandsdaten (Daten des Straßennetzes), Zustandsdaten (ZEB-Ergebnisse), Aufbaudaten, Daten zur Erhaltungsgeschichte, Verkehrsdaten, Daten der Verkehrssicherheit (Unfalldaten) und weitere erhaltungsrelevante Daten. Durch den Zugriff auf objektive Messdaten werden die Erhaltungsprogramme nach einheitlichen Verfahrensabläufen und einheitlichen Bewertungsalgorithmen erarbeitet. Die Eingabedaten und die auf das Netz bzw. den Streckenabschnitt projizierten Ergebnisse lassen sich visualisieren und werden für eine verbesserte Öffentlichkeitsarbeit einsetzbar. Die Abschätzung der Zustandsentwicklung und der Auswirkungen gewählter Erhaltungsstrategien oder vorgegebener Investitionsentscheidungen werden durch das PMS ermöglicht und die Erhaltungsplanung wird zukünftig rationaler und einfacher.

Abbildung 8



Bei der von 1998 bis 2002 durchgeführten PMS-Erstanwendung wurde das PMS mit allen Bundesländern für den Einsatz in der Erhaltungspraxis abgestimmt. Zwischenzeitlich ist das PMS in fast allen Bundesländern im Einsatz. Voraussetzung für den netzweiten bundesweiten Einsatz ist die Vervollständigung und regelmäßige Fortschreibung der Maßnahme- und Aufbaudaten.

2.3 Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenbau

Allgemein werden Straßenbaumaßnahmen nach einer vorangegangenen öffentlichen Ausschreibung mit einer detaillierten Leistungsbeschreibung an den Bieter mit dem annehmbarsten Angebot in Auftrag gegeben. Nach Abschluss der Bauarbeiten beginnt eine in der Regel vierjährige Gewährleistungsfrist; für Mängel, die in dieser Zeit auftreten, kann der Auftragnehmer herangezogen werden.

Mit den üblichen Vertragsformen zur Vereinbarung von Straßenbauleistungen und den hieraus resultierenden Ansprüchen auf Mängelbeseitigung wird die sich dem Bau anschließende Erhaltung in die alleinige Verantwortung des Straßenbaulastträgers gelegt.

Mit dem Modell des Funktionsbauvertrages wird künftig der Zeitraum verlängert, innerhalb dessen das mit der Ausführung der Leistung beauftragte Unternehmen auch für die Erhaltung von deren Gebrauchseigenschaften verantwortlich ist. Damit soll das Interesse an einer langen Gebrauchsdauer des „Bauwerks Straße“ mit größtmöglicher Gesamtwirtschaftlichkeit gestärkt werden. Über die gesamte Vertragslaufzeit müssen nun auch die einmal hergestellten Gebrauchseigenschaften – Befahrbarkeit und Sicherheit – erhalten werden. Die Leistungen zur Erhaltung dieser Funktionen sind ebenfalls durch das beauftragte Unternehmen zu erbringen.

Die Vertragsform des Funktionsbauvertrages wurde vom BMVBS in Zusammenarbeit mit den Ländern im Unterausschuss Funktionsbauverträge und im Erfahrungsaustausch mit den Verbänden der Bauwirtschaft entwickelt und erfolgreich umgesetzt.

Bisher wurden zwei im Jahr 2002 und eins im Jahr 2004 begonnene Pilotprojekte mit Funktionsbauverträgen für folgende Strecken fertig gestellt:

1. Rheinland-Pfalz, BAB A 61, Krefeld–Speyer, 10 km Richtungsfahrbahn zwischen AK Koblenz und AS Krufft.
2. Baden-Württemberg, BAB A 81, Stuttgart–Singen, 10 km Richtungsfahrbahn zwischen AS Oberndorf und AS Rottweil.
3. Bayern, BAB A 93, Hof–Staatsgrenze D/A, 11 km Richtungsfahrbahn zwischen AS Brannenburg und AS Kiefersfelden.

Es ist geplant, im Jahr 2005 einen weiteren Funktionsbauvertrag in Nordrhein-Westfalen im Zuge der A 31 Emden–Bottrop zwischen AS Lembeck und AS Gescher/Coesfeld für die Erneuerung des Oberbaus zu vergeben und mit dem Bau zu beginnen.

Ausblick

An der Weiterentwicklung der Funktionsbauverträge besteht großes Interesse. Es ist deshalb vorgesehen, den bisher auf den Oberbau beschränkten Funktionsbauvertrag auf die Leistungen für den Erdbau und die Entwässerungsarbeiten (bisher konventionell über eine Leistungsbeschreibung mit Leistungsverzeichnis beschrieben) auszuweiten und damit die vorgenannten Leistungen über ein Leistungsprogramm ohne Leistungsverzeichnis in das Vertragswerk zu integrieren. Zur Beschreibung dieser Leistungen sollen entsprechend der dem Funktionsbauvertrag verbundenen Grundidee – soweit möglich – nicht bautechnische Größen, sondern Funktionsanforderungen definiert werden, auf die der Bieter sein Leistungsangebot abzustellen hat.

Das bisherige Vertragswerk für den Oberbau mit dessen integralen Bestandteilen, der ZTV Funktion-StB und der ZTV MtZEB-StB, soll um entsprechende Vertragswerke, die die funktionalen Anforderungen an den Erdkörper und die Entwässerungseinrichtungen beschreiben, ergänzt werden.

Um dieses zu erreichen, wird die Ausweitung des Funktionsbauvertrages um die o. g. Leistungen im Rahmen eines Forschungsvorhabens in den Jahren 2005/2006 untersucht. Mit dem Gelingen der o. g. Zielsetzung wäre ein weiterer wichtiger Beitrag zu Vervollständigung bzw. der Gesamterfassung von Straßenbaumaßnahmen in Form einer funktionalen Leistungsbeschreibung mittels Leistungsprogramms erreicht.

2.4 Neue Regelungen im Straßenbau

Die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit unseres Straßennetzes erfordert angesichts der steigenden Transportleistungen 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 sind Anlass für ständige Überprüfungen und Aktualisierungen der Regelwerke.

Bedingt durch neue europäische Normen müssen einige deutsche Regelwerke für den Straßenbau überarbeitet werden. Beispielhaft seien hier die Regelwerke für Gesteinskörnungen, Schichten ohne Bindemittel, die Asphalt- und die Betonbauweise genannt.

Die Überarbeitung der Regelwerke für Gesteinskörnungen und Schichten ohne Bindemittel ist mittlerweile abgeschlossen.

Folgende Regelwerke wurden bereits veröffentlicht:

- Technische Lieferbedingungen für Gesteinskörnungen im Straßenbau, TL Gestein-StB 04
- Technische Lieferbedingungen für Baustoffgemische und Böden für die Herstellung von Schichten ohne Bindemittel im Straßenbau, TL SoB-StB 04

- Zusätzliche Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Schichten ohne Bindemittel, ZTV SoB-StB 04
- Technische Lieferbedingungen für Baustoffgemische und Böden zur Herstellung von Schichten ohne Bindemittel im Straßenbau Teil: Güteüberwachung, TL G SoB-StB 05.

Mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 9/2005 wurden für eine Übergangszeit bis zur Einführung der überarbeiteten ZTV Asphalt, basierend auf europäischen Normen, Übergangsregelungen für den Asphaltstraßenbau veröffentlicht.

Da unser bisheriges, bewährtes Güteüberwachungssystem überwiegend keinen Eingang in die entsprechenden europäischen Normen gefunden hat, haben die entsprechenden Industrieverbände für den Bereich der Gesteinskörnungen eine freiwillige Güteüberwachung vorgesehen.

2.5 Streckenbezogene Gebührenerfassung für schwere Nutzfahrzeuge auf Bundesautobahnen

Zum 1. Januar 2005 wurde in Deutschland die streckenbezogene Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw („Lkw-Maut“) erfolgreich gestartet. Damit kommt weltweit erstmalig ein satellitengestütztes Mauterhebungssystem auf GPS/GSM-Basis zum Einsatz.

Bei der GPS/GSM-Technik wird die Mautpflicht durch Standortbestimmung über Satellitenortung (GPS) und Vergleich mit im Fahrzeuggerät gespeicherten Daten festgestellt. Die Ermittlung und Buchung der fälligen Mautgebühr erfolgt im Fahrzeuggerät, ebenso die Summierung mehrerer Streckengebühren. Sobald ein bestimmtes Limit erreicht wird, wird eine Meldung der fälligen Gebühren an die Zentrale (über GSM/Global System for Mobile Communication) ausgelöst; Rechnungen werden zentral erstellt. Die Kontrolle erfolgt über eine Dedicated Short Range Communication (DSRC)-Schnittstelle der Fahrzeuggeräte (an Portalbrücken oder durch Abfrage aus Kontrollfahrzeugen des BAG). Die wesentlichen Funktionen der Mauterhebung laufen damit – ohne nennenswerten Aufwand für den Nutzer und ohne Eingriffe in den Verkehrsfluss – fahrzeugseitig und vollautomatisch ab.

Weitere Vorteile des Systems liegen im geringen Aufwand für die Infrastruktur an mautpflichtigen Straßen (nur Kontrollleinrichtungen, ggf. Stützbaken) und der Flexibilität bei Erweiterungen und Änderungen des mautpflichtigen Straßennetzes. Angesichts der Größe des deutschen Autobahnnetzes (Länge ca. 12 000 km, 2 200 Anschlussstellen, Autobahnkreuze und -dreiecke, ca. 160 Millionen mautpflichtige Fahrten pro Jahr, ca. 27 Mrd. km jährliche Gesamtfahrleistung der mautpflichtigen Nutzfahrzeuge) kommt diesem Aspekt besonderes Gewicht zu.

Durch dieses anpassungsfähige Mautsystem ist es auch möglich, zu einem späteren Zeitpunkt eine Staffelung der

Mautgebühren, z. B. nach Ort der Fahrleistung oder andere Anpassungen des Mautsystems, vorzunehmen.

Das deutsche Mautsystem ist als „Duales System“ ausgebildet. Das heißt neben der vollautomatischen Komponente, die den Einbau eines Fahrzeuggeräts erfordert, bietet das deutsche Mauterhebungssystem zusätzlich die Möglichkeit, ohne jegliche technische Ausstattung des Lkw die fällige Maut im so genannten manuellen Einbuchungssystem zu entrichten. In diesem Einbuchungssystem kann der Mautpflichtige vor Fahrtantritt entweder von Verkaufsstellen – z. B. an Tankstellen – oder im Internet eine bestimmte Route wählen und anschließend buchen.

Mit der Einführung der Maut nimmt die Bundesrepublik Deutschland einen Systemwechsel vor – von der Steuerfinanzierung hin zu einer Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Wesentliche von der Bundesregierung angestrebte Ziele wie

- verursachergerechtere Anlastung der Wegekosten: Insbesondere schwere Lkw verursachen hohe Kosten für den Erhalt und Betrieb von Autobahnen (ein „40-Tonner“ belastet die Straßendecke etwa 60 000mal stärker als ein Pkw),
- Beteiligung aller Nutzer an der Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur,
- Sicherung der Finanzierung des weiteren Ausbaus und der Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur,
- Schaffung eines Anreizes zur ökologisch sinnvollen Verlagerung des Gütertransports auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße und zum effizienteren Einsatz der Lkw,
- Förderung innovativer Technologien: Für die Maut wird in Deutschland eines der anspruchvollsten und innovativsten Erhebungssysteme errichtet – Deutschland wird damit zum Schrittmacher auf dem Feld der elektronischen Mauterhebung,

sind damit dauerhaft umgesetzt.

Mit der erfolgreichen Einführung der Lkw-Maut ist ein zentrales politisches Ziel der Bundesregierung erreicht. Erstmals werden – im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik – die Nutzer der Verkehrsinfrastruktur stärker an den Kosten der Infrastruktur beteiligt.

2.6 Fußball-Weltmeisterschaft 2006

2.6.1 Investitionen in Maßnahmen im Zusammenhang mit der Fußball-WM 2006

Am 17. März 1999 hat der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dem Präsidenten des Deutschen Fußballbundes u. a. erklärt, das Bundesautobahnnetz werde bereits derzeit im Rahmen der planmäßigen Baudurchführungen komplettiert und punktuell auf sechs oder mehr Fahrstreifen erweitert.

Im Rahmen der planmäßigen Erweiterung des Bundesfernstraßennetzes sowie durch das zeitliche Vorziehen von geplanten Maßnahmen werden bis 2006 insgesamt über 3,7 Mrd. Euro in Baumaßnahmen investiert, die im

weiteren Einzugsbereich der WM-Stadien liegen. Damit wird die Verflüssigung des Verkehrs im Bereich der Zufahrten zu den zwölf Austragungsorten mit ihren Stadien erreicht und deren Zugänglichkeit verbessert.

Es handelt sich um insgesamt 56 Neubau- und Erweiterungsmaßnahmen von BAB und Bundesstraßen, die für die Abwicklung des Verkehrs während der Fußballweltmeisterschaft 2006 besondere Bedeutung haben, beispielsweise:

- die Erweiterung der BAB A 9 vom AK München-Neufahrn bis zum AK München-N sowie vom AK München-N bis zum Frankfurter Ring auf acht bzw. sechs Fahrstreifen,
- der Lückenschluss zwischen der BAB A 6 und der BAB A 63 durch den vierstreifigen Neubau der BAB A 63 von der AS Kaiserslautern-O bis zur AS Sembach,
- die Erweiterung der BAB A 2 auf sechs Fahrstreifen von der AS Essen/Gladbeck bis zur AS Herten.

2.6.2 Verkehrsleitkonzept des Bundes zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006

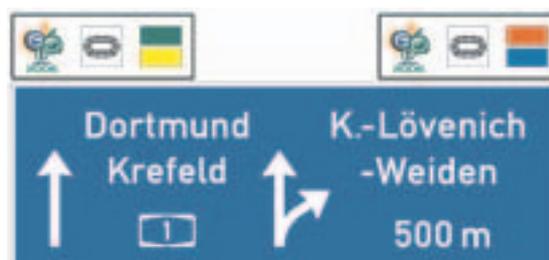
Eckpunkte des Verkehrsleitkonzeptes zur WM 2006 im Bundesfernstraßennetz, das gemäß Verabredung mit den Ländern und Kommunen einheitlich und „ohne Bruch in der Wegweisungskette“ bis hin zum Stadion fortgesetzt werden soll, sind u. a.:

- die einheitliche Verwendung des offiziellen Logos der FIFA für die WM 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 weiteren Umfeld der WM-Städte: Informationstafeln als erneuter Hinweis auf die anschließend folgende Wegweisungssymbolik,
- BAB-Netz im unmittelbaren Umfeld der WM-Städte: Auf bestehenden Wegweisertafeln wird eine max. dreifeldrige temporäre Zusatzbeschilderung mit offiziellem WM-Logo, grafischen Symbolen (z. B. Stadion-Piktogramm) und ggf. farbliche Routen- bzw. Fantrennung (optional) integriert (s. Abbildung 9);
- Stadionumfeld/„letzte“ BAB-Anschlussstelle: schlüssige (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 länderübergreifenden Steuerung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen erforderlich ist.

Abbildung 9

Temporäre Zusatzbeschilderung



Darüber hinaus werden die auf hochbelasteten Autobahnen bereits vorhandenen dynamischen Verkehrsleitsysteme (Verkehrsbeeinflussungsanlagen, s. auch Kapitel 4.4.4), die auch während der WM 2006 für weniger Unfälle und Staus sorgen sollen, einbezogen und gegebenenfalls angepasst. Weiterhin konnten im Herbst des Berichtsjahres die ersten Maßnahmen unter Verwendung der neu entwickelten dWiSta (s. Kapitel 2.7) ausgeschrieben werden.

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

2.7 Dynamische Wegweiser mit integrierten Stauinformationen (dWiSta)

Erkennbare technische Weiterentwicklungen und das zunehmende Anwendungsinteresse für flexible (dynamische) Verkehrsbeeinflussungs- und Informationssysteme auf Bundesfernstraßen haben dazu geführt, dass nach Abschluss von Vorarbeiten im Rahmen eines Forschungsvorhabens das bekannte und bewährte Spektrum der Verkehrsbeeinflussung im Berichtsjahr um ein neues System erweitert werden konnte.

Die bundeseinheitlichen Regelungen für Dynamische Wegweiser mit integrierten Stauinformationen (dWiSta), die mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 20/2004 eingeführt wurden, stellen eine sinnvolle Erweiterung des Repertoires der Verkehrsbeeinflussung dar.

Bei zukünftigen Netzbeeinflussungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen sollen dWiSta als technisch moderne Variante der bisher vorgesehenen additiven Wechselwegweiser mit drehbaren Prismen zum Einsatz kommen. Ein weiteres Anwendungsfeld kann im Einzelfall auch die Unterstützung vorhandener substitutiver Netzbeeinflussungssysteme sein. Technisch variabel programmierbare Textfelder werden bei der verkehrsabhängigen Wechselwegweisung zukünftig für noch mehr Flexibilität sorgen. Die Möglichkeit zur Anzeige aktueller und unmittelbar

entscheidungsrelevanter Stauinformationen ist dabei integriert worden.

Voraussetzung für den Einsatz von dWiSta ist der Nachweis eines nachhaltigen Nutzens zur situationsangepassten und kapazitätsabhängigen Steuerung von Verkehrsströmen im Bundesfernstraßennetz. Daher werden insbesondere Autobahnkreuze bzw. -dreiecke vor hochbelasteten Netzmaschen für einen wirtschaftlichen Einsatz von dWiSta in Frage kommen.

Im Hinblick auf die zweckmäßige Einbeziehung dynamischer Steuerungsmaßnahmen in das Verkehrsleitkonzept des Bundes zur Fußball-WM 2006 (s. Kapitel 2.6.1) werden auch eine Reihe dieser neuartigen Anzeigesysteme an geeigneten Stellen als vorgezogene Maßnahmen errichtet.

dWiSta bestehen aus einem statischen Teil, der die Richtungspfeile und BAB-Nummern beinhaltet und aus freiprogrammierbaren, lichttechnischen Anzeigefeldern (Symbol- und Textfeld), die je nach Bedarf verschiedene Sinnbilder sowie weitere verkehrlich unmittelbar erforderliche Informationen oder gar nichts (Normalfall = keine Umlenkungs- bzw. Stauanzeige erforderlich) zeigen.

Die durchgeführten Forschungen haben gezeigt, dass Kraftfahrer Informationen über Störungen im Autobahnnetz sowie eine Handlungsempfehlung (z. B. für eine Alternativroute) wünschen. Daher werden aktuelle Stauinformationen mit der Benennung einer Alternativroute (Umlenkungsempfehlung) verknüpft, sofern die Kapazitäten auf der Alternativroute oder im Alternativroutennetz ausreichend und keine unerwünschten Verlagerungseffekte zu erwarten sind.

Aufgrund der notwendigen leichten Verständlichkeit für die Autofahrer hat das BMVBS Vorgaben zu einheitlichen Anzeigehalten gemacht, um die theoretische Bandbreite von dWiSta-Schaltbildern auf verkehrlich erforderliche Anzeigen zu beschränken. Andere Nutzungen sind dabei auszuschließen.

Die Finanzierung dieser innovativen Systeme erfolgt aus dem dafür vorgesehenen Titel im Bundeshaushalt im Rahmen des laufenden Verkehrsbeeinflussungsprogramms 2002 bis 2007.

Abbildung 10

Dynamische Wegweiser mit integrierten Stauinformationen



2.8 Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)

2.8.1 Aufgaben und Ziele

Die VIFG ist eine Gesellschaft privaten Rechts im Eigentum des Bundes, die im Oktober 2003 auf Basis des „Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes“ (VIFGG) gegründet wurde. Zu den gesetzlich festgelegten Aufgaben der VIFG gehören:

- die Verteilung des Gebührenaufkommens (Lkw-Maut) nach dem Autobahnmautgesetz (ABMG) sowie der zur Verfügung stehenden Schifffahrtsabgaben zur Finanzierung von Neubau, Ausbau, Erhaltung, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen sowie von Bau, Ausbau und Ersatzinvestitionen der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes (§ 2 VIFGG),
- die Übernahme von Aufgaben im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung von privatwirtschaftlichen Projekten nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz vom 30. August 1994 und anderer, vergleichbarer privatwirtschaftlicher Projekte der Verkehrswegeinfrastruktur (Public Private Partnership – PPP).

Die VIFG geht auf Vorschläge der vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eingesetzten unabhängigen Regierungskommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ zurück, die von dem Vorsitzenden, Dr.-Ing. E. h. Pällmann, (sog. Pällmann-Kommission) geleitet wurde. Die Kommissionsvorschläge

- schrittweiser Systemwechsel von der Steuerfinanzierung zur Nutzerfinanzierung,
- ökonomisch und ökologisch sinnvolle Einführung der streckenbezogenen Maut und
- Sicherstellung der Abgabenverwendung für die Investitionen

wurden von der Bundesregierung aufgegriffen. Bei der Umsetzung ist der Gesetzgeber über die Empfehlungen der Kommission hinausgegangen und hat nicht drei unterschiedliche Finanzierungsgesellschaften für die Straße, Schiene, Wasserstraße ins Leben gerufen, sondern mit der VIFG eine integrierte Finanzierungsgesellschaft gegründet, die verkehrsträgerübergreifend tätig ist.

2.8.2 Verteilung der Lkw-Maut

Der Gesetzgeber verbindet mit der Aufgabe zur Verteilung der Mautmittel durch die VIFG insbesondere Folgendes:

- Zweckbindung: Die VIFG soll Gewähr dafür bieten, dass die nach dem ABMG erhobenen Mauteinnahmen in vollem Umfang der Verkehrsinfrastruktur zugute kommen.
- Transparenz: Die VIFG soll für die Verkehrswegenutzer die Transparenz über den Finanzkreislauf zwischen Gebühren-/Abgabenerhebung und der Verwendung für die Verkehrsinfrastruktur herstellen.

- Finanzmanagement: Abweichend von der Haushaltsfinanzierung stehen der VIFG für eine effiziente Mittelverwendung die zusätzlichen Instrumentarien
 - des verkehrsträgerübergreifenden Mittelausgleichs,
 - Bereitstellung von nicht verausgabten Mitteln jeweils im folgenden, spätestens im übernächsten Haushaltsjahr (Überjährigkeit)
- zur Verfügung.

Welche Vorhaben aus den Nutzergebühren/-abgaben finanziert werden, beschließt das Parlament jährlich mit dem Haushaltsplan bzw. dem Straßenbauplan, in dem die einzelnen Maßnahmen aufgeführt werden.

Zur Erfüllung der an die VIFG übertragenen Aufgaben ist ein verkehrsträgerübergreifendes Finanzmanagementsystem auf IT-Basis von der VIFG eingerichtet worden, mit dem die

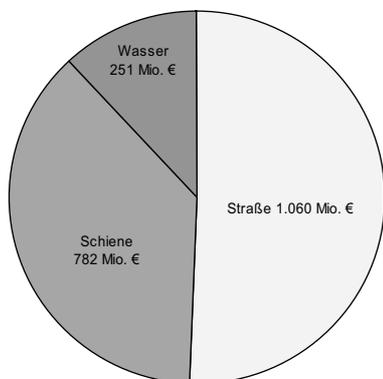
- Bereitstellung der Mautmittel,
- projektbezogene Mittelbewirtschaftung,
- Nachweisführung über die Mittelverwendung und
- Verfügbarkeit und Bereitstellung von Informationen

ab dem 1. Januar 2005 erfolgt. Die Mittel werden über das Abrufverfahren des Bundes aus dem Bundeshaushalt (Einzelplan 12, Kapitel 1202, Titelgruppe 05) bereitgestellt.

Bereits in 2004 hat die VIFG die in Kapitel 1202 veranschlagten Mittel bewirtschaftet. Insgesamt standen rd. 2,094 Mrd. Euro für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung.

Abbildung 11

Veranschlagte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur aus Kapitel 1202 in 2004 (insg. rd. 2 094 Mio. Euro)

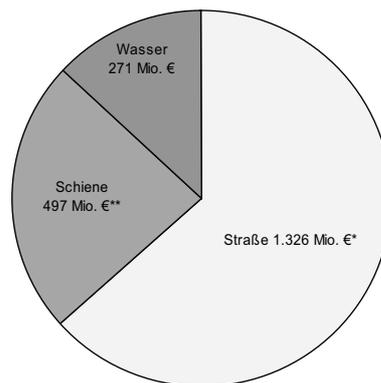


Mit dem Instrumentarium des verkehrsträgerübergreifenden Mittelausgleichs konnten die von der VIFG bewirtschafteten Mittel im Verlauf des Jahres 2004 effizient für die Infrastruktur eingesetzt werden.

Im Ergebnis verteilen sich die in 2004 geleisteten Investitionen wie folgt auf die drei Verkehrsträger:

Abbildung 12

Geleistete Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur aus Kapitel 1202 in 2004 (insg. rd. 2 094 Mio. Euro)



* Davon sind rd. 211,2 Mio. Euro im Rahmen der Deckungsfähigkeit von Kapitel 1202 nach Kapitel 1210 umgeschichtet worden.

** Davon sind 250 Mio. Euro im Rahmen der Deckungsfähigkeit von Kapitel 1202 nach Kapitel 1222 umgeschichtet worden.

2.8.3 Public Private Partnership (PPP)

Die VIFG ist ein wesentlicher Teil des vom BMVBS ins Leben gerufenen „PPP-Kompetenznetzwerkes“, in dem die PPP-Initiativen aus verschiedenen Infrastrukturbereichen (Verkehr, Hochbau, Verteidigung, Gesundheit etc.) koordiniert werden. Als solches initiiert die VIFG einen Dialog mit interessierten Verkehrskreisen (Länder, Betreiberwirtschaft, Sonstige) zur Weiterentwicklung von PPP-Ansätzen in der Verkehrswegefinanzierung.

Der Bund verbindet mit dieser Aufgabenbeschreibung die Vorstellung, dass die VIFG im Rahmen des PPP-Kompetenznetzwerkes für den Bund in der Zukunft die Rolle eines PPP-Kompetenzzentrums Verkehr mit folgenden Schwerpunkten wahrnehmen wird:

- verfahrensmäßige und konzeptionelle Unterstützung der öffentlichen Projektträger bei der Auswahl, Vorbereitung und Umsetzung von PPP-Maßnahmen,
- Beurteilung bestehender und geplanter PPP-Modelle für Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Hinblick auf ihre Effizienz und Machbarkeit,
- systematische Weiterentwicklung innovativer privatwirtschaftlicher Organisations- und Finanzierungsmodelle,
- Bündelung, Aufbereitung und Dokumentation von Wissen und Erfahrungen im Bereich von nationalen und internationalen Public-Private-Partnership-Projekten im Verkehrssektor und

- Organisation eines Wissensaustausches und -transfers zwischen interessierten Institutionen und Personen aus dem öffentlichen Sektor, der Privatwirtschaft sowie der Wissenschaft.

Die VIFG wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung insbesondere bei der Realisierung der Betreibermodelle für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modelle) begleiten. In 2004 sind die Vorbereitungen für die beabsichtigten Pilotprojekte angelaufen.

2.9 Lückenschluss der Bundesautobahn A 31 im Emsland (Niedersachsen)

Seit dem 19. Dezember 2004 heißt es „Freie Fahrt von Nord nach Süd“, denn seit diesem Tag ist die Bundesautobahn A 31 – auch „Ostfriesenspieß“ im Volksmund genannt – durchgängig vom Ruhrgebiet bis Emden befahrbar.

Mit der Freigabe erfüllte sich ein über 30 Jahre alter Wunsch von Wirtschaft und Bevölkerung im Emsland. Mit der Komplettierung steht der Region jetzt eine schnelle und leistungsfähige Fernverkehrsader zur Verfügung. Auch die zahlreichen Ostfrieslandsbesucher und Urlauber aus der Rhein-Ruhr-Region können sich über den Lückenschluss freuen.

Diese Autobahn ist ein Gemeinschaftswerk, an dem sich das Land Niedersachsen, die Region Emsland, die Niederlande und die Europäische Union finanziell beteiligt haben. Das große Engagement der Region und der Konsens zwischen allen Beteiligten haben dazu geführt, dass die Lücke bereits acht bis zehn Jahre früher geschlossen werden konnte als ursprünglich geplant. Damit gleichzeitig wurden eine Reihe von Ortsdurchfahrten entlang der bisherigen Nord-Süd-Verbindungswege von Fernverkehr, Lärm, Abgasen, Feinstaub und Unfällen entlastet.

Für den rd. 36 km langen Lückenschluss der BAB A 31 wurden in den letzten Jahren insgesamt 215 Mio. Euro ausgegeben. Hiervon haben der Bund etwa 100 Mio. Euro, das Land Niedersachsen rd. 61 Mio. Euro sowie die Region Emsland und die Niederlande ca. 54 Mio. Euro getragen. Die Europäische Union stellte wegen der internationalen Bedeutung dieses Projektes eine Förderung von 6 Mio. Euro bereit.

2.10 Tunnelnachschrüstung

Das Thema Tunnelsicherheit hat nicht erst mit den verheerenden Brandunfällen in einigen Alpentunneln bei den Verantwortlichen eine besonders hohe Priorität erhalten. Obwohl das Sicherheitsniveau in deutschen Straßentunneln – auch im Vergleich mit anderen europäischen Ländern – bereits sehr hoch ist, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gemeinsam mit der Bundesanstalt für Straßenwesen und den Straßenbauverwaltungen der Länder in den letzten Jahren nochmals alle Sicherheitsstandards auf den Prüfstand gestellt und die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse ausgewertet. Hierzu gehörte u. a. auch ein Tunnelworkshop, bei dem 80 Experten aus dem In- und Ausland angehört wurden.

In den zuständigen Ausschüssen wurden die Ergebnisse ausführlich diskutiert und die sich ergebenden Verbesserungen in die bestehenden Regelwerke eingearbeitet. Dabei steht vor allem die Personenrettung im Vordergrund.

Mit der Ausgabe 2003 der „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Tunneln“ (RABT) wurden die Sicherheitsanforderungen auf den aktuellen Stand gebracht und ein verbindlicher Maßstab für die Planung neuer Tunnel geschaffen.

Deutschland hat damit ein nach neuesten Erkenntnissen aufgestelltes Regelwerk, das auch mit der im April 2004 vom Europäischen Parlament verabschiedeten „Richtlinie über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz“ (EU-Tunnelrichtlinie) vollständig kompatibel ist, in vielen Punkten sogar noch über die EU-Richtlinie hinausgeht. Dies ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen auf unseren Straßen gerechtfertigt und vertretbar, damit für die Tunnelnutzer eine optimale Sicherheit gewährleistet ist.

Einige Maßnahmen sind bereits ausgeführt worden, viele andere in Vorbereitung. Allerdings mussten für die Nachrüstung zunächst umfangreiche Voruntersuchungen individuell für jeden Tunnel durchgeführt werden, da in vielen Fällen neben der Ergänzung oder dem Austausch von Sicherheitsausstattungen auch zusätzlich bauliche Maßnahmen erforderlich werden.

In Abstimmung zwischen Bund und Ländern werden zurzeit zwei Programme parallel betrieben:

- ein Sofortprogramm mit kleineren Maßnahmen für noch relativ neue Tunnel oder für Tunnel, bei denen wegen der notwendigen Voruntersuchungen eine umfassende Nachrüstung erst in den nächsten Jahren durchgeführt werden kann, sowie
- das eigentliche Nachrüstungsprogramm, bei dem jeder Tunnel komplett auf den neuesten technischen Stand gebracht wird.

Bundesweit befinden sich 193 Straßentunnel in Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) mit einer Gesamtröhrenlänge von 179 km sowie rd. 100 Straßentunnel im nachgeordneten Netz der Landes- bzw. Staats-, Kreis- und Kommunalstraßen, von denen ebenfalls ein erheblicher Teil nachgerüstet werden muss. Dies ist eine gewaltige Aufgabe für alle Beteiligten.

In enger Zusammenarbeit zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und den Straßenbauverwaltungen der Länder ist inzwischen eine objektscharfe Prioritätenreihung der Nachrüstungsmaßnahmen vereinbart. Die Projekte werden zurzeit in einem mehrjährigen Programm zusammengestellt. Die größten Anteile betreffen natürlich die „tunnelreichen“ Länder wie

- Nordrhein-Westfalen mit 25 Tunneln und veranschlagten Kosten von 60 Mio. Euro,
- Baden-Württemberg mit 62 Tunneln und veranschlagten Kosten von 90 Mio. Euro,

- Bayern mit 32 Tunneln und veranschlagten Kosten von 50 Mio. Euro,
- Rheinland-Pfalz mit 14 Tunneln und veranschlagten Kosten von 20 Mio. Euro und
- Hessen mit 8 Tunneln und veranschlagten Kosten von 10 Mio. Euro.

Die wichtigsten Maßnahmen im Rahmen der Nachrüstung sind:

- schnellere und gezieltere Information der Tunnelnutzer bei einem Störfall, z. B. durch einen lückenlosen Empfang des Verkehrsfunks und Verbesserung der Lautsprechertechnik,
- Verbesserung der Kommunikationsmöglichkeiten mit der Tunnelüberwachungszentrale durch lärmgedichte Notrufstationen,
- deutlichere Kennzeichnung der Fluchtwege und Notausgänge,
- Verkürzung der Fluchtwege durch geringere Abstände der Notausgänge und Bau zusätzlicher Fluchtstollen,
- automatische Tunnelsperrung bei Störfällen,
- Verbesserung der verkehrstechnischen Störfallerkennung durch verdichtete Verkehrsdatenerfassung und Videotechnik,
- Optimierung der Branderkennung und -Lokalisierung durch die Weiterentwicklung von Detektionssystemen und
- regelmäßige Übungen der Alarm- und Rettungskräfte.

Im Hinblick auf die Möglichkeiten der modernen Übertragungstechnik einerseits und die hohen Personalkosten bei der Tunnelüberwachung andererseits beinhaltet die Tunnelnachsrüstung auch eine Zusammenfassung der Betriebsüberwachung von mehreren Tunneln in ständig mit Personal besetzten Tunnelleitzentralen.

Neben diesen vielen technischen Maßnahmen ist natürlich auch das richtige Verhalten der Tunnelnutzer bei Ereignissen im Tunnel besonders wichtig. Das Bundesministerium hat daher zusammen mit der Bundesanstalt für Straßenwesen ein Faltblatt über „Richtiges Verhalten in Straßentunneln“ herausgegeben. Um den Verkehrsteilnehmern noch weitere Informationen über die wichtigsten Sicherheitseinrichtungen in Tunneln und deren Funktion zu geben, wurde zusätzlich die Broschüre „Sicherheit geht vor – Straßentunnel in Deutschland“ aufgelegt, die im Internet unter <http://www.bmvbs.de/Verkehr/Strasse-,1452/Sicherheit-in-Strassentunneln.htm> veröffentlicht und „downloadbar“ sind.

2.11 2-Mrd.-Euro-Programm zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

– Aufstellung des Programms

Gute Verkehrsinfrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung und trägt dazu bei, die Arbeitslosigkeit in Deutschland zu bekämpfen. Deshalb hat der Bundeskanzler in seiner Regierungserklärung vom 17. März 2005 angekündigt, von 2005 bis 2008 jährlich 500 Mio. Euro, insgesamt 2 Mrd. Euro, zusätzlich für Verkehrsinvestitionen des Bundes zur Verfügung zu stellen. Grundsätzlich gilt, dass mit 1 Mrd. Euro Verkehrsinvestitionen etwa 25 000 Arbeitsplätze gesichert und zum Teil auch neu geschaffen werden.

Am 3. Juni 2005 hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das Programm vorgestellt. Die zusätzlichen Investitionsmittel werden für alle drei Verkehrsträger eingesetzt:

Die Projektliste enthält 54 Straßenprojekte, 16 Schienenprojekte und zwölf Wasserstraßenprojekte. Fast 80 Prozent dieser 82 Projekte sind baureif.

Die Bewirtschaftung der Investitionsmittel erfolgte in 2005 durch die VIFG.

Tabelle 8

2-Mrd.-Euro-Programm – Investitionen

Bereich \ Jahr	Geplante Investitionen in Mio. €				
	2005	2006	2007	2008	Insgesamt
Schiene	55	165	250	280	750
Straße	390	235	150	125	900
Wasserstraße	55	100	100	95	350
Summe	500	500	500	500	2 000

– **Investitionen in die Bundesfernstraßen**

Annähernd zwei Drittel der Straßenbaumittel werden für die Beseitigung von Engpässen und den Bau von Ortsumgehungen eingesetzt. Weiterhin wird die Fertigstellung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Nr. 13, 15 und 16 mit dem Bau nachfolgender Teilabschnitte beschleunigt:

- BAB A 38, Bleicherode–Breitenworbis,
- BAB A 4, AS Glauchau-Ost–AS Hohenstein-Ernstthal und
- BAB A 73, Coburg–Lichtenfels.

Mit der Verstärkung der Investitionen für die BAB A 281, der Eckverbindung in Bremen, und für die Erneuerung des Autobahnabschnitts Laage–Kavelstorf der BAB A 19 werden die Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen weiter verbessert und der maritime Standort Deutschland gestärkt. Ebenso werden die Bundesfernstraßenverbindungen nach Polen und in die Tschechische Republik, beispielsweise durch den Neubau der Bundesstraße (B) 178 zwischen Obercunnersdorf und Löbau, beschleunigt ausgebaut. Über 10 Mio. Euro fließen in das Sonderprogramm zur Nachrüstung von Tunneln mit betriebstechnischer Ausstattung.

Tabelle 9

2-Mrd.-Euro-Programm – Projektliste Bundesfernstraßen

Land	Maßnahme	
Baden-Württemberg	A 6	AS Sinsheim–AS Sinsheim/Steinsfurt
Baden-Württemberg	B 29	OU Schwäbisch Gmünd, 2. BA
Baden-Württemberg	A 96	Dürren–Gebrazhofen
Baden-Württemberg	B 297	OU Lorch
Baden-Württemberg	B 10	OU Luizhausen
Baden-Württemberg		Sofortmaßnahmen Tunnelnachrüstung
Bayern	A 3	Aschaffenburg-W–Aschaffenburg-O
Bayern	A 73	Coburg–Lichtenfels, Verstärkung
Bayern	B 2	OU Eschenau
Bayern	B 85	OU Neukirchen vorm Wald
Bayern	B 19	Kempton–Immenstadt
Bayern	A 7	AK Memmingen, Tunnelnachrüstung
Bayern	B 21	Wendelbergtunnel, Tunnelnachrüstung
Berlin		Tunnelleitwarte Flughafen Tegel
Berlin		Sofortmaßnahmen Tunnelnachrüstung
Brandenburg	B 169	OU Drebkau
Brandenburg	B 97	OU Spremberg und Schwarze Pumpe
Brandenburg	B 5	OU Nauen–OU Wustermark
Bremen	A 281	Eckverbindung Bremen (Verstärkung)
Bremen	B 74	Verlegung Farger Straße–A 270
Hamburg	A 7	vorgezogener Lärmschutz
Hessen	B 3a	OU Friedberg
Hessen	B 84	OU Hünfeld

noch Tabelle 9

Land	Maßnahme	
Hessen	B 49	Merenberg/Allendorf-Ost–AS Weilburg-West
Hessen	B 455	OU Friedberg/Dorheim
Mecklenburg-Vorpommern	A 19	Laage–Kavelstorf (RFB), Erneuerung
Mecklenburg-Vorpommern	B 105	OU Stralsund (BA 5.2)
Niedersachsen	A 39	Cremlingen–AK Wolfsburg
Niedersachsen	A 31	Emstunnel, Tunnelnachrüstung
Niedersachsen	B 6	Nienburg–Eilvese
Niedersachsen	B 6	Eilvese–Neustadt
Niedersachsen		Sofortmaßnahmen Tunnelnachrüstung
Nordrhein-Westfalen	A 1	AS Wermelskirchen–T+R Remscheid
Nordrhein-Westfalen	A 52	Netzschluss bei Roermond (BGr D/NL–w Elmpt (B 230))
Nordrhein-Westfalen	A 57	AK Neuss-S bis AS Neuss/Norf
Nordrhein-Westfalen	A 61	Netzschluss bei Venlo
Nordrhein-Westfalen	A 46	Tunnel Uni Düsseldorf u. Wersten, Tunnelnachrüstung
Nordrhein-Westfalen	B 56	BGr D/NL–L 410
Nordrhein-Westfalen		Tunnelleitzentralen
Rheinland-Pfalz	B 256	OU Rengsdorf
Rheinland-Pfalz	B 10	Fehrbach–AS B 270, 2. BA
Rheinland-Pfalz	B 50	Kauerhof–Simmern/Ost 1. Bauabschnitt
Rheinland-Pfalz	B 257	OU Wolsfeld
Rheinland-Pfalz	B 47	OU Eisenberg
Saarland	B 269	Verstärkung der B 269 neu
Sachsen	A 4	AS Glauchau-O–AS Hohenstein-Ernstthal
Sachsen	B 101	OU Markersbach
Sachsen	B 178	Obercunnersdorf–Löbau
Sachsen-Anhalt	B 2	OU Zeitz, 2. BA
Sachsen-Anhalt	B 184	OU Gommern/Dannigkow
Schleswig-Holstein	B 207	Lübeck–Pogeez (OU Groß Grönau), 1. BA
Thüringen	B 247	OU Bad Langensalza, 2. BA
Thüringen	A 38	Bleicherode–Breitenworbis
Thüringen	B 176	OU Sömmerda

3 Besondere Finanzierungsprogramme

3.1 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße –

Ein vorrangiges Ziel der Bundesregierung ist die zügige Realisierung der sieben Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße. Nach den derzeitigen Dispositionen wird angestrebt, das gesamte VDE-Straßennetz mit Ausnahme der BAB A 44 (Teil des Projektes 15) möglichst noch in diesem Jahrzehnt vollständig fertig zu stellen.

Die sieben Projekte haben eine Gesamtlänge von rd. 2 000 km. Davon waren Ende des 1. Quartals 2005 rd. 1 500 km unter Verkehr und weitere rd. 300 km im Bau; damit waren rd. 90 Prozent des VDE-Projektvolumens – Straße – realisiert oder in der Umsetzungsphase. (s. dazu Abbildung 13, S. 30).

In die sieben Projekte wurden bis Ende 2004 rd. 11,8 Mrd. Euro investiert. Das entspricht rd. 75 Prozent der aktuellen Investitionskosten in Höhe von rd. 15,9 Mrd. Euro.

Im Einzelnen waren Ende des 1. Quartals 2005 die folgenden Bauziele erreicht:

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

Von der 323 km langen, vierstreifigen Neubaustrecke waren 272 km unter Verkehr:

- AK Lübeck (A 1)–AK Wismar (A 241)–AK Rostock (A 19)–Langsdorf,
- AS Grimmen-West–AS Greifswald,
- AS Gützkow–AS Anklam,
- AS Neubrandenburg-Nord–AK Uckermark (A 11).

Alle übrigen Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 51 km waren in Bau.

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

Das Projekt umfasst die Querschnittserweiterung von vier auf sechs Fahrstreifen (325 km) bzw. von sechs auf acht Fahrstreifen (8 km) und die Grunderneuerung der vorhandenen Fahrbahnen vom AK Hannover-Ost (A 7) über die A 2 und den Berliner Süd- und Ostring der A 10 zum AD Schwanebeck (A 11).

Der 208 km lange, zur A 2 gehörende Projektteil wurde bereits 1999 durchgängig für den Verkehr freigegeben.

Von der 124 km langen Erweiterungsstrecke des Berliner Süd- und Ostrings im Zuge der A 10 waren Ende des 1. Quartals 2005 Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 97 km unter Verkehr:

- AD Werder (A 2)–AD Potsdam (A 9),

- östlich AD Nuthetal (A 115)–AK Schönefeld (A 13/ A 113),

- AD Spreeau (A 12)–AS Berlin-Hellersdorf,

- AS Berlin-Marzahn – südlich AD Schwanebeck (A 11).

Ein 8 km langer Abschnitt der A 10 ist noch in Bau.

Projekt 12: A 9, Nürnberg–Berlin

Das Projekt beinhaltet auf einer Länge von 372 km die Querschnittserweiterung der A 9 von vier auf sechs Fahrstreifen einschließlich Grunderneuerung.

Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 320 km waren sechsstreifig unter Verkehr:

- AK Nürnberg (A 3)–AS Bayreuth-Süd,
- AS Bayreuth-Nord–AD Bayreuth/Kulmbach (A 70)–AD Bayerisch Vogtland (A 72)–AS Schleiz,
- südlich Tautendorfer Brücke – südlich AK Hermsdorf (A 4),
- AS Bad Klosterlausnitz–AK Rippachtal (A 38)–Schkeuditzer Kreuz (A 14)–AS Halle,
- AS Zörbig–AD Potsdam (A 10).

Weitere Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 30 km waren in Bau.

Projekt 13: A 38, Göttingen–Halle A 143, Westumfahrung Halle

Von der 208 km langen, vierstreifigen Neubaustrecke waren 107 km unter Verkehr:

- A 38, AD Drammetal (A 7)–AS Friedland,
- A 38, AS Leinefelde-Worbis–AS Breitenworbis,
- A 38, Wipperfurth–AS Heringen,
- A 38, AS Roßla–AS Lutherstadt Eisleben,
- A 38, AD Halle-Süd (A 143)–AK Rippachtal (A 9)–AS Lützen,
- A 143, AD Halle-Süd (A 38)–AS Halle-Neustadt.

Weitere Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 77 km waren in Bau.

Projekt 14: A 14, Halle–Magdeburg

Der 102 km lange, vierstreifige Neubau ist bundesweit das erste vollständig für den Verkehr freigegebene VDE-Straßenprojekt. Seit der Verkehrsfreigabe des Abschnitts Könnern–Schönebeck am 30. November 2000 ist die A 14 von Halle bis Magdeburg – nach einer bemerkenswert kurzen Planungs- und Bauzeit von knapp zehn Jahren – durchgehend befahrbar.

Abbildung 13

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE)
- Straße -



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

Das mit 449 km längste VDE-Straßenprojekt umfasst den vierstreifigen Neubau der A 44 zwischen Kassel und Herleshausen (Eisenach) sowie im Verlauf der A 4 die Querschnittserweiterung von der künftigen A 44 bis Dresden von vier auf sechs Fahrstreifen (mit sechsstreifigem Neubau der A 4, Umfahrung Hørselberge im Bereich Eisenach), den Anbau von Standstreifen und die Ergänzung der 2. Fahrbahn auf Teilabschnitten zwischen Dresden und Weißenberg, den vierstreifigen Neubau von Weißenberg bis zur Bundesgrenze bei Görlitz und die Grunderneuerung der vorhandenen Fahrbahnen.

Auf der A 4 waren Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 303 km für den Verkehr freigegeben:

- Werrabrücke,
- AS Waltershausen–AK Erfurt (A 71)–AS Magdala,
- westlich AS Stadtroda – westlich AK Hermsdorf (A 9),
- östlich AK Hermsdorf (A 9)–AS Gera,
- AS Gera-Leumnitz–AS Ronneburg,
- westlich AS Schmölln–AS Glauchau-Ost,
- AS Limbach-Oberfrohna–AK Chemnitz (A 72)–AD Nossen (A 14)–AD Dresden-West (A 17)–AD Dresden-Nord (A 13)–Bundesgrenze bei Görlitz.

Weitere Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 19 km, darunter auch ein erster Abschnitt auf der A 44, waren in Bau.

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

Von der 222 km langen, vierstreifigen Neubaustrecke waren zwei große, zusammenhängende Teilstrecken mit einer Gesamtlänge von 102 km unter Verkehr:

- A 71, AS Meiningen-Süd–AD Suhl (A 73)–AK Erfurt (A 4)–AS Erfurt-Bindersleben,
- A 73, AS Coburg–AS Eisfeld-Nord.

Alle übrigen Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 120 km waren in Bau.

3.2 Vorhaben mit privater Vorfinanzierung

Grundlage für die private Finanzierung von Bundesfernstraßenmaßnahmen bilden die Beschlüsse des Kabinetts in den Jahren 1992 und 1994. Im Jahr 1998 wurden 15 weitere Vorhaben – weitgehend Ortsumgehungen – hinzugenommen. Von den insgesamt 27 geplanten Vorhaben des Bundesfernstraßenbaus sind inzwischen 26 realisiert und befinden sich in der 15jährigen Refinanzierungsphase. Drei kleinere Maßnahmen wurden zwischenzeitlich bereits vorzeitig abgelöst. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat beschlossen, die einzige verbliebene Maßnahme – die Ortsumgehungen –, die erst 2005 in Bau gehen konnte, konventionell über den Haushalt zu finanzieren. Zurzeit betragen

die im Haushalt veranschlagten jährlichen Annuitätsraten rd. 290 Mio. Euro/Jahr.

3.3 Betreibermodelle für den Bundesfernstraßenbau

Mit der Einführung von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbau werden Partnerschaften zwischen dem Bund und Privaten begründet. Den Betreibermodellen liegt eine Lebenszyklusbetrachtung für die jeweilige Infrastrukturmaßnahme zugrunde. Von der Zusammenarbeit erwarten die Beteiligten weitere Effizienzgewinne in wirtschaftlicher und struktureller Hinsicht, beim Bau, dem Betrieb und der Erhaltung. Darüber hinaus können durch diese Form der Einbindung Privater Innovationen im Infrastrukturausbau 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 BMVBS wendet das Betreibermodell in zwei Formen an:

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

3.3.1 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 und der Betrieb (aller Fahrstreifen) sowie die Finanzierung werden an einen Privaten zur Ausübung übertragen.
- Das Gebührenaufkommen der schweren Lkw im Konzessionsabschnitt wird für eine Weiterleitung an den Privaten vorgesehen.
- Zusätzlich kann eine Anschubfinanzierung gewährt werden. Ob und in welcher Höhe diese erforderlich ist, wird im Wettbewerb ermittelt.
- In 2005 wurden die Vergabeverfahren für vier sog. A-Modell-Piloten gestartet.

3.3.2 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.

Das Betreibermodell ist beschränkt auf

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

Gemäß dem FStrPrivFinG können die Vorhaben nur im Einvernehmen zwischen Bund und Land durchgeführt werden.

Die Musterregelungen für F-Modelle auf Grundlage des FStrPrivFinG wurden Ende 2000 abgeschlossen.

Investitionsvolumen

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

Für die zwei Tunnelvorhaben in der Baulast der Gemeinden Rostock und Lübeck sind die Konzessionen vergeben. Als erstes Projekt nach dem F-Modell wurde in Rostock nach rd. 3 1/2-jähriger Bauzeit am 12. September 2003 der Warnowtunnel dem Verkehr übergeben. Beim zweiten Projekt, dem „Herrentunnel Lübeck“, konnten nach 4-jähriger Bauzeit die Arbeiten ebenfalls abgeschlossen und der Tunnel am 26. August 2005 dem Verkehr übergeben werden.

In der Baulast des Bundes sind aus heutiger Sicht insbesondere der Alaufstieg in Baden-Württemberg (A 8, geplante Fertigstellung: ca. 2012), die Weserquerung in Bremen (A 281, geplante Fertigstellung: ca. 2012) sowie der Hochmoselübergang in Rheinland-Pfalz (B 50n, geplanter Baubeginn: ca. 2008) als künftig zu realisierende F-Modelle einzustufen.

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

Auch im Jahr 2004 wurden Finanzmittel aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) im Rah-

men des Gemeinschaftlichen Förderkonzeptes (GFK) der Förderperiode 2000 bis 2006 gezielt zum beschleunigten Ausbau der Bundesverkehrswege im deutschen „Ziel-1-Fördergebiet“³ zur wirksamen Verbesserung der Standortbedingungen in den strukturschwachen ostdeutschen Regionen eingesetzt. Als Bestandteile des EFRE-Bundesprogramms „Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006“ werden im Programmschwerpunkt 2 (Bundesfernstraßen)⁴ für sechs Großprojekte zum Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßenabschnitten insgesamt Investitionsmittel in Höhe von 1 849,9 Mio. Euro mit einem EFRE-Anteil von 882,15 Mio. Euro umgesetzt. Damit ist der für Bundesfernstraßenprojekte vorgesehene Anteil an den EFRE-Fördermitteln voll ausgeschöpft (s. Tabelle 10).

Durch die Freigabe fertig gestellter Teilabschnitte wurden die verkehrliche Erreichbarkeit der betreffenden Regionen sowie der Zugang zum transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN) spürbar verbessert. Infrastrukturelle Verkehrsengepässe wurden abgebaut. Durch Umverlagerung von Teilen des grenzüberschreitenden Verkehrs mit den neuen osteuropäischen EU-Mitgliedstaaten auf die neuen Trassen wurde das untergeordnete Straßennetz besonders entlastet.

Bis Ende 2004 wurden insgesamt 1 266,0 Mio. Euro (64,6 Prozent der bewilligten Gesamtkosten) mit einem EFRE-Anteil von 495,8 Mio. Euro (52,1 Prozent der bewilligten Fördermittel) verausgabt.

Nachdem die EU-KOM in Auswertung der Halbzeitbewertung des EFRE-Bundesprogramms „Verkehrsinfrastruktur“ zusätzlich zu den bereits zugesagten EFRE-Fördermitteln auch die leistungsgebundene Reserve dem Förderschwerpunkt 2 (Bundesfernstraßen) zugewiesen hat, wurden bis April 2005 weitere drei EFRE-Projekte mit einem Investitionsvolumen von insgesamt 108,8 Mio. Euro mit einem EFRE-Anteil von 69,0 Mio. Euro bewilligt (s. Tabelle 11).

Damit erhöht sich der Mitteleinsatz für EFRE-geförderte Bundesfernstraßenprojekte auf insgesamt 1 958,7 Mio. Euro mit einem Anteil von 951,15 Mio. Euro an EFRE-Mitteln.

³ Regionen mit einem wirtschaftlichen Rückstand (BIP/Ew. < 75 Prozent EU-Durchschnitt).

⁴ Vergleiche Beiträge in den Straßenbauberichten für die Jahre 2001, 2002, 2003 und 2004.

Tabelle 10

**Großprojekte des Schwerpunktes „Bundesfernstraßen“ des EFRE-Bundesprogramms
„Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006“**

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)– Bundesgrenze D/CZ	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	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

Tabelle 11

**Kleinprojekte des Schwerpunktes „Bundesfernstraßen“ des EFRE-Bundesprogramms
„Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006“**

EFRE-Projekte	Land	Streckenlänge [km]	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	EFRE-Mittel [Mio. €]
B 101n vierstreifiger Neubau der Ortsumge- hung Wiesenhagen, Kliestow und Trebbin	BB	9,4	45,0	24,5
B 97n / B 112n, Neubau der Ortsumgehung Guben, II. BA	BB	7,6	16,1	9,1
B 6n, Neubau von Blankenburg– Quedlinburg Nord, BA 8.1	ST	9,0	47,2	35,4

3.5 Euro-Regionale Projekte im Rahmen von TEN-T

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. In diesem Rahmen notwendige Untersuchungen werden zu 50 Prozent und Infrastrukturinvestitionen bis zu zehn Prozent (Nettokosten) durch die EU-Kommission gefördert.

An den seit Ende der 90er Jahre laufenden Projekten CENTRICO, VIKING, CORVETTE und SERTI sind die alten Bundesländer sowie Mecklenburg-Vorpommern beteiligt. Die Laufzeit dieser „MIP-Projekte“ endet am 31. Dezember 2006.

Auf Wunsch der übrigen neuen Bundesländer hat das BMVBS im Jahr 2003 Verhandlungen mit der EU-Kommission aufgenommen, um die Zusammenarbeit von Berlin, Brandenburg, Sachsen und Sachsen-Anhalt mit den Beitrittsländern aus Mittel- und Osteuropa im Rahmen eines weiteren Euro-Regionalen Projektes voranzutreiben. Die Verhandlungen wurden Ende 2004 erfolgreich abgeschlossen. Das neue Euro-Regionale Projekt CONNECT (Coordination and stimulation of

innovative ITS activities in Central and Eastern European Countries) mit Beteiligung der neuen EU-Mitgliedstaaten Polen, Tschechien, Slowakei, Ungarn und Slowenien sowie der „alten“ Mitgliedstaaten Österreich und Deutschland wurde, allerdings außerhalb des MIP, rückwirkend zum 14. Mai 2004 genehmigt.

Die internationale Projektkoordinierung für CONNECT erfolgt durch das österreichische Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit). Die Koordinierung der deutschen Aktivitäten obliegt der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in Berlin. Das Land Sachsen trägt die Verantwortung für die Steuerung der internationalen Aktivitäten im Arbeitsgebiet 3 „Verkehrsbeeinflussung und Verkehrsmanagement“. Die Mitwirkung des BMVBS im Projekt beschränkt sich auf Projektsteuerungsaufgaben, die schwerpunktmäßig im Rahmen des Arbeitsgebietes 9 „Projektmanagement“ angesiedelt sind. Das BMVBS wird bei der Festlegung des Arbeitsprogramms sowie bei der finanziellen Abwicklung des Projektes direkt eingebunden. Die fachliche Arbeit obliegt den Straßenbauverwaltungen der Länder.

Auf deutscher Seite liegen die Schwerpunkte der Projektarbeit, die zunächst für den Zeitraum 14. Mai 2004 bis 31. Dezember 2005 (Projektphase I) genehmigt wurde, auf folgenden Arbeitsfeldern:

- Domain 1: Road Monitoring (Verkehrsdatenerfassung),

- Domain 2: European Network of Traffic Centres (Verkehrszentralen und -informationszentralen),
- Domain 3: Traffic Management and Control (Verkehrsbeeinflussung und -management),
- Domain 4: Traveller 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 genehmigte finanzielle Volumen der EU-Förderung für Deutschland in der Projektphase I beträgt:

- Für Studien: 1,087 Mio. Euro,
- für Infrastrukturmaßnahmen: 0,196 Mio. Euro.

4 Straßenbauleistungen im Jahr 2004**4.1 Straßenbaufinanzierung 2004 – Kapitel 1210 – und Kapitel 1202 (Maut)****4.1.1 Haushaltssoll**

- Für den Bundesfernstraßenbau standen für das Jahr 2004 nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 2004 vom 18. Februar 2004 (BGBl. I, Nr. 7, S. 230) folgende Ausgabemittel zur Verfügung (Haushaltssoll):

Tabelle 12

Straßenbaufinanzierung 2004 – Haushaltssoll

	Mio. €
Haushaltsmittel Kapitel 1210	4 727,1
Haushaltsmittel Kapitel 1202 (Maut)	1 060,0
h i n z u : – freigegebene Reste aus dem Vorjahr	2,2
– Einsparung für Kap. 1202 Tgr. 04 (KV)	– 27,1
– Einsparungen globale Minderausgabe/ Subventionskürzungen Koch/Steinbrück ..	– 335,2
Summe Verfügungsbetrag (SOLL)	5 427,0

4.1.2 IST-Ausgaben

- Im Haushaltsjahr 2004 wurde ausgegeben:

Tabelle 13

Straßenbaufinanzierung 2004 – IST-Ausgaben

	Mio. €
Kapitel 1210	4 733,4
(davon Verstärkung Mittelausgleich Schiene/Straße)	(210,9)
Kapitel 1202	1 114,7
(davon Verstärkung Mittelausgleich Schiene/Straße)	(54,7)
Summe IST-Ausgaben*)	5 848,1
Nichtinvestitionen	920,5
Investitionen	4 927,6
– davon Anteil für Maßnahmen des Bedarfsplanes, incl. Refinanzierung	3 105,2
– davon Investitionen außerhalb der Bedarfsplanmaßnahmen	1 822,3
(nachrichtlich) – Baukostenzuschüsse der Europäischen Union	148,6
– Ausgabenreste Berichtsjahr	0
Kapitel 6096 Titel 713 31 (Aufbauhilfefonds Hochwasser)	9,1

*) ohne die bei Kapitel 1222 – Eisenbahnen des Bundes – verausgabten Mittel für Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen (107 Mio. Euro)

– Die IST-Ausgaben 2004 gliedern sich nach Aufgabenbereichen wie folgt:

Tabelle 14

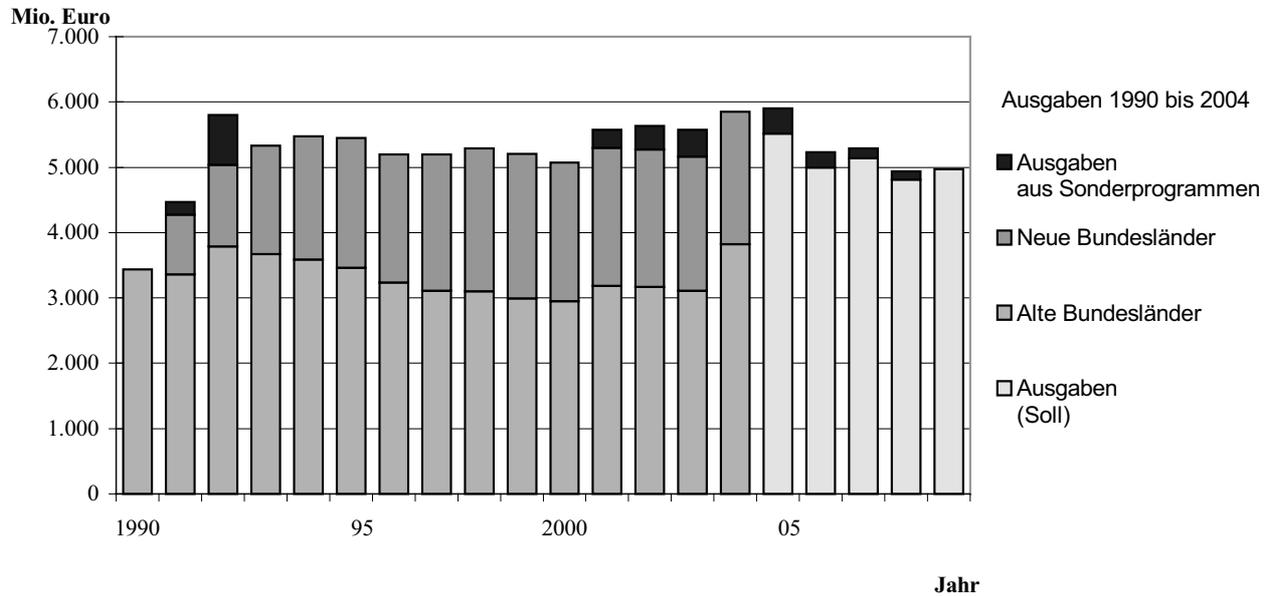
Straßenbaufinanzierung 2004 – Gliederung nach Aufgabenbereichen

Aufgabenbereich	Titel des Straßenbauplans ¹⁾	Teil- betrag Mio. €	Gesamt- betrag Mio. €
Betriebsdienst			847,8
* Bundesautobahnen	521 11, 521 32, 521 52, 521 62 (60 %), 811 12, 812 12	423,9	
* Bundesstraßen	521 21, 521 42, 521 62 (40 %), 811 22, 812 22	423,9	
Erhaltung, Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundes- autobahnen (einschl. Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb –			2 667,8
* Erhaltung, Erneuerung, Um- und Ausbau	741 31, 742 11, 741 51(1202)	805,2	
* Erweiterung einschließlich VDE	741 14, 741 16, 741 51(1202)	654,9	
* Neubau einschließlich VDE	741 17, 741 18, 741 51(1202)	1 180,4	
* Hochbauten	711 12, 712 12	27,8	
Erhaltung, Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundes- straßen (einschl. Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grund- erwerb –			1 498,7
* Erhaltung, Erneuerung, Um- und Ausbau	741 41, 742 21, 741 51(1202)	718,4	
* Neubau	741 22, 741 51(1202)	667,1	
* Radwege	746 22	95,6	
* Hochbauten	711 22, 712 22	17,6	
Grunderwerb, Darlehen und Zuweisungen für Ersatz- beschaffung			239,9
* Bundesautobahnen	821 11, 821 31, 863 12, 882 12, 741 51(1202)	126,8	
* Bundesstraßen	821 22, 821 41, 863 22, 882 22, 741 51(1202)	113,1	
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz	745 21		23,2
Baukostenzuschüsse der Europäischen Union (EFRE, TEN)	743 12, 743 32, 743 42, 532 01		148,6
Abgeltung von Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	632 12, 632 22, 741 51(1202)		117,8
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger (§ 5a Fernstraßengesetz)	883 02, 883 04		2,4
Erwerb privatfinanzierter Bundesfernstraßenabschnitte			258,4
* Bundesautobahnen	823 12	181,3	
* Bundesstraßen	823 22	77,1	
Zentrale Aufgaben und Verschiedenes			43,0
* Forschung, Veröffentlichungen, verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	526 02, 534 01, 543 01, 544 01, 545 01, 535 62	12,0	
* Verschiedenes	546 01, 682 01, 685 32, 744 01, 744 02, 861 12, 861 22	31,0	
Summe IST-Ausgaben			5 848,1

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

Abbildung 14

Entwicklung der Ausgaben von 1990 bis 2004 und Finanzplanung für die Bundesfernstraßen bis 2009¹⁾
 (gemäß Haushaltsvoranschlag 2006 mit Finanzplanung)
 (Kenntnisnahme Kabinett vom 13. Juli 2005)



¹⁾ Mit den Investitionen aus den Mauteinnahmen über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) ab 2004 mit Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003 (ZIP), mit 2-Mrd.-Euro-Verkehrsprogramm 2005 bis 2008.

4.2 Bedarfsplanmaßnahmen

4.2.1 Übersicht der Bauleistungen

Im Berichtsjahr sind die in Tabelle 15 zusammengefassten Streckenlängen fertig gestellt worden.

Die Einzelbaufortschritte im Berichtsjahr sind im Anhang in den Tabellen 2 bis 5, S. 49 bis 81, detailliert dargestellt.

Tabelle 15

Leistungsübersicht 2004
 – Bauleistungen nach Art –

Straßenklasse		Verkehrsfreigaben ¹⁾ km	
		1	2
Bundesautobahnen	– Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)	sechsstreifig	60,7
		davon 1. Fahrbahn	3,5
	2. Fahrbahn	7,8	
Bundesautobahnen	– Neubaustrecken	zweistreifig	2,2
		vierstreifig	118,5
		sechsstreifig	2,2
Bundesstraßen	– Neubau und Erweiterungsstrecken	zweistreifig	9,3
		vierstreifig	44,3
	– Ortsumgehungen	zweistreifig	142,5
		vierstreifig	2,2

¹⁾ Länge der im Berichtsjahr freigegebenen Teil-Verkehrseinheiten.

4.2.2 Bundesautobahnen

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

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecken und zur Verminderung der Unfallgefahren ist die Erweiterung der hochbelasteten 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, rd. 2 200 km der Bundesautobahnen auf sechs oder mehr Fahrstreifen zu erweitern. Schwerpunkte der BAB-Erweiterung sind neben den Erweiterungsstrecken der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) die stark belasteten Hauptdurchgangsstrecken BAB A 1 bis BAB A 9.

Im Berichtsjahr sind zwölf Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von 60,7 km auf sechs Fahrstreifen ausgebaut und für den Verkehr freigegeben worden.

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 sechs- und mehrstreifigen Strecken betrug am 1. Januar 2005 rd. 2 590 km.

Einen Überblick der geplanten Erweiterungen auf sechs und mehr Fahrstreifen sowie der bisher erreichten Fertigstellung geben Tabelle 2 im Anhang sowie die Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2004“.

4.2.2.2 Neubau

Im Berichtsjahr sind 20 Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von 122,9 km fertig gestellt und dem Verkehr übergeben worden.

Unter Berücksichtigung der erfolgten Umstufungen und Neuvermessungen haben die Bundesautobahnen Ende des Berichtsjahres eine Länge von 12 174 km erreicht; 562,3 km BAB-Neubaustrecken waren zu diesem Zeitpunkt in Bau.

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Berichtsjahr insgesamt 1 186,4 Mio. Euro aufgewendet.

Die Einzelvorhaben sind im Anhang in Tabelle 3 aufgelistet und in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2004“ dargestellt.

4.2.3 Neubau und Erweiterung von Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen, Radwegbau

Für die Bundesstraßen wurden im Berichtsjahr insgesamt rd. 1 669,4 Mio. Euro ausgegeben und folgende Bauleistungen erreicht:

– Im Berichtsjahr für den Verkehr freigegeben:

47 Teil-Verkehrseinheiten von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 198,3 km (9 Teil-Verkehrseinheiten, vierstreifig: 46,5 km; 38 Teil-Verkehrseinheiten, zweistreifig: 151,8 km).

– Ende des Berichtsjahres in Bau:

119 Teil-Verkehrseinheiten von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 486,9 km (35 Teil-Verkehrseinheiten, vierstreifig: 131,1 km; 84 Teil-Verkehrseinheiten, zweistreifig: 355,8 km).

Unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Um- bzw. Abstufungen beträgt die Gesamtlänge der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) am Ende des Berichtsjahres 40 969 km.

Im Rahmen des Neubaus und der Erweiterung von Bundesstraßen (Anhang, Tabelle 4, und Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2004“) haben folgende Aufgaben besondere Bedeutung:

– Bau von Ortsumgehungen (Anhang, Tabelle 5, und Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2004“),

– 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 2004 wurden bundesweit folgende Bauleistungen erreicht:

– Im Berichtsjahr für den Verkehr freigegeben:

36 Verkehrseinheiten mit einer Länge von insgesamt 144,7 km (1 Teil-Verkehrseinheit, vierstreifig: 2,2 km; 35 Teil-Verkehrseinheiten, zweistreifig: 142,5 km).

– Im Berichtsjahr vollständig für den Verkehr freigegeben:

31 Verkehrseinheiten, zweistreifig mit einer Länge von insgesamt 138,1 km.

– Ende des Berichtsjahres in Bau:

82 Verkehrseinheiten mit einer Länge von insgesamt 355,4 km (11 Verkehrseinheiten, vierstreifig: 47,0 km; 71 Verkehrseinheiten, zweistreifig: 308,4 km).

Im Berichtsjahr wurden rd. 96 Mio. Euro für den Radwegbau an Bundesstraßen (einschl. Erhaltung von Radwegen) ausgegeben. Es sind rd. 400 km Radwege an Bundesstraßen fertig gestellt worden. Dafür wurden insgesamt rd. 81 Mio. Euro aufgewendet. In dem Zeitraum von 1991 bis 2004 wurden rd. 5 100 km Radwege mit Baukosten in Höhe von rd. 860 Mio. Euro fertig gestellt. Insgesamt stehen damit Ende 2004 rd. 16 500 km Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung.

4.2.4 Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz schreibt vor, neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen nicht mehr höhengleich, sondern als Überführungen herzustellen. Ziel dieser Vorschrift ist es, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere auch im Hinblick auf Fußgänger und den motorisierten Straßenverkehr, zu gewährleisten.

Konsequenterweise enthält das Eisenbahnkreuzungsgesetz die Verpflichtung der Kreuzungsbeteiligten, vorhandene höhengleiche Kreuzungen zu beseitigen, baulich anzupassen oder durch den Bau von Überführungen oder sonstiger technischer Maßnahmen zu ändern, soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs erfordert.

Für Bahnübergangsbeseitigung sowie für andere technische Sicherungen wurden im Berichtsjahr vom Bund als Baulastträger aus dem Straßenbauhaushalt (Kapitel 1210) 23,2 Mio. Euro verausgabt.

Um die aus Sicherheitsgründen gebotene Beseitigung von Bahnübergängen nicht an der Finanzschwäche eines der Beteiligten scheitern zu lassen, sieht das Eisenbahnkreuzungsgesetz vor, dass bei bundeseigenen Eisenbahnen der Bund ein Drittel der Kosten übernimmt, auch wenn der Bund nicht als Baulastträger an der Kreuzung beteiligt ist. Für das Bundesdrittel an Bundesstraßen und Straßen, die in fremder Straßenbaulast stehen, wurden im Berichtsjahr in Kapitel 1222 (Eisenbahnen des Bundes) Investitionsmittel in Höhe von 107,3 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.

4.2.5 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 37 110 Bauwerke mit einer Gesamtfläche von 28,74 Mio. m².

Im Jahr 2004 wurden insgesamt neun Tunnel fertig gestellt, so dass sich jetzt insgesamt 230 Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen in Betrieb befinden (davon 202 in der Baulast des Bundes). Weitere 25 Tunnel befinden sich zz. im Bau. Im Berichtsjahr waren folgende größere Instandsetzungsmaßnahmen in der Ausführung:

A 1	Dortmund–Köln: Hochstraße B Kosten: rd. 7,7 Mio. Euro Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnübergängen und Kappen, Instandsetzung und Verstärkung des Überbaues, Instandsetzung der Fahrbahntafel und der Unterbauten
------------	--

A 3	Nürnberg–Regensburg: Talbrücke Pilsach Kosten: rd. 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: rd. 16,9 Mio. Euro Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Geländer, Fahrbahnübergängen und Entwässerung, Instandsetzung des Überbaues und der Lager
------------	--

A 40	Dortmund–Venlo: Rheinbrücke Duisburg–Neuenkamp Kosten: rd. 7,0 Mio. Euro Erneuerung von Fahrbahnübergängen, Instandsetzung von Kappen, Lagern und Seilen
-------------	--

A 45	Dortmund–Frankfurt: Siegthalbrücke Kosten: rd. 7,7 Mio. Euro Erneuerung von Abdichtung, Kappen, Geländer, Instandsetzung von Fahrbahnübergängen und der Fahrbahntafel
-------------	---

A 52	Düsseldorf–Essen: Ruhrtalbrücke Mintard Kosten: rd. 24,2 Mio. Euro Instandsetzung und Verstärkung des Überbaues, 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 2004“ dargestellt.

4.2.6 Umweltschutz

– Lärmschutz

Im Berichtsjahr wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) rd. 170 Mio. Euro und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere 14 Mio. Euro ausgegeben. Mit diesen Ausgaben von insgesamt 184 Mio. Euro betragen die Aufwendungen für den Lärmschutz seit 1978 rd. 3,8 Mrd. Euro.

Im Berichtsjahr wurden rd. 24 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und rd. 52 km Lärmschutzwände errichtet sowie rd. 13 000 m² Lärmschutzfenster eingebaut. Damit wurden beim Bau von Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen bis Ende des Berichtsjahres folgende Leistungen erzielt:

– Lärmschutzwälle und Steilwälle:	997 km,
– Lärmschutzwände:	1 939 km und
– Fläche der Lärmschutzfenster:	843 000 m ² .

Tabelle 16 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 Stadtentwicklung herausgegebene „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2004“. Einige bedeutsame Lärmschutzwände sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2004“ dargestellt.

– 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.

Die Straßenbauleistungen 2004 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 artengerecht bemessene Querungsbauwerke mit Bermen gebaut, die einen Tierwechsel entlang des Fließgewässers und den Auenverbund aufrechterhalten.

Tabelle 16

Maßnahmen des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen

	Land	Länge der Lärmschutzwälle und Steilwälle		Länge der Lärmschutzwände		Fläche der Lärmschutzfenster	
		Gesamtbestand inkl. 2004	davon in 2004 fertig gestellt	Gesamtbestand inkl. 2004	davon in 2004 fertig gestellt	Gesamtbestand inkl. 2004	davon in 2004 fertig gestellt
		km	km	km	km	m ²	m ²
	1	2	3	4	5	6	7
1	Baden-Württemberg	58,77	1,10	131,27	2,05	149 389	1 818
2	Bayern	248,47	6,72	181,54	3,95	68 862	979
3	Berlin	0,74	–	29,75	–	26 286	261
4	Brandenburg	2,98	–	53,65	2,96	9 990	403
5	Bremen	2,87	–	72,49	5,05	2 950	6
6	Hamburg	14,69	–	19,45	–	18 686	50
7	Hessen	36,65	0,78	113,50	4,59	71 712	348
8	Mecklenburg-Vorpommern	11,54	1,64	7,69	0,06	5 764	1 117
9	Niedersachsen	101,59	0,05	293,67	5,47	87 818	599
10	Nordrhein-Westfalen	372,79	5,84	754,85	15,83	156 269	2 145
11	Rheinland-Pfalz	21,32	0,94	87,72	1,75	94 616	1 803
12	Saarland	23,43	–	28,79	–	7 808	81
13	Sachsen	22,41	2,19	65,36	5,00	72 446	1 734
14	Sachsen-Anhalt	2,55	–	20,26	0,93	20 535	309
15	Schleswig-Holstein	58,65	3,74	58,28	4,41	18 325	29
16	Thüringen	17,93	1,31	20,49	0,16	31 342	1 107
	Bundesgebiet	997,41	24,29	1 938,76	52,19	842 798	12 789

Zur Kompensation unvermeidbarer straßenbaubedingter Eingriffe in Natur und Landschaft werden vorbelastete, verbaute Still- und Fließgewässer behutsam renaturiert, angrenzende Uferzonen aus der intensiven umweltbelastenden Nutzung herausgenommen und zusammen mit neu-angelegten Ufergehölzsäumen, Nass- und Feuchtwiesen zu wertvollen naturnahen Biotopverbundachsen entwickelt. Strukturarme Kulturlandschaften werden z. B. durch die Neuanlage und Entwicklung von natürlichen Waldlebensräumen sowie von artenreichen 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 2004 umfassen daneben auch Aufwendungen für die Gestaltung bzw. Einbindung der Straßen in die Landschaft über eine landschaftsgerechte Straßenrandbegrenzung.

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.

4.3 Ausgaben für die Erhaltung der Infrastruktur

Für die Erhaltung der Bundesfernstraßen wurden im Berichtsjahr 2004 ausgegeben:

insgesamt:	1 450 Mio. Euro,
davon für Bundesautobahnen:	739 Mio. Euro,
Bundesstraßen:	712 Mio. Euro.

Dies entspricht einem durchschnittlichen Mitteleinsatz auf

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

und auf

– Bundesstraßen von	rd. 14 300 Euro/km
	Fahrbahn.

4.4 Betrieb

4.4.1 Ausgaben

Für den Betrieb der Bundesfernstraßen⁵ wurden im Berichtsjahr ausgegeben:

insgesamt:	847,8 Mio. Euro,
davon für Bundesautobahnen:	423,9 Mio. Euro,

⁵ Einschließlich der Kfz und Geräte sowie Verkehrsbeeinflussungsanlagen und Tunnelbetrieb.

Bundesstraßen: 423,9 Mio. Euro.

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

insgesamt:	45,4 Mio. Euro,
davon für Bundesautobahnen:	27,9 Mio. Euro,
Bundesstraßen:	17,5 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.

4.4.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahr 2004 sind für Fernmeldeanlagen an Bundesfernstraßen insgesamt rd. 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 12 174 km Bundesautobahnen sind nunmehr 12 114 km mit Notrufeinrichtungen ausgerüstet (rd. 16 000 Notrufsäulen).

4.4.3 Betriebsdienst (Autobahn- und Straßenmeistereien)

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rd. 12 000 km Bundesautobahnen 184 Autobahnmeistereien (AM) zur Verfügung. Im Berichtsjahr sind folgende Autobahnmeistereien in Betrieb gegangen:

(N) = Neubau,

(E) = Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung

A 3 Frankfurt–Aschaffenburg
AM Weiskirchen (N)

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

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

A 20 Rostock–Gramzow
AM Süderholz (N).

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

- A 1 Bremen–Hamburg**
AM Hittfeld (N)
- A 5 Karlsruhe–Heidelberg**
AM Walldorf (E)
- A 5 Offenburg–Weil am Rhein**
AM Grißheim (N)
- A 10 AD Potsdam–AK Schönefeld**
AM Rangsdorf (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 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 im Bau befindlichen AM sind der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2004“ zu entnehmen.

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rd. 231 000 km Bundes-, Landes- (Staats-) und Kreisstraßen 223 bundeseigene und 361 landeseigene Straßenmeistereien (SM) zur Verfügung.

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

- B 4 Coburg–Eisfeld**
SM Coburg
- B 6 Dresden–Bautzen**
SM Bischofswerda.

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

- B 175 Nossen–Döbeln**
SM Döbeln
- B 186 Zwenkau (B 95)–Markranstädt**
SM Zwenkau.

4.4.4 Verkehrsbeeinflussungsanlagen

Infolge 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 Bundesfernstraßen 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 (Zuflussregelung),
- Kapazitätserhöhung in Verkehrsspitzenzeiten (Temporäre Seitenstreifenfreigabe).

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 (z. B. Netzbeeinflussung auf Bundesfernstraßen) mit individuellen Telematiksystemen (z. B. Navigationssysteme) werden für die Verkehrsteilnehmer weitere Nutzenpotenziale erschlossen.

Nach Abschluss von Vorarbeiten im Rahmen eines Forschungsvorhabens konnte im Berichtsjahr das bekannte und bewährte Spektrum der Verkehrsbeeinflussung um ein neuartiges Anzeigesystem zur dynamischen Netzbeeinflussung auf Bundesfernstraßen (dWiSta, s. auch Kapitel 2.7) erweitert werden.

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

Aufgrund der weiteren Verkehrszunahme und der 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

Maßnahmenswerpunkte. Dieses soll in Anlehnung an den Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen als Verkehrsbeeinflussungsprogramm 2006 bis 2010 fortgeschrieben werden.

Zur Umsetzung der Maßnahmen durch die Straßenbauverwaltungen der Länder sind auch weiterhin jährlich Bundesmittel in Höhe von 35 bis 40 Mio. Euro vorgesehen – ein wichtiger und notwendiger Beitrag zur sicheren Bewältigung der steigenden Verkehrsbelastung.

Die vor dem Hintergrund des Verkehrsleitkonzeptes des Bundes zur Fußball-WM 2006 (s. auch Kapitel 2.6.1) mit den Ländern verabredete vorgezogene Umsetzung relevanter Maßnahmen mit unmittelbarem WM-Bezug ist im Berichtsjahr weiter fortgeschritten. Hierzu gehören u. a. die oben bereits erwähnten innovativen Anzeigesysteme (dWiSta).

Die Finanzierung dieser weiteren Verkehrsbeeinflussungsanlagen erfolgt im Rahmen des laufenden Verkehrsbeeinflussungsprogramms 2002 bis 2007.

Im Berichtsjahr 2004 wurden folgende größere Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Betrieb genommen:

- A 3** Temporäre Seitenstreifenfreigabe zwischen Mönchhofdreieck und AS Kelsterbach (Fahrtrichtung Frankfurt),
- A 2** Erweiterung der Streckenbeeinflussung zwischen AK Wolfsburg/Königsutter und AK Hannover-Buchholz (beide Fahrtrichtungen),
- A 1** Erweiterung der Streckenbeeinflussung zwischen AS Delmenhorst-Ost und AS Posthausen bis AS Stuckenbostel (Fahrtrichtung Hamburg),
- A 99** Streckenbeeinflussung zwischen AK München-Süd und AK München-Ost (beide Fahrtrichtungen),

VLS Nürnberg Verkehrsleitsystem Nürnberg als Gemeinschaftsprojekt von Bund, Land, Stadt und Messe.

4.5 Rastanlagen an Bundesautobahnen

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

– Bewirtschaftete Rastanlagen

Bewirtschaftete Rastanlagen umfassen einen oder mehrere 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 errichtet und aus dem Bundesfernstraßenhaushalt finanziert.

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

- 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)
T und R Augsburg/Nord (Ersatzneubauten)
- A 9 München–Leipzig**
T Nürnberg-Feucht/Ost (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).

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

- A 2 Dortmund–Oberhausen**
T und R Resser Mark/Nord (Neubau)
- A 31 Oberhausen–Emden**
T'n und R'n Ems-Vechte/Ost und West (Neubauten).

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31. Dezember 2004 die in Tabelle 17, S. 44 nach Betriebsgruppen aufgeführten Betriebe zur Verfügung.

Die Standorte der in 2004 fertig gestellten und im Bau befindlichen Vorhaben sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2004“ dargestellt.

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

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

Ende des Berichtsjahres standen den Verkehrsteilnehmern an rd. 90 Prozent der 429 Standorte behindertengerechte Anlagen und Einrichtungen zur Verfügung.

Mit dem im Jahre 1995 angelaufenen „Ausbauprogramm zur Verbesserung des Parkflächenangebotes an Tank- und Rastanlagen der Bundesautobahnen“, mit dem vorhandene Parkengpässe beseitigt werden sollen, konnten bis einschließlich 2004 102 Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen mit einem Volumen von rd. 220 Mio. Euro durchgeführt bzw. begonnen werden.

– Unbewirtschaftete Rastanlagen

An den Bundesautobahnen standen den Verkehrsteilnehmern Ende des Berichtsjahres rd. 1 520 unbewirtschaftete Rastanlagen, d. h. Rastanlagen ohne Nebenbetriebe, zur Verfügung.

Aus hygienischen Gründen werden unbewirtschaftete Rastanlagen, soweit diese dauerhaft Bestand haben, standardmäßig mit WC-Gebäuden ausgestattet. Bestehende unbewirtschaftete Rastanlagen müssen 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 rd. 50 Prozent der unbewirtschafteten Rastanlagen mit einem WC-Gebäude ausgestattet.

Tabelle 17

Tankstellen, Raststätten und Motels an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)

– Stand: 31. Dezember 2004 –

Anlagentyp	Anzahl der Standorte	Anzahl der Nebenbetriebe			Summe Nebenbetriebe (Sp. 3 bis 5)
		T	R	M	
1	2	3	4	5	6
Rastanlage mit Tankstelle	42	42	0	0	42
Rastanlage mit Tankstelle und Raststätte	282	282	282	0	564
Rastanlage mit Tankstelle, Raststätte und Motel	51	51	51	51	153
Rastanlage mit Raststätte	51	0	51	0	51
Rastanlage mit Raststätte und Motel	3	0	3	3	6
Summe	429	375	387	54	816

Anhang
Tabellen und Karte

Erläuterungen:

Abkürzungen in Projekt- und VKE-Bezeichnungen

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

OU	Ortsumgehung	AK	Autobahnkreuz
VKE	Verkehrseinheit	AD	Autobahndreieck
		AS	Anschlussstelle
N	Nord	n	nördlich
S	Süd	s	südlich
W	West	w	westlich
O	Ost	ö	östlich
BGr	Bundesgrenze	(m)	mit Knoten
LGr	Landesgrenze	(o)	ohne Knoten

Tabelle 1

IST-Ausgaben 2004
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. € ¹⁾
1	2	3
	Sächliche Verwaltungsausgaben (HGr. 5)	
526 02	Sachverständige	1,9
532 01	Koordinierung der euroregionalen Projekte der EU im Rahmen der Transeuropäischen Netze	0,2
534 01	Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	2,7
543 01	Veröffentlichung und Dokumentation	0,7
544 01	Forschung, Untersuchungen und Ähnliches	4,8
545 01	Konferenzen, Tagungen, Messen und Ausstellungen	0,4
546 01	Steuern, Steuerberatungskosten, Verwaltungsaufwand aus dem fiktiven Betrieb gewerblicher Art des Bundes	0,1
	Zuweisungen und Zuschüsse (ohne Investitionen)	
682 01	Beitrag an nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu den Kosten für Unterhaltung und Betrieb höhen- gleicher Kreuzungen von Bundesstraßen und Eisenbahnen	1,2
	Ausgaben für Investitionen	
744 01	Privatstraßen des Bundes	0,6
744 02	Zubringerstraßen zum Flughafen Berlin/Brandenburg International (BBI)	–
883 02	Zuwendungen an kommunale Bauasträger nach § 5a Bundesfernstraßengesetz (FStrG)	1,9
883 04	Zuwendungen für den Bau von Ortsdurchfahrten und Bundesfernstraßen in der Bundesstadt Bonn nach § 5a Bundesfernstraßengesetz (FStrG)	0,5
	Bau und Betrieb der Bundesstraßen	
521 11	Betriebsdienst Bundesautobahnen (Summe der Titel 521 13 bis 521 19)	357,2
521 13	Ausgaben für auf Bundesautobahnen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung .	210,3
521 14	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	36,5
521 15	Grundstücke, Gebäude und Räume	25,8
521 16	Unternehmerleistungen für Betriebsdienst BAB	37,2
521 17	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör	39,6
521 18	Elektrotechnische Anlagen	11,2
521 19	Sonstiges	– 3,3
521 21	Betriebsdienst Bundesstraßen (Summe der Titel 521 23 bis 521 29)	390,9
521 23	Ausgaben für auf Bundesstraßen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung	193,4
521 24	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	35,1
521 25	Grundstücke, Gebäude und Räume	10,7
521 26	Unternehmerleistungen für Betriebsdienst BStr	70,9

¹⁾ Differenzen durch Rundung.

noch Tabelle 1

IST-Ausgaben 2004
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. € ¹⁾
1	2	3
521 27	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör	51,4
521 28	Elektrotechnische Anlage	22,5
521 29	Sonstiges	7,0
521 32	Verkehrsbeeinflussungs- und Beleuchtungsanlagen sowie Tunnelausstattung (Bundesautobahnen)	27,2
521 42	Verkehrsbeeinflussungs- und Beleuchtungsanlagen sowie Tunnelausstattung (Bundesstraßen)	7,3
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)	7,4
535 62	Bestandserfassung der Bundesfernstraßen mit elektronischer Auswertung	1,5
632 12	Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesautobahnen)	50,5
632 22	Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesstraßen)	37,4
685 32	Bundesanteil an den Verwaltungskosten der DEGES	29,2
711 12	Hochbauten an Bundesautobahnen bis 1 000 000 € Baukosten	16,7
711 22	Hochbauten an Bundesstraßen bis 1 000 000 € Baukosten	11,5
712 12	Hochbauten an Bundesautobahnen über 1 000 000 € Baukosten	11,2
712 22	Hochbauten an Bundesstraßen über 1 000 000 € Baukosten	6,0
741 11	Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der 741 14 bis 741 18)	1 207,6
741 14	Erweiterung von Bundesautobahnen (VDE-Projekte)	230,1
741 16	Erweiterung von Bundesautobahnen (ohne VDE-Projekte)	97,3
741 17	Neubau von Bundesautobahnen (ohne VDE-Projekte)	194,0
741 18	Neubau von Bundesautobahnen (VDE-Projekte)	686,1
741 22	Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)	295,3
741 31	Erhaltung, Um- und Ausbau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 741 33, 741 35 und 741 39)	707,3
741 33	Erhaltung der Bundesautobahnen	519,5
741 35	Um- und Ausbau von Bundesautobahnen	177,7
741 39	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen	10,1
741 41	Erhaltung, Um- und Ausbau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen) (Summe der Titel 741 43, 741 45 und 741 49)	701,1
741 43	Erhaltung von Bundesstraßen	475,4

¹⁾ Differenzen durch Rundung.

noch Tabelle 1

IST-Ausgaben 2004
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. € ¹⁾
1	2	3
741 45	Um- und Ausbau von Bundesstraßen	225,0
741 49	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen	0,7
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 742 15)	66,1
742 13	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen an bestehenden Bundesautobahnen	19,2
742 14	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs-, Beleuchtungs- und Glätteismeldeanlagen an bestehenden Bundesautobahnen	7,7
742 15	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesautobahnen	39,2
742 21	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunk- und Stromversorgungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesstraßen) (Summe der Titel 742 23 bis 742 25)	6,8
742 23	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunkanlagen an bestehenden Bundesstraßen	2,9
742 24	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs-, Beleuchtungs- und Glätteismeldeanlagen an bestehenden Bundesstraßen	1,7
742 25	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen	2,3
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	78,7
743 42	Baukostenzuschüsse des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Bereich der Bundesstraßen	67,3
745 21	Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Bundesfernstraßen) (Summe der Titel 745 23 bis 745 25)	23,2
745 23	Änderung von Überführungen (§ 12 EKrG)	8,7
745 24	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und Deutsche Bahn AG	13,4
745 25	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und sonstigen Eisenbahnen	1,1
746 22	Bau von Radwegen an Bundesstraßen	95,6
811 12	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen)	21,8
811 22	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesstraßen)	13,4
812 12	Erwerb von Geräten (einschl. Stahlflachstraßen) und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 5 000 € im Einzelfall (Bundesautobahnen)	13,2
812 22	Erwerb von Geräten und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 5 000 € im Einzelfall (Bundesstraßen)	9,4

¹⁾ Differenzen durch Rundung.

noch Tabelle 1

IST-Ausgaben 2004
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. € ¹⁾
1	2	3
821 11	Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 821 14 bis 821 18)	88,3
821 14	Grunderwerb für VDE (Erweiterung)	15,1
821 16	Grunderwerb für Erweiterung (ohne VDE)	9,9
821 17	Grunderwerb für Neubau (ohne VDE)	34,0
821 18	Grunderwerb für VDE (Neubau)	29,3
821 22	Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)	64,8
821 31	Grunderwerb für Um- und Ausbau einschl. Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 821 35 und 821 39)	8,9
821 35	Grunderwerb für Um- und Ausbau	8,1
821 39	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesautobahnen	0,8
821 41	Grunderwerb für Um- und Ausbau einschl. Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen) (Summe der Titel 821 45 und 821 49)	34,9
821 45	Grunderwerb für Um- und Ausbau	32,5
821 49	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen	2,4
823 12	Erwerb privatfinanzierter Bundesautobahnabschnitte	181,3
823 22	Erwerb privatfinanzierter Bundesstraßenabschnitte	77,2
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 2004 Kapitel 1210 – Bundesfernstraßen –	4 733,4
	Kapitel 1202 – Allgemeine Bewilligungen –	
745 51	Investitionen in die Bundesfernstraßen über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)	1 114,7
	Summe IST-Ausgaben Kapitel 1210 und 1202	5 848,1

¹⁾ Differenzen durch Rundung.

Tabelle 2

Bundesautobahn-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge (km)	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg						
A 6 SAARBRÜCKEN–WAIDHAUS Neckarbrücke Mannheim	46BB	38,7	0,4	0,4	0,4 (1.Fb)	
Neckartalübergang Neckarsulm	46BB	23,4	1,5			1,5
AK Walldorf–AS Wiesloch/Rauenberg	46BB	28,8	5,8			5,8
A 8 LUXEMBURG–SALZBURG w AS Wurmberg–AS Heimsheim AS Heimsheim–w AD Leonberg (m B 295 Renningen)	46KB 46KB	77,0 108,3	12,0 10,3	0,2	0,2	4,0
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE sechsstreifig 1 VKE davon 1. Fahrbahn damit Ende 2004 in Bau: 3 VKE sechsstreifig					0,6 0,4	11,3
Bayern						
A 3 PASSAU–ARNHEIM AS Hösbach–AS Aschaffenburg-O	46BB	132,7	6,4			6,4
Ausbau der Mainbrücke Dettelbach	46KB	19,3	0,9	0,9	0,9	
A 6 SAARBRÜCKEN–WAIDHAUS AS Roth (B 2n)–AK Nürnberg-O (A 9) (o)	46BB	120,7	11,7			11,7
A 8 STUTTGART–MÜNCHEN w AS Sulzemoos– w AS Dachau/Fürstenfeldbruck	46BB	50,8	7,9	3,7	3,7	4,2
LGr BW/BY(AK Ulm/Elchingen)– w Bubesheim	46BB	61,5	6,8			6,8 (2.Fb)
Lechbrücke bei Gersthofen	46KB	11,0	0,1			0,1
A 9 MÜNCHEN–BERLIN TK Sophienberg–s AS Bayreuth-N	46BB	108,8	6,3			6,3
AK München-N–AK Neufahrn	68BB	45,6	9,2			9,2
AS München/Frankfurter-Ring– AK München-N	46KB	33,0	3,2			3,2

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

noch Tabelle 2

Bundesautobahn-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge (km)	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE sechsstreifig damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig Ende 2004 in Bau: 7 VKE sechsstreifig 1 VKE davon 2. Fahrbahn 1 VKE achtstreifig		19,3		0,9	4,6	38,7 6,8 9,2
Brandenburg						
A 10 BERLINER RING AS Hellersdorf (m)–s AD Schwanebeck	46KB	132,7	18,4	11,5	11,5	6,9
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig Ende 2004 in Bau: 1 VKE sechsstreifig					11,5	6,9
Bremen						
A 27 WALSRODE–CUXHAVEN AS HB/Überseestadt–AS Bremen-N	46BB	51,6	11,3	7,8 (1.Fb)	7,8 (2.Fb) + 3,5 (1.Fb)	3,5 (2.Fb)
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig, 1. Fahrbahn 1 VKE sechsstreifig, 2. Fahrbahn Ende 2004 in Bau: 1 VKE sechsstreifig, 2. Fahrbahn					3,5 7,8	3,5
Hamburg						
A 1 SAARBRÜCKEN–HEILIGENHAFEN AD HH-SO (A 25)–AS HH/Billstedt	46BB	59,0	5,5			5,5
Insgesamt Ende 2004 in Bau: 1 VKE sechsstreifig						5,5

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

noch Tabelle 2

Bundesautobahn-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio .)	Länge (km)	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
Hessen						
A 4 BAD HERSFELD–HERMSDORF w Wommen (AD A 4/A 44)– ö Herleshausen (LGr HE/TH)	46KB	60,3	6,4			6,4
A 66 WIESBADEN–FULDA AK Wiesbaden–AD Kriftel	46KB	77,0	8,0			8,0
Insgesamt Ende 2004 in Bau: 2 VKE sechsstreifig						14,4
Niedersachsen						
A 1 SAARBRÜCKEN–HEILIGENHAFEN AK Lotte/Osnabrück (Anteil NI)– AS Osnabrück-N	46BB	36,3	5,9			5,9
AK Lotte/Osnabrück (Anteil NW)– AS Osnabrück-N	46BB	24,0	4,5			4,5
A 2 OBERHAUSEN–BERLIN LGr NW/NI–ö Talbrücke Kleinenbremen	46BB	16,9	0,6			0,6
AS Braunschweig-Watenbüttel– AK Braunschweig-N	46KB	48,2	5,0	5,0	5,0	
A 7 FÜSSEN–FLENSBURG n AK Hannover-O–n AS Altwarmbüchen	46BB	27,2	5,7			5,7
n AS Altwarmbüchen–n AS Großburgwedel	46BB	30,6	6,0	6,0	6,0	
s AD Friedland–s AS Göttingen	46BB	28,5	9,2			9,2
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE sechsstreifig						11,0
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE sechsstreifig		78,8		11,0		
Bis Ende 2004 in Bau: 5 VKE sechsstreifig						25,9
Nordrhein-Westfalen						
A 1 SAARBRÜCKEN–HEILIGENHAFEN T+R-Anlage Remscheid–AS Remscheid	46BB	34,2	2,9			2,9
AS Remscheid–AS Wuppertal/Ronsdorf	46KB	75,2	5,1	4,6		0,5

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

noch Tabelle 2

Bundesautobahn-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio)	Länge (km)	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
Blombachtal (L 419)– AS Wuppertal/Langerfeld (m)	46KB	123,6	5,5			5,5
AS Hagen-N–AK Westhofen (m)	46BB	90,9	5,6			5,6
Umbau Kreuz Münster-S (Überwurf)	66BB	14,9	0,1			0,1
AS Münster-S–AS Münster-N	46KB	44,8	9,9			9,9
A 2 OBERHAUSEN–BERLIN						
AS Gelsenkirchen/Buer–AS Herten	46BB	57,2	5,2			5,2
ö AS Dortmund/Mengede– AS Dortmund-NO (o)	46BB	35,1	5,8			5,8
Bereich AK Kamen	46BB	44,5	2,6			2,6
AS Hamm (m)–TR Hamm/Rynern (m)	46BB	28,8	4,0			4,0
ö AS Hamm–w AS Hamm/Uentrop	46BB	41,1	8,1			8,1
ö AS Hamm/Uentrop–AS Beckum (o)	46BB	26,7	6,5			6,5
AS Beckum (m)–AS Oelde (m)	46BB	43,7	10,6	10,6	5,4	
A 3 PASSAU–ARNHEIM						
Griesinger Straße–AK Köln-O	48BB	60,9	3,0			3,0
A 4 AACHEN–GÖRLITZ						
AS Eschweiler (o)–AS Weisweiler (m)	46BB	45,6	7,4			7,4
AS Weisweiler–AS Düren (m) (o Rurbrücke)	46BB	49,4	7,9	6,4	6,4	1,5
AK Kerpen–AK Köln-W	46BB	74,6	10,8	4,0		6,8
A 40 VENLO–DORTMUND						
AK Dortmund-W (A 45)–AS Dortmund (L 660) (wird als B 1 gebaut)	46BB	70,7	4,5			4,5
A 46 HEINSBERG–BRILON						
ö AS Haan-O–Westring	46KB	9,6	1,0			1,0
A 57 KÖLN–GOCH						
AK Kaarst–AK Meerbusch	46BB	29,1	5,3			3,4
Umbau AS Neuss-W	46BB	40,0	2,1			2,1
A 59 BONN–DINSLAKEN						
AS Duisburg/Hochfeld– AK Duisburg/Duisern - im Berichtsjahr keine Bauleistung -	46BB	61,2	2,3	0,1		
Duisburg/Duisern–AK Duisburg (A 40)	46BB	25,9	1,2			1,2

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

noch Tabelle 2

Bundesautobahn-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio)	Länge (km)	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
A 61 HOCKENHEIM–VENLO AS Jackerath–AK Wanlo	46BB	(RWE Power)	8,2			8,2
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE sechsstreifig damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig Ende 2004 in Bau: 21 VKE sechsstreifig 1 VKE achtstreifig		43,7		10,6	11,8	92,8 3,0
Rheinland-Pfalz						
A 60 St.VITH–RÜSSELSHEIM AS Hechtsheim-W–AS Mainz/Laubenheim	46BB	142,1	4,9		0,6	4,3
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig Ende 2004 in Bau: 1 VKE sechsstreifig					0,6	4,3
Sachsen						
A 4 AACHEN–GÖRLITZ Schmölln (LGr TH/SN)–ö AS Glauchau-O (m)	46KB	144,0	17,0	17,0	9,0	
A 72 BAYR.VOGLTAND–LEIPZIG AS Chemnitz-S (o)–AK Chemnitz (A 4)	46KB	34,6	3,0			3,0
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig Ende 2004 in Bau: 1 VKE sechsstreifig		144,0		17,0	9,0	3,0

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

noch Tabelle 2

Bundesautobahn-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Verkehrseinheiten

Bundesautobahnen-Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen)						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio)	Länge (km)	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
Sachsen-Anhalt						
A 9 MÜNCHEN-BERLIN s AS Wiedemar–n AS Zörbig	46KB	138,5	19,6	9,0 (1.Fb)		10,6
Insgesamt Ende 2004 in Bau: 1 VKE sechsstreifig						10,6
Thüringen						
A 4 AACHEN-GÖRLITZ ö Herleshausen (LGr HE/TH)–w Werra-Brücke	46KB	12,5	1,6			1,6
w AS Jena/Göschwitz–w AK Hermsdorf (A 9)	46KB	249,1	18,5	12,5		6,0
AS Gera/Leumnitz (m)–AS Ronneburg (m)	46KB	41,9	7,8	7,8	7,8	
A 9 MÜNCHEN-BERLIN AS Triptis (m)–s AK Hermsdorf (o)	46KB	88,2	16,7	6,7		10,0
s AS Hirschberg (LGr BY/TH)–AS Schleiz	46KB	138,5	19,3	19,3	9,6	
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE sechsstreifig damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE sechsstreifig Ende 2004 in Bau: 3 VKE sechsstreifig		180,4		27,1	17,4	17,6
Alle Länder:						
2004 für den Verkehr freigegeben: 18 VKE sechsstreifig 2 VKE davon 1. Fahrbahn 1 VKE davon 2. Fahrbahn damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 7 VKE sechsstreifig Ende 2004 in Bau: 46 VKE sechsstreifig 2 VKE davon 2. Fahrbahn 2 VKE achtstreifig		466,2		66,6	65,9 3,9 7,8	231,0 10,3 12,2

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

Tabelle 3

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

Bundesautobahnen-Neubaustrecken						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Baden-Württemberg						
A 98 WEIL-SCHAFFHAUSEN (CH) AS Lörrach-O-AD Hochrhein	04KB	87,8	5,4	5,4 (1.Fb)		5,4 (2.Fb)
Murg-Hauenstein (1.Fahrbahn) - OU Luttingen	02KB	69,5	9,8	2,2	2,2	7,6
A 861 QUERSPANGE RHEINFELDEN BGr D/CH (m Zollanlage)- AD Rheinfelden (A 98)	04KB	118,7	4,6			4,6
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig					2,2	
Ende 2004 in Bau: 1 VKE zweistreifig						7,6
2 VKE vierstreifig						10,0
1 VKE davon 2. Fahrbahn						5,4
Bayern						
A 6 SAARBRÜCKEN-WAIDHAUS AS Amberg-O (B 85)-AK Oberpfälzer Wald	04KB	167,4	20,4			20,4
w AK Oberpfälzer Wald-Wittschau	04KB	79,2	9,8			9,8
Wittschau-Kaltenbaum (Anbau der 2. Fb)	24KB	33,3	6,2			6,2 (2.Fb)
Kaltenbaum-w AS Lohma	24KB	54,1	9,9	5,0	5,0	4,9 (2.Fb)
A 7 FÜSSEN-FLENSBURG Füssen (B 310) (o Tunnel)-AS Nesselwang	04KB	127,2	13,5			13,5
A 70 SCHWEINFURT-BAYREUTH AS Knetzgau (St 2276)-AS Eltmann (B 26); - 2. Tunnelröhre - 2. Mainbrücke	24KB	94,9	8,1	8,1 davon 2,0 nur 1.Fb) 1,0	1,0	1,0

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

²⁾ EU-Baukostenzuschüsse für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

³⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 3

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

Bundesautobahnen-Neubaustrecken						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
A 71 SCHWEINFURT–SANGERSHAUSEN						
Schweinfurt (A 70)–Pfersdorf (B 19/B 286)	04KB	127,0	17,1			17,1
(B 279n) Pfersdorf (B 19)–Bad Neustadt a.d.S.	04KB	187,7	25,3			25,3
Bad Neustadt a.d.S. (B 279n)– Berkach (LGr BY/TH)	04KB	116,9	13,6			13,6
A 73 NÜRNBERG–SUHL						
Lichtenfels–Ebersdorf b. Coburg (B 303)	04KB	148,9	12,5			12,5
Ebersdorf b. Coburg (B 303)–Coburg (B 4)	04KB	112,8	12,0			12,0
A 94 MÜNCHEN–NEUHAUS/INN						
Ampfing (B 12/ST 2091)–Erharting (B 299)	04KB	54,5	11,0			11,0
Erharting (B 299)–Winhöring	24KB	57,4	9,4			9,4 (2.Fb)
A 96 LINDAU–MÜNCHEN						
Memmingen–O–Erkheim	24KB	56,3	12,3			12,3 (2.Fb)
A 99 AUTOBAHNRING MÜNCHEN						
Unterpfaffenhofen (A 96) m AS Germering– Langwied (A 8)	04KB	163,7	6,2			6,2
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig						
					6,0	
Ende 2004 in Bau: 15 VKE vierstreifig 4 VKE davon 2. Fahrbahn						
						175,2 32,8
Berlin						
A 100 STADTRING BERLIN						
AS Buschkrugallee (o)–AD Neukölln (m)	06KB	62,2	1,0	1,0	1,0	
A 113 ZUBRINGER DRESDEN						
LGr BE/BB–AS Adlershof	06KB	175,4	3,8			3,8
AS Adlershof–AS Späthstraße	06KB	129,6	4,7			4,7
AS Späthstraße–AD Neukölln (o)	06KB	59,6	1,2	1,2	1,2	
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE sechsstreifig						
					2,2	

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

²⁾ EU-Baukostenzuschüsse für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

³⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 3

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

Bundesautobahnen-Neubaustrecken						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE sechsstreifig		121,8		2,2		
Ende 2004 in Bau: 2 VKE sechsstreifig						8,5
Brandenburg						
A 113 ZUBRINGER DRESDEN AK Schönefeld (o)–LGr BB/BE	06KK	107,4	6,6	2,5		4,1
Insgesamt Ende 2004 in Bau: 1 VKE sechsstreifig						4,1
Bremen						
A 281 ECKVERBINDUNG BREMEN AS HB-Airport Stadt– Warturmer Heerstraße (BA 2.1)	04KK	169,9	3,3			3,3
Warturmer Heerstraße–AS HB–Neustädter– Hafen (3.1 BA)	04KK	47,1	2,5			2,5
Insgesamt Ende 2004 in Bau: 2 VKE vierstreifig						5,8
Hessen						
A 44 AACHEN–EISENACH AS Hessisch Lichtenau-O (m)– AS Waldkappel-O (o)	04KB	209,2	14,8			4,4
A 66 WIESBADEN–FULDA sö AS Eichenzell (B 27)–AS Fulda-S (A 7)	04KB	36,5	5,8			5,8
AS Schlüchtern-N–AS Neuhof-W	04KB	84,0	8,1			6,2
Insgesamt Ende 2004 in Bau: 3 VKE vierstreifig						16,4

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

²⁾ EU-Baukostenzuschüsse für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

³⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 3

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

Bundesautobahnen-Neubaustrecken						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Mecklenburg-Vorpommern						
A 20 BREMEN–PRENZLAU Groß Grönau (LGr SH/MV)–AS Schönberg (o) (B 104)	04KB	71,4	14,2	14,2	14,2	
AS Tessin (o)–AS Tribsees (m)	04KB	111,4	19,8	14,0		5,8
AS Tribsees (o)–AS Grimmen–W (o) (L 19)	04KB	47,1	11,2			11,2
AS Grimmen-O (o) (B 194)– AS Greifswald (L 26) (m)	04KB	44,0	8,6	8,6	8,6	
AS Greifswald (L 26) (o)– AS Gützkow (o) (B 96/B 111)	04KB	51,8	17,2			17,2
AS Jarmen (o) (B 110n)–AS Anklam (m) (B 199)	04KB	38,1	10,6	10,6	10,6	
AS Anklam (o) (B 199)– AS Neubrandenburg–N (o)	04KB	81,0	16,5			16,5
A 241 SCHWERIN–WISMAR Jesendorf (L 101)–Wismar (A 20)	04KB	50,3	10,6			10,6
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 3 VKE vierstreifig					33,4	
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 3 VKE vierstreifig		153,5		33,4		
Ende 2004 in Bau: 5 VKE vierstreifig						61,3
Niedersachsen						
A 26 STADE–HAMBURG sö Stade (B 73)–Horneburg (K 36 n)	04KB	142,1	11,2			11,2
A 31 BOTTRUP–EMDEN n Emden (B 210)–w Emden (L 2) (Westumgehung Emden)	04KK	45,2	4,7	4,7	1,7	
AS Ochtrup-N (NW)–AS Schüttorf-S (L 39)	04KB	22,1	10,7	10,7	10,7	

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

²⁾ EU-Baukostenzuschüsse für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

³⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 3

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

Bundesautobahnen-Neubaustrecken						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Schüttorf-S (L 39)–AS Emsbüren (L 40) ^{2), 3)}	04KB	19,0	4,3	4,3	4,3	
AS Emsbüren (L 40)–AS Lingen (B 213) ^{2), 3)}	04KB	23,8	13,7	13,7	13,7	
A 38 FRIEDLAND–LEIPZIG sw Friedland (B 27)–Uder (LGr NI/TH)	04KB	67,4	8,3			8,3
A 39 SALZGITTER–WISMAR AS Sandkamp–Weyhausen (B 188)	04KB	23,0	3,8	3,8	3,8	
Rautheim (L 625)–nö Cremlingen (B 1)	04KB	22,6	5,0			5,0
AK Braunschweig–S–Rautheim (L 625)	04KB	80,7	5,6	3,4		2,2
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 5 VKE vierstreifig					34,2	
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 4 VKE vierstreifig		87,9		32,5		
Bis Ende 2004 in Bau: 4 VKE vierstreifig						26,7
Nordrhein-Westfalen						
A 4 AACHEN–GÖRLITZ AS Wenden–Krombach einschl. Abzw. Krombacher Höhe	04KB	70,7	8,8			8,8
A 31 BOTTROP–EMDEN AS Gronau/Ochtrup–Hubertushof (LGr NI/NW)	04KB	34,1	7,7	7,7	1,5	
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig					1,5	
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig		34,1		7,7		
Bis Ende 2004 in Bau: 1 VKE vierstreifig						8,8

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

²⁾ EU-Baukostenzuschüsse für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

³⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 3

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

Bundesautobahnen-Neubaustrecken						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Rheinland-Pfalz						
A 1 SAARBRÜCKEN–HEILIGENHAFEN Daun (B 257)–Rengen (L 46)	04KB	30,0	2,6			2,6
A 63 KAISERSLAUTERN–MAINZ AD Kaiserslautern-O (m)–AS Sembach	04KB	70,0	9,8	9,8	6,6	
A 650 BAD DÜRKHEIM–LUDWIGSHAFEN AS Friedelsheim–AS Maxdorf	24KB	2,0	3,3	0,7		2,6
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig					6,6	
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig		70,0		9,8		
Bis Ende 2004 in Bau: 2 VKE vierstreifig						5,2
Sachsen						
A 17 AUSSIG–DRESDEN AS Dresden/Südvorstadt– AS Dresden/Gorbitz (o) ²⁾	04KB	299,8	9,0	9,0	9,0	
AS Pirna (B 172a) (m)– AS Dresden/Südvorstadt (B 170) (o) ³⁾	04KB	159,3	12,7	3,0	3,0	9,7
BGr CZ/D–AS Pirna ²⁾	04KB	148,3	19,3			19,3
A 38 FRIEDLAND–LEIPZIG Leipzig-SW (B 186)–Leipzig-S (B 2/B 95)	04KB	159,6	9,5			9,5
Leipzig-S (B 2/B 95)–Leipzig-SO (S 38)	04KB	55,4	7,0			7,0
Leipzig-SO (S 38)–AD Parthenaue (A 14)	04KB	53,8	7,7			7,7
A 72 BAYR.VOGLAND–LEIPZIG AK Chemnitz (A 4)–AS Hartmannsdorf BA 1.1	04KB	59,7	5,3			5,3

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

²⁾ EU-Baukostenzuschüsse für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

³⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 3

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

Bundesautobahnen-Neubaustrecken						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig Bis Ende 2004 in Bau: 6 VKE vierstreifig		299,8		9,0	12,0	58,5
Sachsen-Anhalt						
A 38 FRIEDLAND–LEIPZIG ö Görzbach (LGr TH/ST)–AS Roßla (o)	04KB	103,3	9,8			9,8
AS Roßla (m)–w Wallhausen (B 80)	04KB	43,0	6,9	6,9	6,9	
AS Schafstädt (L 177)(m)–AD Halle-S (o)	04KB	19,5	5,9			5,9
A 143 WESTUMFAHRUNG HALLE AD Halle-S (A 38) (o)– AS Halle/Neustadt (B 80) (m)	04KB	67,4	9,0	9,0	6,5	
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig Bis Ende 2004 in Bau: 2 VKE vierstreifig		110,4		15,9	13,4	15,7
Schleswig-Holstein						
A 1 SAARBRÜCKEN–HEILIGENHAFEN AS Oldenburg-N–AS Heiligenhafen-M	24KB	42,2	8,0			3,7
A 20 BREMEN–PRENZLAU AS Lübeck/Genin (L 92)– Groß Grönau (LGr SH/MV)	04KB	104,6	10,4	10,4	10,4	
Geschendorf–Lübeck (A 1)	04KB	77,3	15,3			15,3

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

²⁾ EU-Baukostenzuschüsse für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

³⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 3

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

Bundesautobahnen-Neubaustrecken						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
A 21 HAMBURG–KIEL AS Wahlstedt (B 205)–AS Bornhöved	24KB	26,0	8,6			8,6
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig Bis Ende 2004 in Bau: 3 VKE vierstreifig		104,6		10,4	10,4	27,6
Thüringen						
A 38 FRIEDLAND–LEIPZIG NW Uder (LGr NI/TH)– AS Heilbad Heiligenstadt (o)	04KB	119,5	10,6			10,6
AS Heilbad Heiligenstadt (m)– AS Leinefelde–Worbis	04KB	98,7	15,7			15,7
AS Heringen (B 80) (o)–ö Görzbach	04KB	26,6	5,9			5,9
AS Bleicherode (m)–AS Werther (B 80) (o)	04KB	74,4	14,2	9,6		4,6
A 71 SCHWEINFURT–SANGERSHAUSEN Berkach (LGr TH/BY)– AS Meiningen-S (B 89) (o)	04KB	105,4	13,3			13,3
AS Erfurt/Bindersleben–AS Erfurt-N	04KB	127,9	15,2			15,2
A 73 NÜRNBERG–SUHL AS Eisfeld (o)–AS Schleusingen (o)	04KB	131,0	11,7			11,7
AS Schleusingen (B 4) (m)– AS Suhl/Friedberg (B 247) (m)	04KB	116,1	7,8			7,8
AS Suhl/Friedberg (A 71) (o)– AD Suhl (A 71) (o)	04KB	116,4	7,5			7,5
Insgesamt Bis Ende 2004 in Bau: 9 VKE vierstreifig						92,3

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

²⁾ EU-Baukostenzuschüsse für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

³⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 3

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

Bundesautobahnen-Neubaustrecken						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
Alle Länder:						
2004 für den Verkehr freigegeben:						
1 VKE zweistreifig					2,2	
17 VKE vierstreifig					117,5	
2 VKE sechsstreifig					2,2	
damit						
2004 vollständig für den Verkehr freigegeben:						
13 VKE vierstreifig		860,3		118,7		
2 VKE sechsstreifig		121,8		2,2		
Ende 2004 in Bau:						
1 VKE zweistreifig						7,6
52 VKE vierstreifig						503,5
5 VKE davon 2. Fahrbahn						38,2
3 VKE sechsstreifig						12,6

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

²⁾ EU-Baukostenzuschüsse für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

³⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

Tabelle 4

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

Bundesstraßen - Neubau- und Erweiterungsstrecken -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Baden-Württemberg						
B 10 Nordtangente Karlsruhe (Osteil A 5–B 10) - keine Bauleistung in 2004 -	04KK	22,3	1,3			
Nordtangente Karlsruhe [Elfmorgenbruchstr. –A 5 (1.BA)]	02KK	5,8	1,0			1,0
Göppingen-O–Süßen-O[OU Eisingen (1.BA)]	04KB	36,0	3,1			3,1
B 14 Winnenden-M (L 1127)–Winnenden-S	04KB	23,0	1,5			1,5
B 27 Dußlingen (K6901)–Tübingen (Bläsibad); 1+2 BA	24KB	17,5	3,7			3,7
B 31 Breisach–AS Freiburg-M (1. BA)	02KK	24,2	6,5			6,5
B 33 BGr D/CH-Konstanz–w Rheinbrücke	04KK	74,9	1,8	1,1		0,7
B 34 BGr CH/D–AS Gottmadingen/Bietingen	02KK	16,7	2,0	2,0	2,0	
B 317 Weil a.R.–Lörrach (Zollfreie Straße) (2.BA) - keine Bauleistung in 2004 -	02KK	48,3	1,4			
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig					2,0	
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig		16,7		2,0		
Ende 2004 in Bau: 2 VKE zweistreifig 4 VKE vierstreifig						7,5 9,0

¹⁾ aktuelle Bau-+ Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ EU-Baukostenzuschuss für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

⁴⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 4

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

Bundesstraßen - Neubau- und Erweiterungsstrecken -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Bayern						
B 85 Cham (B 20)–Untertraubenbach	24KK	20,6	10,3			10,3
B 300 AS Dasing (A 8)–Aichach	24KK	20,8	5,5			5,5
B 303 Verlegung Sonnefeld–Johannisthal (2.BA)	02KK	13,5	5,1			5,1
B 469 Verlegung Trennfurt–Obernburg	04KK	55,1	7,9	5,8		2,1
Insgesamt Ende 2004 in Bau: 1 VKE zweistreifig 3 VKE vierstreifig						5,1 17,9
Berlin						
B 101 Marienfelder Allee (LGr BE/BB–Ahrensdf.Str.)	24KK	9,1	0,9			0,9
Insgesamt Ende 2004 in Bau: 1 VKE vierstreifig						0,9
Brandenburg						
B 96 AS Rangsdorf (A 10)–LGr BE/BB	24KK	39,5	8,0	3,6	3,6	4,4
B 96a Schönefeld–Mahlow	24KK	9,0	6,3	1,6	1,6	
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig damit Ende 2004 in Bau: 1 VKE vierstreifig					5,2	4,4

¹⁾ aktuelle Bau-+ Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ EU-Baukostenzuschuss für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

⁴⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 4

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

Bundesstraßen - Neubau- und Erweiterungsstrecken -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Bremen						
B 71 Verlegung AS Bremerhaven/Wulsdorf- n LGr HB/NI (B 6)	02KK	14,5	2,2			2,2
Insgesamt Ende 2004 in Bau: 1 VKE zweistreifig						2,2
Mecklenburg-Vorpommern						
B 96n Bf.Rügendamm–AS Altefähr (2. Strelasundquerung)	24KK	112,5	4,7			4,7
AS Stralsund (A 20) (o)–AS Miltzow (L 30) (m)	04KK	26,6	9,4	9,4	9,4	
AS Miltzow (L 30) (o)–AS Abtshagen (B 96a)	04KK	57,0	9,7	9,7	9,7	
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig					19,1	
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig		83,6		19,1		
Ende 2004 in Bau: 1 VKE vierstreifig						4,7
Niedersachsen						
B 27 ö Scharzfeld–w Bad Lauterberg	02KK	9,8	2,6			2,6
B 437 Weserquerung, Los 1: Tunnel ²⁾	04KB	348,9	2,4	2,4	2,4	
Weserquerung, Los 2: Strecke ²⁾ (m OU Esenhamm)	04KB	94,8	12,6	12,6	12,6	

¹⁾ aktuelle Bau-+ Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ EU-Baukostenzuschuss für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

⁴⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 4

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

Bundesstraßen - Neubau- und Erweiterungsstrecken -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig Ende 2004 in Bau: 1 VKE zweistreifig		443,7		15,0	15,0	2,6
Nordrhein-Westfalen						
B 54 Kreuztal–Olpe/Krombach (A 4)	04KB	56,1	6,0			6,0
Gronau (L 566–B 474n)	02KK	16,1	2,8	2,8	2,8	
B 67 Bocholt (L 602)–Rhede (L 572)	02KK	35,1	7,0			7,0
B 227 Essen, A 44–L 439	04KK	44,4	4,0			4,0
B 229 AS Remscheid–Lennep	24KK	6,4	1,0			1,0
B 236 Dortmund, Schüruferstr–Stadtgrenze	04KB	70,7	2,6			2,6
B 239 OU Herford (A 2–B 61)	24KK	78,7	5,3	2,3		3,0
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig Ende 2004 in Bau: 1 VKE zweistreifig 5 VKE vierstreifig		16,1		2,8	2,8	7,0 16,6

¹⁾ aktuelle Bau-+ Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ EU-Baukostenzuschuss für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

⁴⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 4

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

Bundesstraßen - Neubau- und Erweiterungsstrecken -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Rheinland-Pfalz						
B 9 Verlegung zw. OU Guntersblum und OU Oppenheim	02KK	30,1	6,1			6,1
B 10 Haseneck-Waldfriedhof ⁴⁾	24KK	4,2	1,2			1,2
AS B 270-AS Haseneck ⁴⁾ (Mitfinanzierungsmittel RP)	24KK	18,8	1,8			0,7
B 41 Rüdesheim-Bad Kreuznach (B 428)	24KK	25,3	3,5	3,5	3,5	
B 47 2. Rheinbrücke Worms (Anteil RP) - keine Bauleistung in 2004 -	24KK	72,7	4,5			0,9
B 50 A1/A60-B50 alt (Platten)	04KK	60,9	5,3			5,3
B 260 OU Fachbach-Bad Ems ⁴⁾	02KK	117,5	4,1	2,5		1,5
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig					3,5	
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig		25,3		3,5		
Ende 2004 in Bau: 2 VKE zweistreifig 4 VKE vierstreifig						7,6 8,1
Saarland						
B 269 BGr F/D-AS Ens Dorf (A 620)	02KK	46,9	9,0			9,0
Querspange Ens Dorf (A 620-B 51 alt)	02KK	41,7	1,8			1,8

¹⁾ aktuelle Bau-+ Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ EU-Baukostenzuschuss für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

⁴⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 4

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

Bundesstraßen - Neubau- und Erweiterungsstrecken -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Insgesamt Ende 2004 in Bau: 2 VKE zweistreifig						10,8
Sachsen						
B 178 BGr D/PL-s Zittau (B 99) (5.BA)	02KK	9,6	1,3			1,3
Insgesamt Ende 2004 in Bau: 1 VKE zweistreifig						1,3
Sachsen-Anhalt						
B 6n Benzingerode (K 1346)–AS Blankenburg BA 5+6 ³⁾	04KB	54,7	7,9	7,9	2,9	
AS Blankenburg-N–AS Blankenburg-O BA 7 ³⁾	04KB	20,4	3,3			3,3
AS Blankenburg-O–AS Quedlingburg-N BA 8.1 ³⁾	04KB	42,2	9,0			9,0
AS Aschersleben-O–K 2373 BA 12 ³⁾	04KB	7,6	2,2	2,2	2,2	
B 81 B 246a–Langenweddingen	24KK	7,3	2,5			2,5
B 184 Dessau–Roßlau	24KK	27,1	2,1			2,1
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig Ende 2004 in Bau: 4 VKE vierstreifig					5,1	16,9
		62,3		10,1		

¹⁾ aktuelle Bau-+ Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ EU-Baukostenzuschuss für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

⁴⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

noch Tabelle 4

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

Bundesstraßen - Neubau- und Erweiterungsstrecken -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Thüringen						
B 85 Graba/Schwarza/Rudolstadt 1. + 2. BA (Südnoten–Ankerwerk)	02KK	30,9	4,5	4,5	4,5	
B 88 OU Ohrdruf–Spange B 247/B 88 s OU Ohrdruf	02KK	3,5	1,3			1,3
B 89 B 4/B 281 OU Eisfeld 3. BA Eisfeld–Sachsenbrunn	02KK	4,9	2,0			2,0
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig					4,5	
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig		30,9		4,5		
Ende 2004 in Bau: 2 VKE zweistreifig						3,3
Alle Länder: 2004 für den Verkehr freigegeben: 3 VKE zweistreifig 9 VKE vierstreifig					9,3 47,9	
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 3 VKE zweistreifig 7 VKE vierstreifig		63,7 614,9		9,3 47,7		
Ende 2004 in Bau: 13 VKE zweistreifig 23 VKE vierstreifig						47,4 78,5

¹⁾ aktuelle Bau-+ Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

²⁾ Privat finanzierte Maßnahme

³⁾ EU-Baukostenzuschuss für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze

⁴⁾ Mitfinanzierungsabkommen Land/Bund

Tabelle 5

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen (OU) -						
Land Straße	Bautyp	Kosten ¹⁾	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)		(Mio €)			(km)	
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg						
B 3						
OU Karlsruhe/Wolfartsweier	02KK	16,2	2,3			2,3
OU Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt)	02KK	21,1	3,4			3,4
OU Bad Krozingen	02KK	8,7	3,2			3,2
B 28						
OU Ergenzingen	02KK	16,6	4,8			4,8
B 29						
OU Schwäbisch Gmünd (1. BA) - im Berichtsjahr keine Bauleistung -	02KK	34,7	1,3	0,8		0,5
B 31						
OU Döggingen (Gauchachtalbrücke) - im Berichtsjahr keine Bauleistung -	04KK	72,4	3,6	3,6 (1.Fb)		
B 33						
OU Hornberg	02KK	46,6	2,5			2,5
B 36						
OU Bietigheim und Durmersheim	02KK	36,0	9,7			9,7
OU Graben-Neudorf	02KK	25,7	6,2			6,2
B 292						
OU Osterburken	02KK	15,4	5,3			5,2
B 298						
OU Mutlangen	02KK	19,5	2,6			2,6
B 464						
m Holzgerlingen–Böblingen (Maurener Kreuzung)	02KB	18,6	5,5	5,1	0,4	
B 465						
OU Bremelau	02KK	4,0	3,3	3,3	3,3	
B 492						
OU Hermaringen	02KK	14,9	2,8			2,8
B 518						
OU Wehr (2. BA)	02KK	24,5	2,5			2,5
B 535						
OU Schwetzingen/Plankstadt	04KK	65,7	6,1			6,1
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE zweistreifig					3,7	

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

noch Tabelle 5

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen (OU) -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge (km)	für den Verkehr freigegeben		In Bau bis Ende 2004
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	
1	2	3	4	5	6	7
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE zweistreifig		22,6		8,4		
Ende 2004 in Bau: 12 VKE zweistreifig 1 VKE vierstreifig						45,7 6,1
Bayern						
B 2						
OU Meitingen	04KK	45,6	8,8			8,8
OU Zedtwitz	02KK	3,2	2,3			2,3
B 16						
OU Apfeltrach/Dirlewang	02KK	3,2	2,9			2,9
OU Nordheim	02KK	9,5	2,0			2,0
OU Unterhausen und Oberhausen	02KK	13,5	5,3			5,3
B 19						
Kuhnen-Lanzen (OU Waltenhofen)	04KK	9,7	2,9	2,2	2,2	
B 20						
OU Malgersdorf	02KK	10,0	4,4	4,4	4,4	
B 22						
OU Waldeck	02KK	4,6	1,3	1,3	1,3	
B 25						
Nordumgehung Nördlingen	02KK	8,4	3,2			3,2
B 173						
OU Wallenfels	02KK	12,5	4,4	4,4	4,4	
B 279						
OU Oberweissenbrunn	02KK	6,1	2,1			2,1
B 299						
OU Hundsbach	02KK	6,1	2,8			2,8
w Unterneukirchen	02KK	7,9	5,0	5,0	4,2	
B 300						
OU Thannhausen	02KK	3,1	2,9			2,9
B 472						
OU Peißenberg	02KK	37,6	7,0			7,0
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 4 VKE zweistreifig 1 VKE vierstreifig					14,3 2,2	

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

noch Tabelle 5

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen (OU) -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 4 VKE zweistreifig		35,0		15,1		
Ende 2004 in Bau: 9 VKE zweistreifig 1 VKE vierstreifig						30,5 8,8
Brandenburg						
B 1 /B 167 OU Seelow (West-/Nordumgehung)	02KK	31,4	13,1			13,1
OU Kietz/Küstrin	02KK	12,3	4,2			4,2
B 2 OU Michendorf	02KK	8,5	4,8			4,8
B 87 OU Müllrose	02KK	18,1	7,1			7,1
B 97 OU Heinersbrück	02KK	2,5	3,3	3,3	3,3	
B 101 OU'en Wiesenhausen, Kliestow und Trebbin	04KB	28,1	9,1			9,1
OU Luckenwalde	02KK	30,1	17,3	9,0	9,0	
B 102 OU Belzig	02KK	8,0	3,4			3,4
B 103 /B 189 OU Pritzwalk	02KK	22,2	10,8			10,8
B 112 Ortsumgehung Frankfurt/Oder (2. BA) (B 5–BAB A 12)	02KK	30,2	6,8	6,8	2,4	
B 112 Ortsumgehung Guben (1. BA) Südabschnitt	02KK	14,4	7,4	7,4	7,4	
Ortsumgehung Guben (2. BA) Nordabschnitt	02KK	21,8	7,6			7,6
B 166 OU Passow	02KK	11,0	5,3			5,0
B 169 OU Senftenberg	02KK	32,5	9,9			9,9
B 188 OU Rathenow	02KK	31,4	9,0			9,0
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 4 VKE zweistreifig					22,1	

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

noch Tabelle 5

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen (OU) -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 3 VKE zweistreifig		47,1		17,5		
Ende 2004 in Bau: 10 VKE zweistreifig 1 VKE vierstreifig						74,9 9,1
Hessen						
B 253 OU Frankenberg/Röddenau und Frankenberg (Eder)	02KK	20,6	7,2			7,2
B 277 OU Dillenburg (Schlossbergtunnel)	02KK	47,0	1,2			1,2
B 426 Verlegung bei Mühlthal/Nieder-Ramstadt, 2. BA; ö K 138	02KK	41,5	3,5			3,5
B 426 OU Pfungstadt	02KK	21,8	7,4	7,4	7,4	
B 456 Teilortsumgehung Weilburg	02KK	21,8	1,0	1,0	1,0	
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE zweistreifig					8,4	
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE zweistreifig		43,6		8,4		
Ende 2004 in Bau: 3 VKE zweistreifig						11,9
Mecklenburg-Vorpommern						
B 96 OU Neustrelitz, 2.BA, (B 96–B 198 (m))	02KK	12,2	3,7(1.Fb)			3,7 (1.Fb)
/B 109 OU Greifswald, 4.BA, (B 96 s–B 109)	02KK	13,4	4,2	4,2	4,2	
B 105 OU Ribnitz	02KK	25,8	5,8	5,8	5,8	
/B 96 OU Stralsund; 5.1BA, B 194 (m)– Knoten Umspannwerk	02KK	11,6	1,9	1,9	1,9	
B 321 OU Pampow	02KK	13,5	3,0			3,0
OU Crivitz	02KK	17,8	4,6			4,6

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

noch Tabelle 5

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen (OU) -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge (km)	für den Verkehr freigegeben		In Bau bis Ende 2004
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 3 VKE zweistreifig					11,9	
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 3 VKE zweistreifig		50,8		11,9		
Ende 2004 in Bau: 3 VKE zweistreifig 1 VKE davon 1. Fahrbahn						11,3 3,7
Niedersachsen						
B 64 OU Bevern	02KK	18,0	5,5	5,5	5,5	
B 68 OU Bersenbrück	02KK	15,6	5,4	5,4	5,4	
B 71 OU Beverstedt	02KK	5,8	2,9			2,9
B 244 OU Helmstedt (B 245–B 1)	02KK	12,4	3,2			3,2
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE zweistreifig					10,9	
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE zweistreifig		33,6		10,9		
Ende 2004 in Bau: 2 VKE zweistreifig						6,0
Nordrhein-Westfalen						
B 51 OU Wermelskirchen	02KK	30,1	3,6			3,6
B 55 OU Warstein/Belecke (innerörtl. OU)	02KK	7,5	0,9	0,9	0,9	
B 56 OU Puffendorf	02KB	14,4	4,0	4,0	4,0	
B 59 OU Pulheim (L 183–n A 1)	02KK	21,2	3,7			3,7
B 66 OU Lemgo (B 238–L 712)	02KK	17,1	5,2	5,2	5,2	
B 226 Verlegung bei Wetter (Ruhrbrücke)	02KK	30,2	0,9			0,9

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

noch Tabelle 5

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen (OU) -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge (km)	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
B 229 Arnsberg/Müschede–Arnsberg/Hüsten	02KK	31,1	2,9			2,9
B 264 Südumgehung Weisweiler	02KK	10,9	2,3			2,3
B 474 OU Dülmen (Südabschnitt) (s K 45–L 55)	02KK	19,4	7,5			7,5
OU Coesfeld/Lette	02KK	5,4	3,0	3,0	3,0	
B 475 Westumgehung Ennigerloh (K 57–B 475)	02KK	10,8	3,0			3,0
B 484 OU Lohmar	02KK	10,7	1,2	1,2	1,2	
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 5 VKE zweistreifig					14,3	
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 5 VKE zweistreifig		55,1		14,3		
Ende 2004 in Bau: 7 VKE zweistreifig						23,9
Rheinland-Pfalz						
B 37 OU Hochspeyer	02KK	15,3	4,4			4,4
B 39 OU Geinsheim	02KK	5,8	3,4			3,4
B 42 OU Koblenz-Ehrenbreitstein	04KK	13,8	0,6			0,6
B 49 OU Neuhäusel	02KK	25,2	3,8			3,8
B 53 OU'en Biewer und Pfälzel	02KK	39,1	4,0			4,0
B 260 OU Fachbach–Bad Ems	02KK	117,5	4,1	2,5		1,6
B 270 OU Wolfstein	02KK	8,9	1,6			1,6
Insgesamt Ende 2004 in Bau: 6 VKE zweistreifig 1 VKE vierstreifig						18,8 0,6

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

noch Tabelle 5

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen (OU) -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge (km)	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
Saarland						
B 41 OU Neunkirchen - im Berichtsjahr keine Bauleistung -	24KK	12,0	4,0	1,4		
B 51 OU Ensdorf (L 139–B 51 alt)	02kk	30,7	2,4	2,4	2,4	
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig					2,4	
Sachsen						
B 6 OU Bennewitz mit Muldebrücke Wurzen	02KK	21,4	2,2			2,2
B 87 OU Eilenburg	02KK	40,1	5,5	5,5	5,5	
B 92 OU Oelsnitz/Vogtland	02KK	25,6	4,8			4,8
B 95 OU Borna	04KB	15,6	3,9			3,9
B 101 OU Meißen, linkselbisch	02KK	42,1	3,8			3,8
B 107 OU Grimma	02KK	17,2	8,4			8,4
B 172 OU Pirna (2.BA) mit B 172a	04KB	20,3	3,7			3,7
B 178 OU Löbau (2.BA) mit Anbindung B 6	04KK	26,5	4,8	4,0		0,8
B 180 OU Stollberg	02KK	14,2	2,6			2,6
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig					5,5	
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig		40,1		5,5		
Ende 2004 in Bau: 5 VKE zweistreifig 3 VKE vierstreifig						21,8 8,4
Sachsen-Anhalt						
B 2 /B 187 Südumgehung Wittenberg-O (2.BA)	02KK	11,6	1,7	1,7	1,7	
/B 187 Südumgehung Wittenberg-O (3.BA)	02KK	7,4	1,9			1,9

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

noch Tabelle 5

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen (OU) -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge (km)	für den Verkehr freigegeben		In Bau bis Ende 2004
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	
1	2	3	4	5	6	7
B 81 OU Egelin/N	04KK	13,9	3,5	2,2		1,3
B 91 /B2 Ortsumgehung Zeitz-Theißen, (3. BA) (Nordumfahrung)	02KK	13,6	4,4	4,4	4,4	
B 100 OU Brehna, (2.BA)	04KK	5,4	5,9			5,9
B 180 OU Hettstedt (1.BA)	02KK	13,1	3,7			3,7
OU Hettstedt (2.BA) m Zubringer B 242	02KK	18,2	4,7			4,7
OU Aschersleben (1. BA) NW-Umgehung B 6n–B 185	02KK	8,2	2,5			2,5
/B 250 OU Querfurt	02KK	19,5	8,2	2,2	2,2	3,8
B 188 OU Uchtspringe–Staats–Vintelberg	02KK	14,7	10,9			10,9
B 189 OU Stendal	02KK	14,5	7,2			7,2
B 246a OU Schönebeck, 1. BA	02KK	12,3	5,6	5,6	4,0	
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 4 VKE zweistreifig					12,3	
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 3 VKE zweistreifig		37,5		11,7		
Ende 2004 in Bau: 7 VKE zweistreifig 2 VKE vierstreifig						34,7 7,2
Schleswig-Holstein						
B 76 OU Gettorf	02KK	14,3	4,8	4,8	4,8	
OU Preetz	02KK	28,9	8,8	8,8	8,8	
B 203 OU Klein und Groß Wittensee	02KK	9,4	5,8	5,8	5,8	
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 3 VKE zweistreifig					19,4	

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

noch Tabelle 5

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

Bundesstraßen – Ortsumgehungen (OU) -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge (km)	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				Von Baubeginn bis Ende 2004	davon in 2004	bis Ende 2004
1	2	3	4	5	6	7
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 3 VKE zweistreifig						
		52,6		19,4		
Thüringen						
B 4 OU Sondershausen	02KK	22,6	7,1			7,1
B 19 OU Barchfeld (2. BA)	02KK	10,4	3,0	3,0	3,0	
B 85 OU Schwarza-S (4.BA) B 88-W–B 85-S	02KK	3,0	2,4	2,4	2,4	
B 89 OU Sonneberg	02KK	18,2	9,5	6,5	6,5	3,0
B 93 Osttangente Altenburg	02KK	41,1	9,6	9,6	5,4	
B 247 OU Leinefelde BA 1.2	02KK	13,3	2,8			2,8
/B 84 OU Bad Langensalza (1.BA) Westteil	02KK	22,1	5,2			5,2
B 281 OU Triptis m OU Mittelpölnitz (B 2)	02KK	12,8	6,6			6,6
OU Miestitz	02KK	5,8	2,4			2,4
OU Gorndorf	04KK	14,8	3,2			3,2
Insgesamt 2004 für den Verkehr freigegeben: 4 VKE zweistreifig						
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 3 VKE zweistreifig						
		54,5		15,0	17,3	
Ende 2004 in Bau: 6 VKE zweistreifig 1 VKE vierstreifig						
						27,1 3,2
Alle Länder: 2004 für den Verkehr freigegeben: 35 VKE zweistreifig 1 VKE vierstreifig						
damit 2004 vollständig für den Verkehr freigegeben: 31 VKE zweistreifig						
		472,5		138,1	142,5 2,2	
Ende 2004 in Bau: 70 VKE zweistreifig 1 VKE davon 1. Fahrbahn 10 VKE vierstreifig						
						306,6 3,7 43,4

¹⁾ aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

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	2004 für den Verkehr freigegeben Ort (in/bei)	Ende 2004 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 32 WANGEN–LINDENBERG Wangen–Lindenberg	Heimenkirch	-	4.620	1.405
Brandenburg				
B 5 BERLIN–LGR BB/MV ²⁾ BÜ-Beseitigung Friesack Abschnitt 690, von Station 3785 bis 3809	Friesack	-	7.348	2.449
BÜ-Beseitigung Karstädt im Abschnitt 940, von Station 29 bis 50	Karstädt	-	9.900	3.300
B 107 PRITZWALK–LGR BB/SA ²⁾ BÜ-Beseitigung Glöwen im Abschnitt 130, von Station 704 bis 741	Glöwen	-	8.893	2.964
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 56 BONN–EUSKIRCHEN Alfter/Impekoven	---	Alfter/Impekoven	13.559	4.127
Rheinland-Pfalz				
B 412 NIEDERZISSEN–BROHL Brohl-Lützing	Brohl-Lützing	---	6.274	1.900
Sachsen-Anhalt				
B 71 GARDELEGEN–UELZEN Salzwedel Lüneburger Straße	---	Salzwedel	9.277	6.649
B 87 NAUMBURG–APOLDA Bad Kösen	----	Bad Kösen	8.181	5.360
B 187 BRANDIS–LUTHERSTADT- WITTENBERG OU Wittenberg, 2. PA	Lutherstadt Wittenberg	----	7.842	2.614
B 244 ELBINGERODE–HELMSTEDT Altstadtkreisel Wernigerode	----	Wernigerode	21.521	5.923
B 248 LÜCHOW–WOLFSBURG Salzwedel Hoyersburger Straße	----	Salzwedel	16.881	11.200

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2005)

2) Verkehrsprojekt Deutsche Einheit, Schiene/Bundesstraße

Tabelle 7

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen
– Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) –
 Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 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
2004 für den Verkehr freigegeben					
<u>A 2 HANNOVER–BERLIN</u> O AS Watenbüttel– W AK Braunschweig-N	1	Okerbrücke (beide Richtungsfahrbahnen freigegeben)	450	24,3	Spannbeton
<u>A 3 FRANKFURT/MAIN–NÜRNBERG</u> O AK Biebelried– W AS Kitzingen/Schwarzach	2	Mainbrücke Dettelbach	359	17,8	Spannbeton
<u>A 4 BAD HERSFELD–DRESDEN</u> O AS Wommen–W AS Herleshäusen	3	Brücke ü. d. Frauenborner Bach	120	6,3	Stahlverbund
<u>A 59 DINSLAKEN–DUISBURG</u> AK Duisburg–AS Duisburg/Duisern	4	Hafenbahnbrücke	303	12,3	Stahlverbund
Ende 2004 in Bau					
<u>A 1 KAMEN–KÖLN</u> AS Münster-N–AK Münster-S AS Wuppertal/Langerfeld– AS Wuppertal/Ronsdorf	5	Rampenbrücke AK Münster Süd	412	7,7	Spannbeton
	6	Wupper-Talbrücke Oehde	418	19,1	Stahlverbund
	7	Talbrücke Langerfeld	325	17,7	Stahlverbund
	8	Schwelmetalbrücke	210	14,8	Stahlverbund
<u>A 2 OBERHAUSEN–HANNOVER</u> LGr NW/NI–Bad Nenndorf	9	Talbrücke Kleinenbremen (Nordseite unter Verkehr, Südseite im Bau)	170	8,6	Spannbeton
<u>A 3 FRANKFURT/MAIN–NÜRNBERG</u> O AS Aschaffenburg-O– W AS Bessenbach/Waldaschaff	10	LS-Einhausung Hösbach	2100	43,2	Stahlbeton
<u>A 4 AACHEN (BGR)–KÖLN</u> O AS Weisweiler–W AS Düren	11	Brücke über den Mühlenteich	92	7,3	Spannbeton
<u>A 6 SAARBRÜCKEN–NÜRNBERG</u> LGr HE/BW (AK Viernheim)– N AK Mannheim	12	Neckarbrücke Mannheim	410	19,9	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2004

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
2004 für den Verkehr freigegeben					
<u>A 17 DRESDEN–BGR D/CZ</u>					
AS Dresden–Gorbitz (B 173)	13	Tunnel Altfranken	345	8,2	Stahlbeton
AS Dresden–Südvorstadt (B 170)– AS Pirna	14 15	Tunnel Dölzschen Weißeritztalbrücke	1091 219	86,4 15,0	Stahlbeton Stahlverbund
	16	Tunnel Coschütz	2353	39,4	Stahlbeton
	17	Nöthnitzgrundbrücke	225	5,7	Spannbeton
<u>A 20 LÜBECK–ROSTOCK</u>					
Teilstrecke 2b, B 207 (SH)–L 02 (MV)	18	Wakenitzbrücke	295	14,5	Stahlverbund
<u>A 38 GÖTTINGEN–HALLE (A9)</u>					
O AS Roßla–W Wallhausen (B 80)	19	Brücke über die Bahn und B 80	125	6,7	Stahlverbund
<u>A 63 MAINZ–KAISERSLAUTERN</u>					
AS Sembach–AS Kaiserslautern-O	20	Eselsbachtalbrücke	235	8,1	Spannbeton
<u>A 71 ERFURT–SCHWEINFURT</u>					
Meiningen-S (B 89)– Meiningen-N	21	Haseltalbrücke Einhausen	724	19,8	Spannbeton
	22	Werratalbrücke Einhausen	1182	29,2	Stahlverbund
<u>A 73 SUHL–LICHTENFELS</u>					
Herbartswind (LGr TH/BY)– Coburg	23	Lautertalbrücke	300	6,6	Stahlverbund
Ende 2004 in Bau					
<u>A 4 OLPE–BAD HERSFELD</u>					
AK Olpe-S–Krombach	24	Talbrücke Elben	120	14,8	Stahlverbund
	25	Talbrücke Altenberg	239	7,0	Spannbeton
	26	Talbrücke Dahl	126	4,2	Spannbeton
<u>A 4 AACHEN–GÖRLITZ</u>					
AS Jena–Göschwitz–AK Hermsdorfer Kreuz	27	Lärmschutz tunnel Jena	600	19,1	Stahlbeton
Abschnitt Glauchau	28	Saalebrücke Jena	724	16,2	Spannbeton
	29	Zwickauer Mulde	188	8,6	Spannbeton
<u>A 6 NÜRNBERG–W Aidhaus</u>					
W AK Pfreimd–Woppenhof	30	Schilternbachtalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	188	5,8	Spannbeton
	31	Naabtalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	902	12,5	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2004

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 Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. €	Baustoff
1	2	3	4	5	6
<u>A 8 STUTTGART–MÜNCHEN</u>					
AS Augsburg-W–AS Dersching	32	Lechbrücke Gersthofen	109	11,0	Stahlverbund
<u>A 9 MÜNCHEN–BERLIN</u>					
AS München/Frankfurter Ring– AK München-Nord	33	Lärmschutzwand Freimann	2600	13,0	Stahlverbund
AS Bayreuth-N– PWC Anlage Sophienberg	34	Einhausung Laineck	300	10,8	Stahlbeton
<u>A 17 DRESDEN–BGR D/CZ</u>					
AS Pirna	35	Gebergrundbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	288	7,8	Spannbeton
	36	Lockwitztalbrücke	723	29,5	Stahlverbund
	37	Müglitztalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	347	10,0	Stahlverbund
AS Pirna-BGr D/CZ	38	Seidewitztalbrücke	566	24,8	Stahlverbund
	39	Nasenbachtalbrücke	282	8,1	Spannbeton
	40	Landschaftstunnel Harthe	300	6,3	Stahlbeton
	41	Grenzbrücke	409	30,0	Stahlverbund
<u>A 20 LÜBECK–STETTIN</u>					
AS Triebsees–AS Grimmen–W	42	Trebeltalbrücke	530	12,3	Spannbeton
AS Anklam–AS Altentreptow	43	Brücke Großer Landgraben	530	11,0	Spannbeton
AS Altentreptow– AS Neubrandenburg–N	44	Brücke Kleiner Landgraben	309	9,3	Spannbeton
<u>A 31 BOTTRUP–EMDEN</u>					
AS Emden-N–AS Emden Conrebbersweg	45	Brücke Harweg (2. Fahrbahn und Sanierung Südseite)	968	12,3	Spannbeton
<u>A 38 GÖTTINGEN–HALLE (A9)</u>					
AS Heiligenstadt (m)– AS Leinefelde (o)	46	Steinbachtalbrücke	372	12,4	Stahlverbund
	47	Etzelsbachtalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	523	13,8	Spannbeton
O AS Heringen–W AS Roßla	48	Thyratalbrücke	1115	35,7	Stahlverbund
LGr NS/TH- AS Arenshausen	49	Heidkopftunnel	1722	48,6	Stahlbeton
	50	Talbrücke Bebertal	252	8,6	Spannbeton
AS Heringen-LGr TH/ST	51	Hungerbachtalbrücke	375	7,3	Spannbeton
	52	Brücke über den Taubentalsbach	266	5,9	Spannbeton
	53	Brücke über den Weidengraben	355	6,7	Spannbeton
Südumgehung Leipzig	54	Brücke über die Weiße Elster und Bahn	293	10,8	Spannbeton
	55	Querung Bahnhof Gaschnitz	455	26,4	Spannbeton
AS Eisleben–AS Schafstädt	56	Talbrücke über den Weiszkerbach	600	12,3	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2004

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 Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. €	Baustoff
1	2	3	4	5	6
	57	Talbrücke über das Weidatal	453	16,8	Spannbeton
<u>A 44 KASSEL–EISENACH</u>					
AS Hessisch Lichtenau	58	Wehretalbrücke	530	11,4	Spannbeton
	59	Hopfenbachtalbrücke	278	8,7	Spannbeton
	60	Tunnel Walberg	280	} 27,9	Stahlbeton
	61	Tunnel Hopfenberg	540		
<u>A 70 SCHWEINFURT–BAMBERG</u>					
AS Knetzgau–AS Eltmann	62	Mainbrücke Eltmann	1056	18,0	Spannbeton
<u>A 71 ERFURT–SCHWEINFURT</u>					
Berkach (LGr TH/BY)– Meiningen-S (B 89)	63	Tunnel Eichelberg	1110	48,6	Stahlbeton
	64	Talbrücke Jüchsen	369	8,0	Spannbeton
	65	Talbrücke Bibra	249	6,5	Spannbeton
Berkach (LGr TH/BY)– Bad Neustadt	66	Bahratalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	312	8,1	Spannbeton
	67	Saaletalbrücke	592	16,5	Stahlverbund
Bad Neustad–Pfersdorf	68	Lauertalbrücke	626	16,5	Spannbeton
	69	Talbrücke Thalwasser	320	10,6	Spannbeton
Pfersdorf–Schweinfurt	70	Werntalbrücke Pfersdorf (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	188	5,4	Spannbeton
	71	Werntalbrücke Geldersheim (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	250	7,0	Spannbeton
	72	Talbrücke Maibach	422	9,5	Spannbeton
<u>A 73 SUHL–LICHTENFELS</u>					
Suhl-Friedberg–Dreieck Suhl	73	Talbrücke Haseltal	845	36,0	Stahlverbund
	74	Talbrücke Wiesental	252	8,2	Spannbeton
	75	Talbrücke Langer Grund	372	11,3	Spannbeton
Schleusingen–Suhl/Friedberg	76	Talbrücke Wallersbach	555	11,8	Spannbeton
	77	Talbrücke Dambach	370	12,3	Stahlverbund
	78	Talbrücke Leuketal	218	5,7	Spannbeton
	79	Talbrücke Silbach	340	11,0	Stahlverbund
	80	Talbrücke Ochsengrund	188	5,2	Spannbeton
	81	Talbrücke Feuchter Grund	147	4,7	Spannbeton
	82	St. Kilian	448	20,8	Stahlverbund
Eisfeld-N–Schleusingen	83	Talbrücke Schleuse	680	19,9	Stahlverbund
Eisfeld-S–Lichtenfels	84	Itztalbrücke	852	20,2	Spannbeton
<u>A 98 WEIL (BGR)– SCHAFFHAUSEN (BGR)</u>					
AS Lörrach/Inzlingen– Rheinfelden/Karsau	85	Tunnel Nollinger Berg (1. Rich- tungsfahrbahn freigegeben)	2528	48,6	Stahlbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2004

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 Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. €	Baustoff
1	2	3	4	5	6
<u>A 99 AUTOBAHNRING MÜNCHEN</u> Langwied–Unterpfaffenhofen	86	Tunnel Aubing	1935	51,1	Stahlbeton
<u>A 113 AUTOBAHNZUBRINGER DRESDEN</u> AD Neukölln–LGr BE/BB	87	Brücke über den Britzer Verbindungskanal (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	112	8,6	Stahlverbund
	88	Tunnel Altglienicke	320	8,1	Stahlbeton
	89	Brücke über den Teltowkanal	149	12,2	Stahlverbund
AD Neukölln/A 100/A 113)	90	Bauwerke in AD	998	40,5	Stahlverbund
<u>A 281 AUTOBAHNECKVERBINDUNG BREMEN</u> Ringschluss zwischen A1 und A27	91	Trogbauwerk AS Neustadt	535	25,5	Stahlbeton
	92	Hochstraße zwischen Duckwitzstr. und Georg-Wulf- Str.; Schrägseilbrücke über den Flughafendamm	1122	45,0	Stahlverbund
<u>A 861 QUERSPANGE RHEINFELDEN</u> AD Rheinfelden–BGr D/CH	93	Rheinbrücke Rheinfelden	211	7,6	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2004

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 u. 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
2004 für den Verkehr freigegeben					
<u>B 6n BAD HARZBURG–BERNBURG</u> AS Heimburg–Blankenburg-N	94	Birkentalbrücke	143	5,7	Stahlverbund
<u>B 8 REGENSBURG–PASSAU</u> Ortsdurchfahrt Plattling	95	Isarbrücke	180	8,3	Stahlverbund
<u>B 34 SINGEN–BIETINGEN (BGr D/CH)</u> Ortsdurchfahrt Bietingen	96	Tunnel Bietingen	253	12,3	Stahlbeton
<u>B 54 KROMBACH–KREUZTAL</u> Hüttentalstraße	97	Talbrücke Bockenbach	224	5,8	Spannbeton
<u>B 437 FRIEDEBURG–BREMERHAVEN</u> Weserquerung, m B 212, OU Esenshamm Los 1 (Tunnel)	98	Wesertunnel	1636	215,3	Stahlbeton
Ende 2004 in Bau					
<u>B 14 WINNENDEN–BACKNANG</u> Winnenden	99	Zipfelbachtalbrücke	465	11,1	Spannbeton
<u>B 33 OFFENBURG–VILLINGEN</u> OU Hornberg	100	Tunnel Hornberg	1884	24,8	Stahlbeton
<u>B 49 KOBLENZ–MONTABAU</u> OU Neuhäusel	101	Kalterbachtalbrücke	322	6,8	Spannbeton
<u>B 54 KROMBACH–KREUZTAL</u> Hüttentalstraße	102	Talbrücke Albetal	266	6,0	Spannbeton
	103	Talbrücke Holenstein	288	6,0	Spannbeton
<u>B 62 WISSEN–SIEGEN</u> Siegkreisel Betzdorf	104	Tunnel St. Barbara	378	9,9	Stahlbeton
<u>B 96n POMMERNDREIECK–BERGEN</u> AS Rügendamm–AS Altefähr	105	2. Strelasundquerung	2830	90,0	Stahl
<u>B 227 GELSENKIRCHEN-ERLE (B 226)– A 52 AS BREITSCHEID</u> Velbert	106	Talbrücke Scherenbusch	323	8,1	Spannbeton
<u>B 229 LANGENFELD (B 8)–SOEST (B 1)</u> Hüsten–Müschede	107	Ruhrtalbrücke	736	9,2	Spannbeton
<u>B 260 KOBLENZ–WIESBADEN</u> Umgehung Fachbach–Bad Ems	108	Tunnel Bad Ems	1528	52,0	Stahlbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2004

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 u. 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
<u>B 269n ENSDORF–A 620</u> Ouerspange Ens Dorf (B 51-A 620)	109	Saarbrücke bei Ens Dorf	171	7,0	Spannbeton
<u>B 277 A 45 AS HAIGER/BURBACH</u> <u>(B 54)–WETZLAR (B 49)</u> OU Dillenburg	110	Schloßberg tunnel	775	30,1	Stahlbeton
<u>B 285 MELLRICHSTADT–LGr BY/TH</u> Verlegung nördl. Mellrichstadt	111	Mahlbachtalbrücke	329	6,2	Spannbeton
<u>B 298 GAILDORF–SCHWÄBISCH</u> <u>GMÜND</u> Umgehung Mutlangen	112	Haselbachtalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	502	7,3	Spannbeton
<u>B 472 SCHONGAU–BICHL</u> OU Peißenberg	113	Guggenberg tunnel	384	9,3	Stahlbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2003

Tabelle 10

Längenentwicklung*) der Bundesfernstraßen
1950 bis 2005 in km

Längenentwicklung der Bundesfernstraßen						
Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3+5)
	km	km	km	km	km	km
1	2	3	4	5	6	7
1950	2128,0	---	24349,4	---	26477,4	---
1951	2128,0	---	24327,4	- 22,0	26455,4	- 22,0
1952	2128,0	---	24327,4	---	26455,4	---
1953	2131,3	+ 3,3	24250,4	- 77,0	26381,7	- 73,7
1954	2163,0	+ 31,7	24267,7	+ 17,3	26430,7	+ 49,0
1955	2186,6	+ 23,6	24474,1	+ 206,4	26660,7	+ 230,0
1956	2186,6	---	24553,5	+ 79,4	26740,1	+ 79,4
1957	2261,0	+ 74,4	24481,8	- 71,7	26742,8	+ 2,7
1958	2272,2	+ 11,2	24480,2	- 1,6	26752,4	+ 9,6
1959 ¹⁾	2420,0	+ 147,8	24508,3	+ 28,1	26928,3	+ 175,9
1960	2551,2	+ 131,2	24950,9	+ 442,6	27502,1	+ 573,8
1961	2670,6	+ 119,4	25262,2	+ 311,3	27932,8	+ 430,7
1962	2830,4	+ 159,8	28014,3	+ 2752,1	30844,7	+ 2911,9
1963	2935,8	+ 105,4	29206,1	+ 1191,8	32141,9	+ 1297,2
1964	3076,9	+ 141,1	29586,4	+ 380,3	32663,3	+ 521,4
1965	3204,3	+ 127,4	29906,9	+ 320,5	33111,2	+ 447,9
1966	3371,5	+ 167,2	30516,1	+ 609,2	33887,6	+ 776,4
1967	3508,4	+ 136,9	31418,4	+ 902,3	34926,8	+ 1039,2
1968	3616,6	+ 108,2	31986,8	+ 568,4	35603,4	+ 676,6
1969	3966,6	+ 350,0	32047,7	+ 60,9	36014,3	+ 410,9
1970	4110,3	+ 143,7	32205,0	+ 157,3	36315,3	+ 301,0
1971	4460,6	+ 350,3	32465,3	+ 260,3	36925,9	+ 610,6
1972	4827,8	+ 367,2	32590,4	+ 125,1	37418,2	+ 492,3
1973	5258,3	+ 430,5	32696,0	+ 105,6	37954,3	+ 536,1
1974	5481,0	+ 222,7	32703,0	+ 7,0	38184,0	+ 229,7
1975	5741,8	+ 260,8	32594,0	- 109,0	38335,8	+ 151,8
1976	6207,0	+ 465,2	32518,0	- 76,0	38725,0	+ 389,2
1977	6434,5	+ 227,5	32460,0	- 58,0	38894,5	+ 169,5
1978	6711,0	+ 276,5	32292,0	- 168,0	39003,0	+ 108,5
1979	7029,0	+ 318,0	32252,0	- 40,0	39281,0	+ 278,0
1980	7292,0	+ 263,0	32248,0	- 4,0	39540,0	+ 259,0
1981	7539,0 ²⁾	+ 247,0 ²⁾	32558,0	+ 310,0 ³⁾	40097,0	+ 557,0
1982	7806,0 ²⁾	+ 267,0	32356,0	- 202,0	40162,0	+ 65,0
1983	7919,0	+ 113,0	32239,0	- 117,0	40158,0	- 4,0
1984	8080,0	+ 161,0	31553,0	- 686,0 ⁴⁾	39633,0	- 525,0
1985	8198,0	+ 118,0	31485,0	- 68,0	39683,0	+ 50,0
1986	8350,0	+ 152,0 ⁵⁾	31372,0	- 113,0	39722,0	+ 39,0
1987	8437,0	+ 87,0	31368,0	- 4,0	39805,0	+ 83,0
1988	8618,0	+ 181,0	31196,0	- 172,0	39814,0	+ 9,0
1989	8721,0	+ 103,0	31108,0	- 88,0	39829,0	+ 15,0
1990	8822,0	+ 101,0	31063,0	- 45,0	39885,0	+ 56,0
1991 ⁶⁾	10854,0	+ 137,0	42554,0	- 203,0	53408,0	- 66,0
1992 ⁷⁾	10995,0	+ 101,0	42123,0	- 431,0	53078,0	- 330,0
1993	11013,0	+ 58,0	42169,0	+ 46,0	53182,0	+ 104,0

*) 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

noch Tabelle 10

Längenentwicklung*) der Bundesfernstraßen
1950 bis 2005 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
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	12037,0	+ 251,0	41246,0	+ 18,0	53283,0	+ 269,0
2004	12044,0	+ 7,0	41139,0	- 107,0	53183,0	- 100,0
2005	12174,0	+ 130,0	40969,0	- 170,0	53143,0	- 40,0

*) 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

