

**Unterrichtung
durch die Bundesregierung**

Straßenbaubericht 2006

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Zusammenfassung	5
1 Grundlagen	8
1.1 Netz der Bundesfernstraßen	8
1.2 Zustand und Gebrauchswert der Bundesautobahnen 2001/2002	8
1.3 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen	9
1.4 Straßenverkehrszählung 2005	14
1.5 Bundeshaushalt 2005 und Finanzplanung	15
1.6 Aufbau eines Achslastmessstellennetzes	16
2 Aktuelles	16
2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	16
2.1.1 Realisierung	16
2.1.2 Investitionsrahmenplan (Fünfjahresplan für die Bundesfernstraßen)	16
2.2 Erhaltung der Straßeninfrastruktur	17
2.3 Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenbau	17
2.4 Neue Regelungen im Straßenbau	18
2.4.1 Waschbeton	18
2.4.2 Asphalt	18
2.5 Vergabebestimmungen im Fernstraßenbau	18
2.6 Weiterentwicklung des Planungsrechts	21
2.7 Streckenbezogene Gebührenerfassung für schwere Nutzfahrzeuge auf Bundesautobahnen	21

	Seite	
2.8	Neue Entwicklungen im Schwerverkehr	22
2.9	Fußball-Weltmeisterschaft 2006	23
2.9.1	Investitionen in Maßnahmen im Zusammenhang mit der Fußball- Weltmeisterschaft 2006	23
2.9.2	Verkehrsleitkonzept des Bundes zur Fußball- Weltmeisterschaft 2006	23
2.10	DEGES – Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH	24
2.10.1	Aufgaben und Ziele	24
2.10.2	Bilanz	24
2.10.3	Perspektiven	25
2.11	Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)	25
2.11.1	Aufgaben und Ziele	25
2.11.2	Verteilung der Lkw-Maut	25
2.11.3	Public Private Partnership (PPP)	26
2.12	Programm zur Stärkung von Innovation, Wachstum und Beschäftigung in Höhe von 25 Mrd. Euro	26
2.13	Realisierung der A 20 Lübeck–Stettin (Ostseeautobahn)	26
2.14	Gesamtfertigstellung der A 71 Erfurt–Schweinfurt (Thüringer Wald-Autobahn)	27
2.15	Umsetzung der EG-Tunnelrichtlinie	28
2.16	Tunnelnachrüstung	29
2.17	Rügenzubringer und 2. Strelasundquerung	30
2.18	Hinterlandanbindungen deutscher Seehäfen	32
3	Besondere Finanzierungsprogramme	32
3.1	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße –	32
3.2	Vorhaben mit privater Vorfinanzierung	34
3.3	Betreibermodelle für den Bundesfernstraßenbau	34
3.3.1	Stand der Projekte nach dem Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)	34
3.3.2	Stand der Projekte nach dem Betreibermodell gemäß Fernstraßen- bauprivatfinanzierungsgesetz (F-Modell)	35
3.4	Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006 – Teil Straße – (Realisierungsstand)	35
3.5	Europäische Zuschüsse	36
3.5.1	Gemeinschaftszuschüsse für die Transeuropäischen Netze (TEN-T)	36
3.5.2	Euro-regionale Projekte im Rahmen von TEN-T	37

	Seite
4 Straßenbauleistungen im Jahr 2005	39
4.1 Straßenbaufinanzierung 2005 – Kapitel 1210 – und Kapitel 1202 (Maut)	39
4.1.1 Haushaltssoll	39
4.1.2 IST- Ausgaben	39
4.2 Bedarfsplanmaßnahmen	41
4.2.1 Übersicht der Bauleistungen	41
4.2.2 Bundesautobahnen	42
4.2.2.1 Um- und Ausbau, Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen ...	42
4.2.2.2 Neubau	42
4.2.3 Neubau und Erweiterung von Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen, Radwegebau	42
4.2.4 Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen ...	43
4.2.5 Ingenieurbauwerke	43
4.2.6 Umweltschutz	43
4.3 Ausgaben für die Erhaltung der Infrastruktur	45
4.4 Betrieb	45
4.4.1 Ausgaben	45
4.4.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen	45
4.4.3 Betriebsdienst (Autobahn- und Straßenmeistereien)	45
4.4.4 Verkehrsbeeinflussungsanlagen	46
4.5 Rastanlagen an Bundesautobahnen	47
 Verzeichnis der Abbildungen im Text	
1 Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes (Stand: 1. Januar 2006)	8
2 Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes	11
3 Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen	11
4 Entwicklung der Jahresfahrleistungen (JFL) auf den Bundes- fernstraßen	12
5 Mauteinnahmen in den Jahren 2005 und 2006	22
6 Temporäre Zusatzbeschilderung	24
7 2. Strelasundquerung	31
8 V-förmige Stütze in Tropfenform (Verbundüberbau)	31
9 Schrägseilbrücke über dem Ziegelgraben	31
10 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße –	33
11 Entwicklung der Ausgaben von 1990 bis 2005 und Finanzplanung für die Bundesfernstraßen bis 2010	41
12 Dynamische Wegweiser mit integrierten Stauinformationen	47

	Seite
Verzeichnis der Tabellen im Text	
1	Straßennetzlängen 8
2	Kfz-Bestand 9
3	Verkehrsstärken 9
4	Fahrleistungen 10
5	Kurzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Personen- verkehr 13
6	Kurzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Güterverkehr 14
7	Finanzrahmen 2006 bis 2010 15
8	Großprojekte des Schwerpunktes „Bundesfernstraßen“ des EFRE- Bundesprogramms „Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006“ 36
9	Kleinprojekte des Schwerpunktes „Bundesfernstraßen“ des EFRE- Bundesprogramms „Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006“ 36
10	Straßenbaufinanzierung 2005 – Haushaltssoll 39
11	Straßenbaufinanzierung 2005 – IST-Ausgaben 39
12	Straßenbaufinanzierung 2005 – Gliederung nach Aufgaben- bereichen 40
13	Leistungsübersicht 2005 – Bauleistungen nach Art – 41
14	Maßnahmen des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 44
15	Tankstellen, Raststätten und Motels an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe) 48
Anhang	
	Erläuterungen 50
Verzeichnis der Tabellen im Anhang	
1	IST-Ausgaben 2005 – aufgeschlüsselt nach Titeln – 51
2	Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) – 55
3	Bundesautobahnen – Neubaustrecken – 61
4	Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken – 68
5	Bundesstraßen – Ortsumgehungen – 75
6	Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen 85
7	Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundes- autobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) – 86
8	Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundes- autobahnen – Neubaustrecken – 88
9	Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen – 92
10	Längenentwicklung der Bundesfernstraßen 94
Karte (in der Umschlagtasche)	
Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2005	
(Stand: 31. Dezember 2005)	

Straßenbaubericht 2006

Gemäß § 7 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG in der Fassung vom 20. Januar 2005, BGBl. I 2005, 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 im Wesentlichen bis zum 31. Juli 2006 (Kapitel 1 bis 3) sowie bis zum 31. Dezember 2005 (Kapitel 4).

Zusammenfassung

Im vorliegenden Bericht für das Jahr 2005 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 Fünfte 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.

Dem gesetzlichen Auftrag entsprechend ist gemäß § 5 Abs. 1 Fernstraßenausbaugesetz zur Umsetzung des langfristig angelegten Bedarfsplans ein neuer Fünfjahresplan für die Bundesfernstraßen (FJP) aufzustellen. Der FJP ist integraler Bestandteil des verkehrsträgerübergreifenden „Investitionsrahmenplans (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ und wird die Grundlage für die jährlichen Straßenbaupläne bilden. Der IRP 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 mit geringfügigen Ausnahmen 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 (sog. 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 über 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 schrittweise 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. 54,9 Mio. Kfz (+ 0,390 Mio. Kfz gegenüber Ende 2004) zugelassen.

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

- Autobahnen DTV rd. 48 300 Kfz/24h (– 0,9 Prozent),
SV rd. 14,5 Prozent,
- Bundesstraßen – außerorts DTV rd. 9 160 Kfz/24h (– 0,6 Prozent),
SV rd. 8,5 Prozent.

Die Gesamtfahrleistung (ohne Mofas, Mokicks, Mopeds) im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland betrug im Berichtsjahr rd. 684,3 Mrd. Kfzkm (– 1,8 Prozent). Davon entfielen auf die

- Autobahnen rd. 216,2 Mrd. Kfzkm (+ 0,2 Prozent), Anteil an der Gesamtfahrleistung 31,6 Prozent,
- Bundesstraßen – außerorts – rd. 107,3 Mrd. Kfzkm (– 0,7 Prozent), Anteil an der Gesamtfahrleistung 15,7 Prozent.

Nach dem Haushaltsgesetz 2005 vom 3. März 2005 waren im Berichtsjahr für den Bereich der Bundesfernstraßen in Kapitel 1210 und in Kapitel 1202 (Maut) Ausgaben in Höhe von 5 515,3 Mio. Euro (Verfügungsbetrag SOLL) geplant. Einschließlich der EFRE-Mittel und im Haushaltsjahr erfolgten Umschichtungen ergaben sich IST-Ausgaben von 6 151,1 Mio. Euro. Die Ausgaben verteilen sich wie folgt:

- Bundesländer insgesamt: 6 151,1 Mio. Euro
- * Investitionen 5 193,3 Mio. Euro
- * Nichtinvestitionen 957,8 Mio. Euro

Für das Jahr 2006 sind für den Bereich der Bundesfernstraßen (Kapitel 1210 und Kapitel 1202) Ausgabemittel in Höhe von 5 783,1 Mio. Euro vorgesehen (Haushaltsgesetz vom 18. Juli 2006, BGBl. I, S. 1634).

Für die Bauleistungen der Kapazitätserweiterung auf den Bundesfernstraßen (Maßnahmen des Bedarfsplanes, Hauptbautitel, einschließlich Refinanzierung) wurden im Berichtsjahr insgesamt rd. 3 009,8 Mio. Euro aufgewendet. Folgende Fertigstellungsleistungen wurden erbracht:

- Bundesautobahnen:
 - * 93,3 km Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen),
 - * 199,9km Neubaustrecken
- Bundesstraßen – Neubau und Erweiterungsstrecken einschließlich Ortsumgehungen:
 - * 35,9 km 4streifig,
 - * 94,4 km 2streifig.

Die Ausgaben einschließlich Grunderwerb betragen :

- für Bundesautobahnen rund 2 194 Mio. Euro
- für Bundesstraßen rund 815 Mio. Euro.

Der Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein Schwerpunkt beim Ausbau des Bundesfernstraßennetzes. Im Berichtsjahr wurden bundesweit 27 Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 109,0 km für den Verkehr freigegeben.

Die Beseitigung von Bahnübergängen der Deutsche Bahn AG im Streckenverlauf von Bundesstraßen dient vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der

Verbesserung des Verkehrsablaufs. Für Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahmen sowie für andere technische Sicherungen wurden im Berichtsjahr vom Bund als Baulastträger aus dem Straßenbauhaushalt (Kapitel 1210) 25,9 Mio. Euro verausgabt. Aus dem Kapitel 1222 (Eisenbahnen des Bundes) wurden zur Beseitigung von Bahnübergängen Investitionsmittel in Höhe von 76,2 Mio. Euro aufgewendet.

Im Berichtsjahr sind rd. 380 km Radwege an Bundesstraßen fertig gestellt worden. Dafür wurden insgesamt rd. 80 Mio. Euro aufgewendet. In dem Zeitraum von 1991 bis zum Jahr 2005 wurden rd. 5 500 km Radwege mit Baukosten in Höhe von rd. 940 Mio. Euro errichtet. Insgesamt stehen damit Ende 2005 rund 16 900 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 15,7 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 2006 verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von rund 231 480 km Länge. Dieses Straßennetz hat sich nach Straßenkategorien gegenüber dem Vorjahr wie folgt verändert (Stand: 1. Januar 2006):

Tabelle 1

Straßennetzlängen

Straßennetz	Netzlänge in km ¹⁾		Veränderung in km
	1.1.2005	1.1.2006	
Bundesfernstraßen	53 143	53 346	+ 203
davon Bundesautobahnen	12 174	12 363	+ 199
Bundesstraßen	40 969	40 983	+ 14
Übrige überörtliche Straßen	178 324	178 134	– 190
davon Landesstraßen	86 736	86 553	– 183
Kreisstraßen	91 588	91 581	– 7

¹⁾ Quelle: Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2006. Die Zahlen der Längenstatistik beinhalten Umstufungen, Messdifferenzen, Fortführungen, Datenbankberichtigungen und Rundungsdifferenzen und sind mit den Bauleistungen desselben 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.

– Fahrbahnbefestigungen

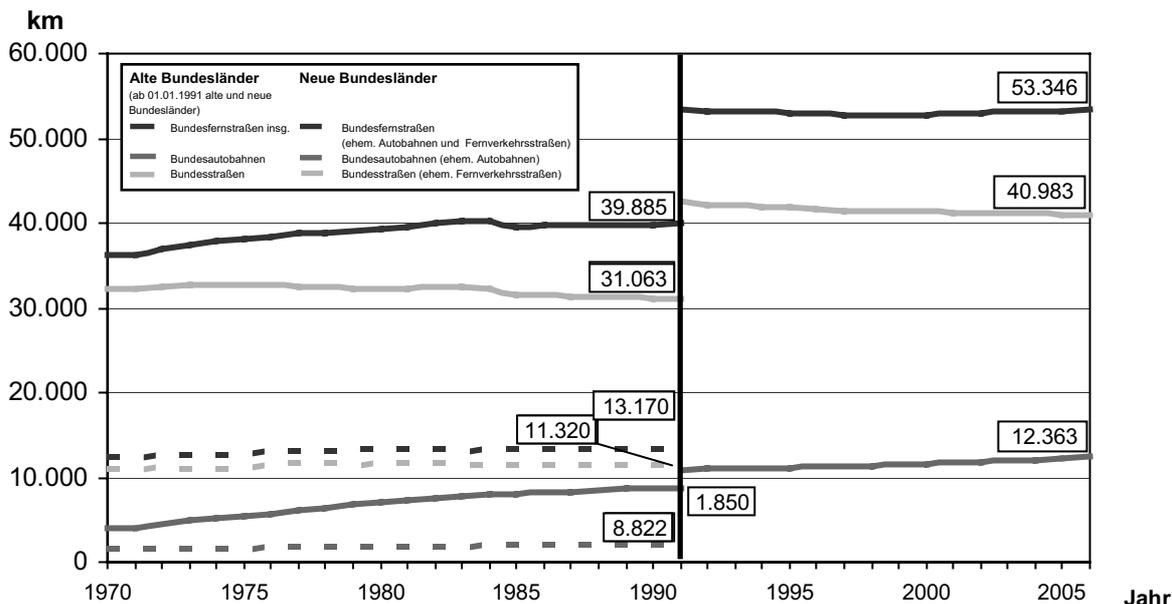
Im Straßenbaubericht 2003 sind die entsprechenden Ergebnisse der Aufnahme 2001/2002 der Fahrbahnbefestigungen der Bundesautobahnen dargestellt worden. Zustands- und Gebrauchsinformationen zu den Fahrbahnbefestigungen der Bundesfernstraßen werden im Rhythmus der amtlichen Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) wechselweise für Bundesautobahnen und Bundesstraßen alle zwei Jahre erhoben.

– Ingenieurbauwerke

Im Bereich der Bundesfernstraßen gibt es über 37 000 Brücken. Das Anlagevermögen wird hierfür auf rd. 40 Mrd. Euro geschätzt.

Abbildung 1

Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes
– gerundete Längen (km), Stand: 1. Januar 2006 –



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 BMVBS eingeführt wurden.

Um eine ständige Funktionsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Ingenieurbauwerke zu gewährleisten, werden diese einer regelmäßigen, fachkundigen Überwachung und Prüfung unterzogen. Grundlage für die Bauwerksprüfung ist die Norm DIN 1076 „Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen; Überwachung und Prüfung“.

Danach ist für jede Brücke im Abstand von sechs Jahren eine Hauptprüfung durch speziell ausgebildete Bauwerksprüfungingenieure durchzuführen. Hierbei werden alle Bauteile unter Zuhilfenahme von Besichtigungsgeräten handnah geprüft. Drei Jahre danach erfolgt jeweils eine Einfache Prüfung. Bei den jährlich durchzuführenden Besichtigungen kontrollieren die zuständigen Straßen- und Autobahnmeistereien die Bauwerke und zusätzlich erfolgen zweimal jährlich Beobachtungen im Hinblick auf augenscheinliche Schäden. Alle Ergebnisse werden für jede einzelne Brücke nach festen Vorgaben dokumentiert.

Die Aufnahme der Schäden und die daraus folgende Beurteilung des Zustandes erfolgt unter Nutzung moderner DV-Systeme im Rahmen der „Richtlinien zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF)“.

Gegenüber dem Vorjahr haben sich die Bewertungen durch entsprechende bauliche Maßnahmen verbessert.

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 2006 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.
	1.1.2005	1.1.2006	
Krafträder	3 827,9	3 902,5	74,6
Pkw	45 375,5	46 090,3	714,8
Lkw	2 572,1	2 573,1	1,0
übrige Kfz ¹⁾	2 744,1	2 344,0	- 400,1
Summe Kfz	54 519,6	54 909,9	390,3

¹⁾ einschließlich Kraftomnibusse und Sattelzugmaschinen.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.1, Verkehr aktuell 09/2006

Abbildung 2, Seite 11, zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes. Der Motorisierungsgrad lag zu Ende des Berichtsjahres bei 678 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 3, Seite 11, dargestellt sind.

¹⁾ ff-EW: fahrfähige Einwohner,

Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Kurzfristprognose September 2006

Tabelle 3

Verkehrsstärken

Netz im Bundesgebiet	2004 ¹⁾		2005 ¹⁾		Änderungen 2004/2005	
	DTV _{Kfz} Kfz/24h	Anteil SV %	DTV _{Kfz} Kfz/24h	Anteil SV %	des DTV _{Kfz} %	des Anteil SV
Bundesautobahnen	48 700	15,2	48 300	14,5	- 0,9	- 5,6
Bundesstraßen – außerorts –	9 210	7,9	9 160	8,5	- 0,6	7,0

¹⁾ Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen

Tabelle 4

Fahrleistungen

Netz/Teilnetz	2004		2005		Änderungen 2004 / 2005 der JFL %
	JFL Mrd. Kfzkm	Anteile %	JFL Mrd. Kfzkm	Anteile %	
Gesamtes Straßennetz ¹⁾	696,4 ¹⁾	100,0	684,3 ¹⁾	100,0	– 1,8
davon: BFStr. – außerorts	323,9 ²⁾	46,5	323,5 ²⁾	47,3	– 0,1
davon: Bundesautobahnen	215,8 ²⁾	31,0	216,2 ²⁾	31,6	0,2
Bundesstraßen	108,1 ²⁾	15,5	107,3 ²⁾	15,7	– 0,7

Quellen: ¹⁾ DIW Wochenbericht Nr. 32/2006

²⁾ Bundesanstalt für Straßenwesen

– Fahrleistungen

Im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland wurden im Berichtsjahr die in Tabelle 4 angegebenen Kfz-Fahrleistungen (JFL – Jahresfahrleistungen) erbracht (vgl. Abbildung 4, Seite 10).

Die verkehrliche Bedeutung der Bundesfernstraßen, der Längenananteil am Gesamtnetz der Außerortsstraßen beträgt rd. 30 Prozent, besteht in ihrem überproportional hohen Anteil an den Verkehrsleistungen, rd. 47,3 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 Längenananteil von 5,3 Prozent des gesamten überörtlichen Straßennetzes mehr als 31,6 Prozent der gesamten Kfz-Fahrleistungen übernehmen.

– Baustellen auf Autobahnen

Bauarbeiten an Betriebsstrecken der Bundesautobahnen sind zur Erhaltung der Substanz, zu deren Modernisie-

rung und damit auch zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit unvermeidbar. An allen längerfristigen Baustellen wird angestrebt, die Anzahl der in der Baustelle zur Verfügung stehenden Fahrstreifen nicht zu verringern, um die Leistungsfähigkeit der Strecke möglichst beizubehalten.

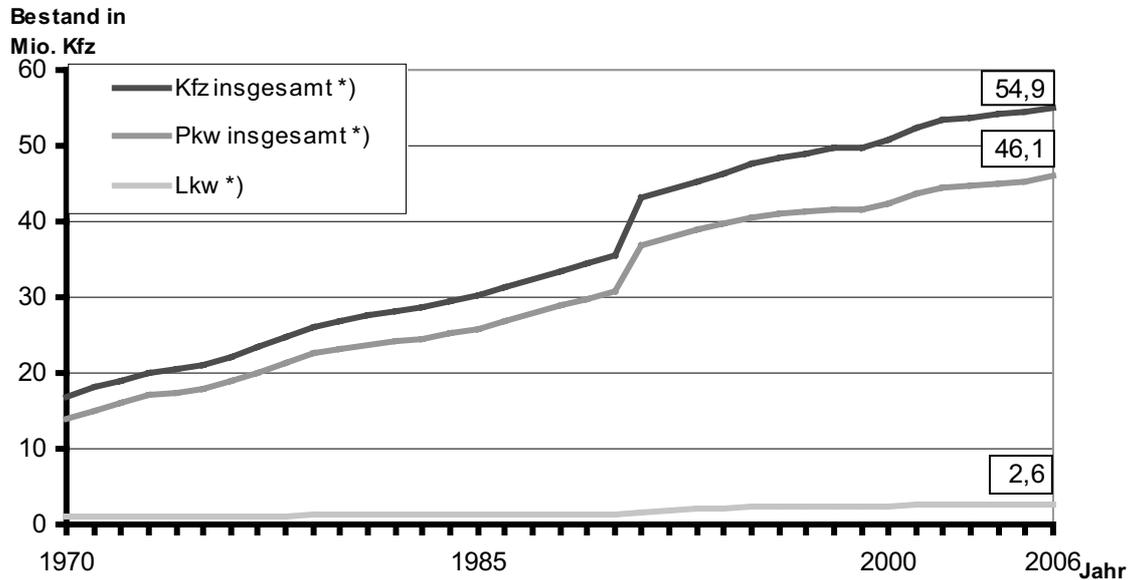
Im Jahr 2005 bestanden rund 700 Baustellen auf Bundesautobahnen, an denen 14 Tage und länger gearbeitet wurde.

Zur Information der Öffentlichkeit über aktuelle Baustellen mit einer Dauer von acht Tagen und mehr wird in Zusammenarbeit mit den Ländern im Internet ein bundesweites Baustelleninformationssystem (BIS) betrieben. Aktuelle Baustellendaten und baulich geplante Sperrungen von Streckenabschnitten und Knotenpunkten werden durch eine zentrale Stelle der Straßenbauverwaltung in jedem Bundesland zusammengetragen und unmittelbar ins Internet eingestellt.

Die Informationen sind im Internetangebot des BMVBS unter <http://www.bmvbs.de> verfügbar.

Abbildung 2

Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes
 – Bestand jeweils zu 1. Januar des Jahres –

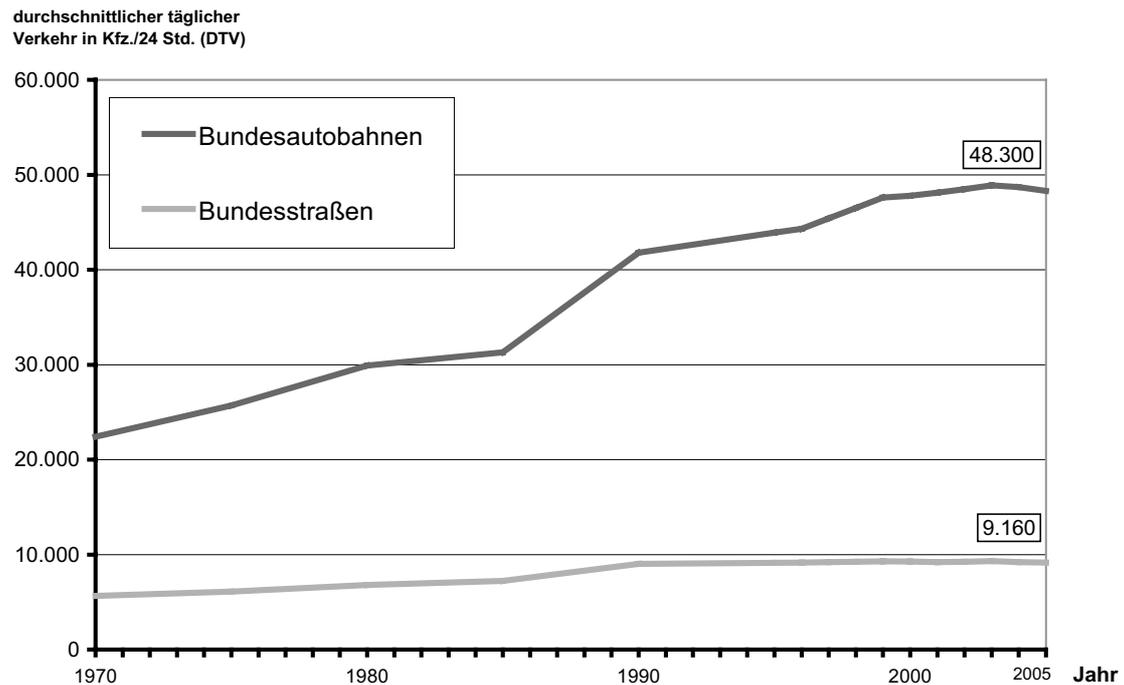


*) ab 1991 ABL + NBL

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.1, Verkehr aktuell 09/2006

Abbildung 3

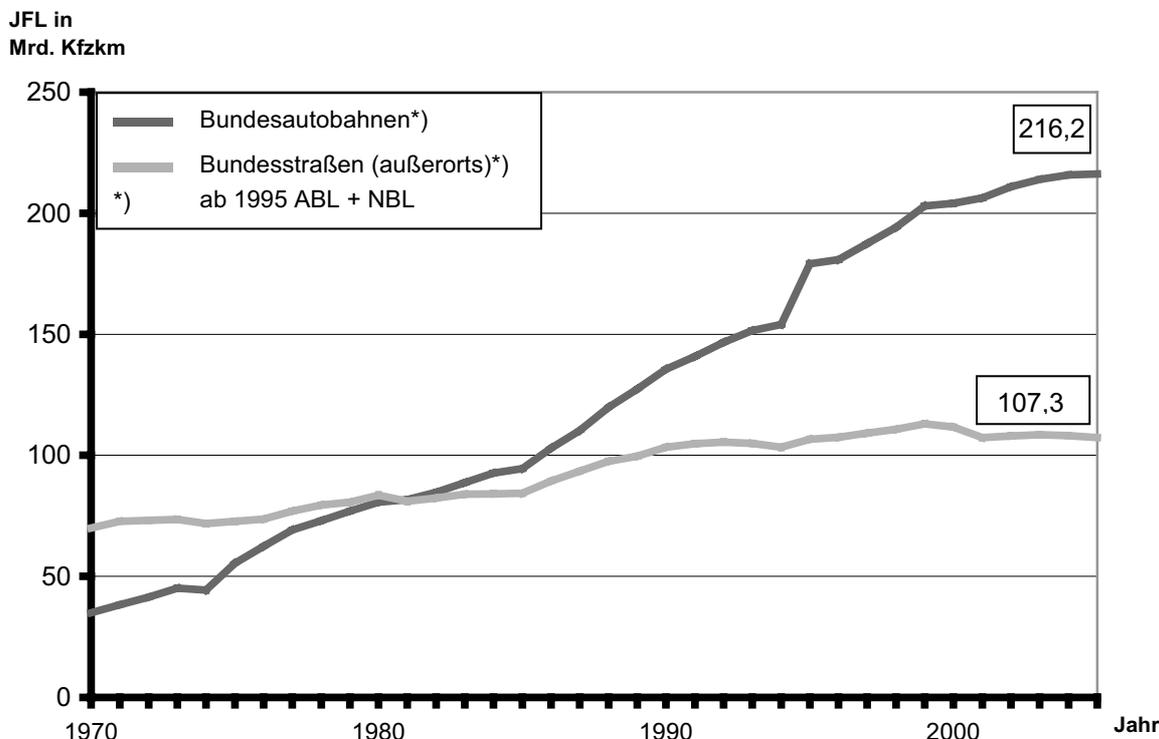
Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen
 – vor 1995 nur alte Bundesländer –



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen

Abbildung 4

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



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen

– Verkehrsmarkt in Deutschland

Die ProgTrans AG erarbeitet halbjährlich im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) einen Bericht zur kurz- und mittelfristigen Verkehrsentwicklung. Ihre Verkehrsprognose Sommer 2006 wird im folgenden auszugsweise wiedergegeben:

*Die **Bevölkerung** in Deutschland lag zum Jahresende 2005 bei knapp 82,5 Mio. Personen. Diese Bevölkerungszahl wird wegen der gegenüber den Vorjahren abgeschwächten Zuwanderung bis 2007 praktisch konstant bleiben.*

*Die **fahrfähige Bevölkerung** (18 Jahre und älter) wird zwischen 2005 und 2007 von 67,8 Mio. Personen auf 68,1 Mio. Personen wachsen, während die Bevölkerungszahl zwischen 10 Jahren und 18 Jahren, die für den Schülerverkehr bestimmend ist, von 8,1 Mio. Personen auf 7,9 Mio. Personen zurückgehen wird.*

*Im Jahr 2005 ist die **gesamtmodale Güterverkehrsleistung** um 3,0 % gestiegen. Wie schon im Jahr 2004 konnte die Bahn ihren Marktanteil trotz des starken Wettbewerbs mit dem Straßengüterverkehr leicht erhöhen; die Entwicklung der Binnenschiffstransporte wurde durch Niedrigwasser gedämpft. Der Straßengüterverkehr stieg um*

3,2 % an, die Wachstumsrate der Bahn lag bei + 3,8 %, die des Binnenschiffs bei + 0,7 %.

Für das Jahr 2006 wird im Vergleich zu 2005 aufgrund der positiven Wirtschaftsentwicklung und des stark wachsenden Außenhandels ein noch höheres Güterverkehrswachstum als 2005 erwartet. Auch 2006 wird die Bahn stärker (+ 7,7 %) als der Straßengüterverkehr (+ 4,8 %) wachsen, das Binnenschiff war zu Jahresanfang und im Sommer 2006 erneut längere Zeit mit Niedrigwasser konfrontiert (– 0,6 %).

2007 gehen die Wachstumsraten etwas zurück, der Straßenverkehr nimmt leicht überdurchschnittlich zu. Im langjährigen Vergleich relativ hoch fiel im Jahr 2005 das Wachstum des deutschen Binnenverkehrs aus, teilweise, aber nicht nur wegen des Wachstums der Hinterlandverkehre der deutschen Seehäfen. Wachstumskräfte im grenzüberschreitenden Landverkehr sind die EU-Integration, die Verkehre mit Osteuropa in partieller Vorwegnahme der Effekte eines EU-Beitritts von Rumänien und Bulgarien 2007, die Öffnung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs ab 2006 sowie die stufenweise Freigabe der Kabotage in der erweiterten EU ab 2007.

*Die **gesamtmodale Personenverkehrsleistung** ist 2005 bei stagnierendem privaten Verbrauch (0,0 %) vor allem aufgrund der Kraftstoffpreiserhöhungen um gut 10 % im*

Jahresverlauf um 1,0 % zurückgegangen. Sie wird quantitativ von der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (– 1,5 %) bestimmt. Die leichte Steigerung des Fahrzeugbestands wird vom Rückgang der jährlichen Fahrleistungen pro Pkw mehr als ausgeglichen. Weitere Reaktionen auf die Kraftstoffpreissteigerungen sind ein vorübergehender Anstieg des Pkw-Besetzungsgrads und eine vorübergehende Absenkung der durchschnittlichen Entfernung pro Fahrt. Der öffentliche Verkehr stieg im Jahr 2005 um 1,6 % an, der Fernverkehr etwas stärker als der Nahverkehr.

Für 2006 wird ein weiterer Rückgang des Individualverkehrs (– 0,5 %) und der gesamten Personenverkehrsleistung (– 0,2 %) erwartet. Die Verlagerung von Fahrten auf Bus und Bahn als Reaktion auf die Kraftstoffpreise, weitere Angebotsverbesserungen, in begrenztem Umfang auch die Fußball-Weltmeisterschaft, bewirken einen weiteren Anstieg des Öffentlichen Verkehrs.

2007 wird wieder von einer ganz leichten Zunahme der gesamten Personenverkehrsleistung und der Pkw-Verkehrsleistung ausgegangen. Eine leichte Zunahme des Bus- und Bahnverkehrs insgesamt wird stärker vom Fernverkehr als vom Nahverkehr getragen; für den Nahverkehr auf der Straße werden 2007 leichte Rückgänge erwartet.

Im **Luftverkehr** war 2005 mit + 7,6 % ein starkes, gegenüber 2004 (+ 12,1 %) aber etwas abgeschwächtes Passagierwachstum zu verzeichnen. Für 2006 und 2007 wird auch weiterhin ein Zuwachs der im Luftverkehr von, nach oder über Deutschland beförderten Personen erwartet (+ 4,9 % bzw. + 3,7 %). Treiber dieses Wachstums ist der grenzüberschreitende Verkehr. Die Interkontinental-Verkehre (2006 + 4,4 %, 2007 + 3,5 %) werden wieder in ähnlicher Größenordnung wie die Europa-Verkehre (+ 5,1 %/+ 3,5 %) wachsen. Im Durchschnitt der Jahre 2004 bis 2007 resultiert ein jährliches Wachstum von 5,4 %.

Tabelle 5

Kurzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Personenverkehr

	2004		2005		04/05	2006		05/06
	[1]	Anteil %	[1]	Anteil %		[1]	Anteil %	
Bodengebundener Personenverkehr			Leistung in Mrd. P.km					
1	4	5	7	8	6	7	8	9
1. Eisenbahn	72,9	6,9	75,3	7,2	3,3	77,1	7,3	2,4
1.1 – Schienennahverkehr ^[2]	40,5		41,6		2,7	42,6		2,4
1.2 – Schienenfernverkehr ^[2]	32,4		33,7		4,0	34,5		2,4
2. Öff. StraßenPV	82,7	7,8	82,9	7,9	0,2	83,4	7,9	0,6
2.1 – Linienverkehr ^[3]	55,3		55,6		0,5	56,0		0,7
2.2 – Gelegenheitsverkehr ^[3]	27,4		27,3		– 0,4	27,5		0,7
3. Individualverkehr ^[4]	907,0	85,4	893,6	85,0	– 1,5	888,9	84,7	– 0,5
4. Summe Personenverkehr (Land)	1 062,6	100,0	1 051,8	100,0	– 1,0	1 049,4	100,0	– 0,2

[1] Gleitende Mittelfristprognose für den Personen- und Güterverkehr, BMVBS, Juli 2006

[2] Nach Zugkategorien des Nah- und Fernverkehrs

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

[4] Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen

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

Tabelle 6

Kurzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Güterverkehr

	2004		2005		04/05	2006		05/06
	[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]	97,9	17,5	95,4	16,7	- 2,6	102,7	17,2	7,7
2. Binnenschifffahrt	63,7	11,4	64,1	11,2	0,6	63,7	10,7	- 0,6
3. Straßengüterverkehr [3]	382,0	68,2	394,1	69,1	3,2	413,1	69,3	4,8
3.1 – Inländische Lkw	266,7		271,8			281,2		
3.2 – Ausländische Lkw	115,3		122,3			131,9		
4. Rohrfernleitungen [4]	16,2	2,9	16,7	2,9	3,1	16,4	2,8	- 1,8
5. Summe Güterverkehr (Land)	559,8	100,0	570,3	100,0	1,9	595,9	100,0	4,5

[1] Gleitende Mittelfristprognose für den Personen- und Güterverkehr, BMVBS, Juli 2006

[2] Ab 2005 durch das Statistische Bundesamt Korrekturen im Komb. Verkehr sowie einschl. der Leergewichte von Containern; Rückrechnung der Jahre davor mit der bisherigen Zeitreihe

[3] einschl. Kabotage ausländischer Lkw

[4] Nur Rohöl

1.4 Straßenverkehrszählung 2005

Manuelle Straßenverkehrszählungen (SVZ) werden im außerörtlichen Bundesfernstraßennetz – räumlich nahezu flächendeckend – im Fünfjahresturnus als zeitliche Stichprobe durchgeführt. Anhand mehrstündiger Zählungen an bis zu 8 ausgewählten Tagen werden Art und Umfang des Kraftfahrzeugverkehrs erhoben.

Im Jahre 2005 wurde die letzte bundesweite Straßenverkehrszählung (SVZ 2005) an insgesamt rd. 10 000 Zählstellen auf Autobahnen und Bundesstraßen durchgeführt. Davon lagen 23 Prozent auf Autobahnen und 77 Prozent auf Bundesstraßen. Hinzu kommen noch etwa 23 000 Zählstellen im nachgeordneten klassifizierten Netz. Dabei wurden die Zählungen zwischen Mai und September 2005 durchgeführt.

Die Zählungen wurden von den Straßenbauverwaltungen der Länder im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durchgeführt und von der Bundesanstalt für Straßenwesen koordiniert. Zur Vorbereitung und Organisation der Zählung sowie Eingabe der Zähldaten wurde den Ländern mit dem SVZ-Programm eine eigens entwickelte Software zur Verfügung gestellt.

Neben der Verwaltung des Zählstellenverzeichnisses wurden mit dem SVZ-Programm auch Organisationshilfen in Form von Zähltermintabellen gegeben. Beim Ausdruck der Zählblätter werden damit automatisch die Angaben aus dem Zählstellenverzeichnis übernommen. Nach Abschluss der Zählung wurden die Daten direkt in das Programm eingegeben. Ebenfalls integriert ist eine Plausibilitätsprüfung, so dass auffällige Werte unmittelbar angezeigt werden und entsprechend dokumentiert werden können.

Um die wichtigsten Kennziffern zur Verkehrsstruktur und zur Straßenbelastung im gesamten Bundesfernstraßennetz zu ermitteln, werden die manuell erhobenen Zählwerte mit den Ergebnissen der Jahresauswertung automatischer Dauerzählstellen des Jahres 2005 hochgerechnet. Dabei werden die Ergebnisse für jeden Straßenabschnitt gesondert bereitgestellt und bilden damit eine zentrale Grundlage für die Planung und Beurteilung des Straßennetzes.

Aus den Einzelergebnissen je Zählstelle werden darüber hinaus für das gesamte Bundesgebiet sowie die Bundesländer mittlere DTV-Werte und Jahresfahrleistungen für Autobahnen und außerörtliche Bundesstraßen ermittelt.

1.5 Bundeshaushalt 2005 und Finanzplanung

Das Haushaltsgesetz 2006 vom 18. Juli 2006 wurde am 24. Juli 2006 verkündet (BGBl. I, S. 1634). Der vom deutschen Bundestag verabschiedete Bundeshaushalt 2006 sieht für Kapitel 1210 (Bundesfernstraßen) und Kapitel 1202 (Allgemeine Bewilligungen) Ausgaben im Bundesfernstraßenbereich in Höhe von 5 783,1 Mio. Euro vor.

Hierin enthalten sind die Anteile der Bundesfernstraßen am 2-Mrd.-Euro-Programm in Höhe von 235 Mio. Euro

und am 4,3 Mrd. Euro Verstärkungsvolumen der Verkehrsinvestitionen in Höhe von insgesamt 2,2 Mrd. Euro (2006 bis 2010). Wegen der schnellen Umsetzbarkeit und beschäftigungspolitischen Wirksamkeit im Bundesfernstraßenbereich wurde der größte Anteil in 2006 (660 Mio. Euro) zur Verfügung gestellt.

Gemäß Haushaltsvoranschlag 2007 und Finanzplanung bis 2010 sind für das Jahr 2007 rd. 5 488,1 Mio. Euro, für 2008 rd. 5 405,8 Mio. Euro, für 2009 rd. 5 412,3 Mio. Euro und für das Jahr 2010 rd. 5 385,9 Mio. Euro vorgesehen.

Tabelle 7

Finanzrahmen 2006 bis 2010 – in Mio. Euro –
(Haushaltsvoranschlag 2007 mit Finanzplanung; Stand: Kabinettsbeschluss vom 5. Juli 2006)

	2006 ^{*)}	2007 ^{*)}	2008 ^{*)}	2009 ^{*)}	2010	Summe 2006 bis 2010
	Soll	Entwurf	Finanzplanung			
1	2	3	4	5	6	7
Kap. 1210 Bundesfernstraßen	4 711,3	4 407,3	4 228,1	4 180,5	4 032,3	21 559,5
Kap. 1202 Investitionen über die VIFG	1 071,7	1 080,8	1 177,8	1 231,8	1 353,6	5 915,7
Summe	5 783,1	5 488,1	5 405,8	5 412,3	5 385,9	27 475,2
Nichtinvestitionen	918,1	952,3	956,0	964,1	972,1	4 762,6
Investitionen	4 865,0	4 535,8	4 449,8	4 448,2	4 413,8	22 712,6
– davon Anteil für Maßnahmen des Bedarfs- planes; incl. Refinanzierung	2 449,3	2 093,6	1 849,8	1 891,2	1 884,0	10 167,8
– davon Investitionen außerhalb der Bedarfs- planmaßnahmen	2 415,7	2 442,2	2 600,0	2 557,0	2 529,8	12 544,8

^{*)} für die Jahre 2006 bis 2008 mit den Ansätzen des 2-Mrd.-Euro-Programm sowie der Verstärkung der Verkehrsinvestitionen um 4,3 Mrd. Euro in den Jahren 2006 bis 2009 gem. Koalitionsvereinbarung.

1.6 Aufbau eines Achslastmessstellennetzes

Die Bundesautobahnen (BAB) bilden mit über 12 000 km Länge den leistungsfähigsten Teil des deutschen Straßennetzes. Durch die geographische Lage Deutschlands in Europa und die Osterweiterung der Europäischen Union sind die Bundesautobahnen mehr denn je ein zentraler Teil des europäischen Fernstraßennetzes. Neben den positiven Effekten eines freien und schnellen Warenaustausches geht dies aber auch mit einer zunehmenden Belastung der Bundesautobahnen durch einen ansteigenden Schwerverkehr einher. Um zukünftig die Leistungsfähigkeit des BAB-Netzes erhalten zu können, werden für die Forschung und Planung verlässliche Daten über die Entwicklung des Schwerverkehrs benötigt.

Die Straßeninfrastruktur und Brückenbauwerke werden für die zu erwartenden Verkehrsbelastungen innerhalb des vorgesehenen Nutzungszeitraumes ausgelegt. Untersuchungen zur Beanspruchung von Straßen und Brücken durch Verkehr ergaben, dass schwere Fahrzeuge und insbesondere schwere Achsen die Brücken- und Straßenbauwerke überproportional belasten und verschleifen. Für die Dimensionierung, Planung und Abschätzung der Nutzungszeiten der Infrastruktur werden die tatsächliche Gewichtsbelastung durch Fahrzeugachsen und Gesamtgewichte und deren zeitliche Entwicklung benötigt. Die Kenntnis der Fahrzeugmengen alleine reicht hierfür nicht aus. Neben den Unterschieden im Belegungsgrad einzelner Fahrzeugarten sind auch unterschiedliche Fahrzeugflotten auf verschiedenen Autobahntypen (Ax, Axxx) zu ermitteln und fortzuschreiben. Derzeit wird deshalb auf den Bundesautobahnen zusätzlich zum bestehenden Dauerzählstellennetz für die Fahrzeugmengen ein Netz zur Achslasterfassung aufgebaut, das im Endausbau Messstellen in 40 Streckenabschnitten umfassen wird. Der Ausbau erfolgt in 4 Stufen. Im Jahr 2006 sind 15 Messstellen der ersten beiden Ausbaustufen eingerichtet. Weitere Messstellen werden in den nächsten beiden Jahren aufgebaut.

Parallel zum Netzaufbau wird die Auswertung der Achslastdaten in Zusammenhang mit den Verkehrsmengen aufgebaut, um regelmäßige Berichte über die Entwicklung des Schwerverkehrs und der damit verbundenen Belastungen der Bundesautobahnen erstellen zu können.

2 Aktuelles

2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

2.1.1 Realisierung

Das Fünfte Fernstraßenausbaugesetz und damit der neue Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL) mit Gültigkeit ab 1. Januar 2001 wurden am 1. Juli 2004 vom Deutschen Bundestag beschlossen und sind am 16. Oktober 2004 in Kraft getreten. Mit dem neuen BPL sind die investitionspolitischen Ziele des Aus- und Neubaus der Bundesfernstraßen festgelegt. Er umfasst ein vordringliches Volumen von rund 51,5 Mrd. Euro (Anteil NBL rund 30 Prozent) und beinhaltet folgende Bauziele:

- Neubau von 1 900 km Autobahnen (Bauvolumen rund 15 Mrd. Euro)
- Erweiterung von 2 200 km Autobahnen auf 6 oder mehr Fahrstreifen (rund 13 Mrd. Euro)
- Aus- und Neubau von 5 500 km Bundesstraßen (fast 19 Mrd. Euro); davon allein rund 11 Mrd. Euro für rund 850 Ortsumgehungen.

Im Zeitraum 2001 bis 2005 konnten bereits 14,5 Mrd. Euro = rund 28 Prozent fertig gestellt werden, davon überproportional allein 7 Mrd. Euro = 48 Prozent in den NBL. Damit wurden realisiert:

- Neubau von 700 km Autobahnen (37 Prozent des Gesamtziels),
- Erweiterung von 430 km Autobahnen auf 6 oder mehr Fahrstreifen (20 Prozent des Gesamtziels),
- Aus- und Neubau von 1000 km Bundesstraßen (18 Prozent des Gesamtziels); davon rund 170 Ortsumgehungen (20 Prozent des Gesamtziels).

Für weitere rund 8 Mrd. Euro sind vordringliche Projekte in Bau. Damit wurde bereits 44 Prozent des Bedarfsplankolumens abgearbeitet oder befindet sich in der Realisierung.

Neben dem Neubau und der Erweiterung wird der Erhaltung des bestehenden Bundesfernstraßennetzes eine hohe Bedeutung beigemessen. Dieses Langzeitziel erfordert eine nachhaltige Erhaltungspolitik, die auf einen hohen Gebrauchs- und Sicherheitswert der Verkehrsinfrastruktur ohne Substanzverzehr zu Lasten künftiger Generationen ausgerichtet ist. Der Finanzbedarf für die Erhaltung der Bundesfernstraßen wird sich, ausgehend von rund 1,8 Mrd. Euro im Jahr 2005, auf eine Linie von jährlich etwa 2,7 Mrd. Euro im Jahr 2012 erhöhen und bedingt, dass nicht alle Wünsche nach schnellem Aus- oder Neubau der vordringlichen Maßnahmen erfüllt werden können.

2.1.2 Entwurf des Investitionsrahmenplan (Fünfjahresplan für die Bundesfernstraßen)

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat seinen Vorschlag des „Investitionsrahmenplans (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ veröffentlicht.

Der gemäß Fernstraßenausbaugesetz zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem Bedarfsplan (BPL) aufzustellende Fünfjahresplan für die Bundesfernstraßen (FJP) ist integraler Bestandteil des verkehrsträgerübergreifenden IRP.

Der Entwurf des IRP legt die mittelfristigen Prioritäten für die verstärkte Erhaltung sowie für den Neubau und die Erweiterung der Bundesfernstraßen fest.

Die Projektaufnahme in den Entwurf des IRP folgte den Grundsätzen:

- nur Auswahl von Projekte des Vordringlichen Bedarfs;

- Fortführung und Fertigstellung im Bau befindlicher Vorhaben hat Vorrang vor Neubeginnen;
- die neuen Projekte haben wesentlich für die Umsetzung der investitionspolitischen Schwerpunkte wie Konzentration der Investitionen auf die Wachstumskerne, ihre Verbindung miteinander sowie die Anbindung ihrer Einzugsgebiete des städtischen und ländlichen Raums beizutragen.

Darüber hinaus waren weit fortgeschrittene Planungsstände bzw. bestehendes Baurecht zu berücksichtigen.

Insgesamt werden mit der Realisierung der Projekte des IRP folgende Bauleistungen verbunden sein:

- rund 760 km Neubau von Bundesautobahnen (rund 5,9 Mrd. Euro),
- rund 970 km Erweiterung von Bundesautobahnen (rund 6,6 Mrd. Euro),
- rund 2 000 km Erweiterung und Neubau von Bundesstraßen einschließlich rund 300 Ortsumgehungen (rund 7,7 Mrd. Euro),
- restlicher Investitionsbedarf von rund 2,2 Mrd. Euro für die Refinanzierung der privat vorfinanzierten Projekte erforderlich.

Das Verhältnis Bundesautobahnen- zu Bundesstraßeninvestitionen beträgt etwa 63 Prozent zu 37 Prozent.

Fast 50 Prozent des Gesamt-Planungsvolumens in Höhe von 22,4 Mrd. Euro sind Neubeginne. Davon sind für die fünf Pilotprojekte des A-Modells sowie für die Einordnung planfestgestellter oder in der Planfeststellung befindlicher Projekte weitere rund 33 Prozent erforderlich.

Die Verteilung des Planungsvolumens auf die Bundesländer ist auf Grund der Ableitung des Investitionsbedarfs gem. Bedarfsplan für den Zeitraum 2006 bis 2015 nicht mit den Länderanteilen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP bzw. des BPL) vergleichbar.

2.2 Erhaltung der Straßeninfrastruktur

Das Bundesfernstraßennetz ist historisch gewachsen und weist daher sehr unterschiedliche Ausbaustandards hinsichtlich der Trassierung, der Breite, der Frostsicherheit und der Tragfähigkeit der Fahrbahnbefestigungen sowie der Konstruktion und Tragfähigkeit der Bauwerke auf. Entsprechend der wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands stammt in den alten Bundesländern ein erheblicher Anteil der Bundesautobahnen aus den 60er und 70er Jahren, der grundhaft erneuert werden muss. In den neuen Bundesländern werden bei den Bundesstraßen Erneuerungsmaßnahmen notwendig, die teilweise mit kostenintensiven Um- und Ausbaumaßnahmen (z. B. Gradientenverbesserung, Trassierungsanpassung) kombiniert werden müssen, um den verkehrlichen Standard der alten Bundesländer sukzessive zu erreichen. Hierfür ist ein erheblicher Mitteleinsatz und ein gezieltes Erhaltungsmanagement erforderlich.

Eine ausreichende Qualität der Bundesfernstraßen kann nur mit einer verstärkt substanzorientierten Erhaltung ge-

sichert werden. Dabei kommt einer technisch, wirtschaftlich und baubetrieblich optimierten Erhaltungsplanung eine verstärkte Bedeutung zu. Zur Unterstützung dieser netzweiten Optimierung der Erhaltungsplanung wurde in den letzten Jahren ein bundesweites Erhaltungsmanagement vom BMVBS mit Unterstützung der Straßenbauverwaltungen der Bundesländer, der Bundesanstalt für Straßenwesen und der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen entwickelt und sukzessive eingeführt. Ziel der mit den Bundesländern koordinierten Erhaltungsplanung ist es, auf verkehrlich hoch belasteten Strecken baustellenbedingte Verkehrsbehinderungen möglichst gering zu halten und dem Verkehrsteilnehmer eine leistungsfähige und sichere Infrastruktur zur Verfügung zu stellen.

2.3 Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenbau

Der Funktionsbauvertrag, auf der Grundlage der VOB basierend und auf die konventionelle Finanzierung ausgerichtet, kam seit dem Jahr 2002 bereits in 4 Fällen zur baulichen Anwendung.

Die Projekte:

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

wurden bereits verwirklicht, während das Projekt

4. A 31, Nordrhein-Westfalen, Emden-Bottrop, 11 km grundhafte Erneuerung beider Fahrtrichtungen zwischen der AS Gescher/Coesfeld und AS Reken

sich derzeit im Bau befindet.

Diese Projekte machen deutlich, dass das BMVBS neben den aktuellen Aktivitäten auf dem vertraglichen Neuland der Betreibermodelle auch die konventionelle „Säule“ der Bauverträge mit dem Funktionsbauvertrag nicht vernachlässigt, sondern im Gegenteil weiterentwickelt.

So wurde seitens des BMVBS im Oktober 2005 ein Forschungsvorhaben für die Erweiterung dieser bisher auf den Oberbau (Deckschicht, Binderschicht, Tragschicht) beschränkten Vertragsform auf die Leistungen für den Erdbau und die Entwässerungsarbeiten vergeben.

Damit sollen die Leistungen für den Erdbau und die Entwässerungsarbeiten nicht wie bisher konventionell über eine Leistungsbeschreibung mit Leistungsverzeichnis, sondern über ein Leistungsprogramm ohne Leistungsverzeichnis in das Vertragswerk integriert werden.

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 Mt Funktion-StB, soll um entsprechende Vertragswerke, die die Anforderungen an den Erdkörper (ZTV Funktion „Erdbau“) und die Entwässerungseinrichtungen (ZTV Funktion „Entwässerung“) beschreiben, ergänzt werden.

Es ist geplant diese beiden Werke zusammen mit der ZTV Funktion für den Oberbau in eine zu erstellende Ausschreibung für den ab dem Jahr 2007 geplanten Ausbau eines rund 20 km langen Streckenabschnitts der A 9 im Bereich Triptis-Schleiz in Thüringen zu integrieren.

2.4 Neue Regelungen im Straßenbau

2.4.1 Waschbeton

Bei Fahrbahndecken aus Beton kann die Fahrbahnoberfläche quer zur Fahrtrichtung mit Besen und in Fahrtrichtung mit Jutetuch, Stahl- oder Piassava-Besen sowie Kunstrasen strukturiert werden. Der frische Oberflächennörtel kann aber auch entfernt werden, so dass das Gerüst der freigelegten groben Gesteinskörnungen eine Waschbetonstruktur bildet.

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit bietet eine Betonoberfläche mit eingepprägter Besen- Struktur quer zur Fahrtrichtung eine sehr griffige, jedoch nicht Lärm mindernde Texturvariante. Aus diesem Grund kann sie nur dort verwendet werden, wo keine besonderen Anforderungen hinsichtlich des Lärms vorhanden sind. In allen anderen Fällen durften bislang nur Beläge mit Jutetuch-Längsstrukturierung gebaut werden. Diese Lärminderung wurde durch eine Oberflächentextur erzielt, die im Hinblick auf die Griffigkeit nicht optimal ist. So hat sich in der Vergangenheit gelegentlich gezeigt, dass die Jutetuch-Längsstrukturierung Probleme hinsichtlich der Dauerhaftigkeit der anfänglich ausreichenden Griffigkeit bereiten kann. Untersuchungen der BAST, aber auch im Ausland, haben gezeigt, dass Fahrbahndecken aus Beton, bei denen der Oberflächennörtel planmäßig entfernt wird (Waschbeton), ein größeres Griffigkeitspotential bei zumindest gleichem Lärminderungsverhalten wie Jutetuchstrecken haben. Dies führte zu der Entscheidung, Betonoberflächen mit Jutetuchtextur durch Beton mit Waschbetonoberfläche zu ersetzen. Durch das Ausbürsten des Oberflächennörtels wird das Korngerüst der Gesteinskörnungen freigelegt und damit der endgültige Zustand der Betonoberfläche hergestellt. Dabei gewährleistet hochwertiger Edelsplitt (PSV > 53) eine dauerhafte Qualität der Griffigkeit. Mit Einführung der Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 5/2006 „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS 90“ und ARS Nr. 14/2006 „Fahrbahndecken aus Beton mit Waschbetonoberflächen“ wurde diese Bauweise als neuer Standard für eine Lärm mindernde Betonfahrbahnoberfläche eingeführt. Der Qualität der Ausführung kommt bei dieser Bauweise besondere Bedeutung zu, da derartige Oberflächen gleichmäßig auszubürsten sind. Zwar legt das ARS

Nr. 14/2006 die Ausbürsttiefe nicht fest, sie ist jedoch im „Merkblatt für die Herstellung von Oberflächentexturen auf Fahrbahndecken aus Beton (MOB)“ mit 0,8 mm (Waschbeton 0/8) empfohlen.

2.4.2 Asphalt

Die Technischen Lieferbedingungen für Asphalt im Straßenbau, Teil Güteüberwachung, Teil Ausführung von Oberflächenbehandlungen (TL G Asphalt-OB-StB 04) regeln die Güteüberwachung bei der Ausführung des Instandsetzungsverfahrens Oberflächenbehandlungen, das nach den ZTV BEA-StB unter Verwendung anforderungsgerechter Gesteinskörnungen und Bindemittel ausgeführt wird.

Die Güteüberwachung umfasst die Eigenüberwachung und die Fremdüberwachung der hinsichtlich der Ausführung von Oberflächenbehandlung von Ausführenden eingesetzten Produktionseinheiten (Rampenspritzgerät mit separatem Streuer) oder zusammengefassten Einrichtungen (OB-Verlegemaschinen) zum Aufspritzen des Bindemittels und zum Aufbringen von Gesteinskörnungen. Zusammengefasste Produktionseinheiten sind dadurch gekennzeichnet, dass sowohl die Einrichtung zum Aufspritzen als auch zum Aufbringen der Gesteinskörnungen synchron und breitenvariabel arbeiten.

Die Fremdüberwachung ist von einer Überwachungsstelle durchzuführen, die von der obersten Straßenbaubehörde des Bundeslandes in dem das Unternehmen seinen Hauptsitz hat, oder den von diesem für zuständig erklärten Straßenbaubehörden nach den RAP-Stra für Fremdüberwachungsprüfungen an Bitumen, bitumenhaltigen Bindemitteln und Asphalt, anerkannt ist.

Die TL G Asphalt-OB-StB sind somit ein weiteres Element im Güteüberwachungssystem des Straßenbaus und hier insbesondere in der Baulichen Erhaltung. Durch die direkte Verankerung der TL G Asphalt-OB-StB im Abschnitt 1.6.2 der ZTV BEA-StB 98/03 ist die Güteüberwachung bei allen Bauverträgen, in denen die ZTV BEA-StB angewendet wird, vertraglich vereinbart.

Die Einführung einer vertraglich verbindlichen Güteüberwachung ist ein deutlicher Schritt zur Verbesserung der Ausführungsqualität dieser Bauweise.

2.5 Vergabebestimmungen im Fernstraßenbau

– Allgemeines

Durch die Umsetzung der EU-Vergabe- und Überwachungsrichtlinien ist das deutsche Vergaberecht zerteilt.

Oberhalb der EU-Schwellenwerte erfolgt die Umsetzung der EU-Vergabe- und Überwachungsrichtlinien in deutsches Recht über das sog. Kaskadenprinzip: Gesetz (Vierter Teil des GWB), Vergabeverordnung (VgV), Vergabe- und Verdingungsordnungen (VOB/A, VOL/A, VOF). Durch die gesetzlichen Regelungen haben die Bewerber/Bieter einen umfassenden Rechtsschutz, Vergabeent-

scheidungen der öffentlichen Auftraggeber überprüfen zu lassen. Unterhalb der EU-Schwellenwerte sind die Bestimmungen der VOB und VOL anzuwenden. Die Verpflichtung zur Anwendung der Vergabe- und Verdingungsordnung erfolgt über Verwaltungsvorschriften, z. B. Haushaltsordnungen des Bundes, der Länder und der Kommunen. Hierdurch gibt es nur einen sehr begrenzten Rechtsschutz der Bewerber/Bieter.

Nach den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag soll das Vergaberecht auf der Grundlage des bestehenden Systems novelliert werden.

Die Umsetzung der EU-Vergaberichtlinien und die Vereinfachung des Vergaberechts soll jedoch in zwei Schritten erfolgen. Wegen der Umsetzungsfrist 31. Januar 2006 für die novellierten EU-Vergaberichtlinien erfolgte im Herbst 2006 im ersten Schritt die Umsetzung der EU-Vergaberichtlinien materiell in VOB/A, VOL/A und VOF sowie formalrechtlich durch Änderung der Vergabeverordnung (VgV). Im zweiten Schritt sollen dann alle Potenziale zur Vereinfachung des Vergaberechts im bestehenden System ausgeschöpft werden. Dies ist für 2007 vorgesehen.

– Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB)

Die Vorschriften im Vierten Teil: Vergabe öffentlicher Aufträge (§§ 97 bis 129) des „Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB)“ wurden zur formalrechtlichen Umsetzung der EU-Vergaberichtlinien, der Überwachungsrichtlinien und der Sektorenüberwachungsrichtlinie im Bereich des öffentlichen Auftragswesens erlassen; dementsprechend gelten sie nur für die den EU-Richtlinien unterworfenen Aufträge.

Neben allgemeinen Vergabegrundsätzen regelt das GWB insbesondere das Nachprüfungsverfahren für Vergabeentscheidungen der öffentlichen Auftraggeber. Das Nachprüfungsverfahren sieht als erste Instanz die Vergabekammer und als zweite Instanz das für den Sitz der Vergabekammer zuständige Oberlandesgericht (OLG) (Beschwerdegericht) vor. Für die Verfahren bei diesen Instanzen sind strenge Formalien festgelegt über Antragstellung, Ablauf und Dauer der Verhandlung, Aussetzung des Vergabeverfahrens, Kosten usw..

Durch diese Vorschriften erhalten beteiligte Unternehmen das Recht, den Fortgang und den Abschluss (Zuschlagserteilung, Aufhebung) eines Vergabeverfahrens überprüfen zu lassen.

Durch das „Gesetz zur Beschleunigung der Umsetzung von Öffentlichen Privaten Partnerschaften und zur Verbesserung gesetzlicher Rahmenbedingungen für Öffentlich Private Partnerschaften (ÖPP-Beschleunigungsgesetz)“ vom 1. September 2005 wurden im GWB ÖPP-freundliche Elemente eingeführt. So wird für gemischte Aufträge die sog. Schwerpunkttheorie (Wert der Leistung bestimmt die anzuwendende Vergabevorschrift) und als neues Vergabeverfahren der wettbewerbliche Dialog aus der EU-Vergaberichtlinie umgesetzt.

– Vergabeverordnung (VgV)

Die „Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung-VgV)“ wurde in letzter Zeit zweimal geändert.

Durch das ÖPP-Beschleunigungsgesetz vom 1. September 2005 wurden insbesondere in den §§ 4 und 6 ÖPP-freundliche Änderungen vorgenommen.

Aktuell wurde als erster Schritt zur Novellierung des Vergaberechts zur formalrechtlichen Umsetzung der novellierten EU-Vergaberichtlinien die „Dritte Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV)“ erlassen.

Sie enthält in § 2 die aktuellen EU-Schwellenwerte, die alle zwei Jahre von der EU-Kommission neu festgelegt werden. Weiterhin verpflichtet die VgV die im GWB bestimmten öffentlichen Auftraggeber durch statischen Verweis auf die bei der Vergabe von Liefer- und Dienstleistungsaufträgen (§ 4), der Vergabe freiberuflicher Dienstleistungen (§ 5), der Vergabe von Bauleistungen (§ 6), Aufträgen im Sektorenbereich (§ 7) anzuwendenden Abschnitte der VOB/A und VOL/A bzw. anzuwendende VOF. Durch diesen Verweis erhalten die Vergabe- und Verdingungsordnungen materiell Rechtsnormcharakter.

Die für die Vergabepaxis wohl wichtigste Bestimmung enthält § 13 „Informationspflicht“. Der Auftraggeber darf einen Zuschlag nur erteilen, wenn seit der Absendung der Bieterinformation 14 Kalendertage vergangen sind und die Vergabekammer der Vergabestelle keinen Antrag auf Nachprüfung zugestellt hat.

– Vergabe- und Vertragsordnung, Verdingungsordnungen

Die Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB) und die Verdingungsordnungen (VOL, VOF) dienen der Rationalisierung. Sie enthalten Bestimmungen für das Vergabeverfahren und Vertragsbedingungen für die Ausführung von öffentlichen Bauleistungen, Lieferungen und Leistungen. Sie werden in paritätisch besetzten Gremien erarbeitet und fortgeschrieben und sind daher keine Gesetze, aber gesetzesähnliche Vorschriften.

Insbesondere wegen der nationalen Umsetzung der novellierten EU-Vergaberichtlinien in deutsches Recht mussten die VOB/A, VOL/A und VOF fortgeschrieben werden.

– VOB

Die „Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB)“, Ausgabe 2006, wurde in allen drei Teilen fortgeschrieben.

Die in der VOB/A, Ausgabe 2006, vorgenommenen Änderungen beziehen sich für die Straßenbauverwaltung insbesondere auf die §§ 8, 9, 16, 17, 21, 25, 1a, 3a, 8a, 10a, 16a, 17a, 18a, 21a, 25a, 26a, 28a, 30a. Von diesen Änderungen besonders hervorzuheben sind:

- Öffnung der VOB/A in § 8 Nr. 3 für den auftragsunabhängigen Eignungsnachweis über die Liste präqualifizierter Bauunternehmen des „Vereins für die Präqualifikation von Bauunternehmen e. V.“.
- Die Regelungen zur Sicherstellung der Vertraulichkeit bei elektronisch übermittelten Angeboten in § 21 Nr. 1.
- Das neue Vergabeverfahren „Wettbewerblicher Dialog“ in § 3a.
- Die Bekanntgabe der Gewichtung der Wertungskriterien und die Angabe von Mindestanforderungen für Nebenangebote in § 10a.
- Die Vorgabe der neuen EU-Bekanntmachungsmuster in den §§ 17a, 18a, 28a.
- Die Vorgabe von Mindestangaben für den Inhalt des Vergabevermerks in § 30a.

In der VOB/B, Ausgabe 2006, sind nur punktuelle Änderungen, u. a. auf Grund der neuen Rechtsprechung, erfolgt. Die Änderungen umfassen die §§ 1, 2, 4, 6, 8, 13, 16, 17, 18.

Die VOB/C, Ausgabe 2006, wurde gegenüber der letzten Ausgabe um die neuen Allgemeinen Technischen Vertragsbedingungen (ATV) DIN 18322 „Kabelleitungstiefbauarbeiten“ und ATV DIN 18459 „Abbruch- und Rückbauarbeiten“ erweitert. Weiterhin wurde eine fachtechnische Überarbeitung von 19 Allgemeinen Technischen Vertragsbedingungen vorgenommen.

Die VOB, Ausgabe 2006, enthält in einem Band die Teile A, B und C. Die neue VOB, Ausgabe 2006, ist mit dem Inkrafttreten der „Dritten Änderungsverordnung zur Änderung der Vergabeverordnung (VgV)“ im Bereich der Bundesfernstraßen anzuwenden.

– VOL

Die wesentlichen Änderungen der „Verdingungsordnung für Leistungen – ausgenommen Bauleistungen, Teil A (VOL/A)“, Ausgabe 2006, sind mit denen der VOB/A, Ausgabe 2006, z. T. in anderer Paragraphenfolge, identisch. Anders als in der VOB/A wurden in § 3a der VOL/A als neues Vergabeverfahren zusätzlich die Regelungen zu Rahmenvereinbarungen aus der EU-Vergaberichtlinie übernommen.

Alle Abschnitte der neuen VOL/A, Ausgabe 2006, sind mit Inkrafttreten der „Dritten Änderungsverordnung zur Änderung der Vergabeverordnung (VgV)“ im Bereich der Bundesfernstraßen anzuwenden.

– VOF

Die „Verdingungsverordnung für freiberufliche Leistungen (VOF)“, Ausgabe 2006, enthält aus der Umsetzung der EU-Vergaberichtlinien gegenüber der bisherigen Fassung Änderungen in den §§ 4, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 16, 18 und 19. Die Änderungen sind im Wesentlichen mit denen der VOB/A und VOL/A identisch.

Die VOF, Ausgabe 2006, ist mit Inkrafttreten der „Dritten Änderungsverordnung zur Änderung der Vergabeverordnung (VgV)“ im Bereich der Bundesfernstraßen anzuwenden.

– Vergabehandbücher

Hinweise, Erläuterungen, Beispiele (Muster) und Vordrucke zur praxisgerechten Anwendung der Vergabe- und Vertragsordnung bzw. Verdingungsordnungen (VOB, VOL, VOF), ZVB, VgV und des GWB enthalten die drei „Vergabehandbücher“ für den Straßen- und Brückenbau, die auf der Homepage des BMVBS veröffentlicht und unter www.bmvbs.bund.de →Verkehr→Straße→Straßenbau→Vergabehandbücher→HVA B-StB; HVA L-StB; HVA F-StB eingesehen und heruntergeladen werden können.

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

Aufbau und Gliederung sowie die äußere Aufmachung des HVA B-StB und HVA L-StB sind identisch. Das HVA F-StB hat einen anderen Aufbau und eine andere Gliederung.

– Handbuch HVA B-StB

Durch die nationale Umsetzung der EU-Vergaberichtlinien (VOB, Ausgabe 2006, VgV) und die Fortentwicklung der Rechtsprechung ergab sich erheblicher Änderungsbedarf für alle Teile des Handbuchs. Besonders hervorzuheben sind die neuen Regelungen, Muster und der Vordruck zu Mindestanforderungen bei Nebenangeboten sowie zur Gewichtung der Wertungskriterien. Die Ermittlung des wirtschaftlichsten Angebots in der so genannten vierten Wertungsstufe erfolgt jetzt für die bekannt gemachten Wertungskriterien über eine Wertungsmatrix nach einem vorgegebenen Punktesystem. Damit wird es künftig möglich sein, den bisher weitgehend praktizierten Preiswettbewerb durch einen Leistungswettbewerb zu ersetzen.

Erstmals aufgenommen sind auch Regelungen zum Nachweis der Eignung der Bieter durch ein Präqualifikationsverfahren. Für den Bereich der Bundesfernstraßen sind neben den Einzelnachweisen nach § 8 VOB/A auch Eintragungen der Bieter in die Liste des „Vereins für die Präqualifikation von Bauunternehmen e. V.“ anzuerkennen.

Das neue Vergabehandbuch HVA B-StB wurde mit ARS Nr. 8/2006 vom 28.03.2006 für den Bereich der Bundesfernstraßen bekannt gegeben.

– Zusätzliche Vertragsbedingungen (ZVB)

Durch die Fortschreibung der VOB/B und die Fortentwicklung der Rechtsprechung (ZVB sind „Allgemeine Geschäftsbedingungen“ und daher den §§ 305 ff. BGB unterworfen) mussten die 2002 eingeführten ZVB/E-StB 2002 aktualisiert werden.

Die Bekanntgabe der ZVB/E-StB 2006 im Bereich der Bundesfernstraßen erfolgte durch ARS Nr. 9/2006 vom 28. März 2006.

– Handbuch HVA L-StB

Wegen der neuen VOL, Ausgabe 2006, musste auch das HVA L-StB fortgeschrieben werden. Die Änderungen im Teil 1 und Teil 2 entsprechen weitestgehend den Änderungen im HVA B-StB jedoch ohne Übernahme der Regelungen für das Präqualifikationsverfahren. Da die VOL/B unverändert geblieben ist, ergeben sich Änderungen im Teil 3 vor allem aus der neuen ZVB (VOL)-StB.

– Zusätzliche Vertragsbedingungen für Lieferungen und Leistungen (ZVB (VOL)-StB)

Aufgrund der Entwicklung der Rechtsprechung musste die ZVB (VOL)-StB 2003 fortgeschrieben werden.

Die ZVB (VOL)-StB 2006 ergänzen Regelungen der VOL/A entsprechend den Vorgaben in § 9 Nr. 3 Abs. 1 und § 9 Nr. 4 VOL/A. Sie sind „Allgemeine Geschäftsbedingungen“ und daher den §§ 305 ff. BGB unterworfen.

– Handbuch HVA F-StB

Eine Neufassung des HVA F-StB ist wegen der neuen VOF, Ausgabe 2006, und praktischer Erfordernisse, z. B.: Aufnahme eines Beispiels für das Verhandlungsverfahren, Berücksichtigung der ökologischen Baubegleitung, Aufnahme von Regelungen zur „Richtlinie zur Ermittlung der Vergütung für die statische und konstruktive Prüfung von Ingenieurbauwerken für Verkehrsanlagen (RVP)“ im Herbst 2006 bekannt gegeben worden.

2.6 Weiterentwicklung des Planungsrechts

Mit dem Inkrafttreten des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes am 18. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2833) ist ein wesentliches Ziel der Bundesregierung erreicht: Einfachere und schnellere Zulassungsverfahren bei den Infrastrukturvorhaben bundesweit ohne nachteilige Auswirkungen auf Öffentlichkeitsbeteiligung oder Umweltschutz. Das Gesetz ist ein wichtiges Signal zur Verbesserung der Investitionsbedingungen in Deutschland.

Die Bundesregierung hat in den letzten Jahren mit jeweils deutlich mehr als 10 Milliarden Euro pro Jahr allein für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur eine gute Grundlage dafür geschaffen, Infrastrukturmaßnahmen in Deutschland umzusetzen. Um die vorhandenen Finanzierungsmittel auch weiterhin effizient einsetzen zu können, wurde mit Nachdruck der von der Bundesregierung bereits im Frühsommer 2005 vorgelegte Gesetzentwurf zur Beschleunigung der Planungsverfahren für Infrastruktur-

projekte (Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz) weiter verfolgt. Dabei musste ob des bis zum Beginn der neuen Legislaturperiode erreichten Verfahrensstandes das überwiegend für die ostdeutschen Bundesländer wichtige Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz, das ein Sonderplanungsrecht mit verkürzten Planungszeiten für den Verkehrswegebau ermöglicht, letztmalig um ein Jahr verlängert werden, um einen reibungslosen Übergang zu einem bundesweit verbesserten Planungsrecht ermöglichen zu können

Neuen Schwung in die Beratungen zur Vereinfachung und Beschleunigung der Zulassungsverfahren hat die Bundesregierung dann im April 2006 mit der Fortschreibung des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzesentwurfs gebracht. Über 90 Prozent Übereinstimmung mit einem zwischenzeitlich durch den Bundesrat vorgelegten Gesetzentwurf zur Beschleunigung und Vereinfachung von Zulassungsverfahren für Verkehrsprojekte zeigen, wie zukunftsweisend der fortgeschriebene Gesetzentwurf der Bundesregierung gewesen ist. Die Vorschläge der Bundesregierung wurden dann im Mai 2006 anlässlich einer Sachverständigenanhörung des Deutschen Bundestages im Wesentlichen bestätigt.

Das Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz enthält für ganz Deutschland ein weiter vereinfachtes Planungsrecht. Rechnet man alle vorgeschlagenen Maßnahmen wie z. B. die Einführung von Beteiligungsfristen für Umweltverbände, von Ermittlungserleichterung im Fall ortsabwesender Grundstückseigentümer oder die Verkürzung des Rechtsweges auf eine Instanz (Bundesverwaltungsgericht) für bestimmte Verkehrsvorhaben zusammen, ergeben sich aus dem Gesetz Beschleunigungsmöglichkeiten von über zwei Jahren.

2.7 Streckenbezogene Gebührenerfassung für schwere Nutzfahrzeuge auf Bundesautobahnen

Seit Aufnahme des Wirkbetriebs am 1. Januar 2005 arbeitet das deutsche Mauterhebungssystem ohne technische Probleme. Die Fahrzeuggeräte (OBUs), das Internet und die Mautterminals stellten ihre Funktionstüchtigkeit im Wirkbetrieb unter Beweis. Sie verarbeiten die automatischen bzw. manuellen Einbuchungen fehlerfrei.

Das deutsche und internationale Transportgewerbe ist von der Leistungsfähigkeit der OBU und von deren betriebswirtschaftlicher Rationalität überzeugt und weiß, dass es sich unter Nutzung des komfortablen automatischen Systems am besten mit der OBU fährt.

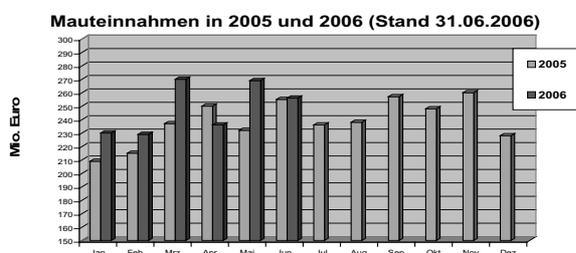
Dies wird auch durch die stetig steigende Anzahl der eingebauten Fahrzeuggeräte bestätigt. Inzwischen sind über 515 000 Fahrzeuge mit OBU ausgerüstet. Dieser hohe Ausrüstungsgrad spiegelt sich insbesondere auch im Anteil der automatisch gebuchten Fahrten wieder: Wurden Anfang Januar 2005 75 Prozent der Fahrten automatisch gebucht, so sind es im Juni 2006 bereits 90 Prozent.

Auch die Umrüstung auf die neue Software 2.0 zum Jahresbeginn verlief reibungslos. Seit dem 1. Januar 2006 können nunmehr Änderungen der Tarif- und Streckendaten per Mobilfunk aufgespielt werden.

Die Einnahmen aus der Lkw-Maut entwickeln sich erwartungsgemäß positiv: Im Gesamtjahr 2005 konnten durch die Einführung der Maut auf Bundesautobahnen 2,86 Mrd. Euro eingenommen werden, die nach Abzug der Systemkosten für den Bau und die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt wurden. Dieser positive Effekt bestätigt sich auch in der ersten Hälfte des Jahres 2006, in dem bereits 1,49 Mrd. Euro eingenommen wurden. Allein im Juni 2006 lagen die Einnahmen bei 256 Mio. Euro. Insgesamt übertrafen die Monateinnahmen bereits fünfmal in diesem Jahr die Vergleichswerte aus dem Vorjahr (Abbildung 5). In der Summe legten die Mauteinnahmen im ersten Halbjahr 2006 um rund 6 Prozent zu.

Abbildung 5

Mauteinnahmen in den Jahren 2005 und 2006



– Kontrollsystem und Kontrollpraxis

Vom ersten Tag des Beginns der Mauterhebung hat das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) die Einhaltung der Bestimmungen nach dem Lkw-Mautgesetz kontrolliert. Das Kontrollsystem besteht dabei aus den Elementen der automatischen Kontrolle durch 300 Kontrollbrücken, Standkontrolle des BAG hinter den Kontrollbrücken, der mobilen Kontrolle des BAG mit rund 280 Kontrollfahrzeugen sowie der Betriebskontrolle.

Durch die Kombination dieser verschiedenen Maßnahmen gewährleistet das BAG eine hohe Kontrolldichte (auf Stichprobenbasis mit einem Umfang von rund 10 Prozent der mautpflichtigen Fahrten) und eine effiziente Kontrollpraxis. Im Jahre 2005 sind durch das BAG und die Betreibergesellschaft Toll Collect (TC) insgesamt rund 17,56 Millionen Fahrzeuge kontrolliert worden. Des Weiteren hat das BAG über 200 Betriebskontrollen durchgeführt. Bei rund 144 Millionen mautpflichtigen Fahrten beträgt die Kontrollquote damit rund 12 Prozent. Die Beanstandungsquote liegt konstant unter 2 Prozent. Insgesamt wurden im Jahre 2005 knapp 300 000 Bußgeldverfahren gegen deutsche und ausländische Spediteure eingeleitet.

– Verkehrsverlagerungen

Das BMVBS hat von Anfang an die Möglichkeit einer Verlagerung auf das nachgeordnete Netz erkannt und bereits vor der Einführung der Maut Untersuchungen mit zwei unterschiedlichen Ansätzen (Modellrechnung zur

Simulation eines potentiellen Ausweichverkehrs auf Basis verschiedener Streckenwiderstände und Auswertung der automatischen Dauerzählstellen im Jahresvergleich 2004/2005) in Auftrag gegeben.

Die zwischenzeitlich vorliegenden Ergebnisse bestätigen die ersten Annahmen, dass der Mautausweichverkehr kein Flächenphänomen ist. Nach den vorliegenden Analysen ergibt sich folgendes Bild:

Im bundesweiten Mittel beträgt der Zuwachs im durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) des schweren Güterverkehrs auf Bundesstraßen im 2. Quartal 2005 7,6 Prozent, der mautbedingte Zuwachs lässt sich mit 6,6 Prozent beziffern. Allerdings lassen sich Schwerpunkte von Verkehrsverlagerungen identifizieren. Hierbei handelt es sich vornehmlich um gut ausgebauten Verkehr, der aufgrund ihres Ausbaustandards diesen Verkehr auch aufnehmen können. Die Verkehrsdaten des 3. und 4. Quartals 2005 bestätigen bei grundsätzlich geringfügig rückläufigen Lkw-Verkehrsstärken (nun 5,8 Prozent [4. Quartal 2005] nach 6,1 Prozent (3. Quartal 2005) Gesamtverlagerungsquote) die Ergebnisse der bisherigen Auswertungen; es zeigen sich keine neuen Schwerpunkte. Die Ergebnisse dieser Untersuchung wurden dem Deutschen Bundestag übermittelt und sind als Bundestagsdrucksache 16/298 öffentlich zugänglich.

Auf Basis dieser Daten wurden nach einer Einzelfallprüfung der betroffenen Streckenabschnitte, bei der neben den Auswirkungen auf den regionalen Wirtschaftsverkehr u. a. auch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen abgewogen wurden, von den Ländern im Ergebnis folgende Abschnitte von Bundesstraßen für eine Ausdehnung der Mautpflicht vorgeschlagen: die B 75 zwischen den Autobahnen A 7 und A 253, die B 4 nördlich der Autobahn A 23 bis Bad Bramstedt und die B 9 von der Bundesgrenze D/F bis zur Autobahn A 65.

2.8 Neue Entwicklungen im Schwerverkehr

Angesichts der zu erwartenden Zunahme des Straßengüterfernverkehrs auf Bundesfernstraßen ist es wichtig und auch erklärtes Ziel des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, sich mit neuen Entwicklungen im Bereich der drei Elemente des Verkehrssystems (Fahrer – Fahrzeug – Fahrweg) auseinander zu setzen. Hierzu zählen auch so genannte modulare Nutzfahrzeugkonzepte. Dieses Konzept sieht vor, verschiedene Kombinationen von bereits vorhandenen Transporteinheiten (LKW/Anhänger/Sattelaufleger) bis zu einer Gesamtlänge von 25,25 m und einem Gesamtgewicht von bis zu 60 t zu bilden.

Derzeit regelt in Deutschland § 32 StVZO die zulässigen Abmessungen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen (maximale Länge: 18,75 m), § 34 StVZO die zulässige Achslast und das Gesamtgewicht eines Fahrzeugs (max. 40 t, Ausnahme im kombinierten Verkehr 44 t). Ob mit der Zulassung von längeren und schwereren LKW auf bundesdeutschen Straßen die von Teilen der Wirtschaft erwarteten positiven Auswirkungen auf den Verkehr zu

erzielen sind, wird zur Zeit durch mehrere Forschungs-Vorhaben geprüft, welche das BMVBS initiiert hat.

Gegenstand der komplexen, laufenden Untersuchungen sind insbesondere

- die Auswirkungen auf Straßenschädigungen,
- die Auswirkungen auf Brückenschädigungen,
- die Befahrbarkeit von Verkehrsanlagen,
- die Beeinflussung des Verkehrsablaufs,
- das Unfallgeschehen und
- die Ableitung von Anforderungen an Fahrzeugführer und Fahrzeugtechnik

ebenso wie die Kosten und der Zeitaufwand für den dann notwendigen Ausbau der Straßeninfrastruktur. Dies betrifft im wesentlichen die Brückenbauwerke, die aufgrund der bereits heute bestehenden weitgehenden Ausnutzung ihrer Tragfähigkeit (Überladungsproblematik, Schwerver Transporte) für die generelle Zulassung von Fahrzeugen mit höheren als den zulässigen Gesamtgewichten baulich ertüchtigt oder ersetzt werden müssen.

Parallel hierzu werden mögliche Veränderungen in der Verteilung der Güterverkehre sowie die möglichen Auswirkungen auf den Kombinierten Verkehr ermittelt und bewertet.

Weiterführende Ergebnisse werden insbesondere vom Abschlussbericht einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen mit dem Titel „Auswirkungen von neuen Fahrzeugkonzepten auf die Infrastruktur des Bundesfernstraßennetzes“ erwartet, der im Dezember 2006 vorliegen wird. Ob und inwieweit sich hieraus zukünftig eine generelle Zulassung von modularen Nutzfahrzeugkonzepten auf deutschen Straßen ableiten lassen wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht abzuschätzen und bleibt einer verkehrspolitischen Entscheidung der Bundesregierung vorbehalten.

2.9 Fußball-Weltmeisterschaft 2006

2.9.1 Investitionen in Maßnahmen im Zusammenhang mit der Fußball-Weltmeisterschaft 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 wurden bis zum Beginn der Weltmeisterschaft (WM) insgesamt über 3,7 Milliarden Euro in Baumaßnahmen investiert, die im weiteren Einzugsbereich der WM-Stadien liegen. Damit wurde 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 Bundesautobahnen (BAB) und Bundesstraßen, die für die Abwicklung des Verkehrs während der Fußball-Weltmeisterschaft 2006 besondere Bedeutung haben, beispielsweise:

- die Erweiterung der 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 A 6 und der A 63 durch den vierstreifigen Neubau der A 63 von der AS Kaiserslautern-O bis zur AS Sembach,
- die Erweiterung der A 2 auf sechs Fahrstreifen von der AS Essen/Gladbeck bis zur AS Herten.

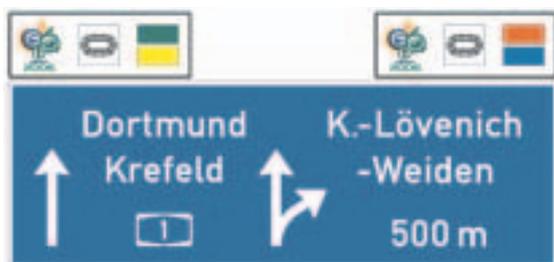
Diese Baumaßnahmen haben wesentlich dazu beigetragen, dass der Verkehr zu den Spielen der WM ohne bedeutendere Stauereignisse im Bundesfernstraßennetz abgewickelt werden konnte.

2.9.2 Verkehrsleitkonzept des Bundes zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006

Eckpunkte des Verkehrsleitkonzeptes zur Weltmeisterschaft 2006 im Bundesfernstraßennetz, das gemäß Vereinbarung mit den Ländern und Kommunen einheitlich und „ohne Bruch in der Wegweisungskette“ bis hin zum Stadion fortgesetzt wurde, waren u. a.:

- Die einheitliche Verwendung des offiziellen Logos der FIFA für die Fußball-Weltmeisterschaft 2006 als Zielführungssymbol;
- BAB-Grenzübergänge: Willkommenstafeln als erster Hinweis auf die später folgende Wegweisungssymbolik;
- BAB-Fernzielwegweisung: Führung in Richtung WM-Austragungsort durch vorhandene Fernzielbeschilderung (blaue Autobahn-Wegweisung);
- BAB-Netz im 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. 3-feldrige weiße temporäre Zusatzbeschilderung mit offiziellem WM-Logo, grafischen Symbolen (z. B. Stadion-Piktogramm) und ggf. farbliche Routen- bzw. Fantrennung (optional) integriert (s. Abbildung 6);
- 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 6

Temporäre Zusatzbeschilderung

Darüber hinaus wurden die auf hochbelasteten Autobahnen bereits vorhandenen dynamischen Verkehrsleitsysteme (Verkehrsbeeinflussungsanlagen, s. auch Kap. 4.4.4), die auch während der WM für weniger Unfälle und Staus sorgen sollen – einbezogen und gegebenenfalls angepasst. Weiterhin konnten im Berichtsjahr weitere Maßnahmen unter Verwendung der neu entwickelten dynamischen Wegweiser mit integrierten Stauinformationen (dWiSta) ausgeschrieben werden.

Die örtlichen Verkehrsführungskonzepte wurden gemäß o. g. bundeseinheitlicher Maßgaben und Gestaltungskriterien von den zuständigen Bundesländern und Kommunen erarbeitet und umgesetzt.

2.10 DEGES – Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

2.10.1 Aufgaben und Ziele

Die DEGES wurde am 7. Oktober 1991 in Berlin gegründet. Wesentlicher Impuls für die Gründung der DEGES war die Erkenntnis, dass auf der administrativen Seite zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden mussten, um die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße (VDE) binnen kürzester Zeit realisieren zu können.

Die Hauptaufgaben der DEGES sind die Planung und die Baudurchführung von 60 Prozent (darunter alle Neubautrecken) der VDE-Projekte Straße sowie ausgewählte VDE-Zubringerstrecken in den fünf neuen Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen.

Die DEGES ist eine privatrechtlich organisierte Projektmanagement-Gesellschaft und arbeitet nach privatwirtschaftlichen Kriterien. Gesellschafter der DEGES sind derzeit die Bundesrepublik Deutschland und die fünf neuen Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Kontrolliert wird die Arbeit der DEGES von einem Aufsichtsrat aus den Reihen der Gesellschafter. Der Aufsichtsrat besteht aus insgesamt 10 Mitgliedern (5 Sitze Bund und je ein Sitz der beteiligten Länder).

Die DEGES ist vom Bund und den neuen Ländern als Dienstleister ohne hoheitliche Funktionen eingesetzt. Sie

konzentriert sich auf die Aufgabe des Projektmanagements als Bauherr und Hausherr. Zur Bewältigung der eigentlichen Planungs-, Grunderwerbs- sowie Bauvorbereitungs- und Bauüberwachungsleistung bedient sie sich weitestgehend geeigneter, über Vergabeverfahren ausgewählter Dienstleister (Ingenieurbüros usw.). Die hoheitlichen Aufgaben hingegen, insbesondere die Verfahren zur Baurechterlangung und eventuell erforderliche Enteignungsverfahren, bleiben in der Zuständigkeit der Länderverwaltungen.

Die DEGES vergibt im Durchschnitt (seit Anfang 1992-Ende 2005) Planungsleistungen (= Teil der Verwaltungskosten) in Höhe von rund 50 bis 60 Mio. Euro jährlich. Die jährlich umzusetzenden Bauvolumina (= Zweckausgaben) betragen rund 750 Mio. Euro. Dazu kommen Grunderwerbsausgaben von rund 35 Mio. Euro.

Von der DEGES werden von den insgesamt rund 2000 km der VDE-Straße rund 60 Prozent mit einer Gesamtlänge von rund 1.200 km mit einem Investitionsvolumen von rund 8,65 Mrd. Euro (Bau- und Grunderwerbskosten) betreut. Davon sind rund 750 km Neubau- und rund 450 km Ausbaustrecken.

2.10.2 Bilanz

Insgesamt wurden seit der Gründung der DEGES bis Ende 2005 Mittelausgaben in einer Höhe von 7,0 Mrd. Euro getätigt.

Bis 30. Dezember 2005 sind von den insgesamt 1 212 km

- 100 Prozent im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit untersucht worden,
- für alle Strecken die Linienführungen bestimmt worden,
- für 99 Prozent die erforderlichen Entwürfe vorgelegt und genehmigt worden und
- für 99 Prozent der Streckenlänge die Planfeststellungsverfahren eingeleitet, davon sind rund 93 Prozent abgeschlossen.

Bis Ende 2005 waren über 1 000 km der von der DEGES betreuten VDE-Strecken fertig gestellt und weitere rund 90 km im Bau. Der Abschluss der von der DEGES betreuten Projekte wird 2009/2010 erwartet.

Über die VDE-Projekte hinaus wurden der DEGES Anfang 1999 fünf VDE-Zubringerprojekte auf dem Gebiet der neuen Länder mit einer Gesamtstreckenlänge von rund 140 km und einem Investitionsvolumen von rund 990 Mio. Euro übertragen.

Die bisher gemachten Erfahrungen zeigen, dass sich die Gründung einer Projektmanagement-Gesellschaft zur möglichst zeitnahen Realisierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit bewährt hat. Die Erwartungen hinsichtlich der Arbeitsergebnisse der DEGES – vor allem mit Blick auf ihre Kontroll- und Managementfunktionen – hat die Gesellschaft bislang voll erfüllt.

2.10.3 Perspektiven

Mit Änderung des Gesellschaftsvertrages im Dezember 2001 kann die DEGES die Planung und Baudurchführung (Bauvorbereitung und Bauüberwachung) von und für Bundesfernstraßen oder wesentliche Teile davon im Rahmen der Auftragsverwaltung übernehmen. Entsprechendes gilt für vergleichbare Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Baulast der Gesellschafter einschließlich zugehöriger Aufgaben. Dies bedeutet konkret, dass die Tätigkeitsfelder der DEGES als Dienstleister sich auf sämtliche Verkehrsinfrastrukturprojekte (Straße, Schiene, Wasserstraße) von öffentlichen Auftraggebern (Bund, Länder, Kommunen, DB AG) und auf das ganze Bundesgebiet erweitern lässt.

Auf dieser Grundlage wurden von den Ländern Sachsen und Thüringen der DEGES bereits weitere Straßenprojekte mit einer Länge von rund 190 km und einem Investitionsvolumen von rund 690 Mio. Euro übertragen. Der Freistaat Sachsen hat darüber hinaus der DEGES die Projektdurchführung für die Rohbauarbeiten beim City-Tunnel Leipzig (Schienenprojekt) mit einem Investitionsvolumen von rund 400 Mio. Euro übertragen.

Bei Tätigkeiten der DEGES als Dienstleister sind auch personelle Kooperationsmöglichkeiten zwischen den Länderverwaltungen und DEGES-Personal denkbar, wie z. B. Bildung von Projektteams bzw. planmäßiger Wechsel von Führungsnachwuchs und künftigen Leistungsträgern zwischen den Länderverwaltungen und der DEGES.

2.11 Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)

2.11.1 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) 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).

Mit der Umsetzung der VIFG werden

- der schrittweise Systemwechsel von der Steuerfinanzierung zur Nutzerfinanzierung,
- die ökonomisch und ökologisch sinnvolle Einführung der streckenbezogenen Maut und

- die Sicherstellung der Abgabenverwendung für die Investitionen vollzogen.

Die VIFG ist eine integrierte Finanzierungsgesellschaft, die verkehrsträgerübergreifend tätig ist.

2.11.2 Verteilung der Lkw-Maut

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

- 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 Verkehrswenutzer die Transparenz über den Finanzkreislauf zwischen Gebühren-/Abgaben-erhebung und der Verwendung für die Verkehrsinfrastruktur herstellen.
- Finanzmanagement: Der VIFG stehen für eine effiziente Mittelverwendung zwei entscheidende Instrumente zur Verfügung:
 - der verkehrsträgerübergreifende Mittelausgleich und
 - die Bereitstellung von nicht verausgabten Mitteln jeweils im folgenden, spätestens im übernächsten Haushaltsjahr (Überjährigkeit).

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 übertragenen Aufgaben hat die VIFG ein verkehrsträgerübergreifendes Finanzmanagementsystem (FMS) entwickelt, mit dem ab dem 1. Januar 2005

- die Bereitstellung der Mautmittel,
- der Zahlungsverkehr im Rahmen des Abrufverfahrens,
- das Monitoring und das operative Controlling,
- die Finanzsteuerung und
- die Bereitstellung von Informationen sowie das Berichtswesen

ermöglicht wird. Die Mittel werden über das Abrufverfahren des Bundes aus dem Bundeshaushalt (Einzelplan 12, Kapitel 1202, Titelgruppe 05) bereitgestellt.

Im Jahr 2005 standen der VIFG rund 2,395 Mrd. Euro für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung.

Mit dem Instrumentarium des verkehrsträgerübergreifenden Mittelausgleichs konnten die von der VIFG bewirtschafteten Mittel im Verlauf des Jahres 2005 effizient für die Infrastruktur eingesetzt werden.

Mit dem Ende April 2005 vorgestellten 2-Mrd.-Euro-Programm der Bundesregierung wurden zusätzliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur bereitgestellt, die durch die VIFG bewirtschaftet wurden.

2.11.3 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 verfolgt mit dieser Aufgabenbeschreibung das Ziel, dass die VIFG im Rahmen des PPP-Kompetenznetzwerkes für den Bund in der Zukunft die Rolle eines PPP-Kompetenzzentrums Verkehr mit folgenden Schwerpunkten wahrnimmt:

- 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 begleitet das BMVBS insbesondere bei der Realisierung der Betreibermodelle für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modelle), sowie bei der Realisierung von Betreibermodellen nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (F-Modelle). In 2005 sind die Ausschreibungsprozesse für die beabsichtigten Pilotprojekte nach dem A-Modell eingeleitet worden.

2.12 Programm zur Stärkung von Innovation, Wachstum und Beschäftigung in Höhe von 25 Mrd. Euro

Mit der Koalitionsvereinbarung wurde für die 16. Legislaturperiode ein Konjunkturprogramm in Höhe von 25 Mrd. Euro beschlossen, wovon 4,3 Mrd. Euro für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen. Der Anteil für die Bundesfernstraßen daran beträgt rund 2,2 Mrd. Euro. Damit wurde der notwendige, sichere Rahmen geschaffen, um die Projekte des Bundesverkehrswegeplanes schneller voranzubringen.

Die Aufteilung der Investitionsmittel auf die einzelnen Jahre und Verkehrsträger erfolgt unter der Prämisse, mit den notwendigen Verkehrsprojekten schnell hohe wirtschaftliche Effekte, insbesondere Beschäftigungsimpulse, zu verbinden.

Um dieses Ziel zu erreichen, werden die Verkehrsinvestitionen gegenüber dem bisherigen Planungsansatz (Frühjahr 2005) für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße bereits im Jahre 2006 um rund 1 Mrd. Euro auf 9 Mrd. Euro erhöht und auf diesem Niveau in den Jahren 2007 bis 2009 verstetigt. Zusammen mit den GVFG-Mitteln und den Investitionsmitteln für den Transrapid und für Galileo erreichen die Verkehrsinvestitionen ein Volumen von jährlich annähernd 11 Mrd. Euro bis 2010. Diese Investitionslinie vermittelt Planungs- und Investitionssicherheit.

Die erwünschte konjunkturelle Beschäftigungswirksamkeit kann am schnellsten im Straßenbau erreicht werden aufgrund vieler kleinteiliger Projekte, damit einhergehender kürzerer Planungsvorläufe und der Vielzahl mittelständischer Anbieter. Dabei wird der Schwerpunkt zunächst auf dringend notwendige Erhaltungsmaßnahmen im bestehenden Bundesfernstraßennetz gelegt.

Im Schienennetz liegt der Investitionsschwerpunkt im Jahr 2007 und in den Folgejahren. In 2006 sind die hierfür erforderlichen planerischen und investiven Vorarbeiten zu leisten, für die der bisherige Finanzrahmen keinen Raum geboten hat. Die Mittel werden auf die Verstärkung im Bau befindlicher Projekte konzentriert, um eine Beschleunigungswirkung zu erreichen. Hiervon werden schwerpunktmäßig die VDE, insbesondere das Projekt Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig, profitieren.

Im Wasserstraßennetz werden die Investitionsmittel auf dringend erforderliche Ersatzinvestitionen an bestehenden Anlagen konzentriert. Die für den Einsatz moderner Güterschiffe begonnenen Ausbaumaßnahmen am westdeutschen Kanalnetz und an der Wasserstraßenverbindung Hannover–Berlin werden fortgeführt, wobei Ausbau und Ersatz kombiniert werden.

2.13 Realisierung der A 20 Lübeck–Stettin (Ostseeautobahn)

- VDE Projekt Nr. 10: A 20 AK Lübeck (A 1)–AD Kreuz Uckermark (A 11)

Bundeskanzlerin Dr. Merkel, Bundesminister Tiefensee, die Ministerpräsidenten der beteiligten Länder Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern, Carstensen und Dr. Ringstorff vollzogen zusammen mit Staatssekretär Dellmann als Vertreter der Landesregierung Brandenburg an der Trebeltalbrücke über die A 20 bei Tribsees am 7. Dezember 2005 die Gesamt-Verkehrsfreigabe der A 20 (VDE Nr. 10) Ostseeautobahn vor großem Publikum. Allen Teilnehmern war der für das vereinigte Deutschland und die betroffenen Bundesländer bedeutsame historische Moment bewusst. Dem entsprach die ausführliche Berichterstattung aller Medien.

Die A 20 ist ein gelungenes Beispiel für eine herausragende nationale Kraftanstrengung zum Aufbau Ost. Sie wurde erforderlich infolge der deutschen Wiedervereinigung und dem fortschreitenden europäischen Einigungs- und Harmonisierungsprozess. Der Anfang wurde nach der deutschen Wiedervereinigung gemacht, als die A 20 Lübeck–Stettin zwischen der A 1 bei Lübeck und der

A 11 als Vordringliche Maßnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen eingestellt wurde. Die westliche Fortführung wurde als A 20, Nordwestumfahrung Hamburg weitsichtig als Maßnahme des Weiteren Bedarfs im Bedarfsplan ausgewiesen.

Mit großer Konsequenz sah der Bund für die A 20 wie für die anderen VDE eine prioritäre Finanzierung, die VDE-Finanzierung, vor. Auch die Schaffung der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES, siehe Kapitel 2.10) erwies sich als eine strategische Entscheidung von hoher Qualität. Sie trug dazu bei, die Straßenbauverwaltungen Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg bei dem mit 323 km längsten zusammenhängenden VDE-Autobahnneubau effektiv zu unterstützen und die A 20 den Bürgern mit Hilfe einer wirkungsvollen Projektsteuerung nach relativ kurzer Bauzeit zur Verfügung zu stellen.

Die 323 km lange A 20 Lübeck-Stettin (VDE Nr. 10) verläuft durch Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg. Sie wurde in zahlreichen Verkehrsabschnitten geplant und gebaut.

Planung und Bau stellten die Akteure vor große Herausforderungen. Dies gilt vor allem für die Suche nach der optimalen Linie in Abwägung der verkehrlichen und raumordnerischen Ziele sowie der Umweltbelange in großen unzerschnittenen Räumen. In kurzer Zeit waren zahlreiche und oft gleichzeitig durchzuführende Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren für im Mittel ca. 10 bis 20 km lange Streckenabschnitte vorzubereiten. Mit Hilfe von Umweltverträglichkeitsprüfungen musste nachgewiesen werden, dass Eingriffe in hochwertige Naturräume mit teilweise europäischer Bedeutung durch Kompensationsmaßnahmen ersetzt bzw. ausgeglichen werden konnten. Auch Ausschreibung, Vergabe und Bauabwicklung der Bauabschnitte und Großbrücken zählen zu den bedeutenden Herausforderungen und Leistungen.

Der Bund investierte in das Projekt insgesamt 1,8 Mrd. Euro für Bau und Grunderwerb. Diese teilen sich auf einen Abschnitt von rund 17 km Länge in Schleswig-Holstein mit rund 0,2 Mrd. Euro Kosten, auf rund 280 km in Mecklenburg-Vorpommern mit rund 1,5 Mrd. Euro und auf einen rund 27 km langen Abschnitt mit Kosten in Höhe von rund 0,1 Mrd. Euro in Brandenburg.

Das von der Europäischen Kommission im März 2001 genehmigte Operationelle Programm „Verkehrsinfrastruktur“ des Bundes für den Zeitraum 2000 bis 2006 war Bestandteil der Ziel-1-Förderung der EU für die neuen Bundesländer im Rahmen der EU-Strukturfonds. Das Maßnahmenvolumen umfasste rund 3,2 Mrd. Euro, davon wurden 1,6 Mrd. Euro aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) finanziert. Diese Investitionen kamen ausschließlich in den neuen Bundesländern zum Einsatz. (Drucksache 15/6000 vom 28. September 2005). So beteiligte sich die europäische Union an der A 20 mit EFRE-Mitteln in Höhe von rund 28 Mio. Euro.

Mit dem 1. Spatenstich für den Abschnitt zwischen Grevesmühlen und Wismar wurde im Dezember 1992, rund

13 Jahre vor der Gesamtfertigstellung, der Bau begonnen. Die Gesamtfertigstellungstermine in den einzelnen Ländern sind:

in Brandenburg	19. Dezember 2001
in Schleswig-Holstein	14. Dezember 2004
in Mecklenburg-Vorpommern	7. Dezember 2005

Die A 20 leistet einen wichtigen Beitrag zur Erschließung und Anbindung des Ostseeraums. Sie verbindet die A 1 bei Lübeck mit den Räumen Wismar/Schwerin (A 14), Rostock (A 19), Stralsund und Rügen (B 96n), Greifswald, Neubrandenburg und der A 11 westlich von Stettin. Sie weist heute bereits abschnittsweise eine Belastung von täglich rund 40 000 Fahrzeugen auf. Mit ihr wurde die bisher fehlende leistungsfähige West-Ost-Verbindung im Nordosten Deutschlands geschaffen und eine direkte Verbindung zwischen den Häfen Schleswig-Holsteins und Mecklenburg-Vorpommerns sowie zur deutsch-polnischen Grenze (A 11) hergestellt. Große Bereiche Mecklenburg-Vorpommerns sind so an das westdeutsche und europäische Verkehrsnetz ange-bunden. Die Flughäfen Lübeck und Rostock/Laage befinden sich in unmittelbarer Nähe der A 20. Zugleich entlastet die A 20 die Bundesstraßen B 96, B 104, B 105, B 109, B 110, B 198 und B 208 mit ihren zahlreichen Ortsdurchfahrten. Die A 20 ist Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes.

Nach der Gesamt-Verkehrsfreigabe der A 20 Ostseeautobahn am 7. Dezember 2005 ist nun die westliche Fortführung der A 20 in Schleswig-Holstein als A 20 Nordwestumfahrung Hamburg und in Niedersachsen als A 22 Küstenautobahn in den Mittelpunkt des Interesses gerückt. Im Endausbau wird die A 20 Ostseeautobahn der östliche Abschnitt einer zwischen der niederländischen und der polnischen Grenze verlaufenden Verteilerschiene entlang der Küste von Nord- und Ostsee mit europäischer Dimension sein.

2.14 Gesamtfertigstellung der A 71 Erfurt–Schweinfurt (Thüringer Wald-Autobahn)

Am 17. Dezember 2005 schien es, als ob eine ganze Region gekommen war, um mitzufeiern:

Gemeinsam mit den Ministerpräsidenten von Thüringen und Bayern, Althaus und Stoiber, gab Bundesminister Tiefensee den abschließenden rund 70 km langen südlichen Abschnitt Meiningen–Schweinfurt des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 16 für den Verkehr frei. Dies war die Fertigstellung eines der längsten bisher in Deutschland zusammenhängend fertig gestellten Autobahnteilstückes. Die 152 km lange „Thüringer Wald-Autobahn“ ist damit komplett.

Mit der neuen A 71 erhält der südthüringische-unterfränkische Raum ostwärts der Rhön die fehlende leistungsfähige Nord-Süd-Achse. Durch die Anbindung an das weiträumige Autobahnnetz löst die Bundesregierung ihr Versprechen zur durchgängigen Befahrbarkeit der Gesamtstrecke Erfurt–Suhl–Schweinfurt planmäßig ein. Investitionen von insgesamt rund 1,6 Mio. Euro waren dazu erforderlich.

„Die neue Thüringer Wald-Autobahn ist ein Straßenbauwerk der Superlative“ hob der Bundesminister bei der Verkehrsfreigabe hervor.

Allein 31 Großbrücken und sechs Tunnel – darunter der mit knapp acht Kilometer längste Straßentunnel Deutschlands – sind sichtbare Zeichen eines technisch anspruchsvollen Autobahnneubaus mit hohen Umweltschutzstandards.

Auch der parallele Bau leistungsfähiger Autobahnzubringer verbessert erheblich die Erreichbarkeit und Entwicklungschancen der Regionen beidseits der ehemaligen innerdeutschen Grenze. Die Bündelung der Verkehrsströme sorgt für spürbare Entlastungen vom Durchgangsverkehr entlang der bisher genutzten Straßen.

Die zu Beginn der 90er Jahre rasch aufgenommene Planung, kurze Rechtsverfahren und der schnelle Baufortschritt haben es ermöglicht, dass das ehrgeizige Ziel der Gesamtfertigstellung der A 71 noch 2005 erreicht werden konnte.

Die Vollendung der A 71 nahm Bundesminister Tiefensee zum Anlass, auf die riesige Herausforderung des Infrastrukturausbaus mit und in den neuen Ländern einzugehen:

Insgesamt 17 VDE hat die Bundesregierung kurz nach der Vereinigung beschlossen. Dazu gehören allein sieben Bundesfernstraßenprojekte, für die ein Autobahn-Aus- bzw. Neubau von rund 2 000 Kilometern vorgesehen ist (s. Kap. 3.1).

„Heute, rund 15 Jahre später, können wir feststellen, dass wir diese Aufgabe erfolgreich bewältigt haben. Beim Verkehrsträger Straße sind Ende des Berichtsjahres über 80 Prozent der VDE unter Verkehr. Konnten wir uns vor genau zehn Tagen noch mit der 323 km langen „Küsten-Autobahn“ durch Mecklenburg-Vorpommern über die Fertigstellung des längsten Neubauprojektes freuen, wird mit der Autobahn A 71 durch den Thüringer Wald das ohne Zweifel technisch aufwändigste dieser Projekte fertig gestellt. Die Modernisierung der Infrastruktur gehört zu den deutlichsten Erfolgen des Aufbaus Ost“, so der Bundesminister.

Auch der östliche Teil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 16 – der Neubau der etwa 70 km langen und rund 800 Millionen Euro teuren A 73 von Suhl über Coburg ins oberfränkische Lichtenfels – wird weiter mit Hochdruck vorangetrieben.

Mit der Fertigstellung auch dieser Autobahnverbindung zur Erschließung der ehemaligen Grenzregionen und Verbindung der Wirtschaftszentren von Franken und Thüringen wird 2008 das insgesamt rund 2,4 Milliarden Euro teure Projekt A 71/A 73 vollendet.

Die Einheit Deutschlands wird auch mit diesen beiden modernen Autobahnen sichtbar.

2.15 Umsetzung der EG-Tunnelrichtlinie

Die großen Brandkatastrophen im Montblanc-, Tauern- und Gotthardtunnel in den Jahren 1999 und 2001 haben

für europäische Straßentunnel hinsichtlich der Tunnelsicherheit Verbesserungspotential aufgezeigt. Dies hat dazu geführt, dass auf nationaler und internationaler Ebene verstärkt über Möglichkeiten einer weiteren Erhöhung der Sicherheit in Straßentunneln diskutiert wurde. Auf europäischer Ebene haben sich in einem schwierigen Prozess in sehr kurzer Zeit die Mitgliedstaaten der Europäischen Union auf gemeinsame Standards geeinigt, welche vom europäischen Parlament als „Europäische Richtlinie über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz“ (EG-Tunnelrichtlinie) am 30. April 2004 verabschiedet wurden. Hierdurch ist ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit in Straßentunneln geleistet worden. Die Richtlinie legt einheitliche organisatorische, technische und betriebliche Mindestanforderungen für die Sicherheit in Straßentunneln fest, was insbesondere für die Sicherheit und Selbstrettung der Tunnelnutzer von großer Bedeutung ist. Im Rahmen dieser europäischen Abstimmung konnte von deutscher Seite hierzu in fast allen Punkten erreicht werden, dass die hohen Anforderungen aus den bereits eingeführten nationalen „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“ (RABT) berücksichtigt wurden. Die o. g. Richtlinie musste bis zum 30. April 2006 in nationales Recht überführt werden.

Die Umsetzung der Anforderungen der Richtlinie 2004/54/EG (EG-Tunnelrichtlinie) ist vollständig und fristgerecht erfolgt durch

- Anpassung/Erweiterung der Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT).
- Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung und der zugehörigen Verwaltungsvorschriften.
- Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS Nr. 10/2006) des BMVBS vom 27. April 2006.

Die Fortschreibung der RABT erfolgte durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. im Benehmen mit dem Bundesverkehrsministerium und den Obersten Straßenbaubehörden der Länder.

Der verhaltensrechtliche Teil (z. B. Tunnelzeichen und Zeichen für Nothalte- und Pannenbuchten) wurde durch die 43. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften umgesetzt und ist zum 1. April 2006 in Kraft getreten (BGBl. I, S. 569 ff vom 30. März 2006).

Die ergänzenden VwV-StVO vom 10. April 2006 wurden am 19. April 2006 im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Die bereits hohen Sicherheitsanforderungen bei der betriebstechnischen Ausstattung von Straßentunneln für die Bereiche:

- Beleuchtung, Lüftung, Verkehrsbeeinflussungseinrichtungen,
- Sicherheitseinrichtungen (Notausgänge, Flucht- u. Rettungswege, Pannenbuchten, Notgehwege, Seitenstreifen; Notruf, Funk, Video, Verkehrsfunk, Lautsprecher, Brandmeldeanlagen, Löschwasserversorgung, Feuerlöscher),

- zentrale Anlagen (Betriebsräume, Entwässerung, Stromversorgung),
 - Betrieb (Steuerung, zentrale Leittechnik mit Notfall- und Störmeldungen, Überwachung und Organisation für den Notfall) und
 - Transport von Gefahrgut und vergleichbaren Gütern
- wurden in den RABT durch folgende Punkte aus den Vorgaben der EG-Tunnelrichtlinie ergänzt
- risikoanalytische Verfahren,
 - Verwaltungsorgane, wie die Verwaltungsbehörde, der Tunnelmanager, der Sicherheitsbeauftragte und die Untersuchungsstelle,
 - der Sicherheitsdokumentation und des Berichtwesens sowie
 - verkehrsrechtliche/verkehrstechnische Regelungen.

Damit in europäischen Straßentunneln ein möglichst einheitlicher Standard der sicherheitsrelevanten Einrichtungen erreicht wird, gibt die RABT 2006 entsprechend der EG-Tunnelrichtlinie einen normativen Rahmen zu „Mindestanforderungen an die Sicherheit von Straßentunneln“ vor. Zur Überprüfung der Wirksamkeit einzelner Sicherheitsmaßnahmen werden darin Nachweise mittels Risikoanalysen gefordert. Die EG-Richtlinie gibt aber keine weiteren Hinweise auf die methodischen Anforderungen der geforderten Risikoanalysen, vielmehr werden die Mitgliedstaaten darin aufgefordert, auf nationaler Ebene eine geeignete Methodik zu entwickeln. Diese soll später im Rahmen eines Berichts der EU-Kommission zu einem europäisch harmonisierten Vorschlag ausgearbeitet werden. Derzeit wird auf nationaler Ebene ein Verfahren zur präzisen, genau definierten und einer optimalen Praxis entsprechenden Methodik für die Beurteilung der Tunnelanlagen erarbeitet.

Durch die Einführung der Verwaltungsorgane werden definierte Zuständigkeiten über den „Lebenszyklus“ eines Straßentunnels bei Planung, Bau und Betrieb angestrebt. Dies gilt in gleichem Maße für das vorzusehende Berichtswesen sowie die Sicherheitsdokumentation. Die in den RABT beschriebenen administrativen und organisatorischen Vorgaben sind durch die Verwaltungen der Länder umzusetzen.

Bei der Fortschreibung der RABT wird bis auf eine Ausnahme nicht zwischen Tunneln im Zuge des transeuropäischen Straßennetzes (TERN) und des übrigen Straßennetzes unterschieden. Diese Ausnahme betrifft die Anzahl der Tunnelröhren, die entsprechend den Anforderungen der EG-Tunnelrichtlinie für Tunnel im Zuge von TERN-Strecken an eine bestimmte Prognoseverkehrsstärke gekoppelt ist.

Im Interesse einer einheitlichen Handhabung wurde mit der Weitergabe der Richtlinien an die Obersten Straßenbaubehörden der Länder empfohlen, die RABT 2006 auch für die in deren Zuständigkeit liegenden Straßen einzuführen.

2.16 Tunnelnachrüstung

Mit der Ausgabe 2006 der RABT hat Deutschland die im April 2004 vom Europäischen Parlament verabschiedete „Richtlinie über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz“ (EG-Tunnelrichtlinie) fristgerecht in nationales Recht umgesetzt. In vielen Punkten geht die RABT 2006 noch über die EG-Tunnelrichtlinie hinaus. Dies ist auf Grund der hohen Verkehrsbelastungen auf deutschen Straßen gerechtfertigt und vertretbar, damit für die Tunnelnutzer eine größtmögliche Sicherheit gewährleistet ist.

Mit der Einführung der RABT 2006 für den Bereich der Bundesfernstraßen wird das bereits laufende Nachrüstungsprogramm für alle in Betrieb befindlichen Tunnel entsprechend fortgesetzt. Darüber hinaus wird durch die vorgeschriebenen regelmäßigen Inspektionen dieser Tunnel eine Einhaltung dieses hohen Sicherheitsniveaus entsprechend dem aktuellen Stand des Regelwerks gewährleistet. Dies gilt im wesentlichen auch für die übrigen Straßentunnel, da die Obersten Straßenbaubehörden der Länder gebeten wurden, in Ihrem Zuständigkeitsbereich gleichermaßen zu verfahren.

In Abstimmung zwischen Bund und Ländern werden zur Zeit zwei Nachrüstungsprogramme parallel vorangetrieben:

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

Bundesweit befinden sich 313 Straßentunnel unter Verkehr, davon 213 Straßentunnel mit einer Gesamtröhrenlänge von rund 212 km im Zuge von Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) und rund 100 Straßentunnel im nachgeordneten Netz der Landes- bzw. Staats- sowie der Kreis- und Kommunalstraßen, von denen ebenfalls ein erheblicher Teil nachgerüstet werden muss. Dies ist eine gewaltige Aufgabe für alle Beteiligten.

In enger Zusammenarbeit des Bundesverkehrsministeriums mit den Straßenbauverwaltungen der Länder wurde eine objektscharfe Prioritätenreihung der Nachrüstungsmaßnahmen vereinbart, die zurzeit in einem mehrjährigen Programm zusammengestellt werden. Die größten Anteile entfallen natürlich auf die „tunnelreichen“ Länder wie

- Nordrhein-Westfalen mit 25 Tunneln und veranschlagten Kosten von 54 Mio. Euro,
- Baden-Württemberg mit 62 Tunneln und veranschlagten Kosten von 128 Mio. Euro,
- Bayern mit 32 Tunneln und veranschlagten Kosten von 38 Mio. Euro,

- Rheinland-Pfalz mit 14 Tunneln und veranschlagten Kosten von 15 Mio. Euro und
- Hessen mit 8 Tunneln und veranschlagten Kosten von 17 Mio. Euro.

Die wichtigsten Ziele bei der Tunnel-Nachrüstung sind u. a.

- schnellere und gezieltere Informationen der Tunnelnutzer bei einem Störfall z. B. durch 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 ggf. Bau von besonderen Fluchttollen,
- automatische Tunnel gesperrung bei Störfällen,
- Verbesserung der verkehrstechnischen Störfall-Erkennung durch verdichtete Verkehrsdatenerfassung und Videotechnik,
- Optimierung der Brand-Erkennung und -Lokalisierung durch Weiterentwicklung von Detektionssystemen und
- regelmäßige Übungen der Alarm- und Rettungskräfte.

Wichtigster Aspekt der neuen Regelungen ist die Verbesserung der Möglichkeiten zur Selbstrettung der Verkehrsteilnehmer im Ereignisfall. Hierzu ist es besonders wichtig, dass diesbezügliche Rettungseinrichtungen in allen Straßentunneln möglichst einheitlich ausgeführt und gestaltet sind. Zu den nachfolgend aufgeführten Sicherheitseinrichtungen wurden deshalb Festlegungen für ein bundeseinheitliches Erscheinungsbild in Straßentunneln erarbeitet. Hierzu gehören:

- Fluchtwegkennzeichnung und Brandnotbeleuchtung,
- Leiteinrichtungen und Elemente der visuellen Führung z. B. durch selbstleuchtende Markierungselemente,
- Kennzeichnung und Farbgebung der Notausgänge sowie Gestaltung von Fluchttüren/-Toren,
- Farbgebung von Notrufeinrichtungen sowie Gestaltung von Notrufkabinen und -säulen.

Neben diesen technischen Verbesserungen ist auch das richtige Verhalten der Tunnelnutzer besonders wichtig. Das BMVBS hat daher bereits vor einigen Jahren 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 noch eine Broschüre mit dem Titel „Sicherheit geht vor – Straßentunnel in Deutschland“ aufgelegt. Beide Informationen sind im Internet unter „www.bmvbs.bund.de

→Verkehr→Straße→Verkehrssicherheit→Sicherheit in Straßentunneln“ veröffentlicht und können heruntergeladen werden.

2.17 Rügenzubringer und 2. Strelasundquerung

Dem wachsenden Verkehrsbedarf der Insel Rügen und der Region dienen in der großräumigen Planung für die Bundesfernstraßen die VDE-Projekte Rügenzubringer und A 20 Ostseeautobahn – Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 10 – als Ostabschnitt der zukünftigen Küstenautobahn A 20/A 22 zwischen der niederländischen und der polnischen Grenze. So ist die leistungsfähige Anbindung an das europäische Fernstraßennetz gewährleistet.

Diese neuen Verkehrsachsen dienen dem Tourismus und der Hafenwirtschaft in Saßnitz und Stralsund. Sie verkürzen die Reisezeiten erheblich. Die bisher auch von Staus auf dem Rügendamm betroffene Hansestadt Stralsund wird davon zukünftig verschont bleiben.

Mit der B 96n wird der Verkehr von der A 20 nach Stralsund bzw. Rügen gebündelt. Insbesondere das „Nadelöhr“ Rügendamm und die Bundesstraßen B 96, B 194 und B 105 mit ihren zahlreichen Ortsdurchfahrten werden vom Durchgangsverkehr entlastet. Südöstlich von Grimmen bindet der Zubringer B 96n über die AS Stralsund an die A 20 an und führt dann weiter in nördlicher Richtung über Wilmshagen und Teschenhagen nach Stralsund. Parallel zur vorhandenen Strelasundquerung wird die B 96n über eine neue Brücke (2. Strelasundquerung) bis Altefähr geführt. Auf der Insel Rügen endet der Rügenzubringer bei Bergen.

Planerisch ist der insgesamt 53,8 km lange Rügenzubringer geteilt in:

- 1) einen 28,6 km langen Festlandsabschnitt ab der AS Stralsund (A 20) bis zur AS Bahnhof Rügendamm einschließlich der Ortsumgehung Stralsund (seit Dezember 2004 unter Verkehr),
- 2) die 2. Strelasundquerung inkl. einer Hochbrücke über den Ziegelgraben mit einer Gesamtlänge von 4,7 km (inklusive 0,6 km B 96 AS Altefähr) (in Bau, Fertigstellung im Jahr 2007),
- 3) einen 20,5 km langen Inselabschnitt zwischen der AS Altefähr und der AS Bergen (in Planung).

Das VDE-Zubringerprojekt zwischen der A 20 und der Strelasundquerung wird von der EU mit Mitteln aus dem EFRE-Strukturfonds gefördert, um zur beschleunigten Realisierung dieser international und regionalpolitisch bedeutsamen Bundesstraße beizutragen. Der geförderte Streckenabschnitt ist bereits seit Ende 2004 unter Verkehr. Eine in diesem Abschnitt erstmalig in Holzbauweise errichtete Grünbrücke wurde mit Design- und Ingenieurpreisen ausgezeichnet.

Die verkehrliche Inbetriebnahme der Strelasundquerung wird voraussichtlich bis Ende 2007 erfolgen.

Für den Abschnitt auf der Insel erfolgte bereits auf der Ebene der Linienplanung und der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) eine weitgehende Bündelung der B 96n mit der vorhandenen B 96 und der Bahnlinie Stralsund–Bergen auf Rügen, um zusätzliche Zerschneidungswirkungen zu vermeiden. Lediglich zur Entlastung der Ortslagen Ramin und Samtens verlässt die geplante Trasse die Parallellage zur vorhandenen Bundesstraße und wird als Ortsumgehung östlich der Ortslagen geführt. Für den Abschnitt auf Rügen dauern die Planfeststellungsverfahren an.

Bau der 2. Strelasundquerung

Die insgesamt 4 100 m lange, bautechnisch besonders anspruchsvolle Teilstrecke zwischen der Ortsumgehung Stralsund und der Anschlussstelle Altefähr auf Rügen überquert mit der 2830 m langen Rügenbrücke den Ostteil Stralsunds, den als Bundeswasserstraße eingestuften Ziegelgraben, die Insel Dänholm und den Strelasund. Je zur Hälfte führt die Brücke über dicht bebautes Stadtgebiet sowie über die unter Offshore-Bedingungen zu überbauende Ostsee. Im Vordergrund der Entwurfsarbeit stand die Aufgabe, eine mit dem Altstadtbild Stralsunds verträgliche Gestaltung der Hochbrücke zu entwickeln. Die zunächst geäußerten Bedenken, eine Hochbrücke könnte den Status Weltkulturerbe der Hansestadt Stralsund gefährden, wurden durch eine sorgfältig optimierte Lösung ausgeräumt.

Abbildung 7

2. Strelasundquerung



Besonderes Augenmerk wurde dabei dem „Führungstragwerk“, der 42 m hohen und 198 m weiten Überspannung des Ziegelgrabens gewidmet. Die inzwischen realisierte Schrägseilbrücke besticht durch ihre Eleganz und Schlankheit, ihre harmonische Einbindung in das maritim geprägte Umfeld sowie durch die gestalterisch, technisch und wirtschaftlich vorteilhafte Tropfenform für alle druckbeanspruchten Traglieder.

Der gesamte Brückenzug besteht aus sechs Teilbauwerken, welche durch gleichartige Entwurfselemente zu einer gestalterischen Einheit verknüpft sind. Zur Ausführung gelangen für die Vorlandbrücken ein zweistegiger Spann-

Abbildung 8

V-förmige Stütze in Tropfenform (Verbundüberbau)



betonplattenbalken, ein Stahlverbundüberbau, ein Spannbetonhohlkasten sowie für die Schrägseilbrücke ein dreizelliger Stahlhohlkasten.

Bemerkenswert sind vor allem die Vielzahl der für den Großbrückenbau in Deutschland richtungsweisenden bautechnischen Neuerungen, insbesondere die Erstanwendung von Litzenbündeln für die Schrägseile der Ziegelgrabenbrücke sowie von selbstverdichtendem Beton, jeweils mit Zustimmung im Einzelfall durch das BMVBS mit Beteiligung des Deutschen Instituts für Bautechnik (DIBT) bzw. der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

Bei der Vorlandbrücke Stralsund sind neben der 72 m weiten Hauptöffnung Y-Stützen angeordnet. Die Lasten aus dem Verbundüberbau werden über tropfenförmige Stahlstreben in den Betonpfeiler geleitet. Hier wurde aufgrund des Bewehrungsgehaltes, der Geometrie des kompakten Knotens und der unzugänglichen Verbundbereiche selbstverdichtender Beton eingesetzt.

Abbildung 9

Schrägseilbrücke über dem Ziegelgraben



Mit dem Einhub der letzten beiden Überbauteile wurde am 6. April 2006, gerade 18 Monate nach Baubeginn, die Montage der technisch anspruchsvollen Schrägseilbrücke über den Ziegelgraben erfolgreich abgeschlossen. Die Rügenbrücke im Zuge der 2. Strelasundquerung ist die derzeit größte und längste Brückenbaustelle Deutschlands und soll 2007 fertig gestellt werden.

2.18 Hinterlandanbindungen deutscher Seehäfen

Vor dem Hintergrund der außenhandelsorientierten deutschen Volkswirtschaft und der großen regionalen und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung deutscher Seehäfen gilt es, den maritimen Standort Deutschland und seine Export-/Importdrehscheiben zu sichern und zu stärken. Seehäfen sind Schnittstellen des Land- und Seeverkehrs, sie sind zugleich logistische Dienstleistungszentren und Industriestandorte. Der gezielte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen sowie deren Verbindungen mit den Wirtschaftszentren und den Logistikdrehscheiben in Deutschland gehören deshalb zu den zentralen Feldern der deutschen Seehafenpolitik.

Für die Seehafenanbindungen bei den Bundesfernstraßen sind u. a. folgende Vorhaben prioritär vorgesehen:

- Bremen, Neubau A 281,
- Hamburg, Erweiterung A 7,
- Neubau A 14, Magdeburg–Schwerin,
- Mecklenburg-Vorpommern, Neubau B 96 n, Strelasundquerung–Rügen (siehe Kapitel 2.17),
- Niedersachsen, Erweiterung A 1, Hamburg–Bremen, und Neubau A 26, Hamburg–Stade,
- Schleswig-Holstein, Neubau A 1, Heiligenhafen–Oldenburg,
- Neubau A 20 (siehe Kapitel 2.13), Teilabschnitte A 21.

Die im Berichtszeitraum fertig gestellten oder in Bau gegangenen Teilabschnitte sind im einzelnen in den Tabellen 2 und 3 aufgeführt und in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2005“ dargestellt.

3 Besondere Finanzierungsprogramme

3.1 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) Straße

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

Die sieben Projekte haben eine Gesamtlänge von rund 2 000 km. Davon waren Ende August 2006 rund 1 700 km unter Verkehr und weitere rund 150 km im Bau; damit

sind über 90 Prozent des VDE-Projektvolumens – Straße – realisiert oder in der Umsetzungsphase (s. dazu Abbildung 10, S. 33).

In die sieben Projekte wurden bis Ende 2005 rund 12,7 Mrd. Euro investiert. Das entspricht rund 90 Prozent der aktuellen Investitionskosten in Höhe von rund 15,9 Mrd. Euro.

Im Einzelnen waren Ende August 2006 die folgenden Bauziele erreicht:

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

Die 323 km lange, vierstreifige Neubaustrecke ist seit Dezember 2005 unter Verkehr.

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 August 2006 folgende Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 105 km unter Verkehr:

- AD Werder (A 2)–AD Potsdam (A 9),
- östlich AD Nuthetal (A 115)–südlich AD Schwanebeck (A 11).

Die AD's Nuthetal und Schwanebeck sowie die achtstreifige Erweiterung AD Potsdam–AD Nuthetal sind in Bau bzw. in der Planung.

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.

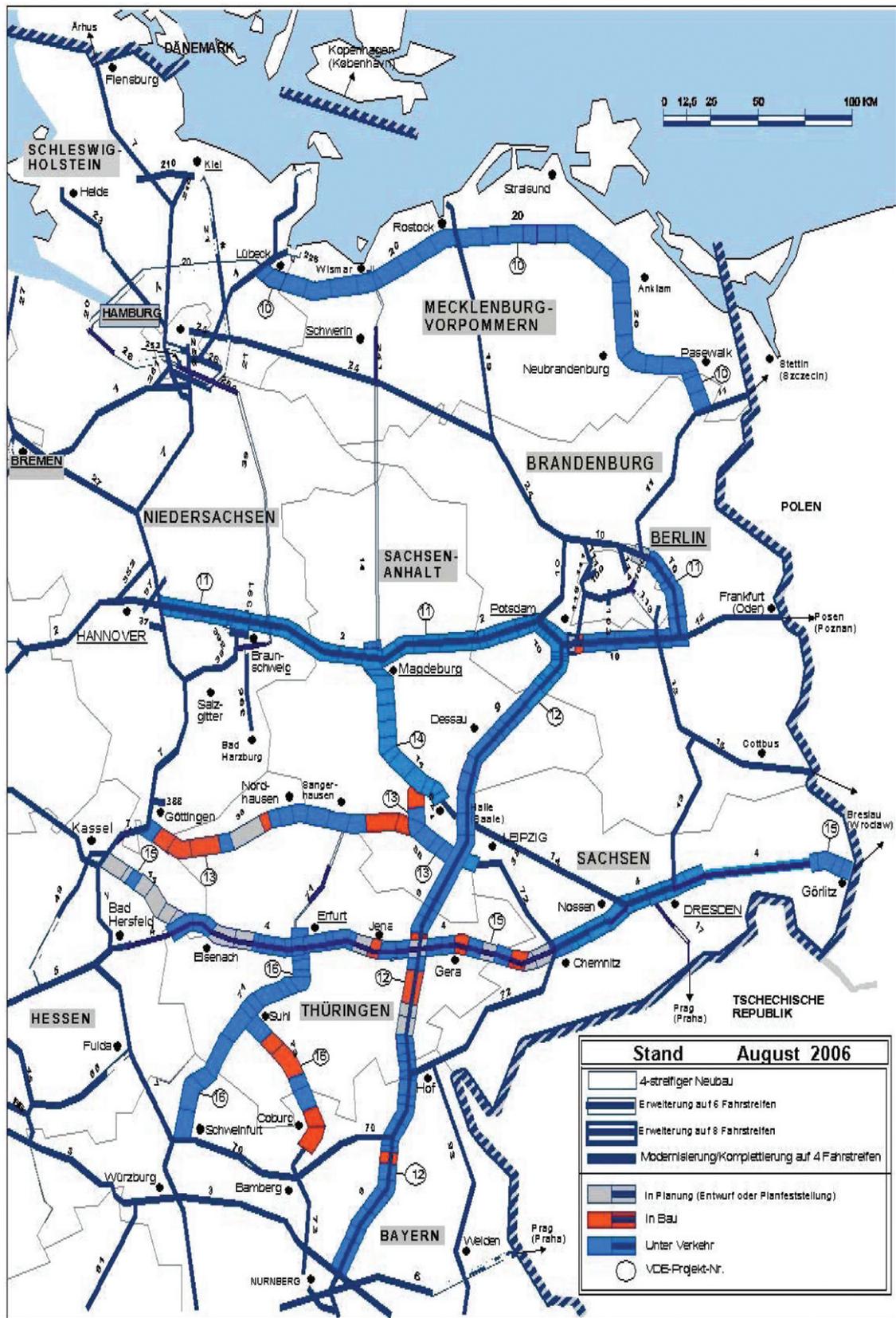
Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 330 km waren sechsstreifig unter Verkehr:

- AK Nürnberg (A 3)–TK Sophienberg
- AS Bayreuth-Nord–AS Schleiz,
- südlich Tautendorfer Brücke–südlich AK Hermsdorf (A 4),
- AS Bad Klosterlausnitz–südlich AS Weißenfels
- nördlich AS Weißenfels–AD Potsdam (A 10).

Weitere Abschnitte mit einer Gesamtlänge von rund 20 km waren in Bau.

Abbildung 10

VDE Karte



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

Von der 208 km langen, vierstreifigen Neubaustrecke waren rund 125 km unter Verkehr:

- A 38, AD Drammetal (A 7)–AS Friedland,
- A 38, AS Leinefelde-Worbis–AS Breitenworbis,
- A 38, Wipperfurth–AS 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 62 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.

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

Das mit rund 455 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 Hörselberge 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 und A 44 waren Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 316 km für den Verkehr freigegeben:

- AD Wommen–östlich Werrabrücke, AS Waltershausen–AK Erfurt (A 71)–AS Magdala,
- Podelsatz–westlich AK Hermsdorf (A 9),
- östlich AK Hermsdorf (A 9)–AS Gera,
- AS Gera-Leumnitz–AS Ronneburg,
- LGr. TH/SN–AS Glauchau-Ost,
- AS Limbach-Oberfrohna–Bundesgrenze bei Görlitz.

Weitere Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 18 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 rund 180 km unter Verkehr:

- A 71, Gesamtstrecke A 73, Lichtenfels–Ebersdorf und AS Suhl-Friedland–AD Suhl

Alle übrigen Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 42 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 15-jährigen Refinanzierungsphase, drei kleinere Maßnahmen wurden zwischenzeitlich bereits vorzeitig abgelöst. Das BMVBS 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 rund 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 – zweibahnige – 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.

In der Baulast des Bundes wird für folgende Großprojekte eine Realisierung als F-Modell untersucht:

- der Alaufstieg in Baden-Württemberg (A 8),
- die Weserquerung in Bremen (A 281),
- die Hafenspanne in Hamburg (A 252) sowie
- der Hochmoselübergang in Rheinland-Pfalz (B 50n).

Im Rahmen einer umfassenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung werden die Projekte auf ihre Geeignetheit und Machbarkeit auf der Basis aktueller Daten intensiv geprüft. Dabei wird auch die Finanzierung durch einen Privaten der konventionellen Haushaltsfinanzierung gegenüber gestellt und bewertet. Erst nach Abschluss dieser Untersuchungen können Aussagen über eine künftige Realisierung als F-Modell getroffen werden.

Für zwei Tunnelvorhaben in der Baulast der Städte Rostock und Lübeck sind die Konzessionen vergeben. Als

erstes Projekt nach dem F-Modell wurde nach 3 1/2-jähriger Bauzeit im Jahre 2003 der Warnowtunnel in Rostock dem Verkehr übergeben. Der Herrentunnel in Lübeck ist nach einer vierjährigen Bauzeit seit 2005 als zweites realisiertes F-Modell unter Verkehr.

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

Auch im Jahr 2005 wurden Finanzmittel aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) im Rahmen des Gemeinschaftlichen Förderkonzeptes (GFK) der Förderperiode 2000 bis 2006 gezielt zum beschleunigten Ausbau der Bundesverkehrswege im deutschen „Ziel-1-Fördergebiet“⁽¹⁾ 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)⁽²⁾ 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.

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

Bis Ende 2005 wurden insgesamt 1 570,1 Mio. Euro (80,2 Prozent der bewilligten Gesamtkosten) mit einem EFRE-Anteil von 731,4 Mio. Euro (76,9 Prozent der bewilligten Fördermittel) verausgabt.

Der Bau der A 20 wurde im Jahr 2005 abgeschlossen und zwischen den Autobahnen A 1 und A 11 für den Verkehr freigegeben.

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 weitere drei EFRE-Projekte mit einem Investitionsvolumen von insgesamt 108,8 Mio. Euro mit einem EFRE-Anteil von 69,0 Mio. Euro bewilligt.

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.

¹⁾ Regionen mit einem wirtschaftlichen Rückstand (BIP/Ew. < 75 Prozent EU-Durchschnitt)

²⁾ Vergleiche Beiträge in den Straßenbauberichten für die Jahre 2004 und 2005.

Tabelle 8

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

EFRE-Projekte	Land	Streckenlänge [km]	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	EFRE-Mittel [Mio. €]
Neu- und Ausbau A 113, B 96 und B 96a	BB	23,9	154,0	89,9
Neubau 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 A 20 Abschnitt AS Grimmen/ Ost–AS Strasburg	MV	91,2	411,4	28,1
Neubau der A 71; AS Heldrungen–B 85 und Sömmerda-Ost–AS Erfurt-Bindersleben	TH	40,8	254,5	168,6

Tabelle 9

**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 Europäische Zuschüsse

3.5.1 Gemeinschaftszuschüsse für die Transeuropäischen Netze (TEN-T)

Auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates vom 18. September 1995 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäischen Netze kann die Gemeinschaft die finanziellen Anstrengungen der Mitgliedsstaaten beim Ausbau der Transeuropäischen Verkehrsnetze unterstützen. Voraussetzung und maximale Höhe eines Zuschusses sind hier geregelt. Die Verordnung wurde mit Verordnung (EG) Nr. 807/2004 des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rates vom 21. April 2004 geändert.

Mit den am 23. Juli 1996 vom Europäischen Parlament und dem Rat verabschiedeten „Gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes“ (Entscheidung Nr. 1692/96) definiert die Gemeinschaft die Merkmale für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, u. a. auch den Ausbau von Autobahnen. Mit Entscheidung Nr. 884/2004/EG vom 29. April 2004 wurde die Entscheidung Nr. 1692/96/EG überprüft und bezüglich der neuen Mitgliedstaaten erweitert.

Aus Bewilligungen vor dem Jahr 2000 und teilweise aus den in der Übersicht aufgeführten Bewilligungen sind bis Ende 2005 je nach Baufortschritt der Projekte insgesamt 69,429 Mio. Euro ausgezahlt worden. Insgesamt wurden

im Bereich Straßenbau seit 1996 bis Ende 2005 Zuschüsse in Höhe von 89,645 Mio. Euro bewilligt.

In den Jahren 2000 bis 2005 hat die Gemeinschaft Zuschüsse für folgende Straßenbauprojekte bewilligt (Angaben in Mio. Euro):

A 11 Berlin–deutsch/polnische Grenze: Grundhafter Ausbau mit Anbau von Standstreifen	10,000
A 8 (Luxemburg)–Saarbrücken–Stuttgart–München–(Wien): Neubau Abschnitt Grenze L/D–Zweibrücken	3,500
A 3 Frankfurt/Main–Nürnberg: Ausbau Aschaffenburg/Ost–Hösbach	9,000
Bau einer festen Warnowquerung (Unterwassertunnel) Anbindung	1,375
A 31 Neubauabschnitt in Nordrhein-Westfalen (AS Wietmarschen–AS Schüttdorf)	6,000
A 6 Ausbauabschnitte in Bayern	5,000
A 20 Vorbereitungsstudie zur umweltverträglichen Querung der Elbe bei Hamburg	1,600

3.5.2 Euro-Regionale Projekte im Rahmen von TEN-T

Im Jahr 2005 hat die Europäische Kommission folgende Euro-regionale Straßenverkehrstelematikprojekte im Rahmen des „Multi Annual Indicative Programme“ (MIP) gefördert (Angaben in Mio. Euro):

CENTRICO (Frankreich, England, Benelux-Länder sowie Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland und Hessen)	10,525
VIKING (Schweden, Dänemark, Finnland, Hamburg, Bremen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern)	4,815
CORVETTE (Österreich, Italien, Bayern)	4,931
SERTI (Frankreich, Italien, Baden-Württemberg)	0,450

Darüber hinaus wurde aus dem klassischen TEN-Budget (außerhalb des MIP) das neue Projekt CONNECT mit EU-Mitteln in Höhe von insgesamt 1,3 Mio. Euro unterstützt. Im Rahmen von CONNECT arbeiten die Straßenbetreiber aus Polen, Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien, Österreich und Deutschland (Berlin, Brandenburg, Sachsen und Sachsen-Anhalt) an der abgestimmten Einführung und Anwendung der Straßenverkehrstelematik auf dem TERN.

– Vorteile der europäischen Zusammenarbeit

Die Europäische Union hat mit den Euro-regionalen Projekten eine Kooperationsplattform geschaffen, auf der die

Straßenbetreiber in Europa intensiv Erfahrungen und Informationen austauschen können. Dieser Austausch hat die eigene Arbeit erleichtert, stimuliert und daraus sind gemeinsame, grenzüberschreitende Projekte entstanden.

Der mehrsprachige grenzüberschreitende Verkehrsinformationsdienst für Nordeuropa (TTIS) bietet z. B. den deutschen Nutzern gebündelte multimodale Verkehrsinformationen auch aus den skandinavischen Staaten. In diesem Dienst enthalten ist auch ein Informationsdienst über die in der Regel grenzüberschreitenden Fährlinien im Ostseebereich, der ohne die Einbindung in ein Euro-regionales Projekt sicherlich so nicht realisiert worden wäre. Bei anderen Projekten, wie etwa bei der Betrachtung der Verbesserungspotentiale für den Fernverkehr durch den gezielten Einsatz von Verkehrstelematik in ausgewählten europäischen Verkehrskorridoren – so genannte „Long Distance Corridors“ – wurden interessante Ansätze der europäischen Partner erfolgreich übernommen und für die deutschen Verhältnisse weiterentwickelt.

Die Aktivitäten der Euro-regionalen Projekte haben darüber hinaus besondere Impulse für die Weiterentwicklung und Anwendung von innovativen Telematikdiensten geleistet. Hier ist insbesondere die Initiative OTAP – Open TIS Access Point zu nennen. Hauptziel der OTAP-Initiative ist, einen einfachen Zugang zu aktuellen Verkehrsinformationen für Diensteanbieter (Service Provider) zu ermöglichen. Dabei soll eine Plattform geschaffen werden, auf der jeder Interessierte aktuelle, europaweite Verkehrsinformationen unter bestimmten vertraglichen Rahmenbedingungen abrufen kann. Dies gilt für Service Provider, die z. B. einen pan-europäischen Dienst aufbauen möchten, und für Verkehrsrechnerzentralen, die auf diese Weise Verkehrsdaten austauschen können. Die in Hessen entwickelte Pilotanwendung hat international große Anerkennung gefunden.

– Relevante Ergebnisse für Deutschland

Rechtzeitig zum europäischen ITS-Kongress in Hannover (1. Juni 2005 bis 3. Juni 2005) waren folgende, im Rahmen der Euro-regionalen Projekte mit entwickelten Verkehrsinformationsdienste in Regelbetrieb gewesen:

– Grenzüberschreitende multimodale Verkehrsinformationsdienste:

- Verkehrsinformationsdienst Nordeuropa/TTIS (mehrsprachig): Schweden, Norwegen, Dänemark, Finnland, Norddeutschland: www.travel-and-transport.com

– Regionale multimodale Verkehrsinformationsdienste

- Bayern: www.bayerninfo.de
- Bremen: www.verkehrsinform.bremen.de (im Aufbau; im Laufe des Jahres 2005 online)
- Hamburg: www.verkehrsinform.Hamburg.de
- Niedersachsen: www.move-info.de

- Nordrhein-Westfalen: www.verkehrsinfo.nrw.de (Ruhrpilot)
- Verkehrsinfo Nord: Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Schleswig-Holstein: www.verkehrsinfo-nord.de
- **Regionale verkehrsträgerspezifische Verkehrsinformationsdienste**
 - Verkehrslage auf Autobahnen in Baden-Württemberg: www.uvm.baden-wuerttemberg.de
 - Staumeldungen auf Autobahnen und Bundesstraßen in Baden-Württemberg: www.swr.de
 - Verkehrslage auf Autobahnen in Hessen einschließlich der Angabe von Reisezeitverlusten www.vz.hessen.de/
 - Verkehrslage auf den nordrhein-westfälischen Autobahnen einschließlich 30/60-minütiger Prognosen: www.autobahn.nrw.de

- Verkehrslage auf Autobahnen in Rheinland-Pfalz: www.lsv.rlp.de/verkehrslage
- Verkehrslage auf den schleswig-holsteinischen Autobahnen: www.strassen-sh.de

Für die Beurteilung der Wirksamkeit und somit des Nutzens solcher Dienste wurde für einige Projekte die Anzahl der Internet-Besucher ausgewertet. Für Verkehrsinfo Hamburg konnten ca. 25 000 und für Bayerninfo 72 000 Nutzer pro Monat verzeichnet werden. Auf www.autobahn.nrw.de wurden sogar durchschnittlich 250 000 Besucher pro Tag gezählt. Für das Projekt Bayerninfo wurde darüber hinaus in der Pilotphase eine Projektbewertung einschließlich Nutzerbefragung durchgeführt, in der festgestellt wurde, dass die Befragten häufig auf dieses Medium zurückgreifen. Verkehrsrelevante Auswirkungen aufgrund der Verkehrsinformationen ließen sich hier insofern abschätzen, als dass die Verkehrsteilnehmer aufgrund der Information den Zeitpunkt ihrer Abfahrt oder die Fahrtroute geändert haben. Eine anschließende Kosten-Nutzen-Abschätzung für Bayerninfo zeigte, dass der Nutzen die Kosten deutlich übersteigt.

4 Straßenbauleistungen im Jahr 2005**4.1 Straßenbaufinanzierung 2005 – Kapitel 1210 – und Kapitel 1202 (Maut)****4.1.1 Haushaltssoll**

- Für den Bundesfernstraßenbau standen für das Jahr 2005 nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 2005 vom 3. März 2005 (BGBl. I, S. 467) folgende Ausgabemittel zur Verfügung (Haushaltssoll):

Tabelle 10

Straßenbaufinanzierung 2005 – Haushaltssoll

	Mio. €
Haushaltsmittel Kapitel 1210	4 317,8
Haushaltsmittel Kapitel 1202 (Maut)	1 197,5
h i n z u : – freigegebene Reste aus dem Vorjahr	0,0
– Einsparung für Kapitel 1202 (Tgr. 04 KV und OU Zittau)	– 34,0
– Einsparungen globale Minderausgabe	– 84,0
Summe Verfügungsbetrag (SOLL)	5 397,3

4.1.2 IST-Ausgaben

- Im Haushaltsjahr 2005 wurde ausgegeben:

Tabelle 11

Straßenbaufinanzierung 2005 – IST-Ausgaben

	Mio. €
Kapitel 1210	4 396,1
(davon Verstärkung Mittelausgleich Schiene/Straße)	(0,0)
Kapitel 1202	1 755,0
(davon Verstärkung Mittelausgleich Schiene/Straße)	(168,0)
Summe IST-Ausgaben*)	6 151,1
Nichtinvestitionen	957,8
Investitionen	5 193,3
– davon Anteil für Maßnahmen des Bedarfsplanes, incl. Refinanzierung	3 009,7
– davon Investitionen außerhalb der Bedarfsplanmaßnahmen	2 183,6
(nachrichtlich) – Baukostenzuschüsse der Europäischen Union	200,4
– Ausgabenreste Berichtsjahr	5,4
Kapitel 6096 Titel 713 31 (Aufbauhilfefonds Hochwasser)	38,1

*) ohne die bei Kapitel 1222 – Eisenbahnen des Bundes – verausgabten Mittel für Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen (76,2 Mio. Euro)

– Die IST-Ausgaben 2005 gliedern sich nach Aufgabenbereichen wie folgt:

Tabelle 12

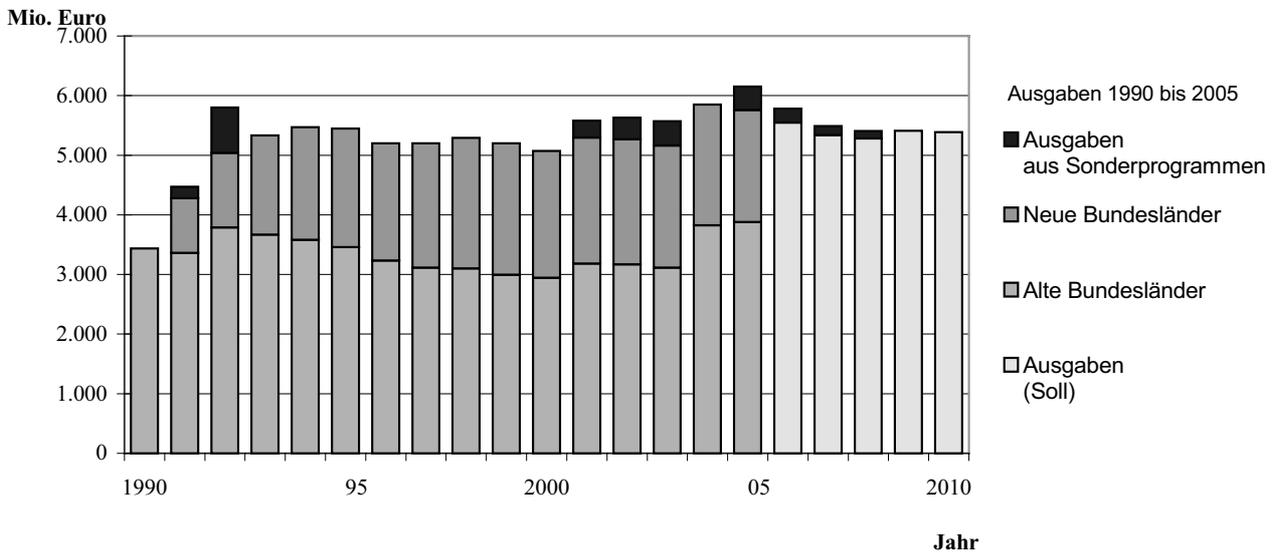
Straßenbaufinanzierung 2005 – Gliederung nach Aufgabenbereichen

Aufgabenbereich	Titel des Straßenbauplans ¹⁾	Teilbetrag Mio. €	Gesamt- betrag Mio. €
Betriebsdienst			904,4
* Bundesautobahnen	521 11, 521 32, 521 52, 521 62 (60 %), 811 12, 812 12	460,4	
* Bundesstraßen	521 21, 521 42, 521 62 (40 %), 811 22, 812 22	444,0	
Erhaltung, Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesautobahnen (einschl. Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb –			2 830,1
* Erhaltung, Erneuerung, Um- und Ausbau	741 31, 742 11, 741 51(1202)	1 020,5	
* Erweiterung einschließlich VDE	741 14, 741 16, 741 51(1202)	686,2	
* Neubau einschließlich VDE	741 17, 741 18, 741 51(1202)	1 096,6	
* Hochbauten	711 12, 712 12	26,8	
Erhaltung, Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesstraßen (einschl. Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb –			1 509,4
* Erhaltung, Erneuerung, Um- und Ausbau	741 41, 742 21, 741 51(1202)	846,9	
* Neubau	741 22, 741 51(1202)	555,9	
* Radwege	746 22	92,9	
* Hochbauten	711 22, 712 22	13,7	
Grunderwerb, Darlehen und Zuweisungen für Ersatzbeschaffung			234,0
* Bundesautobahnen	821 11, 821 31, 863 12, 882 12, 741 51(1202)	127,2	
* Bundesstraßen	821 22, 821 41, 863 22, 882 22, 741 51(1202)	106,8	
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz	745 21		25,9
Baukostenzuschüsse der Europäischen Union (EFRE, TEN)	743 12, 743 32, 743 42, 532 01		200,4
Abgeltung von Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	632 12, 632 22, 741 51(1202)		127,7
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger (§ 5a Fernstraßengesetz)	883 02, 883 04		4,6
Erwerb privatfinanzierter Bundesfernstraßenabschnitte			276,4
* Bundesautobahnen	823 12	188,4	
* Bundesstraßen	823 22	88,0	
Zentrale Aufgaben und Verschiedenes			38,1
* Forschung, Veröffentlichungen, verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	526 02, 534 01, 543 01, 544 01, 545 01, 535 62	11,0	
* Verschiedenes	546 01, 682 01, 685 32, 741 61, 744 01, 744 02, 861 12, 861 22	27,1	
Summe IST-Ausgaben			6 151,1

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

Abbildung 11

Entwicklung der Ausgaben von 1990 bis 2005 und Finanzplanung für die Bundesfernstraßen bis 2010¹⁾
 (gemäß Haushaltsvoranschlag 2007 mit Finanzplanung
 (Kabinettsbeschluss vom 5. Juli 2006))



¹⁾ Mit den Investitionen aus den Mauteinnahmen über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) ab 2004 mit Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003 (ZIP), mit 2-Mrd.-Euro-Programm 2005 bis 2008 und Anteil Straße aus dem Programm zur Stärkung von Innovation, Wachstum und Beschäftigung (4,3 Mrd. Euro Verstärkung der Verkehrsinvestitionen in den Jahren 2006 bis 2009 gem. Koalitionsvereinbarung)

4.2 Bedarfsplanmaßnahmen

4.2.1 Übersicht der Bauleistungen

Im Berichtsjahr sind die in Tabelle 13 zusammengefassten Streckenlängen fertig gestellt worden.

Die Einzelbaufortschritte im Berichtsjahr sind im Anhang in den Tabellen 2 bis 5, S. 55 bis 84, detailliert dargestellt.

Tabelle 13

Leistungsübersicht 2005
 – Bauleistungen nach Art –

Straßenklasse ¹⁾		Verkehrsfreigaben ²⁾	
		km	
1		2	
Bundesautobahnen	– Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen)	sechsstreifig davon 2. Fahrbahn achtstreifig	81,0 3,5 12,3
	– Neubaustrecken	zweistreifig vierstreifig davon 1. Fahrbahn davon 2. Fahrbahn sechsstreifig	– 195,2 7,2 3,3 4,7
Bundesstraßen	– Neubau und Erweiterungsstrecken	zweistreifig vierstreifig	2,0 19,3
	– Ortsumgehungen	zweistreifig davon 1. Fahrbahn vierstreifig	92,4 3,7 16,6

¹⁾ Definition des Bautyps gemäß geltendem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen,

²⁾ Länge der im Berichtsjahr freigegebenen Teil-Verkehrseinheiten.

4.2.2 Bundesautobahnen

4.2.2.1 Um- und Ausbau, Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen¹⁾

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 (BAB) auf sechs oder mehr Fahrstreifen zu erweitern. Schwerpunkte der BAB-Erweiterung sind neben den Erweiterungsstrecken der VDE die stark belasteten Hauptdurchgangsstrecken A1 bis A 9.

Im Berichtsjahr sind 18 Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von 93,3 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 Realisierung 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 2006 rd. 2 700 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 2005“.

4.2.2.2 Neubau¹⁾

Im Berichtsjahr sind 26 Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von 199,9 km fertig gestellt und dem Verkehr übergeben worden.

Unter Berücksichtigung der erfolgten Umstufungen und Neuvermessungen haben die Bundesautobahnen Ende des Berichtsjahres eine Länge von 12 363 km erreicht; 365,7 km BAB-Neubaustrecken waren zu diesem Zeitpunkt in Bau.

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Berichtsjahr insgesamt 1 157,9 Mio. Euro aufgewendet.

Die Einzelvorhaben sind im Anhang in Tabelle 3 aufgelistet und in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2005“ dargestellt.

4.2.3 Neubau und Erweiterung von Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen¹⁾, Radwegbau

Für die Bundesstraßen wurden im Berichtsjahr insgesamt rd. 878,9 Mio. Euro ausgegeben und folgende Bauleistungen erreicht:

– Im Berichtsjahr für den Verkehr freigegeben:

36 Teil-Verkehrseinheiten von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 130,3 km
(12 Teil-Verkehrseinheiten, vierstreifig: 35,9 km;
24 Teil-Verkehrseinheiten, zweistreifig: 94,4 km).

– Ende des Berichtsjahres in Bau:

144 Teil-Verkehrseinheiten von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 611,2 km
(48 Teil-Verkehrseinheiten, vierstreifig: 189,6 km;
96 Teil-Verkehrseinheiten, zweistreifig: 421,6 km).

Unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Um- bzw. Abstufungen beträgt die Gesamtlänge der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) am Ende des Berichtsjahres 40 983 km.

Im Rahmen des Neubaus und der Erweiterung von Bundesstraßen (Anhang, Tabelle 4, und Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2005“) haben folgende Aufgaben besondere Bedeutung:

– Bau von Ortsumgehungen (Anhang, Tabelle 5, und Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2005“),

– 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 2005 wurden bundesweit folgende Bauleistungen erreicht:

– Im Berichtsjahr für den Verkehr freigegeben:

27 Verkehrseinheiten mit einer Länge von insgesamt 109,0 km
(4 Teil-Verkehrseinheit, vierstreifig: 16,6 km;
23 Teil-Verkehrseinheiten, zweistreifig: 92,4 km).

– Im Berichtsjahr vollständig für den Verkehr freigegeben:

23 Verkehrseinheiten mit einer Länge von insgesamt 95,4 km
(4 Teil-Verkehrseinheit, vierstreifig: 18,6 km;
19 Teil-Verkehrseinheiten, zweistreifig: 76,8 km).

– Ende des Berichtsjahres in Bau:

88 Verkehrseinheiten mit einer Länge von insgesamt 382,5 km
(8 Verkehrseinheiten, vierstreifig: 31,6 km;
80 Verkehrseinheiten, zweistreifig: 350,9 km).

¹⁾ Definition des Bautyps gemäß geltendem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen.

Im Berichtsjahr wurden rd. 93 Mio. Euro für den Radwegebau an Bundesstraßen (einschl. Erhaltung von Radwegen) ausgegeben. Es sind rd. 380 km Radwege an Bundesstraßen fertig gestellt worden. Dafür wurden insgesamt rd. 80 Mio. Euro aufgewendet. In dem Zeitraum von 1991 bis 2005 wurden rd. 5 500 km Radwege mit Baukosten in Höhe von rd. 940 Mio. Euro fertig gestellt. Insgesamt stehen damit Ende 2005 rd. 16 900 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 höhen- gleich, 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 höhen- gleiche 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) 25,9 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 76,2 Mio. Euro aufgewendet.

Auch in den kommenden Jahren ist für Bahnübergangsbeseitigungen sowie für andere technische Sicherungen mit einem hohen Ausgabenniveau zu rechnen, denn der Schwerpunkt der Maßnahmen ist nicht mehr durch einen speziellen Nachholbedarf in den neuen Ländern geprägt; es handelt sich um eine bundeseinheitliche Zielsetzung.

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 37 455 Bauwerke mit einer Gesamtfläche von 28,84 Mio. m².

Im Jahr 2005 wurden insgesamt 15 Tunnel fertig gestellt, so dass sich jetzt insgesamt 245 Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen in Betrieb befinden (davon 213 mit einer Gesamtlänge von 211,7 km in der Baulast des Bundes). Weitere 23 Tunnel befinden sich z. Zt. in 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 4 Köln–Olpe

Wiehltalbrücke

Kosten: rd. 7,2 Mio. Euro.

Erneuerung eines kompletten Brückenfeldes, Erneuerung des Korrosionsschutzes, Abdichtung, Fahrbahnübergänge, Entwässerung, Geländer, Instandsetzung der Unterbauten, Kappen und Lager.

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 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

Siegtalbrücke

Kosten: rd. 7,7 Mio. Euro.

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

A 46 Düsseldorf–Wuppertal

Rheinbrücke Düsseldorf–Flehe

Kosten: rd. 9,5 Mio. Euro.

Erneuerung und Instandsetzung der Brückenseile, Instandsetzung der Kappen.

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 2005“ dargestellt.

4.2.6 Umweltschutz

– Lärmschutz

Im Berichtsjahr wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) rd. 136 Mio. Euro und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere rd. 17 Mio. Euro ausgegeben. Mit diesen Ausgaben von insgesamt rd. 153 Mio. Euro betragen die Aufwendungen für den Lärmschutz seit 1978 rd. 4 Mrd. Euro (davon 121 Mio. Euro privat vorfinanziert).

Im Berichtsjahr wurden rd. 27 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und rd. 75 km Lärmschutzwände errichtet sowie rd. 14 000 m² Lärmschutzfenster eingebaut. Damit wurden beim Bau von Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen seit 1978 bis Ende des Berichtsjahres folgende Leistungen erzielt:

- Lärmschutzwälle und Steilwälle: 1 024 km,
- Lärmschutzwände: 2 014 km und
- Fläche der Lärmschutzfenster: 856 600 m².

Tabelle 14 zeigt die Aufteilung der Maßnahmen für den Lärmschutz nach Bundesländern. Weitere Angaben über die Kosten, Längen und Materialien der Lärmschutzeinrichtungen enthält die vom BMVBS herausgegebene „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2005“.

– 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.

Zu den Straßenbauleistungen 2005 gehörten auch Aufwendungen zum Umweltschutz im Zuge der Umsetzung des naturschutzrechtlichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsgebotes.

Beeinträchtigungen wertvoller Lebensräume und faunistischer Wanderkorridore wurden vorrangig durch eine Trassenführung außerhalb bedeutender Schutzgebiete vermieden. Gezielte Schutzmaßnahmen gewährleisteten

Tabelle 14

Maßnahmen des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen

Land		Länge der Lärmschutzwälle und Steilwälle		Länge der Lärmschutzwände		Fläche der Lärmschutzfenster	
		2005	gesamt	2005	gesamt	2005	gesamt
		km	km	km	km	m ²	m ²
1		2	3	4	5	6	7
1	Baden-Württemberg	1,60	60,37	4,00	135,27	563	149 952
2	Bayern	7,76	256,23	16,93	198,47	1 393	70 255
3	Berlin	–	0,74	1,19	30,94	–	26 286
4	Brandenburg	3,05	6,03	6,46	60,10	183	10 173
5	Bremen	–	2,87	1,91	74,39	24	2 974
6	Hamburg	–	14,69	–	19,45	19	18 705
7	Hessen	0,32	36,97	4,55	118,06	292	72 004
8	Mecklenburg-Vorpommern	–	11,54	0,51	8,20	398	6 162
9	Niedersachsen	2,95	104,55	6,39	300,06	529	88 347
10	Nordrhein-Westfalen	7,13	379,92	23,97	778,81	3 526	159 795
11	Rheinland-Pfalz	–	21,32	2,67	90,39	3 786	98 402
12	Saarland	–	23,43	–	28,79	102	7 910
13	Sachsen	1,34	23,75	4,63	69,99	1 745	74 191
14	Sachsen-Anhalt	2,42	4,97	1,89	22,15	246	20 781
15	Schleswig-Holstein	–	58,65	–	58,28	–	18 325
16	Thüringen	–	17,93	–	20,49	992	32 334
	Bundesgebiet	26,58	1 023,99	75,09	2 013,85	13 798	856 596

Anmerkung: Spalten 3, 5, 7 = gesamt heißt hier: seit 1978 bis einschl. 2005!

im Rahmen einer umweltschonenden Bauausführung den Bestandsschutz wertvoller Vegetationsbestände und Tierlebensräume. Zum Schutz vor erheblichen Beeinträchtigungen von Grundwasser, Trinkwasserschutzgebieten und Oberflächengewässern durch Straßenabwässer wurden bautechnische Maßnahmen zum Gewässerschutz ergriffen. Ausreichend bemessene Talbrücken, Grünbrücken sowie artgerecht gestaltete Tierdurchlässe in Verbindung mit entsprechenden Leiteinrichtungen minimieren straßenbaubedingte Zerschneidungswirkungen und gewährleisten damit den Erhalt des vorhandenen Lebensraumverbundes. Im Bereich von Fließgewässerquerungen wurden artgerecht bemessene Querungsbauwerke mit Bermen gebaut, die den Auenverbund und einen Tierwechsel entlang des Fließgewässers weiterhin ermöglichen.

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

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

Die Straßenbauleistungen 2005 umfassten daneben auch Aufwendungen für die Gestaltung bzw. Einbindung der Straßen in die Landschaft über eine landschaftsgerechte Straßenrandbegrünung.

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

4.3 Ausgaben für die Erhaltung der Infrastruktur

Zur Erhaltung der Bundesfernstraßen – ohne die Erhaltungsanteile im Zusammenhang mit Um- und Ausbau und BAB Erweiterung – wurden im Berichtsjahr 2005 ausgegeben:

insgesamt:	1 397 Mio. Euro,
davon für Bundesautobahnen:	785 Mio. Euro,
Bundesstraßen:	612 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 Bundesfernstraßen¹⁾ wurden im Berichtsjahr ausgegeben:

insgesamt:	904,4 Mio. Euro,
davon für Bundesautobahnen:	460,4 Mio. Euro,
Bundesstraßen:	444,0 Mio. Euro.

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

insgesamt:	40,5 Mio. Euro,
davon für Bundesautobahnen:	26,8 Mio. Euro,
Bundesstraßen:	13,7 Mio. Euro.

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

– Winterdienst	5 500 Euro/km,
– Grünpflege	6 500 Euro/km,
– Reinigung/Müll	6 000 Euro/km,
– Schadensbeseitigung	11 000 Euro/km,
– Verkehrstechnik, Beleuchtung, Tunnel, Fernmeldenetz	4 500 Euro/km.

4.4.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahr 2005 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 12 363 km Bundesautobahnen sind nunmehr 12 303 km mit Notruffeinrichtungen ausgerüstet (rd. 16 000 Notrufsäulen).

4.4.3 Betriebsdienst (Autobahn- und Straßenmeistereien)

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rund 12 200 km Bundesautobahnen 185 Autobahnmeistereien zur Verfügung. Im Berichtsjahr sind folgende Autobahnmeistereien in Betrieb gegangen:

¹⁾ Einschließlich der Kfz und Geräte sowie Verkehrsbeeinflussungsanlagen und Tunnelbetrieb.

- 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 60 Prüm–Wittlich**
AM Prüm (E)
- A 71 Erfurt–Schweinfurt**
ASM Rödelmaier (N).

Ende des Berichtsjahres befanden sich folgende Autobahnmeistereien im Bau:

- A 1 Bremen–Hamburg**
AM Hittfeld (N)
- A 2 Wollin–Magdeburg**
AM Theeßen (N)
- A 5 Karlsruhe–Heidelberg**
AM Walldorf (E)
- A 10 Potsdam–Schönefeld**
AM Rangsdorf (E)
- A 38 Leipzig–Südwest–Parthenaue**
AM Leipzig (N)
- A 38 Arenshausen–Heringen**
AM Breitenworbis (N)
- A 656 Mannheim–Heidelberg**
AM Mannheim-Seckenheim (E).

Die Standorte der in Betrieb gegangenen und der in Bau befindlichen AM sind der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2005“ zu entnehmen.

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rd. 219.300 km Bundes-, Landes- (Staats-) und Kreisstraßen 223 bundeseigene und 361 landeseigene Straßenmeistereien zur Verfügung.

Im Berichtsjahr sind folgende bundeseigene Straßenmeistereien in Betrieb gegangen:

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

Folgende bundeseigene Straßenmeistereien befanden sich Ende des Berichtsjahres im Bau:

- B 6n Stapelburg–Blankenburg**
ASM Wernigerode
- B 175 Nossen–Döbeln**
SM Döbeln.

AM = Autobahnmeisterei

SM = Straßenmeisterei

ASM = Autobahn- und Straßenmeisterei

FM = Fernmeldemeisterei

VRZ = Verkehrsrechnerzentrale

(N) = Neubau,

(E) = Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung

4.4.4 Verkehrsbeeinflussungsanlagen

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

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

Die automatische Verkehrssteuerung mittels Wechselerverkehrszeichen 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 (s. Abbildung 12, Seite 47) erweitert werden.

Trotz der erheblichen finanziellen Anstrengungen – die bis Ende des Berichtsjahres verausgabten Bundesmittel summieren sich auf ca. 650 Mio. Euro – decken die in Betrieb befindlichen Anlagen noch nicht alle verkehrlich problematischen Autobahnabschnitte ab.

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

Abbildung 12

Dynamische Wegweiser mit integrierten Stauinformationen (dWiSta)

Das laufende Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen 2002 bis 2007 des Bundes dient der inhaltlichen und räumlichen Festlegung potenzieller Maßnahmenswerpunkte. Dieses soll im Jahr 2006 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 Kap. 2.9) 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 2005 wurden folgende größere Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Betrieb genommen:

- A 3** dWiSta Rhein-Main-West (1. BA)
- A 5** Temporäre Seitenstreifenfreigabe zwischen Nordwestkreuz und AS Friedberg (beide Fahrtrichtungen)
- A 8** Temporäre Seitenstreifenfreigabe zwischen AK München-Süd und AS Holzkirchen (1. BA; Fahrtrichtung Salzburg)
- A 100/A 115** Verkehrsbeeinflussungsanlagen West und AD Funkturm
- NRW** ca. 20 Zuflussregelungsanlagen an BAB-Anschlussstellen in NRW

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 gebaut 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 2** **Oberhausen–Bielefeld:**
T und R Resser Mark/Nord (Neubau)
T Rhynern/Nord (Ersatzneubau)
T Rhynern/Süd (Umbau)
 - A 31** **Emden–Bottrop:**
T'n und R'n Ems-Vechte/Nord und Süd (Neubauten)
 - A 93** **Rosenheim–Kiefersfelden:**
T und R Inntal/West (Neubau)
- Am Ende des Berichtsjahres waren folgende Tankstellen (T), Raststätten (R) und Motels (M) im Bau:
- A 2** **Oberhausen–Bielefeld:**
T und R Bottrop/Süd (Ersatzneubau)
 - A 7** **Hannover–Kassel:**
T'n und R'n Harz/Ost und West (Neubauten)

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31. Dezember 2005 die in Tabelle 15, Seite 48, nach Betriebsgruppen aufgeführten Betriebe zur Verfügung.

Die Standorte der 2005 fertig gestellten und im Bau befindlichen Vorhaben sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 2005“ 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 430 Standorte behindertengerechte Anlagen und Einrichtungen zur Verfügung.

– **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. Beste-

hende 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 15

Tankstellen, Raststätten und Motels an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)

– Stand: 31. Dezember 2005 –

Kurz- bez.	Anlagentyp	Anzahl der Standorte	Anzahl der Nebenbetriebe			Summe Neben- betriebe (Sp. 4 bis 6)
			T	R	M	
1	2	3	4	5	6	7
T	Rastanlage mit Tankstelle	42	42	0	0	42
TR	Rastanlage mit Tankstelle und Raststätte	285	285	285	0	570
TRM	Rastanlage mit Tankstelle, Raststätte und Motel	50	50	50	50	150
R	Rastanlage mit Raststätte	50	0	50	0	50
RM	Rastanlage mit Raststätte und Motel	3	0	3	3	6
Summe		430	377	388	53	818

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

VKE Verkehrseinheit

AK Autobahnkreuz

AD Autobahndreieck

AS Anschlussstelle

N Nord

S Süd

W West

O Ost

n nördlich

s südlich

w westlich

ö östlich

BGr Bundesgrenze

LGr Landesgrenze

(m) mit Knoten

(o) ohne Knoten

Tabelle 1

IST-Ausgaben 2005
– 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	1,7
543 01	Veröffentlichung und Dokumentation	0,6
544 01	Forschung, Untersuchungen und ähnliches	4,9
545 01	Konferenzen, Tagungen, Messen und Ausstellungen	0,1
546 01	Steuern, Steuerberatungskosten, Verwaltungsaufwand aus dem fiktiven Betrieb gewerblicher Art des Bundes	0,0
	Zuweisungen und Zuschüsse (ohne Investitionen)	
682 01	Beitrag an nichtbundeseigene Eisenbahnen zu den Kosten für Unterhaltung und Betrieb höhen- gleicher Kreuzungen von Bundesstraßen und Eisenbahnen	1,1
	Ausgaben für Investitionen	
744 01	Privatstraßen des Bundes	0,6
744 02	Zubringerstraßen zum Flughafen Berlin/Brandenburg International (BBI)	–
883 02	Zuwendungen an kommunale Baulastträger nach § 5a Bundesfernstraßengesetz (FStrG)	4,0
883 04	Zuwendungen für den Bau von Ortsdurchfahrten und Bundesfernstraßen in der Bundesstadt Bonn nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz (FStrG)	0,6
	Bau und Betrieb der Bundesstraßen	
521 11	Betriebsdienst Bundesautobahnen (Summe der Titel 521 13 bis Titel 521 19)	379,4
521 13	Ausgaben für auf Bundesautobahnen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung ...	206,0
521 14	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	42,2
521 15	Grundstücke, Gebäude und Räume	28,9
521 16	Unternehmerleistungen für Betriebsdienst BAB	40,9
521 17	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör	48,1
521 18	Elektrotechnische Anlagen	12,4
521 19	Sonstiges	0,9
521 21	Betriebsdienst Bundesstraßen (Summe der Titel 521 23 bis Titel 521 29)	404,6
521 23	Ausgaben für auf Bundesstraßen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung	195,5
521 24	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	38,8
521 25	Grundstücke, Gebäude und Räume	12,0
521 26	Unternehmerleistungen für Betriebsdienst BStr.	72,5

¹⁾ Differenzen durch Rundung.

noch Tabelle 1

IST-Ausgaben 2005
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. € ¹⁾
1	2	3
521 27	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör	55,5
521 28	Elektrotechnische Anlage	22,5
521 29	Sonstiges	7,8
521 32	Verkehrsbeeinflussungs- und Beleuchtungsanlagen sowie Tunnelausstattung (Bundesautobahnen)	28,4
521 42	Verkehrsbeeinflussungs- und Beleuchtungsanlagen sowie Tunnelausstattung (Bundesstraßen) ..	8,2
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)	14,8
535 62	Bestandserfassung der Bundesfernstraßen mit elektronischer Auswertung	1,7
632 12	Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesautobahnen)	50,0
632 22	Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesstraßen)	35,1
685 32	Bundesanteil an den Verwaltungskosten der DEGES	25,0
711 12	Hochbauten an Bundesautobahnen bis 1 000 000 € Baukosten	15,4
711 22	Hochbauten an Bundesstraßen bis 1 000 000 € Baukosten	9,3
712 12	Hochbauten an Bundesautobahnen über 1 000 000 € Baukosten	11,3
712 22	Hochbauten an Bundesstraßen über 1 000 000 € Baukosten	4,4
741 11	Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 741 14 bis Titel 741 18) ...	970,2
741 14	Erweiterung von Bundesautobahnen (VDE-Projekte)	210,7
741 16	Erweiterung von Bundesautobahnen (ohne VDE-Projekte)	65,0
741 17	Neubau von Bundesautobahnen (ohne VDE-Projekte)	155,5
741 18	Neubau von Bundesautobahnen (VDE-Projekte)	539,0
741 22	Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)	132,2
741 31	Erhaltung, Um- und Ausbau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 741 3, 741 35 und 741 39)	686,3
741 33	Erhaltung der Bundesautobahnen	534,0
741 35	Um- und Ausbau von Bundesautobahnen	146,2
741 39	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen	6,1
741 41	Erhaltung, Um- und Ausbau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen) (Summe der Titel 741 43, 741 45 und 741 49)	663,8
741 43	Erhaltung von Bundesstraßen	443,1

¹⁾ Differenzen durch Rundung.

noch Tabelle 1

IST-Ausgaben 2005
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. € ¹⁾
1	2	3
741 45	Um- und Ausbau von Bundesstraßen	216,2
741 49	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen	4,4
741 61	Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur im Bereich der Bundesfernstraßen aus Zuschüssen der Agentur für Arbeit	0,5
742 11	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmelde-, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 742 13 bis Titel 742 15)	82,4
742 13	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen an bestehenden Bundesautobahnen ..	21,8
742 14	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs-, Beleuchtungs- und Glätteismeldealagen an bestehenden Bundesautobahnen	4,3
742 15	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesautobahnen	56,3
742 21	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunk- und Stromversorgungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesstraßen) (Summe der Titel 742 23 bis Titel 742 25)	15,0
742 23	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunkanlagen an bestehenden Bundesstraßen ...	8,1
742 24	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs-, Beleuchtungs- und Glätteismeldealagen an bestehenden Bundesstraßen	5,4
742 25	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen	1,5
743 12	Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze im Bereich Bundesautobahnen	7,1
743 32	Baukostenzuschüsse des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Bereich der Bundesautobahnen	98,2
743 42	Baukostenzuschüsse des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Bereich der Bundesstraßen	94,9
745 21	Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Bundesfernstraßen) (Summe der Titel 745 23 bis Titel 745 25)	25,9
745 23	Änderung von Überführungen (§ 12 EKrG)	11,3
745 24	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und Deutsche Bahn AG	12,7
745 25	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und sonstigen Eisenbahnen	1,9
746 22	Bau von Radwegen an Bundesstraßen	92,8
811 12	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen)	27,7
811 22	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesstraßen)	15,2
812 12	Erwerb von Geräten (einschl. Stahlflachstraßen) und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 5 000 € im Einzelfall (Bundesautobahnen)	16,0

¹⁾ Differenzen durch Rundung.

noch Tabelle 1

IST-Ausgaben 2005
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. € ¹⁾
1	2	3
812 22	Erwerb von Geräten und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 5 000 € im Einzelfall (Bundesstraßen)	10,0
821 11	Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 821 14 bis Titel 821 18)	90,5
821 14	Grunderwerb für VDE (Erweiterung)	14,8
821 16	Grunderwerb für Erweiterung (ohne VDE)	14,5
821 17	Grunderwerb für Neubau (ohne VDE)	37,5
821 18	Grunderwerb für VDE (Neubau)	23,8
821 22	Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)	47,7
821 31	Grunderwerb für Um- und Ausbau einschl. Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 821 35 und 821 39)	9,5
821 35	Grunderwerb für Um- und Ausbau	8,1
821 39	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesautobahnen	1,4
821 41	Grunderwerb für Um- und Ausbau einschl. Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen) (Summe der Titel 821 45 und 821 49)	30,2
821 45	Grunderwerb für Um- und Ausbau	26,5
821 49	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen	3,7
823 12	Erwerb privatfinanzierter Bundesautobahnabschnitte	188,4
823 22	Erwerb privatfinanzierter Bundesstraßenabschnitte	88,1
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 2005 Kap. 1210 – Bundesfernstraßen –	4 396,1
	Kapitel 1202 – Allgemeine Bewilligungen –	
745 51	Investitionen in die Bundesfernstraßen über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)	1 755,0
	Summe Ist-Ausgaben Kap. 1210 und 1202	6 151,1

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 gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Baden-Württemberg						
A 6 SAARBRÜCKEN-WAIDHAUS						
Viernheim (LGr HE/BW) – AK Mannheim (einschl. Neckarbrücke)	46BB	79,9	6,5	0,4 (1.Fb)		6,1
AS Heilbronn/U'eisesheim – AK Weinsberg (einschl. Neckartalübergang Neckarsulm)	46BB	91,5	10,7			10,7
AK Walldorf – AS Wiesloch/Rauenberg	46BB	26,4	5,8	5,8	5,8	
AS Sinsheim – AS Sinsheim/Steinsfurt	46BB	47,2	9,8			9,8
A 8 LUXEMBURG-SALZBURG						
w AS Wurmberg – AS Heimsheim	46KB	70,2	11,6			11,6
AS Heimsheim – w AD Leonberg (m B 295 Renningen)	46KB	108,3	10,3	0,2		10,1
Gruibingen – Mühlhausen	46KB	40,6	3,9			3,9
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig		26,4		5,8	5,8	
Ende 2005 in Bau: 6 VKE sechsstreifig						52,2
Bayern						
A 3 PASSAU-ARNHEIM						
AS Hösbach – AS Aschaffenburg-O	46BB	131,7	6,4	6,4	6,4	
Aschaffenburg-O – Aschaffenburg-W ^{2);6)}	46BB	36,1	4,9			4,9
A 6 SAARBRÜCKEN-WAIDHAUS						
AS Roth (B 2n) – AK Nürnberg-O (A 9) (o)	46BB	124,3	11,7	Overfly	Overfly	11,7
A 8 STUTTGART-MÜNCHEN						
w AS Sulzemoos – w AS Dachau/Fürstenfeldbruck	46BB	51,0	7,9	3,7		4,2
LGr BW/BY(AK Ulm/Elchingen) – w Bubesheim	46BB	61,5	6,8	6,8 (1.Fb)		6,8 (2.Fb)
w Bubesheim – ö Leinheim	46BB	57,6	6,8	6,8 (1.Fb)		6,8 (2.Fb)
Lechbrücke bei Gersthofen	46KB	11,0	0,1			0,1

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)

²⁾ EU-Baukostenzuschuss in Transeuropäische Verkehrsnetze

⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

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 gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
A 9 MÜNCHEN-BERLIN TK Sophienberg – s AS Bayreuth-N	46BB	115,1	6,3			6,3
AK München-N – AK Neufahrn	68BB	50,8	9,3	9,3	9,3	
AS München/Frankfurter-Ring –	46KB	36,7	3,2	3,2	3,2	
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE sechsstreifig 1 VKE achtstreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE sechsstreifig 1 VKE achtstreifig		168,4 50,8		9,6 9,3	9,6 9,3	
Ende 2005 in Bau: 8 VKE sechsstreifig davon 3 VKE, 2. Fahrbahn						43,7 20,8
Brandenburg A 10 BERLINER RING AS Hellersdorf (m) – s AD Schwanebeck	46KB	123,3	18,4	11,5		6,9
Insgesamt Ende 2005 in Bau: 1 VKE sechsstreifig						6,9
Bremen A 27 WALSRÖDE-CUXHAVEN AS HB/Überseestadt – AS Bremen-N	46BB	51,6	11,3	11,3	3,5 (2.Fb)	
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig, 2. Fahrbahn damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig		51,6		11,3	3,5	
Hamburg A 1 SAARBRÜCKEN-HEILIGENHAFEN AD HH-SO (A 25) – AS HH/Billstedt	46BB	69,0	5,5			5,5
Insgesamt Ende 2005 in Bau: 1 VKE sechsstreifig						5,5

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)²⁾ EU-Baukostenzuschuss in Transeuropäische Verkehrsnetze³⁾ 2-Mrd-€-Programm

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 gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
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	53,0	6,4	6,4	6,4	
A 66 WIESBADEN–FULDA AK Wiesbaden – AD Kriftel	46KB	77,3	8,0			8,0
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig Ende 2005 in Bau: 1 VKE sechsstreifig		53,0		6,4	6,4	8,0
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
A 7 FÜSSEN–FLENSBURG n AK Hannover-O – n AS Altwarmbüchen	46BB	27,2	5,7			5,7
n AS Großburgwedel – AD Hannover-N	46BB	29,0	6,0	6,0	6,0	
s AD Drammetal – s AS Göttingen	46BB	28,5	9,2	9,2	9,2	
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE sechsstreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE sechsstreifig Ende 2005 in Bau: 4 VKE sechsstreifig		57,5		15,2	15,2	16,7

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)

²⁾ EU-Baukostenzuschuss in Transeuropäische Verkehrsnetze

⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

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 gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
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
Blombachtal (L 419) – AS Wuppertal/Langerfeld (m)	46KB	123,6	5,5			5,5
AS Hagen-N – AK Westhofen (m)	46BB	90,8	5,6			5,6
Umbau Kreuz Münster-S (Überwurf)	66BB	14,9	0,1	0,1	0,1	
AS Münster-S – AS Münster-N	46KB	56,8	9,9	6,5	6,5	3,4
A 2 OBERHAUSEN-BERLIN						
AS Gelsenkirchen/Buer – AS Hertfen	46BB	55,4	5,2			5,2
ö AS DO/Mengede – AS DO-NO (o)	46BB	36,4	5,8			5,8
Bereich AK Kamen	46BB	44,5	2,6			2,6
AS Hamm (m) – TR Hamm/Rynern (m)	46BB	27,1	4,0	4,0	4,0	
ö AS Hamm – w AS Hamm/Uentrop ²⁾	46BB	41,1	8,1			8,1
ö AS Hamm/Uentrop – AS Beckum (o)	46BB	22,9	6,5			6,5
A 3 PASSAU-ARNHEIM						
Griesinger Straße – AK Köln-O	48BB	54,4	3,0	3,0	3,0	
AK Köln-O – AS Köln/Dellbrück (m) ²⁾	48BB	52,6	2,1			2,1
A 4 AACHEN-GÖRLITZ						
AS Eschweiler (o) – AS Weisweiler (m)	46BB	51,0	7,4			7,4
AS Weisweiler – AS Düren (m) (o Rurbrücke)	46BB	51,9	7,9	7,9	1,5	
AK Kerpen – AK Köln-W	46BB	74,7	10,8	8,3	5,0	2,5
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 ²⁾	46KB	9,6	1,0			1,0

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)

²⁾ EU-Baukostenzuschuss in Transeuropäische Verkehrsnetze

³⁾ 2-Mrd-€-Programm

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 gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
A 57 KÖLN-GOCH AK Kaarst – AK Meerbusch	46BB	29,3	5,3			3,4
Umbau AS Neuss-W	46BB	40,0	2,1			2,1
A 59 BONN-DINSLAKEN AS DU/Hochfeld – AK DU/Duisern	46BB	55,9	2,3	- im Berichtsjahr keine Bauleistung -		
DU/Duisern – AK Duisburg (A 40)	46BB	25,7	1,2			1,2
A 61 HOCKENHEIM-VENLO AS Jackerath – AK Wanlo	46BB	44,0	8,2	8,2	8,2	
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 6 VKE sechsstreifig 1 VKE achtstreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 5 VKE sechsstreifig 1 VKE achtstreifig Ende 2005 in Bau: 17 VKE sechsstreifig 1 VKE achtstreifig		123,0 54,4		23,2 3,0	25,3 3,0	68,2 2,1
Rheinland-Pfalz A 60 St.VITH-RÜSSELSHEIM AS Hechtsheim-W – AS Mainz/Laubenheim	46BB	142,1	4,9	2,3		2,6
Insgesamt Ende 2005 in Bau: 1 VKE sechsstreifig						2,6
Sachsen A 72 BAYR.VOGLAND-LEIPZIG AS Chemnitz-S (o) – AK Chemnitz (A 4)	46KB	42,5	3,0	3,0	3,0	
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig		42,5		3,0	3,0	

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)

²⁾ EU-Baukostenzuschuss in Transeuropäische Verkehrsnetze

³⁾ 2-Mrd-€-Programm

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 gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Sachsen-Anhalt						
A 9 MÜNCHEN-BERLIN s AS Wiedemar – n AS Zörbig	46KB	138,5	19,6	19,6	10,6	
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig 10,6 damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig		138,5		19,6		
Thüringen						
A 4 AACHEN-GÖRLITZ ö Herleshausen (LGr HE/TH) – w Werra-Brücke	46KB	12,5	1,6	1,6	1,6	
w AS Jena/Göschwitz – w AK Hermsdorf (A 9)	46KB	240,7	18,5	12,5		6,0
Gera-N – Gera/Leumnitz	46KB	37,6	5,0			5,0
A 9 MÜNCHEN-BERLIN AS Triptis (m) – s AK Hermsdorf (o)	46KB	97,7	16,7	6,7		10,0
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig		12,5		1,6	1,6	
Ende 2005 in Bau: 3 VKE sechsstreifig						21,0
Alle Länder:						
2005 für den Verkehr freigegeben: 16 VKE sechsstreifig davon 1 VKE, 2. Fahrbahn 2 VKE achtstreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 15 VKE sechsstreifig 2 VKE achtstreifig		673,4 105,2		95,7 12,3	81,0 3,5 12,3	
Ende 2005 in Bau: 42 VKE sechsstreifig davon 3 VKE, 2. Fahrbahn 1 VKE achtstreifig						224,8 20,8 2,1

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)

²⁾ EU-Baukostenzuschuss in Transeuropäische Verkehrsnetze

³⁾ 2-Mrd-€-Programm

Tabelle 3

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

Bundesautobahnen - Neubaustrecken						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Baden-Württemberg						
A 96 s Gebrazhofen (B 18) – Dürren (B 18)	04KB	49,0	7,1			7,1
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.Fb)	02KB	87,8	9,8	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 Ende 2005 in Bau: 1 VKE zweistreifig 3 VKE vierstreifig davon 1 VKE, 2. Fahrbahn						7,6 17,1 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	79,0	9,8	9,8	9,8	
Wittschau – Vohenstrauß-W	24KB	75,7	7,2	7,2 (1.Fb)	7,2 (1.Fb)	7,2 (2.Fb)
Vohenstrauß-W – w AS Lohma	24KB		7,4	7,4	2,4	
A 7 FÜSSEN-FLensburg Füssen (B 310) (o Tunnel) – AS Nesselwang	04KB	127,0	13,5			13,5
A 70 SCHWEINFURT-BAYREUTH AS Knetzgau (St 2276 – AS Eltmann (B 26);	24KB	94,9	8,1	8,1 (1.Fb) 7,1 (2.Fb)	0,8 (2.Fb)	1,0 (2.Fb)
A 71 SCHWEINFURT-SANGERSHAUSEN Schweinfurt (A 70) – Pfersdorf (B 19/B 286)	04KB	142,6	17,1	17,1	17,1	
(B 279n) Pfersdorf (B 19) – Bad Neustadt a.d.S.	04KB	196,7	25,3	25,3	25,3	
Bad Neustadt a.d.S. (B 279n) – Berkach (LGr BY/TH)	04KB	127,1	13,6	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

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)⁵⁾ Europäischer Fond für regionale Entwicklung⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 3

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

Bundesautobahnen - Neubaustrecken						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
A 94 MÜNCHEN-NEUHAUS/INN Ampfing (B 12/ST 2091) – Erharting (B 299) Erharting (B 299) – Winhöring	04KB 24KB	54,8 58,3	11,0 9,4			11,0 9,4
A 96 LINDAU-MÜNCHEN Memmingen-O – Erkheim	24KB	56,5	12,3			12,3
A 99 AUTOBAHNRING MÜNCHEN Unterpfaffenhofen (A 96) m AS Germering – Langwied (A 8)	04KB	167,8	6,2	2,5	2,5	3,7
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 8 VKE vierstreifig davon 1 VKE, 1. Fahrbahn und 1 VKE, 2. Fahrbahn damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 5 VKE vierstreifig Ende 2005 in Bau: 9 VKE vierstreifig davon 2 VKE, 2. Fahrbahn		621,1		73,2	78,7 7,2 0,8	103,0 8,2
Berlin A 113 ZUBRINGER DRESDEN LGr BE/BB – AS Adlershof AS Adlershof – AS Späthstraße	06KB 06KB	175,4 129,6	3,8 4,7	4,7	4,7	3,8
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig Ende 2005 in Bau: 1 VKE sechsstreifig		129,6		4,7	4,7	3,8
Brandenburg A 113 ZUBRINGER DRESDEN AK Schönefeld (o) – LGr BB/BE	06KK	107,4	7,9	5,4		2,5
Insgesamt Ende 2005 in Bau: 1 VKE sechsstreifig						2,5

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)⁵⁾ Europäischer Fond für regionale Entwicklung⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 3

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

Bundesautobahnen - Neubaustrecken						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Bremen						
A 281 ECKVERBINDUNG BREMEN						
AS HB-Airport Stadt – Wartumer Heerstraße (BA 2.1)	04KK	244,3	3,3			3,3
Wartumer Heerstraße – AS HB-Neustädter Hafen (BA 3.1)	04KK	47,1	2,5			2,5
Insgesamt						
Ende 2005 in Bau:						
2 VKE vierstreifig						5,8
Hessen						
A 44 AACHEN–EISENACH						
AS Hessisch Lichtenau-M (m) – AS Hessisch Lichtenau-O (m)	04KB	88,3	4,4	4,4	4,4	
A 66 WIESBADEN–FULDA						
AS Schlüchtern-N – AS Neuhof-S	04KB	89,2	8,1			6,2
AS Neuhof-S – AS Neuhof-N (Tunnel)	04KB	99,8	3,4			3,4
Neuhof-N – AS Fulda-S	04KB	29,4	3,5			3,5
AS Fulda-S – AD Fulda (A 7)	04KB	38,3	5,8	5,8	5,8	
Insgesamt						
2005 für den Verkehr freigegeben:						
2 VKE vierstreifig						10,2
damit						
2005 vollständig für den Verkehr freigegeben:						
2 VKE vierstreifig		126,6		10,2		
Ende 2005 in Bau:						
3 VKE vierstreifig						13,1
Mecklenburg-Vorpommern						
A 20 BREMEN–PRENZLAU						
AS Tessin (o) – AS Tribsees (m)	04KB	109,4	19,8	19,8	5,8	
AS Tribsees (o) – AS Grimmen-W (o) (L 19)	04KB	46,5	11,2	11,2	11,2	
AS Greifswald (L 26) (o) – AS Gützkow (o) (B 96/B 111)	04KB	45,8	17,2	17,2	17,2	
AS Anklam (o) (B 199) – AS Neubrandenburg-N (o)	04KB	79,9	16,5	16,5	16,5	

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)

⁵⁾ Europäischer Fond für regionale Entwicklung

⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 3

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

Bundesautobahnen - Neubaustrecken						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
A 241 SCHWERIN–WISMAR ab 2006: A 14 Jesendorf (L 101) – AK Wismar (A 20)	04KB	49,6	10,6			10,6
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 4 VKE vierstreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 4 VKE vierstreifig Ende 2005 in Bau: 1 VKE vierstreifig		281,6		64,7	50,7	10,6
Niedersachsen						
A 26 STADE–HAMBURG sö Stade (B 73) – Horneburg (K 36 n)	04KB	146,2	11,2			11,2
A 38 FRIEDLAND–LEIPZIG sw Friedland (B 27) – Uder (LGr NI/TH)	04KB	67,4	8,3			8,3
A 39 SALZGITTER–WISMAR AK Braunschweig-S – Rautheim (L 625)	04KB	80,7	5,6	3,6	2,0	
Rautheim (L 625) – nö Cremlingen (B 1)	04KB	22,6	5,0	2,1	2,1	2,9
Cremlingen – AK Wolfsburg/Königslutter ⁶⁾	04KB	44,7	7,0			7,0
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig Ende 2005 in Bau: 4 VKE vierstreifig		80,7		3,6	4,1	29,4
Nordrhein-Westfalen						
A 4 AACHEN–GÖRLITZ AS Wenden – Krombach m Abzweig Krombacher Höhe	04KB	66,6	8,8			8,8
Insgesamt Ende 2005 in Bau: 1 VKE vierstreifig						8,8

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)⁵⁾ Europäischer Fond für regionale Entwicklung⁶⁾ 2-Mrd.-€-Programm

noch Tabelle 3

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

Bundesautobahnen - Neubaustrecken						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
				(km)		
1	2	3	4	5	6	7
Rheinland-Pfalz						
A 1 SAARBRÜCKEN–HEILIGENHAFEN						
Daun (B 257) – Rengen (L 46)	04KB	35,2	2,7	2,7	2,7	
Rengen (L 46) – Gerolstein (B 410n/L 67) (2.BA Liesertalbrücke)	04KB	50,3	3,5			3,5
A 650 BAD DÜRKHEIM–LUDWIGSHAFEN						
AS Friedelsheim – AS Maxdorf	24KB	2,6	3,3	0,8	2,5 (2.Fb)	
Insgesamt						
2005 für den Verkehr freigegeben:						
2 VKE vierstreifig					5,2	
davon 1 VKE, 2. Fahrbahn					2,5	
damit						
2005 vollständig für den Verkehr freigegeben:						
1 VKE vierstreifig		35,2		2,7		
Ende 2005 in Bau:						
1 VKE vierstreifig						3,5
Sachsen						
A 17 AUSSIG (BGr)–DRESDEN						
AS Pirna (B 172a) (m) –	04KB	159,3	12,7	12,7	9,7	
AS Dresden/Südvorstadt (B 170) (o) ³⁾						
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.VOGLTLAND–LEIPZIG						
AK Chemnitz (A 4) – AS Hartmannsdorf; BA 1.1	04KB	59,7	5,3			5,3
AS Hartmannsdorf – AS Niederfrohna; BA 1.2	04KB	46,2	4,6			4,6
Insgesamt						
2005 für den Verkehr freigegeben:						
1 VKE vierstreifig					9,7	
damit						
2005 vollständig für den Verkehr freigegeben:						
1 VKE vierstreifig		159,3		12,7		
Ende 2005 in Bau:						
6 VKE vierstreifig						53,4

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)³⁾ Europäischer Fond für regionale Entwicklung²⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 3

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

Bundesautobahnen - Neubaustrecken						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Sachsen-Anhalt						
A 38 FRIEDLAND–LEIPZIG						
ö Görzbach (LGr TH/ST) – AS Roßla (o)	04KB	100,3	9,8	9,8	9,8	
AS Schafstädt (L 177) (m) – AD Halle-S (o)	04KB	19,5	5,9			5,9
1 VKE vierstreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig Ende 2005 in Bau: 1 VKE vierstreifig		100,3		9,8	9,8	5,9
Schleswig-Holstein						
A 1 SAARBRÜCKEN–HEILIGENHAFEN						
AS Oldenburg-N – AS Heiligenhafen-M	24KB	42,2	8,0	3,0	3,0	0,7
A 20 BREMEN–PRENZLAU						
Geschendorf – Lübeck (A 1)	04KB	79,1	15,7			15,7
A 21 HAMBURG–KIEL						
AS Wahlstedt (B 205) – AS Bornhöved	24KB	26,0	8,6	3,0	3,0	5,6
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig Ende 2005 in Bau: 3 VKE vierstreifig					6,0	22,0
Thüringen						
A 38 FRIEDLAND–LEIPZIG						
nw Uder (LGr NI/TH) – AS Heilbad Heiligenstadt (o)	04KB	120,0	10,6			10,6
AS Heilbad Heiligenstadt (m) – AS Leinefelde-Worbis	04KB	114,8	15,7			15,7
AS Heringen (B 80) (o) – ö Görzbach (LGr TH/ST)	04KB	25,3	5,9	5,9	5,9	
AS Bleicherode (m) – AS Werther (B 80) (o)	04KB	79,1	14,2	9,6		4,6

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)⁵⁾ Europäischer Fond für regionale Entwicklung⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 3

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

Bundesautobahnen - Neubaustrecken						
Land Straße Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
A 71 SCHWEINFURT-SANGERSHAUSEN						
Berkach (LGr TH/BY) – AS Meiningen-S (B 89) (o)	04KB	106,2	13,3	13,3	13,3	
AS Erfurt/Bindersleben – AS Erfurt-N	04KB	126,4	15,2	1,6	1,6	13,6
AS B 85 – AS Heldrungen ⁵⁾	04KB	133,8	7,7			7,7
A 73 NÜRNBERG-SUHL						
AS Eisfeld (o) – AS Schleusingen (o)	04KB	145,5	11,7			11,7
AS Schleusingen (B 4) (m) – AS Suhl/Friedberg (B 247) (m)	04KB	137,1	7,8			7,8
AS Suhl/Friedberg (A 71) (o) – AD Suhl (A 71) (o)	04KB	133,7	7,5			7,5
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 3 VKE vierstreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig		131,5		19,2	20,8	
Ende 2005 in Bau: 8 VKE vierstreifig						79,2
Alle Länder: 2005 für den Verkehr freigegeben: 25 VKE vierstreifig davon 1 VKE, 1. Fahrbahn und 2 VKE, 2. Fahrbahn 1 VKE sechsstreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 17 VKE vierstreifig 1 VKE sechsstreifig		1536,3 129,6		196,1 4,7	195,2 7,2 3,3 4,7	
Ende 2005 in Bau: 1 VKE zweistreifig 43 VKE vierstreifig davon 3 VKE, 2. Fahrbahn 2 VKE sechsstreifig						7,6 351,8 13,6 6,3

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)⁵⁾ Europäischer Fond für regionale Entwicklung⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

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 gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
				(km)		
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg						
B 10						
Nordtangente Karlsruhe (Osteil A 5–B 10)	04KK	14,4	1,3			1,3
Nordtangente Karlsruhe	02KK	5,8	1,0			1,0
Göppingen-O – Süßen-O (OU Eislingen) (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 (K 6901) – Tübingen (Bläsibad) (1.+2. BA)	24KB	15,6	3,7			3,7
B 31						
Breisach – AS Freibung-M (1. BA)	02KK	26,5	6,5			6,5
B 33						
BGr D/CH-Konstanz – w Rheinbrücke	04KK	74,9	1,8	1,2	0,6	0,6
B 313						
Nürtingen (K 1220) – AS Wendlingen (A 8)	24KB	8,6	2,6			2,6
B 317						
Weil a.R. – Lörrach (Zollfreie Straße) (2.BA)	02KK	25,8	1,4	- im Berichtsjahr keine Bauleistung -		
B 464						
Sindelfingen – Renningen	02KK	24,0	7,5			7,5
Insgesamt						
2005 für den Verkehr freigegeben:						
1 VKE vierstreifig						
Ende 2005 in Bau:						
4 VKE zweistreifig						16,4
6 VKE vierstreifig					0,6	12,8
Bayern						
B 15						
Ausbau s Rosenheim	24KK	10,8	3,3	3,3	3,3	
B 19						
Immenstadt - Heuberg, BA I	04KK	49,1	5,2			5,2
Heuberg - Martinszell, BA II	04KK	12,9	1,9			1,9
Martinszell – Lanzen, BA III	04KK	6,8	4,0			2,8
B 85						
Cham (B 20) – Untertraubenbach	24KK	27,0	10,3			10,3

¹⁾ aktuelle Bau-+ Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)

⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

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 gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
				(km)		
1	2	3	4	5	6	7
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 2005 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig Ende 2004 in Bau: 1 VKE zweistreifig 6 VKE vierstreifig		10,8		3,3	3,3	5,1 27,8
Berlin						
B 101 Marienfelder Allee (LGr BE/BB – Ahrensdorfer Str.)	24KK	9,1	0,9			0,9
Insgesamt Ende 2005 in Bau: 1 VKE vierstreifig						0,9
Brandenburg						
B 5 OU Nauen – OU Wustermark	24KK	5,6	4,0			4,0
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	4,7
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig Ende 2005 in Bau: 3 VKE vierstreifig					5,2	13,1

¹⁾ aktuelle Bau-+ Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

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 gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Bremen						
B 71 Verlegung AS Bremerhaven/Wulsdorf – n LGr HB/NI (B 6)	02KK	13,3	2,1			2,1
B 74 Verlegung Farger Straße – Kreinsloger Straße ⁶⁾	02KK	18,8	2,6			2,6
Insgesamt Ende 2005 in Bau: 2 VKE zweistreifig						4,7
Hessen						
B 47 Rheinbrücke Worms (nur Anteil HE)	24KK	9,3	0,5			0,5
B 49 Limburg/Ahlbach – AS Beselich/Obertiefenbach	24KK	24,1	4,5			4,5
Insgesamt Ende 2005 in Bau: 2 VKE vierstreifig						5,0
Mecklenburg-Vorpommern						
B 96n Bf. Rügendamm – AS Altefähr (2. Strelasundquerung)	24KK	122,3	4,7			4,7
Insgesamt Ende 2005 in Bau: 1 VKE vierstreifig						4,7
Niedersachsen						
B 6 Nienburg – Eilvese (2.Fb) ⁶⁾	24KK	10,8	8,9			8,9
Eilvese – Neustadt ⁶⁾	24KK	13,5	8,1			8,1
B 27 ö Scharzfeld – w Bad Lauterberg	02KK	9,8	2,6			2,6
B 402 BGr NL – A 31	24KB	18,1	7,3			7,3
Insgesamt Ende 2005 in Bau: 1 VKE zweistreifig 3 VKE vierstreifig davon 1 VKE, 2. Fahrbahn						2,6 24,3 8,9

¹⁾ aktuelle Bau-+ Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

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 gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Nordrhein-Westfalen						
B 54 Kreuztal – Olpe/Krombach (A 4)	04KB	56,1	6,0			6,0
B 58 L 460 – einschl. Rheinbrücke Wesel	24KK	42,7	2,1			2,1
B 67 Bocholt (L 602) – Rhede (L 572)	02KK	35,2	7,0			7,0
Rhede – Borken	02KK	27,2	9,7			9,7
B 227 Essen, A 44 – L 439	04KK	44,5	4,0	4,0	4,0	
B 229 AS Remscheid – Lennep	24KK	5,9	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	4,7	2,9		1,8
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig Ende 2005 in Bau: 2 VKE zweistreifig 5 VKE vierstreifig		44,5		4,0	4,0	16,7 13,5
Rheinland-Pfalz						
B 9 Verlegung zw. OU Guntersblum und OU Oppenheim	02KK	30,9	6,1			6,1
B 10 Haseneck – Waldfriedhof ⁴⁾	24KK	4,2	1,2	0,6	0,6	0,6
Fehrbach (K 1) – AS B 270	24KK	13,2	1,5			1,5
AS B 270 – AS Haseneck ⁴⁾	24KK	19,9	1,8			0,7

¹⁾ aktuelle Bau-+ Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)

⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

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 gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
				(km)		
1	2	3	4	5	6	7
B 47 2. Rheinbrücke Worms (Anteil RP) incl. Strecken	24KK	72,7	4,5			4,5
B 50 A1/A60 – B50 alt (Platten)	04KK	61,3	5,3			5,3
Kauerhof – Simmern-O (K 55) ⁶⁾	24KK	39,0	6,5			6,5
Flughafen Hahn – Nieder Kostenz	24KK	20,4	6,7			6,7
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig					0,6	
Ende 2005 in Bau: 1 VKE zweistreifig 7 VKE vierstreifig						6,1 25,8
Saarland						
B 269 BGr F/D – AS Ens Dorf (A 620)	02KK	42,5	9,0			9,0
Querspange Ens Dorf (A 620 – B 51alt)	02KK	37,0	1,8			1,8
Insgesamt Ende 2005 in Bau: 2 VKE zweistreifig						10,8
Schleswig-Holstein						
B 207 Lübeck – Pogeez, 1.BA (A 20 - Lübeck) ⁶⁾	02KK	28,6	5,7			5,7
Insgesamt Ende 2005 in Bau: 1 VKE zweistreifig						5,7
Sachsen						
B 178 BGr D/PL – s Zittau (B 99) (5.BA)	02KK	9,6	1,3			1,3
Insgesamt Ende 2005 in Bau: 1 VKE zweistreifig						1,3

¹⁾ aktuelle Bau-+ Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

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 gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
				(km)		
1	2	3	4	5	6	7
Sachsen-Anhalt						
B 6n						
AS Blankenburg-Zentrum – AS Blankenburg-O BA 7	04KB	20,4	3,3	3,3	3,3	
AS Blankenburg-O – AS Quedlinburg-Zentrum BA 8.1	04KB	42,2	9,0	2,3	2,3	6,7
AS Quedlinburg-Zentrum – AS Quedlinburg-O BA 8.2	04KB	24,4	4,2			4,2
AS Quedlinburg-O – AS Hoym/Nachterstedt BA 9.1	04KB	59,7	10,4			10,3
Hoym/Nachterstedt – Frose BA 9.2	04KB	19,3	4,3			4,3
B 81						
B 246a – Langenweddingen	24KK	7,3	2,5			2,5
B 184						
Dessau – Roßlau	24KK	27,1	2,1			2,1
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig		20,4		3,3	5,6	
Ende 2005 in Bau: 6 VKE vierstreifig						30,1
Thüringen						
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	2,0	
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig		4,9		2,0	2,0	
Ende 2005 in Bau: 1 VKE zweistreifig						1,3

¹⁾ aktuelle Bau-+ Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)

⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

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 gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Alle Länder:						
2005 für den Verkehr freigegeben:						
1 VKE zweistreifig						
8 VKE vierstreifig						
damit						
2005 vollständig für den Verkehr freigegeben:						
1 VKE zweistreifig						
3 VKE vierstreifig						
Ende 2005 in Bau:						
16 VKE zweistreifig						
40 VKE vierstreifig						
davon 1 VKE, 2. Fahrbahn						
		4,9 75,7		2,0 10,6	2,0 19,3	70,7 158,0 8,9

¹⁾ aktuelle Bau-+ Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)

⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

Tabelle 5

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

Bundesstraßen - Ortsumgehungen (OU) -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Baden-Württemberg						
B 3						
OU Karlsruhe/Wolfartsweier	02KK	16,2	2,3	2,3	2,3	
OU Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt)	02KK	21,1	3,4			3,4
OU Sandweier	02KK	17,3	4,3			4,3
OU Bad Krozingen	02KK	8,7	3,2			3,2
B 10						
OU Luizhausen	02KK	4,7	2,6			2,6
B 12						
OU Isny (mit Kosten + Längen aus BY)	02KK	32,0	4,0			4,0
B 28						
OU Ergenzingen	02KK	14,3	4,8			4,8
OU Metzingen (2. BA)	04KK	37,0	3,0			3,0
B 29						
OU Schwäbisch Gmünd (1. BA)	02KK	18,3	1,3	- im Berichtsjahr keine Bauleistung -		
B 31						
OU Döggingen (Gauchachtalbrücke)	04KK	72,4	3,6(1.Fb)	- im Berichtsjahr keine Bauleistung -		
B 33						
OU Hornberg	02KK	41,4	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	15,3	5,1			5,1
B 298						
OU Mutlangen	02KK	23,0	2,6	2,6	2,6	
B 492						
OU Hermaringen	02KK	14,9	2,8	2,8	2,8	

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)

⁴⁾ Privatfinanzierte Maßnahmen

⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 5

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

Bundesstraßen - Ortsumgehungen (OU) -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
B 518 OU Wehr (2. BA)	02KK	23,9	2,5			2,5
B 535 OU Schwetzingen/Plankstadt	04KK	65,7	6,1			6,1
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 3 VKE zweistreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 3 VKE zweistreifig Ende 2005 in Bau: 13 VKE zweistreifig 3 VKE vierstreifig davon 1 VKE, 2. Fahrbahn		54,1		7,7	7,7	49,6 12,7 3,6
Bayern						
B 2 OU Meitingen	04KK	45,5	8,8	8,8	8,8	
OU Zedtwitz	02KK	3,2	2,3			2,3
OU Röttenbach	02KK	10,3	4,3			4,3
OU Eschenau ⁶⁾	02KK	7,1	2,1			2,1
B 8 OU Biebelried	02KK	4,8	2,6			2,6
B 17 Westumgehung Landsberg	02KK	13,0	3,5			3,5
Umfahrung Kaufering	02KK	57,2	12,0			12,0
B 19 OU Werneck	02KK	8,4	3,6			3,6
B 22 OU Aiching	02KK	10,5	3,0			3,0
B 25 Nordumgehung Nördlingen	02KK	8,4	3,2			3,2
B 85 OU Neukirchen vorm Wald ⁶⁾	02KK	19,6	5,4			5,4

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)

⁴⁾ Privatfinanzierte Maßnahmen

⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 5

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

Bundesstraßen - Ortsumgehungen (OU) -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
B 279 OU Oberweissenbrunn	02KK	6,1	2,1	2,1	2,1	
B 286 Südümgehung Maibach	02KK	5,6	3,3			3,3
B 299 OU Hundsbach	02KK	6,1	2,8			2,8
B 300 OU Thannhausen	02KK	3,8	2,9	2,9	2,9	
B 303 OU Untersteinach	02KK	4,2	2,6			2,6
B 304 OU Zorneding	02KK	11,6	4,3			4,3
B 472 OU Peißenberg	02KK	54,9	7,0			7,0
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE zweistreifig 1 VKE vierstreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE zweistreifig 1 VKE vierstreifig		9,9 45,5		5,0 8,8	5,0 8,8	
Ende 2005 in Bau: 15 VKE zweistreifig						62,0
Brandenburg						
B 1 /B 167 OU Seelow (West-/Nordumgehung)	02KK	31,4	13,1	13,1	13,1	
OU Kietz/Küstrin	02KK	19,9	4,2			4,2
B 2 OU Michendorf	02KK	8,5	4,8	4,8	4,8	
B 87 OU Müllrose	02KK	22,7	6,3	6,3	6,3	
B 101 OU'en Wiesenhausen, Kliestow und Trebbin	04KB	28,1	9,1			9,1

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)

⁴⁾ Privatfinanzierte Maßnahmen

⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 5

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

Bundesstraßen - Ortsumgehungen (OU) -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
OU Luckenwalde	02KK	48,6	17,3	9,0		6,3
B 102 OU Belzig	02KK	8,0	3,4	3,4	3,4	
B 103 /B 189 OU Pritzwalk	02KK	28,1	10,8	3,2	3,2	7,6
B 112 Nordumgehung Guben (2. BA)	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 169 OU Drebkau	02KK	19,0	7,4			7,4
B 188 OU Rathenow	02KK	31,4	9,0			9,0
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 5 VKE zweistreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 4 VKE zweistreifig		70,6		27,6	30,8	
Ende 2005 in Bau: 8 VKE zweistreifig 1 VKE vierstreifig						57,0 9,1
Hessen						
B 45 OU Höchst i.O.	02KK	22,7	2,8			2,8
B 253 OU Frankenberg/Röddenau und Frankenberg (Eder)	02KK	19,9	7,2			7,2
B 277 OU Dillenburg (Schlossbergtunnel)	02KK	47,0	1,2			1,2
OU Haiger	02KK	16,4	2,8			2,8

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)

⁴⁾ Privatfinanzierte Maßnahmen

⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 5

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

Bundesstraßen - Ortsumgehungen (OU) -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
B 426 Verlegung bei Mühlthal/Nieder-Ramstadt, (2. BA; ö K 138)	02KK	50,8	2,5			3,5
B 457 OU Hungen ⁴⁾	02KK	13,4	3,9			3,9
Insgesamt Ende 2005 in Bau: 6 VKE zweistreifig						21,4
Mecklenburg-Vorpommern						
B 96 OU Neustrelitz (2. BA) B 96 – B 198 (m)	02KK	12,1	3,7	3,7(1.Fb)	3,7(1.Fb)	
B 104 Nordumgehung Schwerin (1. BA) B 104 - B 106	02KK	30,2	5,6			5,6
B 105/B 96 OU Stralsund (Langendorf – B 194)	02KK	13,2	3,6			3,6
B 321 OU Pampow	02KK	10,7	3,0	3,0	3,0	
OU Crivitz	02KK	18,2	4,6			4,6
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE zweistreifig davon 1 VKE, 1. Fahrbahn damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig		12,1		3,7	6,7	
Ende 2005 in Bau: 3 VKE zweistreifig				3,0		13,8
Niedersachsen						
B 71 OU Beverstedt	02KK	5,7	2,9	2,9	2,9	
B 72 OU Norden	02KK	17,8	8,7			8,7
B 244 OU Helmstedt (B 245 – B 1)	02KK	12,6	3,2	3,2	3,2	

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)

⁴⁾ Privatfinanzierte Maßnahmen

⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 5

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

Bundesstraßen - Ortsumgehungen (OU) -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE zweistreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE zweistreifig Ende 2005 in Bau: 1 VKE zweistreifig		36,1		6,1	6,1	8,7
Nordrhein-Westfalen						
B 51 OU Wermelskirchen	02KK	31,1	3,6	3,6	3,6	
B 59 OU Pulheim (L 183 – n A 1)	02KK	21,2	3,7			3,7
B 226 Verlegung bei Wetter (Ruhrbrücke)	02KK	31,1	0,9			0,9
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	19,6	7,5			7,5
B 475 Westumgehung Ennigerloh (K 57 – B 475)	02KK	10,9	3,0	3,0	3,0	
B 480 OU Olsberg	02KK	27,1	3,8			3,8
B 528 OU s Kamp-Lintfort	02KK	11,7	2,4			2,4
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE zweistreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE zweistreifig Ende 2005 in Bau: 7 VKE zweistreifig		42,0		6,6	6,6	23,5

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)

⁴⁾ Privatfinanzierte Maßnahmen

⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 5

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

Bundesstraßen - Ortsumgehungen (OU) -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Rheinland-Pfalz						
B 37 OU Hochspeyer	02KK	15,3	4,4			4,4
B 39 OU Geinsheim	02KK	5,9	3,4	3,4	3,4	
B 42 OU Koblenz-Ehrenbreitstein	04KK	13,3	0,6	0,6	0,6	
B 49 OU Neuhäusel	02KK	26,1	3,8			3,8
B 47 OU Eisenberg ⁶⁾	02KK	6,9	3,1			3,1
B 53 OU'en Biewer und Pfalzel	02KK	39,1	4,0			4,0
B 257 OU Wolsfeld	02KK	15,2	2,9			2,9
B 260 OU Fachbach – Bad Ems	02KK	131,1	4,1	2,5		1,6
B 270 OU Wolfstein	02KK	10,7	1,6			1,6
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig 1 VKE vierstreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig 1 VKE vierstreifig Ende 2005 in Bau: 7 VKE zweistreifig					3,4 0,6	
		5,9 13,3		3,4 0,6		21,4
Saarland						
B 41 OU Neunkirchen	24KK	12,0	4,0	- im Berichtsjahr keine Bauleistung -		
- Keine Bauleistung -						

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)

⁴⁾ Privatfinanzierte Maßnahmen

⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 5

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

Bundesstraßen - Ortsumgehungen (OU) -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
Sachsen						
B 6 OU Bennowitz mit Muldebrücke Wurzen	02KK	21,4	2,2			2,2
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
OU Markersbach	02KK	11,1	1,7			1,7
B 107 OU Grimma	02KK	17,2	8,4			8,4
B 174 OU Marienberg	02KK	28,2	9,5			9,5
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	2,6	
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig		14,2		2,6	2,6	
Ende 2005 in Bau: 6 VKE zweistreifig 2 VKE vierstreifig						30,4 4,7
Sachsen-Anhalt						
B 2 /B 187 Südumgehung Wittenberg-O (3.BA)	04KK	7,4	1,9			1,9
/B 91 OU Zeitz - Theißen (L 193 – B 2)	02KK	13,1	4,2			4,2
B 81 OU Egeln/N	04KK	13,9	3,3	3,3	1,3	
B 100 OU Brehna	04KK	5,4	5,9	5,9	5,9	

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)

⁴⁾ Privatfinanzierte Maßnahmen

⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 5

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

Bundesstraßen - Ortsumgehungen (OU) -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
B 180						
OU Hettstedt (1.BA)	02KK	13,1	3,7			3,7
OU Hettstedt mit Zubringer B 242	02KK	17,9	4,8	4,8	4,8	
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	5,4	1,9	2,8
B 184						
OU Gommern/Dannigkow	02KK	14,6	6,4			6,4
B 188						
OU Uchtspringe–Staats–Vinzelberg	02KK	14,7	10,9			10,9
B 189						
OU Stendal	02KK	14,5	7,2	7,2	7,2	
Insgesamt						
2005 für den Verkehr freigegeben:						
3 VKE zweistreifig					13,9	
2 VKE vierstreifig					7,2	
damit						
2005 vollständig für den Verkehr freigegeben:						
2 VKE zweistreifig		32,4		12,0		
2 VKE vierstreifig		19,3		9,2		
Ende 2005 in Bau:						
6 VKE zweistreifig						30,5
1 VKE vierstreifig						1,9
Thüringen						
B 2						
Nordanbindung Gera	02KK	19,6	5,7			5,7
B 4						
OU Sondershausen	02KK	22,6	10,6			7,1
B 19						
OU Schwallungen	02KK	12,6	2,6			2,6
B 62						
OU Bad Salzungen, 3. BA (Leimbach)	02KK	8,1	2,7			2,7
B 89						
OU Sonneberg	02KK	18,2	9,5	6,5		2,0

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)

⁴⁾ Privatfinanzierte Maßnahmen

⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 5

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

Bundesstraßen - Ortsumgehungen (OU) -						
Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				von Baubeginn bis Ende 2005	davon in 2005	bis Ende 2005
1	2	3	4	5	6	7
(km)						
B 247 OU Leinefelde	02KK	12,0	2,8	2,8	2,8	
/B 84 OU Bad Langensalza	02KK	22,1	8,1			8,1
B 281 OU Triptis mit OU Mittelpölnitz (B 2)	02KK	12,0	8,8	6,8	6,8	2,0
OU Miestiz	02KK	5,8	2,4			2,4
OU Gorndorf	04KK	15,1	3,2			3,2
Insgesamt 2005 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE zweistreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig		12,0		2,8	9,6	
Ende 2005 in Bau: 8 VKE zweistreifig 1 VKE vierstreifig						32,6 3,2
Alle Länder: 2005 für den Verkehr freigegeben: 23 VKE zweistreifig davon 1 VKE, 1. Fahrbahn 4 VKE vierstreifig damit 2005 vollständig für den Verkehr freigegeben: 19 VKE zweistreifig 4 VKE vierstreifig					92,4 3,7 16,6	
Ende 2005 in Bau: 80 VKE zweistreifig 8 VKE vierstreifig davon 1 VKE, 2. Fahrbahn		287,9 78,1		76,8 18,6		350,9 31,6 3,6

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)

⁴⁾ Privatfinanzierte Maßnahmen

⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

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	2005 für den Verkehr freigegeben Ort (in/bei)	Ende 2005 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	3.063
Bayern				
B 309 KEMPTEN – PFRONTEN Ortsumfahrung Wank	Wank	-	660	220
Hessen				
B 44 FRANKFURT – MANNHEIM Bürstadt/Bobstadt	---	Bürstadt/ Bobstadt	10.194	4.372
Nordrhein-Westfalen				
B 56 BONN – EUSKIRCHEN Alfter/Impekoven	Alfter/Impekoven	---	13.559	4.127
Sachsen-Anhalt				
B 71 GARDELEGEN – UELZEN Salzwedel Lüneburger Straße	---	Salzwedel	22.320	18.577
B 87 NAUMBURG – APOLDA Bad Kösen	----	Bad Kösen	8.181	5.360
B 244 ELBINGERODE – HELMSTEDT Altstadtkreisel Wernigerode	----	Wernigerode	21.521	5.650
B 248 LÜCHOW – WOLFSBURG Salzwedel Hoyersburger Straße	----	Salzwedel	16.881	11.200

1) aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2006)

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
2005 für den Verkehr freigegeben					
<u>A 1 OSNABRÜCK-KAMEN</u> AS Münster-N–AK Münster-S	1	Rampenbrücke AK Münster Süd	412	7,7	Spannbeton
<u>A1 KAMEN-KÖLN</u> AS Wuppertal–Langerfeld	2	Wupper-Talbrücke Oehde	418	19,1	Stahlverbund
<u>A 3 FRANKFURT/MAIN-NÜRNBERG</u> O AS Aschaffenburg-O– W AS Bessenbach/Waldaschaff	3	LS-Einhausung Hösbach	2100	90	Stahlbeton
<u>A 4 AACHEN (BGR)-KÖLN</u> O AS Weisweiler–W AS Düren	4	Brücke über den Mühlenteich	92	7,3	Spannbeton
<u>A 6 SAARBRÜCKEN-NÜRNBERG</u> LGR HE/BW (AK Viernheim)– N AK Mannheim	5	Neckarbrücke Mannheim	410	37,5	Spannbeton
<u>A 9 MÜNCHEN-BERLIN</u> AS München/Frankfurter Ring– AK München-N	6	Lärmschutzwand Freimann	2600	13,0	Stahlverbund
Ende 2005 in Bau					
<u>A 1 BREMEN-LÜBECK</u> AD Hamburg-SO– AS Hamburg-Billstedt	7	Trogbauwerk „Tunnel Moorfleet“	275	8,8	Stahlbeton
<u>A 1 KAMEN-KÖLN</u> AS Westhofen–AS Hagen-N AS Wuppertal-Ronsdorf	8	Bahnhof „Kabel“	149	10,1	Stahlverbund
	9	Lennebrücke	197	13,0	Stahlverbund
	10	Ruhrbrücke	240	18,7	Stahlverbund
	11	Bahnhof „Westhofen“	102	5,0	Spannbeton
	12	Talbrücke Langerfeld	325	17,7	Stahlverbund
	13	Schwelmetalbrücke	210	14,8	Stahlverbund
<u>A 2 OBERHAUSEN-DORTMUND</u> AS Gelsenkirchen–AS Herten	14	Tunnel Gelsenkirchen-Erle	320	16,4	Stahlbeton
<u>A 2 OBERHAUSEN-HANNOVER</u> LGR NW/NI–Bad Nenndorf	15	Talbrücke Kleinenbremen (Nordseite unter Verkehr, Südseite im Bau)	170	8,6	Spannbeton
<u>A 8 KARLSRUHE-MÜNCHEN</u> AS Heimsheim–AD Leonberg	16	Neuenbühlalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht unter Verkehr)	200	7,7	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2005

noch 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
A 8 <u>STUTTGART-MÜNCHEN</u> ASAugsburg-W-AS Dersching	17	Lechbrücke Gersthofen	109	11,0	Stahlverbund
A 60 <u>ST. VITH-RÜSSELSHEIM</u> AS Hechtsheim-W- AS Mainz/Laubenheim	18	Tunnelbauwerk einschl. Galeriebauwerke	450	26,1	Spannbeton/ Stahlbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2005

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
2005 für den Verkehr freigegeben					
<u>A 1 SAARBRÜCKEN– HEILIGENHAFEN</u> Daun (B 257)–Rengen (L 46)	19	Talbrücke Maubach	234	5,5	Spannbeton
<u>A 6 NÜRNBERG–W AidHAUS</u> W AK Pfreimd–Woppenhof	20	Schiltornbachtalbrücke	188	5,9	Spannbeton
	21	Naabtalbrücke	457	12,7	Spannbeton
<u>A 17 DRESDEN–BGR D/CZ</u> AS Dresden Südvorstadt (B 170)– AS Pima	22	Geberggrundbrücke	288	7,8	Spannbeton
	23	Lockwitztalbrücke	723	32,8	Stahlverbund
	24	Müglitztalbrücke	347	10,8	Stahlverbund
<u>A 20 LÜBECK–STETTIN</u> AS Triebsees–AS Grimmen-W AS Anklam–AS Altentreptow AS Altentreptow– AS Neubrandenburg-N	25	Trebeltalbrücke	530	12,3	Spannbeton
	26	Brücke Großer Landgraben	530	11,0	Spannbeton
	27	Brücke Kleiner Landgraben	309	9,3	Spannbeton
	28	Brücke Harweg (2. Fahrbahn und Sanierung Südseite)	968	12,3	Spannbeton
<u>A 38 GÖTTINGEN–HALLE (A9)</u> O AS Heringen–W AS Roßla AS Heringen–LGr TH/ST	29	Thyratalbrücke	1115	35,7	Stahlverbund
	30	Hungerbachtalbrücke	375	8,4	Spannbeton
	31	Brücke über den Taubentalsbach	263	6,7	Spannbeton
	32	Brücke über den Weidengraben	352	7,8	Spannbeton
<u>A 44 KASSEL–EISENACH</u> AS Hessisch Lichtenau– AS Waldkappel-O(o)	33	Wehretalbrücke	530	11,4	Spannbeton
	34	Hopfenbachtalbrücke	278	8,7	Spannbeton
	35	Tunnel Walberg	280	} 27,9	Stahlbeton
	36	Tunnel Hopfenberg	540		Stahlbeton
<u>A 66 FRANKFURT/M.–FULDA</u> AS Eichenzell (B 27)– AS Fulda-S (A 7)	37	Abbruch und Neubau der Fuldabrücke (nördl. Teil)	540	6,1	Spannbeton
<u>A 71 ERFURT–SCHWEINFURT</u> Berkach (LGr TH/BY)– Meiningen-S (B 89)	38	Tunnel Eichelberg	1110	48,6	Stahlbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2005

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
	39	Talbrücke Jüchsen	369	8,0	Spannbeton
	40	Talbrücke Bibra	249	6,5	Spannbeton
	41	Saaletalbrücke	592	16,5	Stahlverbund
Berkach (LGr TH/BY)– Bad Neustadt	42	Talbrücke Thalwasser	320	10,6	Spannbeton
Bad Neustadt–Pfersdorf	43	Werntalbrücke Pfersdorf	188	5,4	Spannbeton
Pfersdorf–Schweinfurt	44	Werntalbrücke Geldersheim	250	7,0	Spannbeton
	45	Talbrücke Maibach	422	9,5	Spannbeton
Ende 2005 in Bau					
<u>A 1 OLDENBURG–HEILIGENHAFEN</u>					
AS Oldenburg-N– AS Heiligenhafen-Mitte	46	Trogbauwerk Gremersdorf	220	4,3	Stahlbeton
<u>A 1 SAARBRÜCKEN– HEILIGENHAFEN</u>					
Rengen (L 46)–Kellberg	47	Liesertalbrücke	578	18,2	Spannbeton
<u>A 4 OLE–BAD HERSFELD</u>					
AK Olpe-S–Krombach	48	Talbrücke Elben	120	14,8	Stahlverbund
	49	Talbrücke Altenberg	239	7,0	Spannbeton
	50	Talbrücke Dahl	126	4,2	Spannbeton
<u>A 4 AACHEN–GÖRLITZ</u>					
AS Jena-Göschwitz– AK Hermsdorfer Kreuz	51	Lärmschutz tunnel Jena	600	19,1	Stahlbeton
	52	Saalebrücke Jena	724	16,2	Spannbeton
Abschnitt Glauchau	53	Zwickauer Mulde	188	8,6	Spannbeton
<u>A 6 NÜRNBERG–Waidhaus</u>					
AS Amberg-O–AK Pfreimd	54	Fensterbachtalbrücke	240	5,8	Spannbeton
	55	Kulmbachtalbrücke	517	12,4	Spannbeton
<u>A 9 MÜNCHEN–BERLIN</u>					
AS Bayreuth-N– PWC Anlage Sophienberg	56	Einhausung Laineck	300	10,8	Stahlbeton
<u>A 17 DRESDEN–BGR D/CZ</u>					
AS Pirna-BGr. D/CZ	57	Seidewitztalbrücke	566	24,8	Stahlverbund
	58	Nasenbachtalbrücke	282	8,1	Spannbeton
	59	Landschaftstunnel Harthe	300	6,3	Stahlbeton
	60	Grenzbrücke	409	30,0	Stahlverbund
<u>A 38 GÖTTINGEN–HALLE (A9)</u>					
AS Heiligenstadt (m)– AS Leinefelde (o)	61	Steinbachtalbrücke	372	12,4	Stahlverbund
	62	Etzelsbachtalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	523	13,8	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2005

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
LGr NS/TH–AS Arenshausen	63	Heidkopftunnel	1722	48,6	Stahlbeton
	64	Talbrücke Abendtal	199	5,7	Spannbeton
	65	Talbrücke Bebertal	252	8,6	Spannbeton
Südümgehung Leipzig	66	Brücke über die Weiße Elster und Bahn	293	10,8	Spannbeton
	67	Querung Bahnhof Gaschnitz	455	26,4	Spannbeton
AS Eisleben–AS Schafstädt	68	Talbrücke über den Weizschkerbach	600	12,3	Spannbeton
	69	Talbrücke über das Weidatal	453	16,7	Spannbeton
<u>A 70 SCHWEINFURT–BAMBERG</u>					
AS Knetzgau–AS Eltmann	70	Mainbrücke Eltmann	1056	18,0	Spannbeton
<u>A 71 ERFURT–SCHWEINFURT</u>					
AS Heldrungen	71	Schmücketunnel	1720	72,5	Stahlbeton
Berkach (LGR TH/BY)– Bad Neustadt	72	Bahratalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	312	8,1	Spannbeton
Bad Neustad–Pfersdorf	73	Lauertalbrücke	626	16,5	Spannbeton
<u>A 73 SUHL–LICHTENFELS</u>					
Suhl-Friedberg–Dreieck Suhl	74	Talbrücke Haseltal	845	36,0	Stahlverbund
	75	Talbrücke Wiesental (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	252	8,2	Spannbeton
	76	Talbrücke Langer Grund (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	372	11,3	Spannbeton
Schleusingen–Suhl-Friedberg	77	Talbrücke Wallersbach	555	11,8	Spannbeton
	78	Talbrücke Dambach	370	12,3	Stahlverbund
	79	Talbrücke Leuketal	218	5,7	Spannbeton
	80	Talbrücke Silbach	340	11,0	Stahlverbund
	81	Talbrücke Ochsengrund	188	5,2	Spannbeton
	82	Talbrücke Feuchter Grund	147	4,7	Spannbeton
	83	St. Kilian	448	20,8	Stahlverbund
Eisfeld Nord–Schleusingen	84	Talbrücke Nahe	435	10,1	Spannbeton
	85	Talbrücke Schleuse	680	19,9	Stahlverbund
	86	Talbrücke Wiedersbach	178	6,0	Stahlverbund
	87	Talbrücke Brünn	696	14,0	Spannbeton
	88	Talbrücke Sulzebach	268	6,3	Spannbeton
	89	Talbrücke Weiße	236	6,9	Spannbeton
Eisfeld Süd–Lichtenfels	90	Itztalbrücke	852	20,2	Spannbeton
	91	Talbrücke Füllbach	161	4,2	Spannbeton
	92	Talbrücke Nestelgraben	302	7,5	Spannbeton
	93	Maintalbrücke	655	15,7	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2005

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
A 98 <u>WEIL (BGR)– SCHAFFHAUSEN (BGR)</u> AS Lörrach/Inzlingen– Rheinfelden/Karsau	94	Tunnel Nollinger Berg (1. Rich- tungsfahrbahn freigegeben)	2528	48,6	Stahlbeton
A 99 <u>AUTOBAHNRING MÜNCHEN</u> Langwied–Unterpfaffenhofen	95	Tunnel Aubing	1935	77,3	Stahlbeton
A 113 <u>AUTOBAHNZUBRINGER DRESDEN</u> AD Neukölln–LGr BE/BB	96	Tunnel Altglienicke	320	8,1	Stahlbeton
	97	Brücke über den Teltowkanal (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	149	12,2	Stahlverbund
	98	Tunnel Rudower Höhe	1000	32,0	Stahlbeton
A 281 <u>AUTOBAHNECKVERBINDUNG BREMEN</u> Ringschluss zwischen A1 und A27	99	Trogbauwerk AS Neustadt	535	25,5	Stahlbeton
	100	Hochstraße zwischen Duckwitzstr. und Georg-Wulf- Str.; Schrägseilbrücke über den Flughafendamm	1122	45,0	Stahlverbund
	101	Hochstraße (Bereich Großmarkt)	496	15,7	Spannbeton
A 861 <u>QUERSPANGE RHEINFELDEN</u> AD Rheinfelden–LGr D/CH	102	Rheinbrücke Rheinfelden	211	7,6	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2005

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	Baukosten ¹⁾ Mio. €	Baustoff
1	2	3	4	5	6
2005 für den Verkehr freigegeben					
<u>B 42 NEUWIED–KOBLENZ</u> OU Koblenz-Ehrenbreitstein	103	Ständerstraße	405	6,0	Stahlbeton
<u>B 49 KOBLENZ-MONTABAUER</u> OU Neuhäusel	104	Kalterbachtalbrücke	322	6,8	Spannbeton
<u>B 298 GAILDORF-SCHWÄBISCH GMÜND</u> OU Mutlangen	105	Haselbachtalbrücke	253	7,3	Spannbeton
Ende 2005 in Bau					
<u>B 1 DORTMUND–UNNA</u> AS Do-Dorstfeld–AS Do-Zentrum	106	Schnettkerbrücke	328	21,8	Stahlverbund
<u>B 2n AS GERA-BIEBLACH (A 4)– B 2 (ALT)</u> Nordanbindung Gera	107	Brahmetalbrücke	345	4,1	Spannbeton
<u>B 14 WINNENDEN–BACKNANG</u> OU Winnenden	108	Zipfelbachtalbrücke	465	11,1	Spannbeton
<u>B 33 OFFENBURG–VILLINGEN</u> OU Hornberg	109	Tunnel Leutenbach	1080	38,7	Stahlbeton
<u>B 33 OFFENBURG–VILLINGEN</u> OU Hornberg	110	Tunnel Hornberg	1884	24,8	Stahlbeton
<u>B 47 WORMS–BÜRSTADT</u> 2. Rheinbrücke	111	Nibelungenbrücke	744	14,9	Spannbeton
<u>B 54 KROMBACH–KREUZTAL</u> Hüttentalstraße	112	Talbrücke Albetal	266	6,0	Spannbeton
	113	Talbrücke Holenstein	288	6,0	Spannbeton
<u>B 58n WESEL–GELDERN</u> Rheinquerung	114	Rheinbrücke Wesel	773	49,8	Stahl/ Spannbeton
<u>B 62 WISSEN–SIEGEN</u> Siegkreisel Betzdorf	115	Tunnel St. Barbara	378	9,9	Stahlbeton
<u>B 96n POMMERN-DREIECK–BERGEN</u> AS Rügendamm–AS Altefähr	116	2. Strelasundquerung	2830	90,0	Stahl
<u>B 227 GELSENKIRCHEN-ERLE (B 226)– A 52 AS BREITSCHIED</u> Velbert	117	Talbrücke Scherenbusch	323	8,1	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2005

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 229 LANGENFELD (B 8)–SOEST (B 1)</u> Hüsten–Müschede	118	Ruhrtalbrücke	736	9,2	Spannbeton
<u>B 229 AS REMSCHEID</u> B 2229 über A 1	119	Überführungsbauwerk	68	6,4	Stahlverbund
<u>B 236 DORTMUND-NORDOST– SCHWERTE</u> Dortmund–Berghofen	120	Tunnel Berghofen	1310	43,0	Stahlbeton
<u>B 260 KOBLENZ–WIESBADEN</u> Umgehung Fachbach–Bad Ems	121	Tunnel Bad Ems	1528	52,0	Stahlbeton
<u>B 269n ENSDORF–A 620</u> Ouerspange Ens Dorf (B 51-A 620)	122	Saarbrücke bei Ens Dorf	171	7,0	Spannbeton
<u>B 277 A 45 AS HAIGER/BURBACH (B 54)–WETZLAR (B 49)</u> OU Dillenburg	123	Schloßbergtunnel	775	32,8	Stahlbeton
<u>B 285 MELLRICHTSTADT– LANDESGRENZE THÜRINGEN</u> Verlegung nördl. Mellrichstadt	124	Mahlbachtalbrücke	329	6,2	Spannbeton
<u>B 292 ADELSHEIM–OSTERBURKEN</u> OU Osterburken	125	Kirnautalbrücke	216	4,1	Stahlverbund
<u>B 426 A 5 AS PFUNGSTADT– B 45 HÖCHST I. ODW.</u> OU Osterburken	126	Lohbergtunnel	1080	42,9	Stahlbeton
<u>B 457 GIESSEN–NIDDA</u> OU Hungen	127	Horlofftalbrücke	236	4,1	Stahlverbund
<u>B 472 SCHONGAU–BICHL</u> OU Peißenberg	128	Guggenbergtunnel	384	9,3	Stahlbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2005

Tabelle 10

Längenentwicklung*) der Bundesfernstraßen
1950 bis 2006 in km

Längenentwicklung der Bundesfernstraßen						
	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
Ja hr	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

*) 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 2006 in km

Längenentwicklung der Bundesfernstraßen						
	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
Ja hr	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
1992 ⁷⁾	10995,0	+ 101,0	42123,0	- 431,0	53078,0	- 330,0
1993	11013,0	+ 58,0	42169,0	+ 46,0	53182,0	+ 104,0
1994	11080,0	+ 67,0	41995,0	- 174,0	53075,0	- 107,0
1995	11143,0	+ 63,0	41770,0	- 225,0	52913,0	- 162,0
1996	11190,0	+ 47,0	41729,0	- 41,0	52919,0	+ 6,0
1997	11246,0	+ 56,0	41487,0	- 213,0	52733,0	- 186,0
1998	11309,0	+ 63,0	41419,0	- 68,0	52728,0	- 5,0
1999	11427,0	+ 118,0	41386,0	- 33,0	52813,0	+ 85,0
2000	11515,0	+ 88,0	41321,0	- 65,0	52836,0	+ 23,0
2001	11712,0	+ 197,0	41282,0	- 39,0	52994,0	+ 158,0
2002	11786,0	+ 74,0	41228,0	- 54,0	53014,0	+ 20,0
2003	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
2006	12363,0	+ 189,0	40983,0	+ 14,0	53346,0	+ 203,0

*) 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

