

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 2007

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Zusammenfassung	4
Teil 1 Straßenbaupolitische Grundlagen	7
1.1 Grundsätze der Straßenplanung des Bundes	7
1.1.1 Künftige Verkehrsentwicklungen	7
1.1.2 Bundesverkehrswegeplanung	7
1.1.3 Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen	7
1.1.4 Verknüpfung der Verkehrsträger	8
1.2 Umsetzung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen	8
1.2.1 Ziele und Realisierung des Bedarfsplans	8
1.2.2 Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes/Fünfjahresplan für die Bundesfernstraßen	9
1.2.3 Erhaltung der Straßeninfrastruktur	11
1.3 Betreibermodelle für den Bundesfernstraßenbau	11
1.3.1 Public Private Partnership	11
1.3.2 Stand der Projekte nach dem Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell)	12
1.3.3 Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (F-Modell)	12
1.4 Finanzierungsprogramme der EU	12
1.4.1 Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung – Teil Straße – ...	12
1.4.1.1 Bundesprogramm 2000 bis 2006	12
1.4.1.2 Planung 2007 bis 2013	13
1.4.2 Gemeinschaftszuschüsse für Transeuropäische Netze (TEN-Mittel)	13

	Seite
Teil 2 Bestand	13
2.1 Netz der Bundesfernstraßen	13
2.2 Zustand und Gebrauchswert der Bundesfernstraßen	14
2.3 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen	15
Teil 3 Straßenbauleistungen im Jahr 2006	21
3.1 Bundeshaushalt und Finanzplanung	21
3.1.1 Bundesfernstraßenfinanzierung 2006 – Kapitel 1210 – und Kapitel 1202 (Maut)	21
3.1.2 Bundeshaushalt 2007 – Entwurf 2008 und Finanzplanung	23
3.2 Bauleistungen	24
3.2.1 Übersicht der Bauleistungen	24
3.2.2 Bundesautobahnen – Erweiterung und Neubau	25
3.2.3 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße –	25
3.2.4 Bundesstraßen – Neubau und Erweiterung einschließlich Ortsumgehungen, Radwegebau	26
3.2.5 Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen ...	28
3.2.6 Ingenieurbauwerke	28
3.2.7 Umweltschutz	28
3.3 Erhaltung	30
3.4 Betrieb	30
3.4.1 Ausgaben	30
3.4.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen	30
3.4.3 Betriebsdienst (Autobahn- und Straßenmeistereien)	30
3.4.4 Verkehrsbeeinflussungsanlagen	31
3.5 Rastanlagen an Bundesautobahnen	31
3.6 Neue Regelungen im Straßenbau	33
3.6.1 Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenbau	33
3.6.2 Weiterentwicklung des Planungsrechts	33
Verzeichnis der Abbildungen im Text	
1 Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen	10
2 Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes	14
3 Fahrbahnzustand der Bundesstraßen, Zustandserfassung und -bewertung 2003 bis 2004	15
4 Fahrbahnzustand der Bundesautobahnen, Zustandserfassung und -bewertung 2005 bis 2006	15
5 Brücken an Bundesfernstraßen, Zustandsnoten nach Brückenflächen der Teilbauwerke	15
6 Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes	17
7 Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen	18

	Seite
8 Entwicklung der Jahresfahrleistungen (JFL) auf den Bundesfernstraßen	18
9 Anteile der Aufgabenbereiche bei Kapitel 1210 und Kapitel 1202 (Bundesfernstraßen)	22
10 Entwicklung der Ausgaben von 1990 bis 2006 und Finanzplanung für die Bundesfernstraßen bis 2011	24
11 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße –	27
Verzeichnis der Tabellen im Text	
1 Straßennetzlängen	14
2 Kfz-Bestand	16
3 Verkehrsstärken	16
4 Fahrleistungen	16
5 Kurzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Personenverkehr	20
6 Kurzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Güterverkehr	20
7 Haushaltssoll 2006	21
8 IST-Ausgaben 2006	21
9 Finanzrahmen 2007 bis 2011	23
10 Bauleistungsübersicht 2006	24
11 Maßnahmen des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen	29
12 Tankstellen, Raststätten und Motels an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)	32
Teil 4 Anhang	
Erläuterungen	36
Tabellen im Anhang	
1 EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006 – Teil Bundesfernstraßen –	37
2 Längenentwicklung der Bundesfernstraßen	38
3 IST-Ausgaben 2006 – aufgeschlüsselt nach Titeln –	40
4 Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –	45
5 Bundesautobahnen – Neubaustrecken –	50
6 Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken –	56
7 Bundesstraßen – Ortsumgehungen –	63
8 Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen	72
9 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) –	73
10 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken –	74
11 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen –	77
12 Große Instandsetzungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken	80
Karte (in der Umschlagtasche)	
Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2006 (Stand: 31. Dezember 2006)	

Straßenbaubericht 2007 über das Berichtsjahr 2006

Gemäß § 7 des Fernstraßenausbaugesetzes (FstrAbG) in der Fassung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I 2005, Nr. 9, S. 201) berichtet der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

Erstmals wurde der Straßenbaubericht für das Jahr 1971 aufgestellt.

Der Berichtszeitraum des vorliegenden Berichtes erstreckt sich für die Bauleistungen bis zum 31. Dezember 2006, ansonsten bis zum 31. Juni 2007.

Zusammenfassung

Im vorliegenden Bericht für das Jahr 2007 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.

Auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2003 (BVWP 2003) wurde im Juli 2004 der neue Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL) als Anlage zum Fünften Fernstraßenausbauänderungsgesetz (5. FStrAbÄndG) vom Deutschen Bundestag beschlossen. Er ist am 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 rund 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 rund 1900 km Autobahnneubau, rund 2 200 km Autobahn-Erweiterungen auf sechs oder mehr Fahrstreifen sowie rund 5 500 km Neubau und Erweiterung von Bundesstraßen, darin enthalten sind rund 850 Ortsumgehungen.

Gemäß § 5 Abs. 1 des Fernstraßenausbaugesetzes sind zur Umsetzung des langfristig angelegten Bedarfsplans Fünfjahrespläne für die Bundesfernstraßen (FJP) aufzustellen. Sie bilden die Grundlage für die jährlichen Straßenbaupläne. Der neue FJP ist integraler Bestandteil des verkehrsträgerübergreifenden „Investitionsrahmenplans bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ (IRP). Der IRP – Teil Bundesfernstraßen – enthält die wichtigsten Projekte für die Bundesfernstraßen der kommenden Jahre und legt damit die Schwerpunkte der Investitionen für den Neubau und die Erweiterung der Bundesfernstraßen fest. Die Vorhabenauswahl erfolgte nahezu ausschließlich aus Projekten des Vordringlichen Bedarfs des BPL. Der Schwerpunkt liegt in der zügigen Fertigstellung bereits laufender Maßnahmen und einer wirtschaftlich effizienten Durchfinanzierung der neu zu beginnenden Projekte. Der Planungsrahmen beträgt für Aus- und Neubau rund 22,9 Mrd. Euro, davon rund 2,3 Mrd. Euro für die Refinanzierung der privat vorfinanzierten Projekte. Mit der erfolgreichen Einführung der streckenbezogenen Gebühr für schwere Lkw (12 t zulässiges Gesamtgewicht) auf Autobahnen im Jahr 2005 sind Betreibermodelle für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell) möglich geworden. Hierzu wurden im Berichtszeitraum maßgebliche Voraussetzungen für mehrere Pilotanwendungen geschaffen, und im Mai 2007 wurde das erste A-Modell auf der BAB A 8, Abschnitt Augsburg – München, an einen privaten Betreiber vergeben.

Eine wesentliche Grundlage für die Straßenplanung ist die Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen. Wichtige Faktoren sind der Kfz-Bestand sowie der Transitverkehr. Ende des Berichtsjahres waren im gesamten Bundesgebiet rund 55,5 Mio. Kfz (+ 0,602 Mio. Kfz gegenüber Ende 2005) 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 rund 48 100 Kfz/24h (+ 1,1 Prozent),
SV rund 15,2 Prozent,
- Bundesstraßen – außerorts DTV rund 9 130 Kfz/24h (– 0,9 Prozent),
SV rund 8,5 Prozent.

Die Gesamtfahrleistung (ohne Mofas, Mokicks, Mopeds) im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland betrug im Berichtsjahr rund 689,7 Mrd. Kfzkm (+ 0,8 Prozent). Davon entfielen auf die

- Autobahnen rund 217 Mrd. Kfzkm (+ 1,8 Prozent), Anteil an der Gesamtfahrleistung 31,5 Prozent,
- Bundesstraßen – außerorts – rund 107 Mrd. Kfzkm (+ 0,6 Prozent), Anteil an der Gesamtfahrleistung 15,5 Prozent.

Aktuelle Verkehrsprognosen bestätigen die der Bundesverkehrswegeplanung 2003 zugrundeliegenden Prognosen und zeigen, dass der Straßenverkehr auch langfristig an Bedeutung zunehmen wird. So wird für die Straßengüterverkehrsleistung bis 2050 etwa eine Verdoppelung erwartet, und auch beim Personenverkehr werden trotz der demografischen Entwicklung einer älter werdenden Gesellschaft weitere Zunahmen der Fahrleistungen vorausgeschätzt.

Nach dem Haushaltsgesetz 2006 vom 24. Juli 2006 waren im Berichtsjahr für den Bereich der Bundesfernstraßen in Kapitel 1210 und in Kapitel 1202 (Maut) Ausgaben in Höhe von 5 783 Mio. Euro (Verfügungsbetrag SOLL) vorgesehen. Einschließlich der EFRE-Mittel und im Haushaltsjahr erfolgten Umschichtungen ergaben sich IST-Ausgaben von 6 124 Mio. Euro. Die Ausgaben verteilen sich wie folgt:

- Bundesländer insgesamt: 6 124 Mio. Euro
- * Investitionen 5 144 Mio. Euro
- * Nichtinvestitionen 980 Mio. Euro

Für das Jahr 2007 sind für den Bereich der Bundesfernstraßen (Kapitel 1210 und Kapitel 1202) Ausgabemittel in Höhe von 5 653 Mio. Euro vorgesehen (Haushaltsgesetz vom 28. Dezember 2006, BGBl. I, S. 3346).

Für die Bauleistungen der Kapazitätserweiterung auf den Bundesfernstraßen (Maßnahmen des Bedarfsplanes, Hauptbautitel, einschließlich Refinanzierung) wurden im Berichtsjahr insgesamt rund 2 724 Mio. Euro aufgewendet. Folgende Fertigstellungsleistungen wurden erbracht:

- Bundesautobahnen:
 - * 60 km Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen),
 - * 183 km Neubaustrecken.
- Bundesstraßen – Neubau und Erweiterungsstrecken einschließlich Ortsumgehungen:
 - * 44 km 4streifig,
 - * 111 km 2streifig.

Die Ausgaben einschließlich Grunderwerb betrugen:

- für Bundesautobahnen rund 1 647 Mio. Euro,
- für Bundesstraßen rund 790 Mio. Euro.

Der Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein Schwerpunkt beim Ausbau des Bundesfernstraßennetzes. Im Berichtsjahr wurden bundesweit 28 Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von rund 110 km für den Verkehr freigegeben.

Die Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen 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) 15 Mio. Euro verausgabt. Aus dem Kapitel 1222 (Eisenbahnen des Bundes) wurden zur Beseitigung von Bahnübergängen Investitionsmittel in Höhe von rund 65 Mio. Euro aufgewendet.

Im Berichtsjahr sind rund 360 km Radwege an Bundesstraßen fertig gestellt worden. Dafür wurden insgesamt rund 70 Mio. Euro aufgewendet. In dem Zeitraum von 1991 bis zum Jahr 2006 wurden rund 5 860 km Radwege mit Baukosten in Höhe von rund 1 Mrd. Euro errichtet. Insgesamt stehen damit Ende 2006 rund 17 300 km Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung.

Im Berichtsjahr wurden im Rahmen des Umweltschutzes für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) rund 110 Mio. Euro und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere rund 16 Mio. Euro ausgegeben. Damit wurden im Berichtsjahr rund 62 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und rund 72 km Lärmschutzwände errichtet sowie rund 12 000 m² Lärmschutzfenster eingebaut.

1 Straßenbaupolitische Grundlagen

1.1 Grundsätze der Straßenplanung des Bundes

Mobilität ist die Grundlage für Wachstum und Beschäftigung und ein entscheidender Standortfaktor für die Industrialisation Deutschland. Voraussetzung sind intakte, leistungsfähige und integrierte Verkehrswege. Die deutsche Verkehrspolitik muss zugleich den Herausforderungen des EU-Binnenmarkts und der Osterweiterung, der Globalisierung der Wirtschaft und der Entwicklung einer modernen Dienstleistungs- und Informationsgesellschaft gerecht werden, ohne die auch der Aufbau Ost nicht zu leisten ist.

Die zentralen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Ziele sind deshalb:

- Gewährleistung dauerhaft umweltgerechter Mobilität,
- Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland zur Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen,
- Förderung nachhaltiger Raum- und Siedlungsstrukturen,
- Schaffung fairer und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für Verkehrsteilnehmer und Allgemeinheit,
- Förderung der europäischen Integration.

Diese Ziele stehen in engem Zusammenhang mit dem verantwortungsbewussten Umgang mit der Umwelt. Dabei sind die Verringerung der Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und nicht erneuerbaren Ressourcen sowie die Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen (vor allem CO₂) von entscheidender Bedeutung.

Aufbauend auf diesen Zielen ergeben sich für den Verkehrsträger Straße folgende Schwerpunkte:

- Stärkung der deutschen Straßeninfrastruktur in einem größer werdenden Europa,
- Fortsetzung des Aufbaus eines leistungsfähigen Bundesfernstraßennetzes in den neuen Ländern und des Ausbaus in den alten Ländern,
- gezielte Beseitigung von Verkehrsengpässen,
- Stärkung des maritimen Wirtschaftsstandortes Deutschland durch Ausbau der Hinterlandanbindungen,
- Verkehrsentlastung und Steigerung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden durch den Bau von Ortsumgehungen,
- Sicherung des vorhandenen Netzes der Bundesfernstraßen durch verstärkte Erhaltung,
- Einsatz und Förderung moderner Verkehrstechnologien für eine Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs.

1.1.1 Künftige Verkehrsentwicklungen

Die Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans 2003 geht für den Zeitraum 1997 bis 2015 von massiven Steigerungen der Verkehrsleistungen im Güterverkehr um 64 Prozent und im Personenverkehr um 20 Prozent aus.

Auch für den Zeithorizont bis 2050 zeichnet sich keine grundlegend andere Entwicklung ab: Die Güterverkehrsleistung insgesamt wird sich bis dahin von heute von knapp 600 Mrd. Tonnenkilometer auf dann über 1 200 Mrd. tkm mehr als verdoppeln. Der Anteil der Güterverkehrsleistung wird auf der Straße gegenüber heute um 2 Prozentpunkte auf 72 Prozent zunehmen. Die Straße wird also auch in der langfristigen Perspektive die Hauptlast des Güterverkehrs tragen.

Auch beim Personenverkehr wird deutschlandweit der Anteil des Straßenverkehrs am gesamten Personenverkehr bis 2050 weiter zunehmen. Da die Abnahme der Bevölkerung nicht zu einer Verringerung des Pkw-Bestandes führt und auch die älter werdende Gesellschaft künftig mehr als bisher das Auto nutzt, wird sich auch die Personenverkehrsleistung auf der Straße erhöhen. Der Zuwachs der Fahrleistungen wird sich zwar abschwächen, aber im Durchschnitt werden trotz des demografischen Wandels bis 2050 deutliche Zunahmen der Fahrleistungen im Straßenverkehr erwartet. Hier sind allerdings regional differenzierte Betrachtungen geboten, da es künftig auch Gebiete in Deutschland geben wird, in denen aufgrund der Struktur- und Bevölkerungsentwicklung der Straßenpersonenverkehr leicht zurückgehen könnte. Gerade in diesen überwiegend ländlich geprägten oder frühindustrialisierten Räumen mit unterdurchschnittlicher wirtschaftlicher Entwicklung zumeist in peripherer Lage ist es wichtig, durch eine angemessene Straßeninfrastruktur zu einer positiven Regionalentwicklung beizutragen.

1.1.2 Bundesverkehrswegeplanung

Die integrierte und verkehrsträgerübergreifende Planung wird im Rahmen von Gesamtverkehrskonzepten erstellt und findet ihren Niederschlag in Bundesverkehrswegeplänen (BVWP), die jeweils für einen überschaubaren Zeitraum von 10 bis 15 Jahren von der Bundesregierung aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen werden. Der aktuelle BVWP 2003 umfasst den Zeitraum 2001 bis 2015. Dieser Investitionsplan bildete die Grundlage für das Fünfte Fernstraßenausbaugesetz, mit dem der Deutsche Bundestag im Juli 2004 den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 beschlossen hat. Der neue Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL) mit Gültigkeit ab 1. Januar 2001 ist am 16. Oktober 2004 in Kraft getreten.

1.1.3 Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für Deutschland in einem größer werdenden Europa ist angesichts der dynamischen Entwicklung der Wirtschafts- und Handelsbeziehungen innerhalb der EU unverzichtbar. Ein wichtiger Gesichtspunkt ist dabei der Ausbau der europäischen

Verkehrswege zu einem grenzüberschreitenden Netzwerk.

Mit den von den Staaten der Europäischen Union beschlossenen Leitlinien für transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V) wurde ein Orientierungsrahmen für den Auf- und Ausbau der international bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur in der EU bis zum Jahr 2010 geschaffen. Das transeuropäische Straßennetz TERN (Trans European Road Network) als Teil des gesamten transeuropäischen Verkehrsnetzes soll

- dem internationalen Fernverkehr dienen,
- die Umgehung von Ballungsräumen ermöglichen,
- Verbindungen zu den Netzen anderer Verkehrsträger herstellen und
- die Anbindung und die Integration der Randgebiete der Union verbessern.

Im internationalen Vergleich sind die Strecken des transeuropäischen Straßennetzes innerhalb Deutschlands weitgehend gut ausgebaut. Ergänzungserfordernisse sind eher kleinteiliger Art, wie z. B. die Beseitigung noch bestehender Engpässe im Bereich der östlichen Bundesgrenze zu Polen und Tschechien.

Die Entwicklung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur hat hohe Bedeutung für den Aufbau Ost. Deshalb bilden auch die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) den Schwerpunkt der Investitionen, um die innerdeutschen Ost-West-Relationen wieder herzustellen bzw. leistungsgerecht auszubauen. Auch der Europäische Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) wird in Deutschland für die Förderung von Straßenbauvorhaben des Bundes genutzt.

Im Bereich der Bundesfernstraßen tragen vor allem die Hinterlandanbindungen wichtiger deutscher Seehäfen zur Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger bei. Mit einer Reihe von Aus- und Neubaumaßnahmen von Autobahnen sollen die für die Exportwirtschaft wichtigen deutschen Nord- und Ostseehäfen bestmöglich an das Bundesfernstraßennetz angebunden werden.

Auf zahlreichen von starkem Durchgangsverkehr belasteten Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen sind Lärm, Abgase und Unfälle zu schwerwiegenden Problemen geworden. Hier gilt es durch den Bau von Ortsumgehungen Abhilfe zu schaffen. Durch Verbesserung auch der dazwischen liegenden Strecken können durchgängige leistungsfähige Bundesstraßenzüge geschaffen werden, die eine unerlässliche Ergänzung des Autobahnnetzes und insbesondere in dünner besiedelten Räumen über lange Strecken vielfach sogar das Rückgrat des Straßennetzes darstellen.

Zur Reduzierung der Lkw-Parkengpässe sollen sowohl die Anzahl der Rastanlagen an den Bundesautobahnen erhöht als auch bestehende Rastanlagen vorrangig ausgebaut werden.

Auch die Ausstattung der hoch belasteten Brennpunkte im Netz der Bundesautobahnen mit modernen Anlagen

zur Verkehrsbeeinflussung leistet einen wichtigen Beitrag zur Vermeidung von Staus und dient der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

1.1.4 Verknüpfung der Verkehrsträger

Ein wesentlicher Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik ist die Verknüpfung der Verkehrsträger. Für die Schaffung einer nachhaltigen Mobilität müssen die einzelnen Verkehrsträger ihre systembedingten Vorteile jeweils bestmöglich zur Geltung bringen. Dreh- und Angelpunkt für eine wirksame Verknüpfung der Verkehrsträger ist der Ausbau leistungsfähiger Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern.

Im Güterverkehr ermöglichen die Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs (KV) einen einfachen und schnellen Wechsel der Güter zwischen den Verkehrsträgern. Hierzu sind entsprechende leistungsfähige Anbindungen an die Straßen- und Schienennetze wichtig.

Die deutschen Seehäfen haben große regionale und gesamtwirtschaftliche Bedeutung. Deshalb gehört der Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen mit Bundesmitteln zu den zentralen Feldern der deutschen Seehafenpolitik. Auch die öffentlichen und privaten Binnenhäfen spielen in einem integrierten Verkehrssystem eine tragende Rolle als ideale Schnittstellen für eine trimodale Verknüpfung der Verkehrsträger Binnenschifffahrt, Eisenbahn und Lkw. Darüber hinaus erstreckt sich die Bundesverkehrswegeplanung auch auf die Fernverkehrsverbindungen wichtiger Flughäfen.

1.2 Umsetzung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen

1.2.1 Ziele und Realisierung des Bedarfsplans

Mit dem neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sind die Weichen für eine zukunftsweisende Strategie für die Investitionen im Fernstraßennetz Deutschlands gestellt.

Er beinhaltet im Vordringlichen Bedarf 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.

Das Netz der Bundesfernstraßen umfasst heute über 12 500 km Autobahnen und rund 41 000 km Bundesstraßen und bildet damit das dichteste Fernstraßennetz Europas. Obwohl die Fernstraßen nur rund 30 Prozent (bei den Autobahnen sogar nur 5 Prozent) des Gesamtnetzes darstellen, werden knapp 50 Prozent (bzw. auf BAB über 30 Prozent) der Fahrleistungen auf diesen Straßen abgewickelt.

Dieses Fernstraßennetz zu erhalten und auszubauen ist eine anspruchsvolle Aufgabe, die hohen finanziellen Aufwand erfordert. Jährlich werden über 4 Mrd. Euro in die Bundesfernstraßen investiert. Es werden noch wesentlich mehr Finanzmittel gefordert, um schneller wichtige Projekte fertig stellen zu können, aber hier sind der Bundesregierung finanzielle Grenzen gesetzt.

Die Entwicklung der Bundesfernstraßen nach der Wiedervereinigung Deutschlands ist beeindruckend: Das Autobahnnetz konnte um 1 700 km erweitert werden; der Bestand an Autobahnen mit sechs- oder mehr Fahrstreifen wuchs um 1 600 km auf rund 2 800 km. Die Hälfte dieser Bauleistungen wurde in den neuen Bundesländern – hauptsächlich im Komplex der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ – realisiert (Siehe Abbildung 1 „Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen, Stand 1. Januar 2007“, S. 10). Darüber hinaus wurden rund 2 700 km Bundesstraßen aus- oder neugebaut. Darin enthalten sind 530 neue und auch für die Bürger so wichtige Ortsumgehungen.

Insgesamt konnten in diesem Zeitraum über 38 Mrd. Euro in die Bundesfernstraßen investiert werden.

Positive Fakten können auch für die Umsetzung des Bedarfsplans genannt werden: Bis Ende 2006 wurden die Bedarfsplanmaßnahmen mit einem Volumen von rund 17,3 Mrd. Euro finanziert. Damit konnte bereits rund 1/3 des Bedarfsplanvolumens abgearbeitet werden. Weitere Projekte mit einem Volumen von rund 5,6 Mrd. Euro sind in Bau.

Im Zeitraum 2001 bis 2006 wurden rund 860 km Autobahnen für über 8 Mrd. Euro neu gebaut und rund 440 km für über 4 Mrd. Euro auf 6 oder mehr Fahrstreifen erweitert. Darüber hinaus wurden mit einem Bauvolumen von rund 5,1 Mrd. Euro weitere 1 200 km Bundesstraßen aus- oder neugebaut, davon 190 Ortsumgehungen.

Zur Finanzierung dieser Bauleistungen trugen auch die ab 2005 zur Verfügung stehenden Mittel aus den Einnahmen der Lkw-Maut bei. Das deutsche Lkw-Mautsystem hat seine Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit in den ersten Betriebsjahren voll unter Beweis gestellt. Seit Betriebsbeginn am 1. Januar 2005 arbeitet das Mautsystem dauerhaft stabil und zuverlässig auf hohem Niveau. Durch dieses innovative und weltweit einzigartige Mauterhebungssystem konnte im vergangenen Jahr Maut in Höhe von rund 3 Mrd. Euro eingenommen werden, die nach Abzug der Betriebskosten in vollem Umfang der Verkehrsinfrastruktur zu Gute kam.

Neben dem Neubau und der Erweiterung wird der Erhaltung des bestehenden Bundesfernstraßennetzes eine hohe Bedeutung beigemessen. Dieses Langzeitziel erfordert eine 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 2 Mrd. Euro im Jahr 2006, auf eine Linie von jährlich etwa 2,7 Mrd. Euro im Jahr 2012 erhöhen, bedingt jedoch, dass nicht alle Wünsche nach schnellem Aus- oder Neubau der vor-

dringlichen Bedarfsplanmaßnahmen erfüllt werden können.

Nach Ablauf von fünf Jahren überprüft das zuständige Bundesministerium entsprechend dem Auftrag des Fernstraßenausbaugesetzes, ob der Bedarfsplan an die verkehrliche Entwicklung anzupassen ist. Diese Prüfung wird im Jahr 2009 erfolgen und sich maßgeblich an den neuen Erkenntnissen über die künftige Verkehrsentwicklung orientieren.

1.2.2 Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes/ Fünfjahresplan für die Bundesfernstraßen

Gemäß § 5 Abs. 1 des Fernstraßenausbaugesetzes sind vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung zur Umsetzung des langfristig angelegten Bedarfsplans Fünfjahrespläne für die Bundesfernstraßen (FJP) aufzustellen. Sie bilden die Grundlage für die jährlichen Straßenbaupläne. Im Oktober 2006 hat Bundesminister Tiefensee den Entwurf für einen Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) vorgelegt, mit dem erstmals die vom Gesetzgeber geforderten Fünfjahrespläne (FJP) für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege unter einem Verkehrsträger übergreifenden, integrierten Ansatz erarbeitet wurden. Nach Abstimmung mit den Ländern und der DB AG ist er im Mai 2007 abschließend veröffentlicht worden.

Der IRP/FJP – Teil Bundesfernstraßen – stellt damit künftig die Grundlage für die Aufstellung der jährlichen Straßenbaupläne dar. Er beinhaltet die wichtigsten Projekte der kommenden Jahre und legt damit die Schwerpunkte der Investitionen für den Neubau und die Erweiterung der Bundesfernstraßen fest. Er ist aber kein Finanzierungsplan. Die konkrete Realisierung von Projekten ist von der jährlichen Haushaltentwicklung und von der Einstellung in die Straßenbaupläne, aber auch vom Vorhandensein des Baurechts abhängig.

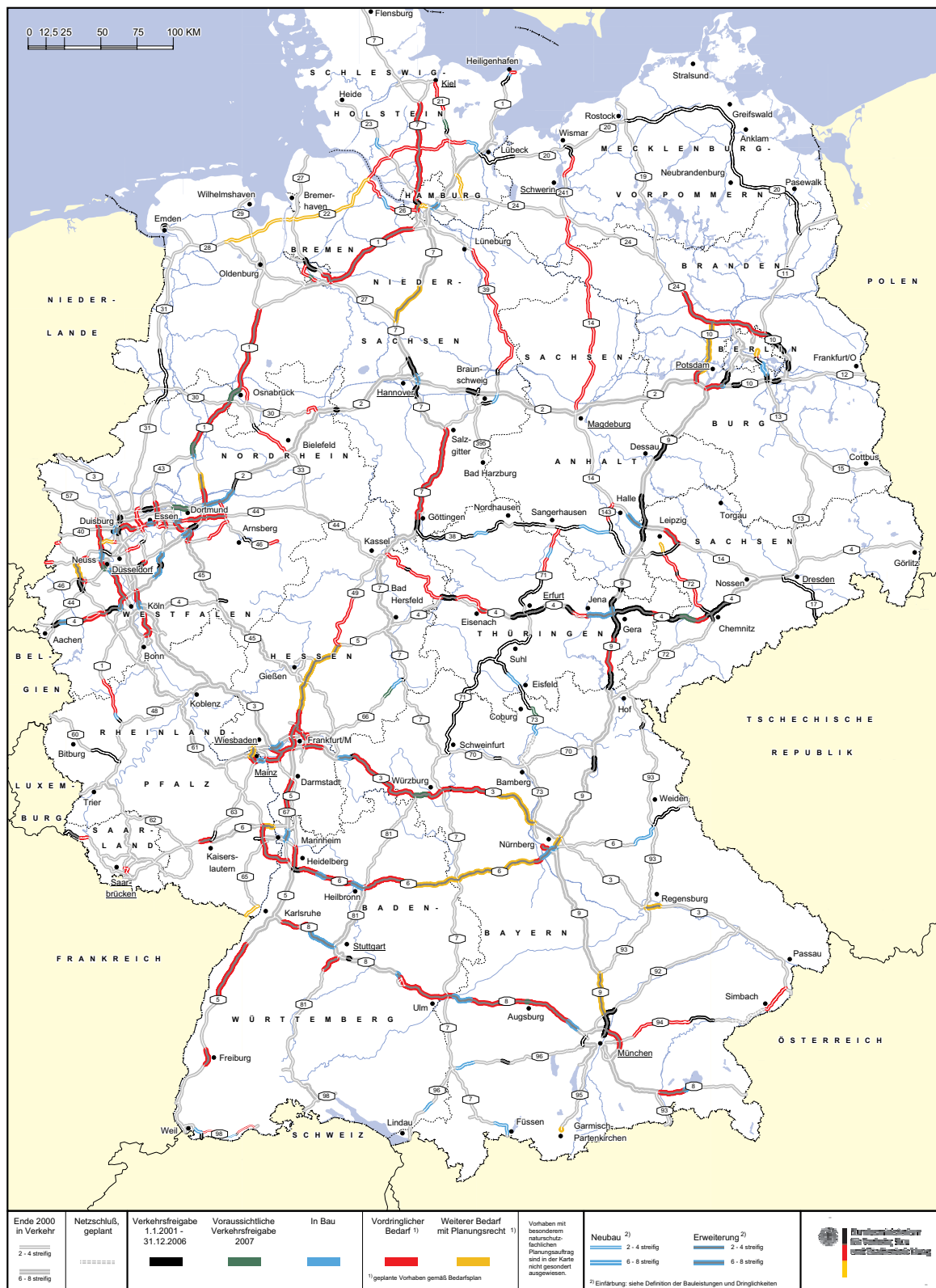
Die Vorhabenauswahl erfolgte nahezu ausschließlich aus Projekten des Vordringlichen Bedarfs des BPL's. Der Schwerpunkt liegt in der zügigen Fertigstellung bereits laufender Maßnahmen und einer bauwirtschaftlich effizienten Durchfinanzierung der neu zu beginnenden Projekte.

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

Abbildung 1

Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen

Stand: 1. Januar 2007 gemäß Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen



Der IRP/FJP beinhaltet für die Bundesfernstraßen ein Planungsvolumen für Aus- und Neubau in Höhe von rund 22,9 Mrd. Euro, davon rund 2,3 Mrd. Euro für die Refinanzierung der privat vorfinanzierten Projekte. Darüber hinaus sieht er eine wesentliche Steigerung der Investitionen in die Erhaltung vor.

Bauziele des IRP/FJP und zugehöriger Planungsrahmen		angestrebte Erfüllung des Bedarfsplans nach Realisierung des IRP/FJP	
BAB-Neubau	770 km mit rund 6 Mrd. €	1650 km	87 %
BAB-Erweiterungen	990 km mit rund 6,6 Mrd. €	1500 km	68 %
Bundesstraßen	2000 km mit rund 8 Mrd. €	3200 km	58 %
davon Orts-umgehungen	310 mit rund 4,8 Mrd. €.	500	58 %

1.2.3 Erhaltung der Straßeninfrastruktur

Das Bundesfernstraßennetz ist historisch gewachsen und weist daher sehr unterschiedliche Ausbaustandards hinsichtlich der Trassierung, der Fahrbahnbreite, 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. 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 gesichert 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 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (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.

1.3 Betreibermodelle für den Bundesfernstraßenbau

Mit der Einführung von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbau werden Partnerschaften über 30 Jahre zwischen den Straßenbauverwaltungen und Privaten begründet. Den Betreibermodellen liegt eine Lebenszyklusbetrachtung für die jeweilige Infrastrukturmaßnahme zugrunde. Von der Zusammenarbeit erwarten sich die Beteiligten beim Bau, dem Betrieb und der Erhaltung Effizienzgewinne in wirtschaftlicher und struktureller Hinsicht. Darüber hinaus können durch diese Form der Einbindung Privater Innovationen im Infrastrukturausbau weiter entwickelt werden. Zur Erreichung dieser Ziele bietet sich wie im Ausland mehrfach erfolgt 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).

1.3.1 Public Private Partnership

Public Private Partnership (PPP) in Deutschland etabliert sich zunehmend als eine mögliche Beschaffungsvariante zur Deckung des wachsenden Investitionsbedarfes. PPP-Projekte verfolgen das Ziel, durch eine langfristige, interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und privater Wirtschaft öffentliche Infrastrukturprojekte wirtschaftlicher zu realisieren als bisher. In Deutschland zeichnet sich die Entwicklung eines dynamischen PPP-Marktes ab. Die Standardisierung der Verfahrensabläufe von PPP ist für die dauerhafte Implementierung von PPP entscheidend. Nur wenn es gelingt, die zum Teil noch hohen Transaktionskosten zu senken, wird die Hemmschwelle für den Einstieg in PPP-Modelle weiter flächendeckend sinken. Hiervon wird auch der Mittelstand profitieren. Zur Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen von PPP trat im September 2005 das sog. ÖPP-Beschleunigungsgesetz in Kraft, das gemäß Koalitionsvertrag weiterentwickelt werden soll.

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 (Betreiberwirtschaft, Sonstige) zur Weiterentwicklung von PPP-Ansätzen.

zen in der Verkehrswegefinanzierung. Der Bund verbindet mit dieser Aufgabenbeschreibung:

- die systematische Weiterentwicklung innovativer privatwirtschaftlicher Organisations- und Finanzierungsmodelle,
- die Beurteilung bestehender und geplanter PPP-Modelle für Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Hinblick auf ihre Effizienz und Machbarkeit.

Die VIFG wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung insbesondere bei der Realisierung der Betreibermodelle sowie der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und der Evaluierung von PPP-Modellen begleiten. Ferner sollen Wissen und Erfahrungen im Bereich von nationalen und internationalen Public-Private-Partnership-Projekten im Verkehrssektor gebündelt, aufbereitet und dokumentiert werden.

1.3.2 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 sind Betreibermodelle für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell) mit folgenden Merkmalen möglich geworden:

- 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.

Im Mai 2007 wurde das erste A-Modell auf der A 8, Abschnitt Augsburg – München, an einen privaten Betreiber vergeben.

Die Konzession für den Abschnitt der A 4 von der Landesgrenze Hessen/Thüringen bis zur AS Gotha (die sog. „Umfahrung Hörselberge“) wurde im September 2007 einem privaten Konzessionär übertragen.

Für die A 1 vom Bremer Kreuz bis zum AD Buchholz und für die A 5 von Malsch bis zur AS Offenburg wird ein Konzessionsbeginn in 2008 angestrebt.

Evaluierung der A-Modell-Piloten

Vergabe begleitend sollen die Pilotprojekte ausgewertet werden. Ziel ist es, eine belastbare Analyse der Erfahrungen mit der A-Modell Struktur zu erarbeiten. Hierauf aufbauend sollen konzeptionelle Vorschläge für eine Weiterentwicklung von Strukturen für geeignete Betreibermodelle abgeleitet werden. Ein erster Zwischenbericht

wurde im Herbst 2007 vorgelegt. Ein weiterer Auswertungsteil aller A-Modell-Pilotprojekte soll bis voraussichtlich Ende 2008 abgeschlossen sein. Die Erfahrungen der Länder und der VIFG sollen ebenso in den Bericht einfließen wie die Erkenntnisse der Privatwirtschaft und der Fachberater.

1.3.3 Betreibermodell gemäß Fernstraßenbau-privatfinanzierungsgesetz (F-Modell)

In der Baulast des Bundes kommen nach ersten Einschätzungen insbesondere folgende Großprojekte für eine Realisierung als F-Modell in Betracht:

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

Im Rahmen einer umfassenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung werden die Projekte auf Eignung und Machbarkeit 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.

Als erstes Projekt nach dem F-Modell wurde 2003 der Warnowtunnel in Rostock dem Verkehr übergeben. Der ebenfalls nach dem F-Modell realisierte Herrentunnel in Lübeck ist seit 2005 unter Verkehr. Bei beiden Projekten sind die jeweiligen Städte Baulasträger.

Fortentwicklung der F-Modelle

Das BMVBS hat diese F-Modell-Projekte begutachten lassen, um Schlussfolgerungen für laufende und künftige Projekte zu ziehen. Dem prognostischen Teil des Berichts kommt eine nicht nur untergeordnete Rolle zu. Die F-Modell-Projekte wurden insbesondere unter den Aspekten „Projektauswahl und -vorbereitung“, „Finanzierung und Bau“, „Mautfestsetzungsverfahren und Betrieb“ untersucht. Etwaige Verbesserungsmöglichkeiten auf Modell- und Projektebene sollen internationale Erfahrungen mit PPP-Projekten berücksichtigen.

1.4 Finanzierungsprogramme der EU

1.4.1 Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung – Teil Straße –

1.4.1.1 Bundesprogramm 2000 bis 2006

Auch im Jahr 2006 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“ eingesetzt. Sie dienen der wirksamen Verbesserung der Standortbedingungen in den strukturschwachen ostdeutschen Regionen.

Als Bestandteile des „EFRE-Bundesprogramms Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006“ werden für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen insgesamt Investitionsmittel in Höhe von rund 1,89 Mrd. Euro mit einem EFRE-Anteil von rund 951 Mio. Euro umgesetzt.

Die Gesamtstrategie des Programms unterstützt durch die beschleunigte Realisierung ausgewählter Projekte im überregional wirksamen Bundesverkehrswegebau die Anstrengungen der Bundesländer für wirtschaftliches Wachstum. Der Zugang zum transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN) und die strukturellen Standortbedingungen werden deutlich verbessert, infrastrukturelle Verkehrsengpässe für die wirtschaftliche Entwicklung abgebaut und ein erhöhter Grad der verkehrlichen Erreichbarkeit realisiert. Mit dem deutlich beschleunigten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur werden bessere Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung geschaffen.

Im Schwerpunkt 2 „Bundesfernstraßen“ des „EFRE-Bundesprogramms Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006“ sind die in Tabelle 1 (Anhang) aufgeführten Straßenbauprojekte enthalten. Sie dienen vorrangig der Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit, insbesondere der deutlichen Verbesserung des Zugangs zum transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN) sowie dem Abbau infrastruktureller Verkehrsengpässe.

Alle Projekte befinden sich in der Bauausführung oder sind in Verkehr. Sie müssen bis Ende 2008 fertig gestellt sein.

1.4.1.2 Planung 2007 bis 2013

Für die Förderperiode 2007 bis 2013 ist wieder ein EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur (operationelles Programm Verkehr EFRE Bund 2007 bis 2013) vorgesehen. Mit dem Programm sollen ausschließlich Verkehrsinfrastrukturprojekte des Bundes, die der geräumigen Erreichbarkeit dienen, gefördert werden.

Zum Fördergebiet dieses Programms gehören die neuen Länder (ohne Berlin) sowie die Region Lüneburg, wobei die Regionen Brandenburg-Südwest, Lüneburg, Leipzig und Halle eine Übergangsunterstützung als so genannte „Phasing Out“ Regionen erhalten.

Das BMVBS hat der EU-Kommission im März 2007 einen Vorschlag für das neue Programm „Verkehrsinfrastruktur 2007 bis 2013“ vorgelegt. Die EU-Kommission hat das Programm für zulässig erklärt und den 1. Januar 2007 als frühesten Termin für den Beginn der Förderfähigkeit der Ausgaben festgelegt. Förderfähig werden Ausgaben sein, die bis spätestens zum 31. Dezember 2015 getätigt werden. Die Programmgenehmigung durch die EU-Kommission ist noch nicht erfolgt.

Für das Programm 2007 bis 2013 sind 1,52 Mrd. Euro vorgesehen, davon 0,4 Mrd. Euro für die Phasing-Out-Regionen. Zum beantragten Anteil von knapp 700 Mio.

Euro für die Bundesfernstraßen können noch keine abschließenden Aussagen getroffen werden.

Die EFRE-Förderung einzelner Projekte erfolgt auf der Grundlage von Projektanträgen, die bei Großprojekten mit Gesamtkosten ab 50 Mio. Euro zuvor einer Projektgenehmigung durch die EU-Kommission bedürfen. Aussagen darüber, welche konkreten Projekte mit welchem Fördersatz gefördert werden, sind zur Zeit nicht möglich, da noch nicht alle erforderlichen formalen Schritte abgeschlossen sind.

1.4.2 Gemeinschaftszuschüsse für Trans-europäische Netze (TEN-Mittel)

Die Europäische Gemeinschaft kann die Mitgliedsstaaten beim Ausbau der Transeuropäischen Verkehrsnetze unterstützen. Voraussetzung und maximale Höhe eines Zuschusses sind in der EG-Verordnung Nr. 807/2004 geregelt. Mit den 1996 vom Europäischen Parlament und dem Rat verabschiedeten „Gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes“ definiert die Gemeinschaft die Merkmale für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, u. a. auch den Ausbau von Autobahnen.

Insgesamt wurden im Bereich Straßenbau im Zeitraum 1996 bis 2006 Zuschüsse in Höhe von rund 90 Mio. Euro bewilligt.

In den Jahren 2000 bis 2006 hat die Gemeinschaft Zuschüsse für folgende Straßenbauprojekte bewilligt (Angaben in Mio. Euro):

- A 11 Berlin–deutsch/polnische Grenze: 10 Mio. Euro für den grundhaften Ausbau mit Anbau von Seitenstreifen,
- A 8: 3,5 Mio. Euro für den Neubau des Abschnitts Bundesgrenze Luxemburg/Deutschland–Zweibrücken,
- A 3: 9 Mio. Euro für den Ausbau des Abschnitts Aschaffenburg–Ost–Hörsbach,
- 1,4 Mio. Euro für die Anbindung des Warnowtunnels bei Rostock,
- A 31: 6 Mio. Euro für den Neubauabschnitt Wietmarschen–Schüttorf,
- A 6: 8,9 Mio. Euro für Ausbauabschnitte in Bayern,
- A 20: 1,6 Mio. Euro für eine Vorbereitungsstudie zur umweltverträglichen Querung der Elbe.

2 Bestand

2.1 Netz der Bundesfernstraßen

Anfang des Jahres 2007 verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von rund 231 359 km Länge. Dieses Straßennetz hat sich nach Straßenkategorien gegenüber dem Vorjahr wie folgt verändert:

Tabelle 1

Straßennetzlängen

Straßennetz	Netzlänge ¹			Ver- ände- rung
	1.1.2006	1.1.2007		
	in km	in km	in %	in km
Bundesfernstraßen	53 346	53 242	23,0	– 104
davon Bundesautobahnen	12 363	12 531	5,4	+ 168
Bundesstraßen	40 983	40 711	17,6	– 272
Übrige überörtliche Straßen	178 134	178 117	77,0	– 17
davon Landesstraßen	86 553	86 597	37,4	+ 44
Kreisstraßen	91 581	91 520	39,6	– 61

¹ Quelle: Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2007. Die Zahlen der Längenstatistik beinhalten Umstufungen, Messdifferenzen, Fortführungen, Datenbankberichtigungen und Rundungsdifferenzen und sind mit den Bauleistungen desselben Zeitraums nicht unmittelbar vergleichbar.

In Abbildung 2 und Tabelle 2 (Anhang) ist die Längenentwicklung der Bundesfernstraßen dargestellt.

2.2 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 Bundesfernstraßen, deren Anlagevermögen 176,5 Mrd. Euro beträgt, in ihrer Substanz und Nutzungsfähigkeit nachhaltig zu bewahren. Hierfür müssen jährlich steigende Finanzmittelanteile aus dem Straßenbauhaushalt bereitgestellt werden.

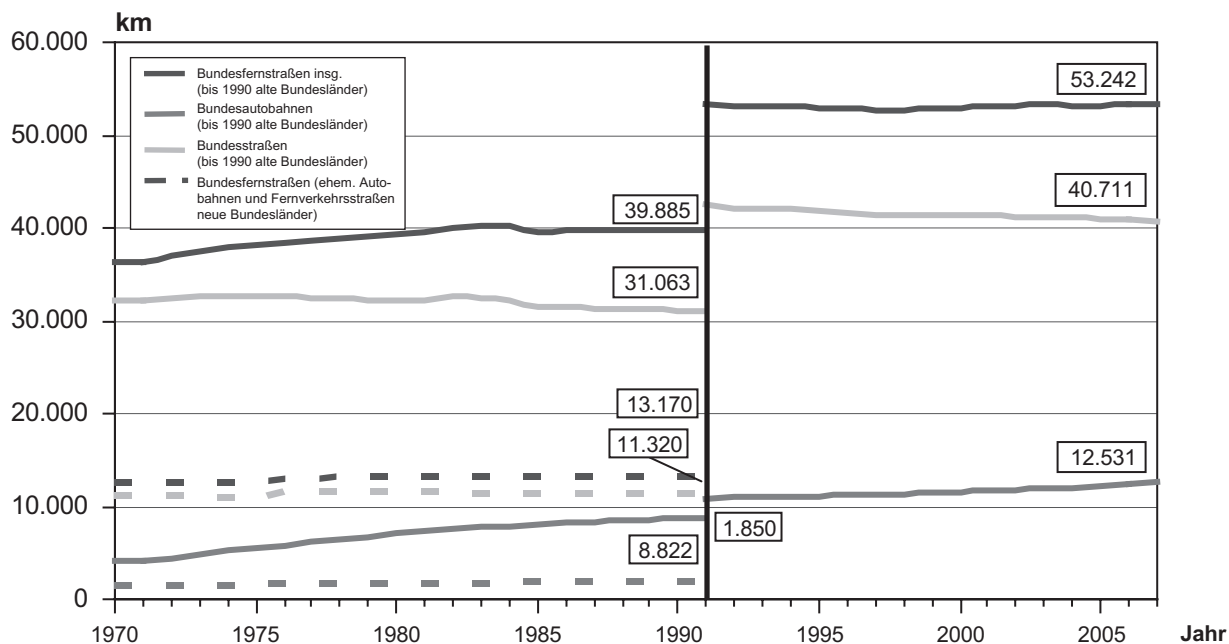
– Fahrbahnbefestigungen

Die Zustandserfassung und -bewertung ZEB liefert eine wichtige Datengrundlage für das Erhaltungsmanagement der Bundesfernstraßen und ermöglicht netzweit einen guten Überblick über die Zustandsverteilungen und -ausprägungen der Fahrbahnoberfläche. Die Zustandsdaten werden auf den Bundesfernstraßen in jeweils vier Jahre umfassenden Messkampagnen aufgenommen. Die gewonnenen Ergebnisse aus der ZEB dienen als Grundlage für die Erhaltungsplanung der Bundesländer, für die Erhaltungsbedarfsprognose im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung und für die Bewertung von Bauweisen.

Abbildung 2

Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes

– gerundete Längen (km), Stand: 1. Januar 2007 –



Die Ergebnisse (Gesamtwert) der Aufnahme der Fahrbahnoberflächen der Bundesstraßen aus den Jahren 2003/2004 und der Bundesautobahnen aus den Jahren 2005/2006 sind in den Abbildungen 3 und 4 dargestellt.

Die fahrstreifenbezogenen Prozentanteile des Fahrbahnoberflächenzustandes sind vier Notenklassen zugeordnet.

Abbildung 3

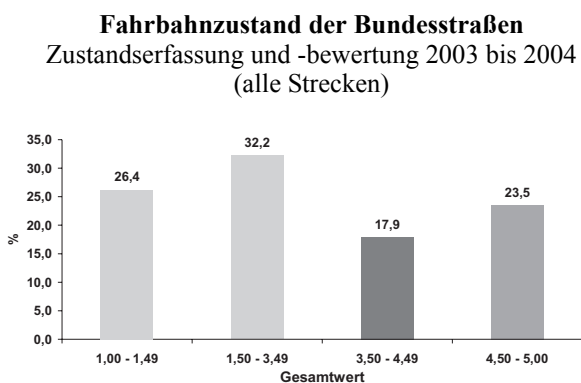
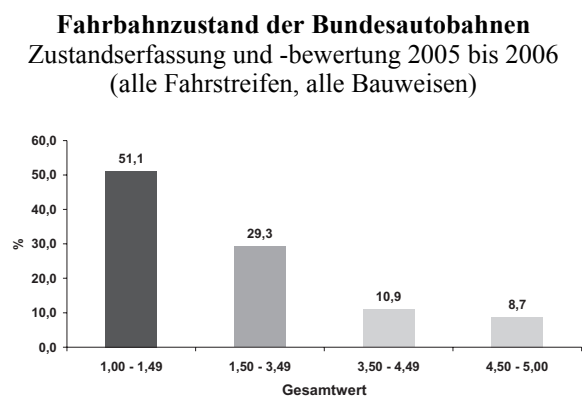


Abbildung 4



– Ingenieurbauwerke

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

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 6 Jahren eine Hauptprüfung durch speziell ausgebildete Bauwerksprüf-

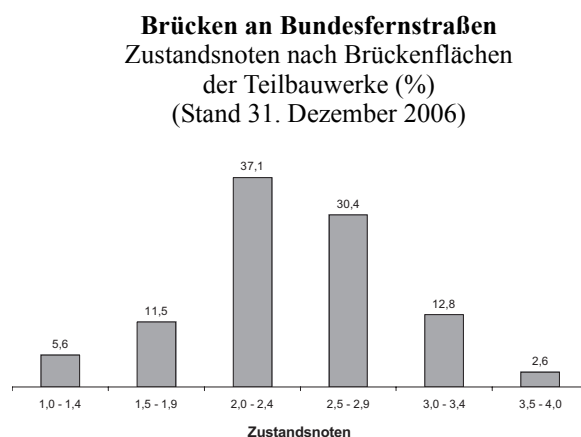
ingenieure durchzuführen. Hierbei werden alle Bauteile unter Zuhilfenahme von Besichtigungsgeräten handnah geprüft. Drei Jahre danach erfolgt jeweils eine Einfache Prüfung. Bei den jährlich durchzuführenden Besichtigungen kontrollieren die zuständigen Straßen- und Autobahnmeistereien die Bauwerke, und zusätzlich erfolgen zweimal jährlich Beobachtungen im Hinblick auf augenscheinliche Schäden. Alle Ergebnisse werden für jede einzelne Brücke nach festen Vorgaben dokumentiert und Zustandsnoten zwischen 1 und 4 vergeben.

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)“. Die Zustandsbewertung ist in der nachfolgenden Abbildung 5 dargestellt.

Das BMVBS arbeitet gemeinsam mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und den Straßenbauverwaltungen der Länder am Aufbau eines Bauwerk-Management-Systems (BMS). Die Bauwerksdatenbank sowie die zuvor beschriebene einheitliche Bauwerksprüfung werden bereits seit geraumer Zeit erfolgreich angewendet, weitere Teile sind in Entwicklung. Ziel des modular konzipierten BMS ist die nachvollziehbare, objektive und optimierte Erhaltungsplanung nach einheitlichen Kriterien für einen bedarfsgerechten Einsatz der zur Verfügung stehenden Erhaltungsmittel.

Gegenüber dem Vorjahr sind die Bewertungsergebnisse weitgehend gleich geblieben, während die Ausgaben für die Erhaltung von Brücken und Ingenieurbauwerken der Bundesfernstraßen deutlich gestiegen sind.

Abbildung 5



2.3 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 die Verkehrsstärken.

– Kraftfahrzeuge

Anfang des Jahres 2007 wurde für das Bundesgebiet die in Tabelle 2 aufgeführten Kfz-Arten folgende Bestandsentwicklung gegenüber dem Vorjahr festgestellt:

Tabelle 2

Kfz-Bestand

Kfz-Arten	Bestand in Tsd.		Zuwachs ¹ in Tsd.
	1.1.2006	1.1.2007	
Krafträder	3 902,5	3 969,1	66,6
Pkw	46 090,3	46 569,7	479,4
Lkw	2 573,1	2 604,1	31,0
übrige Kfz ¹⁾	2 344,0	2 368,5	24,5
Summe Kfz	54 909,9	55 511,4	601,5

¹ einschließlich Kraftomnibusse und Sattelzugmaschinen.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.1, Verkehr aktuell 07/2007

Abbildung 6, Seite 17, zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes. Die Motorisierung¹ steigt, bezogen auf das gesamte Bundesgebiet, von 673 Pkw pro Tsd. Einwohner über 18 Jahren im Jahr 2005 auf 685 Pkw im Jahr 2008 an.

– Verkehrsstärken

Für das Berichtsjahr wurden über das Jahr gemittelte Werte der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) und des Anteils des Schwerverkehrs (SV) (siehe Tabelle 3) ermittelt, die in ihrer zeitlichen Entwicklung in Abbildung 7, Seite 17, dargestellt sind.

Auf Bundesautobahnen hat die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke um rund 1 Prozent zugenommen, der Schwerverkehrsanteil sogar um fast 6 Prozent, auf Bundesstraßen sind die Verkehrsstärken um knapp 1 Prozent bei gleichbleibendem Schwerverkehrsanteil leicht gesunken.

¹ Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Kurzfristprognose Juli 2007

Tabelle 3

Verkehrsstärken

Straße	2005 ¹		2006 ²		Änderungen 2005/2006	
	DTV _{Kfz}	Anteil SV	DTV _{Kfz}	Anteil SV	des DTV _{Kfz}	des Anteil SV
	Kfz/24h	%	Kfz/24h	%	%	
Bundesautobahnen	47600	14,5	48100	15,2	1,1	5,5
Bundesstraßen – außerorts –	9210	8,5	9130	8,5	– 0,9	0,0

¹ Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen

² Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen

Tabelle 4

Fahrleistungen

Netz/Teilnetz	2005		2006		Änderungen 2005/2006 der JFL
	JFL Mrd. Kfzkm	Anteile %	JFL Mrd. Kfzkm	Anteile %	
Gesamtes Straßennetz ¹	684,3 ¹	100,0	689,7 ¹	100,0	0,8
davon : BFStr. – außerorts	321,2 ²	46,9	324,3 ³	47,0	1,0
davon : Bundesautobahnen	213,3 ²	31,2	217,1 ³	31,5	1,8
Bundesstraßen	107,9 ²	15,8	107,2 ³	15,5	0,6

¹ DIW, Verkehr in Zahlen

² Bundesanstalt für Straßenwesen

³ Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen

– Fahrleistungen

Im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland wurden im Berichtsjahr die in Tabelle 4, Seite 16, angegebenen Kfz-Fahrleistungen (JFL – Jahresfahrleistungen) erbracht (vgl. Abbildung 8, Seite 18).

Die verkehrliche Bedeutung der Bundesfernstraßen besteht in ihrem überproportional hohen Anteil an den Verkehrsleistungen. Rund 47,0 Prozent der Jahresfahrleistungen der Kfz im Straßenverkehr werden auf Bundesfernstraßen erbracht, deren Längenanteil am Gesamtnetz der Außerortsstraßen rund 23 Prozent beträgt. Der Kfz-Verkehr, insbesondere der Güterverkehr, konzentriert sich weiterhin auf den Autobahnen (vgl. DTV-Werte), die mit einem Längenanteil von 5,4 Prozent des gesamten überörtlichen Straßennetzes mehr als 31,5 Prozent der gesamten Kfz-Fahrleistungen übernehmen.

– Baustellen auf Autobahnen

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

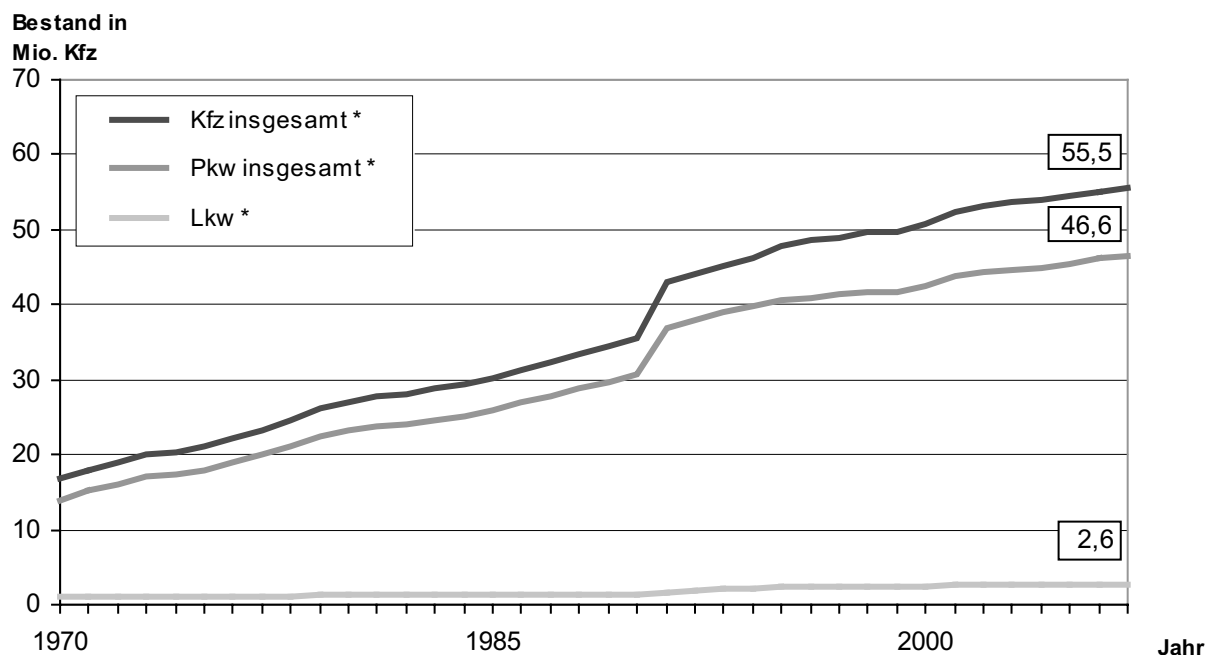
rung und damit auch zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit unvermeidbar. Die Planung der Bauzeiten erfolgt in Abhängigkeit von der vorhandenen Verkehrsstärke als maßgebliche Einflussgröße. Bauarbeiten in den Hauptreisezeiten sind auf allen Reiserouten möglich, sofern die Anzahl der Fahrstreifen beibehalten wird. Darüber hinaus sollen auf festgelegten Netzmaschen ganzjährig zeitgleiche Arbeiten auf parallel verlaufenden Strecken vermieden werden.

Im Jahr 2006 bestanden rund 900 Baustellen auf Bundesautobahnen, an denen 8 Tage und länger gearbeitet wurde.

Zur Information der Öffentlichkeit über aktuelle Baustellen mit einer Dauer von 8 Tagen und mehr wird in Zusammenarbeit mit den Ländern im Internet ein bundesweites Baustelleninformationssystem (BIS) betrieben. Aktuelle Baustellendaten und geplante Sperrungen von Streckenabschnitten und Knotenpunkten werden von jedem Bundesland unmittelbar ins Internet eingestellt. Die Informationen sind im Internetangebot des BMVBS unter <http://www.bmvbs.de> verfügbar.

Abbildung 6

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



* ab 1991 ABL + NBL

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.1, Verkehr aktuell 07/2007

Abbildung 7

Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen
 – vor 1993 nur alte Bundesländer –

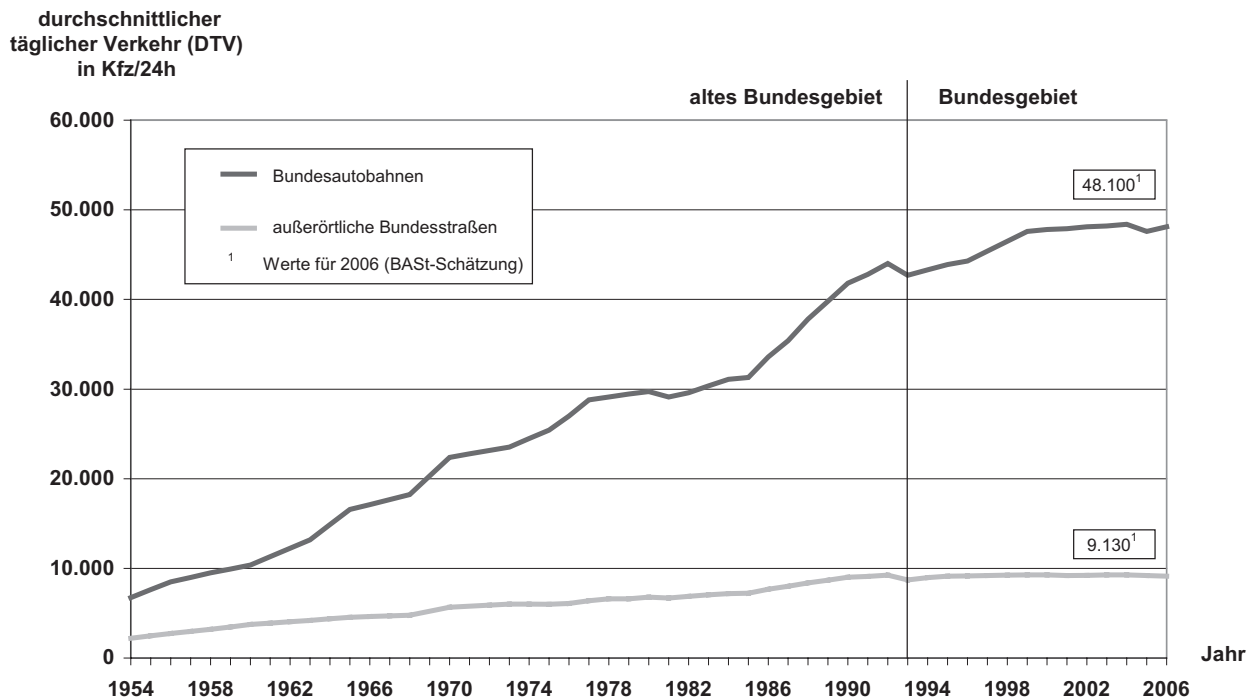
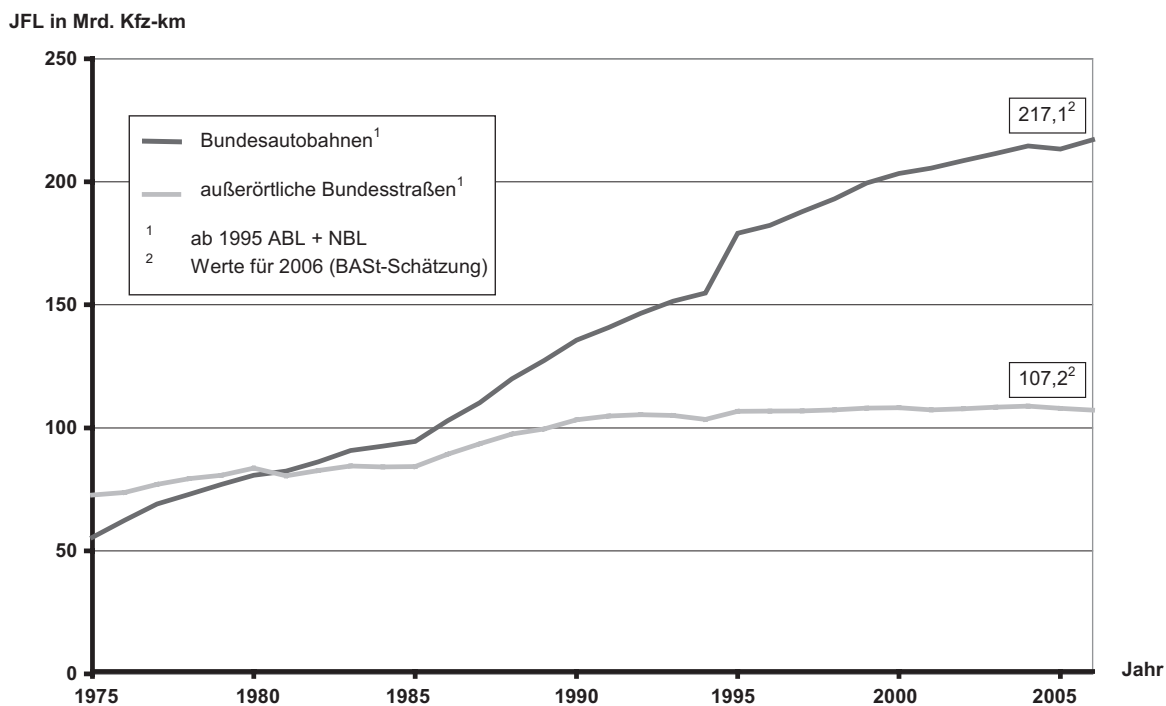


Abbildung 8

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



– Verkehrsmarkt in Deutschland

Die ProgTrans AG erarbeitet halbjährlich im Auftrag des BMVBS einen Bericht zur kurz- und mittelfristigen Verkehrsentwicklung. Ihre Verkehrsprognose Winter 2006 wird im folgenden auszugsweise wiedergegeben:

Die **Bevölkerung** in Deutschland lag zum Jahresende 2006 bei knapp 82,4 Mio. Personen. Seit 2003 geht die Bevölkerungszahl aufgrund der gegenüber den Jahren davor abgeschwächten Zuwanderung zurück. Bis 2010 ergibt sich daher aus der 11. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes von 2006 eine leichte Abnahme auf etwa 82,0 Mio. Personen.

Die **fahrfähige Bevölkerung** (18 Jahre und älter) wird zwischen 2006 und 2010 von 68,1 Mio. Personen auf 68,9 Mio. Personen wachsen, während die Bevölkerungszahl zwischen 10 Jahren und 18 Jahren, die für den Schülerverkehr bestimmend ist, von 7,9 Mio. Personen auf 7,3 Mio. Personen zurückgehen wird.

Im Jahr 2006 ist die **gesamtmodale Güterverkehrsleistung** um 6,6 % auf 619 Mrd. Tkm gestiegen¹. Wie schon im Jahr 2005 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 7,3 % an, die Wachstumsrate der Bahn lag bei + 10,6 %, die des Binnenschiffs bei – 1,0 %.

Für das Jahr 2007 wird im Vergleich zu 2006 ein etwas geringeres Güterverkehrswachstum erwartet. Der Straßengüterverkehr wächst wie seit 2004 schwächer als die Bahn, aber stärker als das Binnenschiff. Bis 2010 gehen die Wachstumsraten etwas zurück, der Straßenverkehr nimmt leicht überdurchschnittlich zu. Die gesamtmodale Leistung steigt bis 2010 auf 688 Mrd. Tkm. Im langjährigen Vergleich relativ hoch fiel in den Jahren 2005 und 2006 das Wachstum des deutschen Binnenverkehrs aus. Gegenüber dem grenzüberschreitenden Verkehr, der auch in den Folgejahren überdurchschnittlich ansteigen wird, wuchs der deutsche Binnenverkehr aber auch 2005 und 2006 langsamer. Wachstumskräfte im grenzüberschreitenden Landverkehr sind immer noch die wirtschaftliche

Integration der EU-Staaten, verstärkt durch die Erweiterungen 2004 und 2007, die Öffnung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs 2006 / 2007, die stufenweise Freigabe der Kabotage in der erweiterten EU und auch der Überseehandel mit seinen Rückwirkungen auf Hinterlandverkehre.

Die **gesamtmodale Personenverkehrsleistung** der Landverkehrsträger ist 2006 um – 0,3 % auf 1 025 Mrd. Pkm zurückgegangen². Der Rückgang trat trotz des erstmals seit 2001 mit + 0,8 Prozent wieder deutlicher steigenden privaten Verbrauchs ein, weil die gesamtmodale Leistung quantitativ von der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (– 0,7 %) bestimmt wird, der durch die hohen Kraftstoffpreise gedämpft wurde. Die leichte Steigerung des Fahrzeugbestands wurde durch den leichten Rückgang der jährlichen Fahrleistungen pro Pkw wie schon 2005 überkompensiert. Der öffentliche Verkehr stieg im Jahr 2006 um 1,9 % an, der Fernverkehr etwas schwächer als der Nahverkehr. Angebotsverbesserungen vor allem in größeren Ballungszentren sowie die gestiegenen Kraftstoffpreise waren unter anderem die Triebkräfte.

Nach der Prognose von BVU/DLR/ISL wird für 2007 und 2008 bis 2010 von einer ganz leichten Zunahme der gesamten Personenverkehrsleistung auf 1 050 Mrd. Pkm im Jahr 2010 ausgegangen. Ein sehr niedriges Wachstum des Individualverkehrs wird von einem ebenfalls schwächeren Wachstum des Verkehrs mit Bussen und Bahnen begleitet.

Dieses wird stärker vom Fern- als vom Nahverkehr getragen; für den Nahverkehr werden ab 2008 quasi stagnierende bzw. nur noch schwach steigende Wachstumsraten erwartet.

Im **Luftverkehr** war 2006 mit + 5,6 % ein starkes, gegenüber 2005 (+ 7,6 %) aber etwas abgeschwächtes Passagierwachstum auf 154 Mio. Personen zu verzeichnen. Für 2007 und 2008 bis 2010 wird auch weiterhin ein Zuwachs der im Luftverkehr von, nach oder über Deutschland beförderten Personen erwartet. Treiber dieses Wachstums ist der grenzüberschreitende Verkehr. Im Durchschnitt der Jahre 2005 bis 2010 resultiert ein jährliches Wachstum von 4,7 % auf 184 Mio Personen im Jahr 2010.

¹ Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes 16.01.2007: Vorläufige Ergebnisse 2006. Zur sprachlichen Vereinfachung wird nicht jedes Mal eigens darauf hingewiesen, dass die Werte für 2006 noch vorläufig sind.

² Individualverkehr 2006: Abschätzung BVU, Eisenbahn und Bus/Straßenbahn/U-Bahn: Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes 16.01.2007

Tabelle 5

Kurzzeitige Entwicklungen im „bodengebundenen“ Personenverkehr

	2005		2006		2007	
	1	Anteil %	1	Anteil %	1	Anteil %
Bodengebundener Personenverkehr	Leistung in Mrd. P.km					
1	2	3	4	5	6	7
1. Eisenbahn	74,9	7,3	77,5	7,6	78,4	7,6
1.1 – Schienennahverkehr ²	41,3		42,8		43,2	
1.2 – Schienenfernverkehr ²	33,7		34,6		35,2	
2. Öff. StraßenPV	82,9	8,1	83,3	8,1	83,6	8,1
2.1 – Linienverkehr ³	55,6		55,9		56,0	
2.2 – Gelegenheitsverkehr ³	27,3		27,5		27,6	
3. Individualverkehr ⁴	869,7	84,6	863,8	84,3	868,6	84,3
4. Summe Personenverkehr (Land)	1 027,5	100,0	1 024,6	100,0	1 030,6	100,0

¹ Gleitende Mittelfristprognose für den Personen- und Güterverkehr, BMVBS, Winter 2006 (2006 und 2007 Prognosen)

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

	2005		2006		2007	
	1	Anteil %	1	Anteil %	1	Anteil %
Bodengebundener Güterverkehr	Leistung in Mrd. t.km					
1	2	3	4	5	6	7
1. Eisenbahn ²	95,4	16,4	105,5	17,0	109,5	17,2
2. Binnenschifffahrt	64,1	11,0	63,4	10,2	64,1	10,0
3. Straßengüterverkehr ³	404,5	69,7	434,1	70,1	448,6	70,3
3.1 – Inländische Lkw	271,8		288,3		294,8	
3.2 – Ausländische Lkw	132,7		145,8		153,8	
4. Rohrfernleitungen ⁴	16,7	2,9	16,0	2,6	16,1	2,5
5. Summe Güterverkehr (Land)	580,7	100,0	619,0	100,0	638,3	100,0

¹ Gleitende Mittelfristprognose für den Personen- und Güterverkehr, BMVBS, Winter 2006 (2006 und 2007 Prognosen)

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

3 Straßenbauleistungen im Jahr 2006**3.1 Bundeshaushalt und Finanzplanung****3.1.1 Bundesfernstraßenfinanzierung 2006 – Kapitel 1210 – und Kapitel 1202 (Maut)**

Für die Bundesfernstraßen standen für das Jahr 2006 nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 2006 vom 24. Juli 2006 (BGBl. I, Nr. 35, S. 1634) folgende Ausgabemittel zur Verfügung (Haushaltssoll):

Tabelle 7

Haushaltssoll 2006

	Mio. €
Haushaltsmittel Kapitel 1210	4 711,4
Haushaltsmittel Kapitel 1202 (Maut)	1 071,7
hinzu: – freigegebene Reste aus dem Vorjahr	5,4
– Einsparung für Kapitel 1202 (Tgr. 04 KV, OU Zittau und Torfkanal)	– 22,2
Summe Verfügungsbetrag (SOLL)	5 766,3

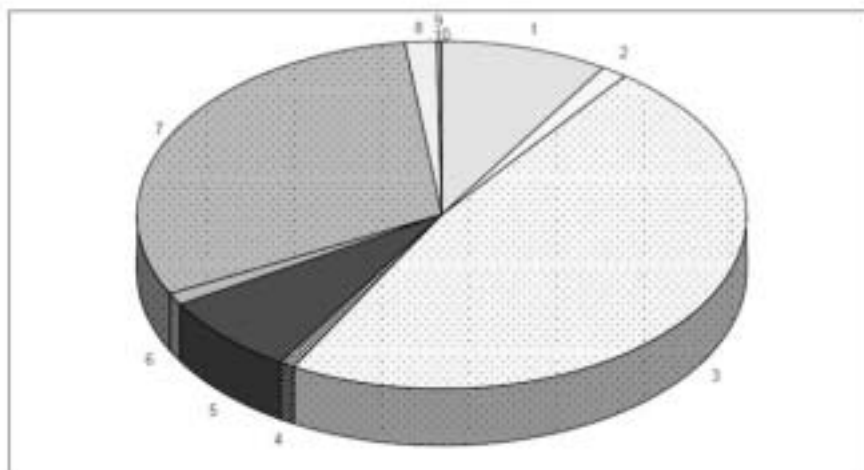
Tabelle 8

IST- Ausgaben 2006

	Mio. €
Kapitel 1210	4 826,0
(davon Verstärkung durch Mittelausgleiche)	(0,0)
Kapitel 1202	1 297,7
(davon Verstärkung durch Mittelausgleiche)	(228,0)
Summe IST-Ausgaben	6 123,7
Nichtinvestitionen	1022,2
Investitionen	5 101,5
– davon Anteil für Maßnahmen des Bedarfsplanes, incl. Refinanzierung	2 724,3
– davon Investitionen außerhalb der Bedarfsplanmaßnahmen	2 377,2
(nachrichtlich) – Baukostenzuschüsse der Europäischen Union	136,5
– Ausgabereste Berichtsjahr	5,9
Kapitel 6096 Titel 713 31 (Aufbauhilfefonds Hochwasser)	27,7
Kapitel 1222 Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen	64,5

Die IST- Ausgaben 2006 – aufgeschlüsselt nach Titeln – sind in Tabelle 3 im Anhang dargestellt.

Abbildung 9

Anteile der Ausgabenbereiche bei Kap. 1210 + Kap. 1202 (Bundesfernstraßen)

	- Mio € -	%
A Bau und Betrieb - Bundesautobahnen	3.608,7	58,9%
davon:		
1. Straßenbetriebsdienst	543,3	8,9%
davon Investitionen (u.a. Kfz/Geräte und Nebenanlagen)	(111,1)	
2. Abhebung von Zweckausgaben für Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	80,6	1,3%
3. Bauinvestitionen (einschl. Grunderwerb)	2.928,9	47,8%
Erhaltung, Um- und Ausbau einschl. Lärmschutz	1.095,3	
Erweiterung auf 6 oder mehr Fahrstreifen	938,7	
Neubau	1.108,2	
Erwerb privatfinanzierter Abschnitte	186,7	
4. Weitere Ausgaben (u.a. Verkehrsbeeinflussung)	55,9	0,9%
B Bau und Betrieb - Bundesstraßen	2.497,0	40,8%
davon:		
5. Straßenbetriebsdienst	462,1	7,5%
davon Investitionen (u.a. Kfz/Geräte und Nebenanlagen)	(46,1)	
6. Abhebung von Zweckausgaben für Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	60,1	1,0%
7. Bauinvestitionen (einschl. Grunderwerb)	1.867,4	30,5%
Erhaltung, Um- und Ausbau einschl. Lärmschutz	976,7	
Neubau	790,8	
Erwerb privatfinanzierter Abschnitte	99,9	
8. Weitere Ausgaben (u.a. Verkehrsbeeinflussung)	107,4	1,8%
C Sonstiges	18,0	0,3%
davon:		
9. Zuwendungen des Bundes an fremde Baulastträger nach § 5a FStrG	5,8	0,1%
10. Weitere Ausgaben (u.a. Forschung)	12,2	0,2%
Zusammen:	6.123,7	100,0%
Anteil Hauptbauteil (HBT)	2.724,3	44,5%
davon VDE	528,3	
hinzu aus Kap. 1222	64,5	
hinzu aus Kap. 6096	27,7	

3.1.2 Bundeshaushalt 2007 – Entwurf 2008 und Finanzplanung

Das Haushaltsgesetz 2007 vom 21. Dezember 2006 wurde am 28. Dezember 2006 verkündet (BGBl. I Nr. 65 S. 3346). Der vom deutschen Bundestag verabschiedete Bundeshaushalt 2007 sieht für Kapitel 1210 (Bundesfernstraßen) und Kapitel 1202 (Allgemeine Bewilligungen/Maut) Ausgaben für die Bundesfernstraßen in Höhe von 5 653 Mio. Euro vor.

Hierin enthalten sind sowohl die Anteile der Bundesfernstraßen am 2-Mrd.-Euro-Verkehrsprogramm, als auch die

Mittel für das vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages am 10. November 2006 beschlossenen Ergänzungsprogramms „Lückenschluss und Staubeseitigung“.

Der Haushaltsentwurf 2008 und der Finanzplan bis 2011 sehen für die Bundesfernstraßen folgende Ausgaben vor:

2008	5 650 Mio. Euro,
2009	5 537 Mio. Euro
2010	5 487 Mio. Euro
2011	5 484 Mio. Euro (siehe auch Tabelle 9).

Tabelle 9

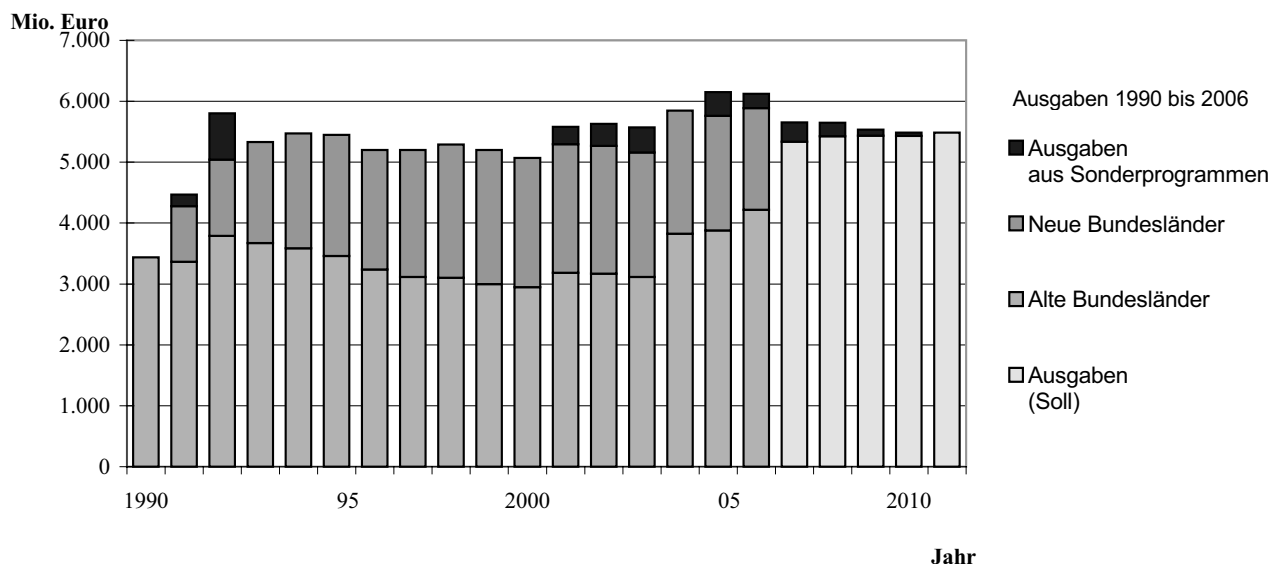
Finanzrahmen 2007 bis 2011 in Mio. Euro
(Haushaltsvoranschlag 2008 mit Finanzplanung;
Stand: Kabinettsbeschluss vom 4. Juli 2007)

	2007	2008	2009	2010	2011	Summe 2007 bis 2011
	Soll	Entwurf	Finanzplanung			
1	2	3	4	5	6	7
Kap. 1210 Bundesfernstraßen	4 572	4 355	4 288	4 113	4 110	21 438
Kap. 1202 Investitionen über die VIFG	1 081	1 295	1 249	1 374	1 375	6 373
Summe	5 653	5 650	5 537	5 487	5 484	27 811
Nichtinvestitionen	952	950	957	961	968	4 787
Investitionen	4 701	4 700	4 580	4 527	4 517	23 024
– davon Anteil für Maßnahmen des Bedarfs- planes; incl. Refinanzierung	2 246	2 088	1 883	1 849	1 799	9 866
– davon Investitionen außerhalb der Bedarfs- planmaßnahmen	2 455	2 612	2 697	2 677	2 718	13 158

Differenzen durch Rundungen möglich

Abbildung 10

Entwicklung der Ausgaben von 1990 bis 2006 und Finanzplanung für die Bundesfernstraßen bis 2011¹
(gemäß Haushaltsvoranschlag 2008 mit Finanzplanung (Kabinettsbeschluss vom 4. Juli 2007))



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 Ergänzungsprogramm „Lückenschluss und Staubeseitigung 2007 bis 2010.

3.2 Bauleistungen

3.2.1 Übersicht der Bauleistungen

Im Berichtsjahr sind die in Tabelle 10 zusammengefassten Streckenlängen fertig gestellt worden.

Die Einzelbaufortschritte im Berichtsjahr sind im Anhang in den Tabellen 4 bis 7 ab Seite 45 detailliert dargestellt.

Tabelle 10

Bauleistungsübersicht 2006

Straßenklasse	Bautyp	Verkehrsfreigaben ¹ km	
Bundesautobahnen	– Betriebsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen)	sechsstreifig achtstreifig	59,5 –
	– Neubaustrecken	zweistreifig vierstreifig davon 2. Fahrbahn sechsstreifig	– 177,9 8,2 4,6
Bundesstraßen	– Neubau und Erweiterungsstrecken	zweistreifig vierstreifig	7,0 36,6
	– Ortsumgehungen	zweistreifig vierstreifig	103,8 7,1

¹ Länge der im Berichtsjahr freigegebenen Teil-Verkehrseinheiten.

3.2.2 Bundesautobahnen – Erweiterung und Neubau

– 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 Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes ist vorgesehen, rund 2 200 km der Bundesautobahnen auf sechs oder mehr Fahrstreifen zu erweitern. Schwerpunkte der Bundesautobahn-Erweiterung sind neben den Erweiterungstrecken der VDE die stark belasteten Hauptdurchgangsstrecken A 1 bis A 9.

Im Berichtsjahr sind 14 Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von 59,5 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 2007 rund 2 700 km.

Einen Überblick der geplanten Erweiterungen auf sechs und mehr Fahrstreifen sowie der bisher erreichten Fertigstellung geben Tabelle 4 im Anhang sowie die Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2006“.

– Neubau¹

Der Vordringliche Bedarf des Bedarfsplanes beinhaltet rund 1 900 km Neubaustrecken. Im Berichtsjahr sind 22 Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von 182,5 km fertig gestellt und dem Verkehr übergeben worden.

Unter Berücksichtigung der erfolgten Umstufungen und Neuvermessungen haben die Bundesautobahnen Ende des Berichtsjahres eine Länge von 12 531 km erreicht. Weitere 212 km Neubaustrecken waren zu diesem Zeitpunkt in Bau.

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Berichtsjahr insgesamt rund 1,1 Mrd. Euro aufgewendet.

Die Einzelvorhaben sind im Anhang in Tabelle 5 aufgelistet und in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2006“ dargestellt.

3.2.3 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße –

Ein vorrangiges Ziel der Bundesregierung ist die zügige Realisierung der sieben VDE-Straßenprojekte. Es wird angestrebt, alle Projekte – mit Ausnahme der A 44 – weitestgehend noch in diesem Jahrzehnt fertig zu stellen.

Die Projekte haben eine Gesamtlänge von rund 2 000 km. Im Frühjahr 2007 waren rund 1 760 km unter Verkehr und weitere 100 km im Bau. Damit sind über 90 Prozent des VDE-Straße-Projektvolumens realisiert oder in der Umsetzungsphase (siehe Abbildung 11, Seite 27).

Bis Ende 2006 wurden rund 13,2 Mrd. Euro und damit mehr als 80 Prozent der aktuellen Investitionskosten in Höhe von rund 16,3 Mrd. Euro. investiert.

Bis Frühjahr 2007 waren folgende Bauziele erreicht:

Vollständig fertig gestellt sind die Projekte bzw. Teilprojekte

- A 20, Lübeck–Stettin (A 11) (Projekt 10) – 323 km vierstreifiger Neubau,
- A 2, Hannover–Berlin (Projekt 11) – 208 km sechsstreifige Erweiterung,
- A 10, Berliner Ring (Süd- und Ostring) (Projekt 11) – 105 km sechsstreifige Erweiterung AD Werder–AD Potsdam und AD Nuthetal–südlich AD Schwanebeck,
- A 9, Nürnberg–Berlin (Projekt 12) – 346 km sechsstreifige Erweiterung AK Nürnberg–AS Schleiz, AS Triptis–südlich AK Hermsdorf und AS Bad Klosterlausnitz–AD Potsdam,
- A 38, Göttingen–Halle und A 143, Westumfahrung Halle (Projekt 13) – 162 km vierstreifiger Neubau (von insgesamt 208 km),
- A 14, Halle–Magdeburg (Projekt 14) – 102 km vierstreifiger Neubau; erstes vollständig für den Verkehr freigegebenes VDE-Projekt,
- A 4, Eisenach–Görlitz bzw. A 44, Kassel–Eisenach (Projekt 15) – insgesamt 457 km, tlw. Neubau, auf großen Abschnitten sechsstreifige Erweiterung; 322 km unter Verkehr,
- A 71, Schweinfurt–Erfurt bzw. A 73, Lichtenfels–Suhl (Projekt 16) – 189 km vierstreifiger Neubau, davon 156 km unter Verkehr.

In Planung bzw. im Bau befinden sich:

- A 10, Berliner Ring (Süd- und Ostring) (Projekt 11) – AD Nuthetal (in Bau), AD Schwanebeck sowie acht-

¹ Definition des Bautyps gemäß geltendem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen.

streifige Erweiterung AD Potsdam–AD Nuthetal in Planung,

- A 9, Nürnberg–Berlin (Projekt 12) – 26 km sechsstreifige Erweiterung Schleiz–Triptis in Planung,
- A 38, Göttingen–Halle und A 143, Westumfahrung Halle Projekt 13 – weitere 34 km in Bau und 12 km in Planung,
- A 73, Lichtenfels–Suhl (Projekt 16) – weitere 33 km in Bau,
- A 4, Eisenach–Görlitz (Projekt 15) – weitere 22 km in Bau und 48 km in Planung,
- A 44, Kassel–Eisenach – dieser 70 km lange vierstreifige Neubau ist bis auf den Abschnitt Hessisch Lichtenau–Mitte–AS Hessisch Lichtenau–Ost (Walburg) noch in der Planung.

Die lange Planungsdauer für die A 44 ist damit zu begründen, dass während ihrer Planung zwischen 1991 und 1997 in dem außergewöhnlich sensiblen Mittelgebirgsraum Schutzgebiete nach europäischem Umweltrecht (Flora-Fauna-Habitat- bzw. Vogelschutzgebiete) noch nicht definiert waren. Die Festlegung dieser Schutzgebiete erfolgte erst zwischen 2000 und 2004. Deshalb musste die Planung der A 44 auf gesamter Länge überarbeitet werden. Neben der Zeitverzögerung führt dies auch zu erheblichen Kostensteigerungen. Ende 2005 konnte der erste Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt Hessisch Lichtenau veröffentlicht werden, der allerdings beklagt wird. Eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts steht noch aus.

– DEGES

Von den insgesamt rund 2 000 km der VDE-Straße werden rund 60 Prozent (darunter nahezu alle Neubaustrecken in den Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen) von der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) betreut. Bei einer Gesamtlänge von rund 1 221 km ist damit ein Investitionsvolumen von rund 8,70 Mrd. Euro (Bau- und Grunderwerbskosten) verbunden.

Die DEGES, als privatrechtlich organisierte Projektmanagement-Gesellschaft am 7. Oktober 1991 in Berlin gegründet, arbeitet nach privatwirtschaftlichen Kriterien. Gesellschafter der DEGES sind derzeit die Bundesrepublik Deutschland und die Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Hamburg. Von den Gesellschaftern als Dienstleister ohne hoheitliche Funktionen eingesetzt, konzentriert sich die DEGES 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.

In 2006 wurden durch die DEGES ca. 62 Autobahnkilometer der übertragenen VDE-Projekte fertig gestellt und dem Verkehr übergeben. Damit waren Ende des Jahres insgesamt 1 071 km (88 Prozent) von der DEGES fertig gestellt. Weitere 64 km (5 Prozent) waren zum 31. Dezember 2006 im Bau.

3.2.4 Bundesstraßen-Neubau und Erweiterung einschließlich Ortsumgehungen¹, Radwegebau

– Neubau und Erweiterung

Für den Neubau und 4streifige Erweiterungen von Bundesstraßen wurden im Berichtsjahr insgesamt rund 791 Mio. Euro ausgegeben und 41 Verkehrseinheiten mit einer Gesamtlänge von 154,5 für den Verkehr freigegeben. Weitere 132 Verkehrseinheiten von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 581,4 km befanden sich Ende des Berichtsjahres in Bau.

Unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Um- bzw. Abstufungen beträgt die Gesamtlänge der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) am Ende des Berichtsjahres 40 711 km.

Im Rahmen des Neubaus und der Erweiterung von Bundesstraßen hat der Bau von Ortsumgehungen (Anhang, Tabelle 6 bzw. 7, und Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2006“) eine besondere Bedeutung und bleibt ein Schwerpunkt bei den Investitionen im Fernstraßenbau.

Im Berichtsjahr 2006 wurden bundesweit 28 Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 110,9 km für den Verkehr freigegeben. 78 Ortsumgehungen mit einer Gesamtlänge von 344,1 km befanden sich Ende des Berichtsjahres in Bau.

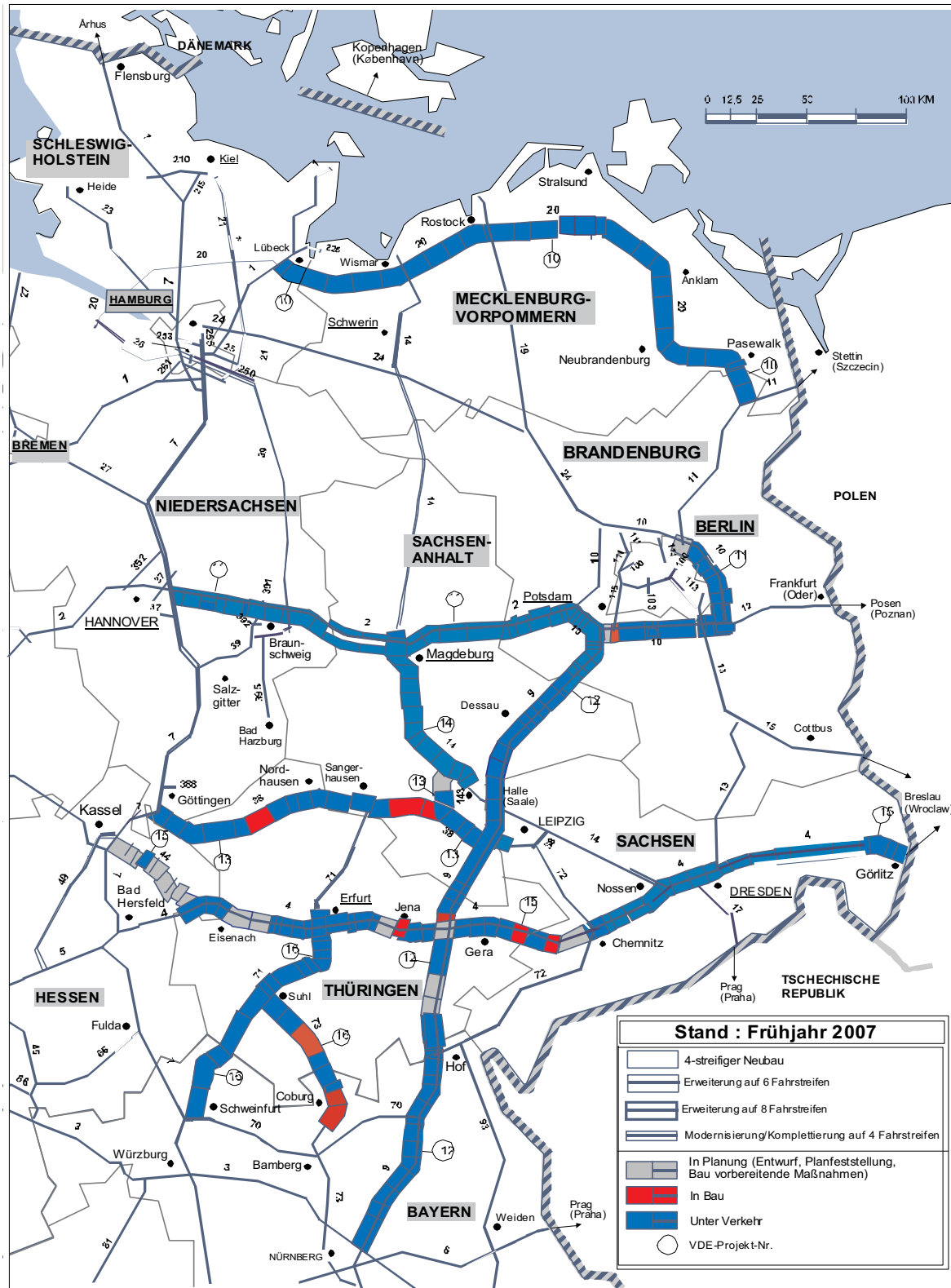
– Radwegebau

Im Berichtsjahr wurden rund 90 Mio. Euro für den Radwegebau an Bundesstraßen (einschl. Erhaltung von Radwegen) ausgegeben. Es sind rund 360 km Radwege an Bundesstraßen fertig gestellt worden. Dafür wurden insgesamt rund 70 Mio. Euro aufgewendet. In dem Zeitraum von 1991 bis 2006 wurden rund 5 860 km Radwege mit Baukosten in Höhe von rund 1 Mrd. Euro fertig gestellt. Insgesamt stehen damit Ende 2006 rund 17 300 km Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung.

¹ Definition des Bautyps gemäß geltendem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen.

Abbildung 11

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße –



3.2.5 Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen

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

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

Für Bahnübergangsbeseitigung sowie für andere technische Sicherungen wurden im Berichtsjahr vom Bund als Baulastträger aus dem Straßenbauhaushalt (Kapitel 1210) 15 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 65 Mio. Euro aufgewendet.

Die im Berichtsjahr für den Verkehr freigegebenen und in Bau befindlichen Maßnahmen im Zuge von Bundesstraßen sind in Tabelle 8 im Anhang dargestellt.

Auch in den kommenden Jahren ist für Bahnübergangsbeseitigungen sowie für andere technische Sicherungen mit einem hohen Ausgabenniveau zu rechnen.

3.2.6 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 37 817 Bauwerke mit einer Gesamtfläche von 28,6 Mio. m².

Im Jahr 2006 wurden 5 Tunnel fertig gestellt, so dass jetzt insgesamt 250 Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen in Betrieb sind (davon 217 in der Baulast des Bundes mit einer Gesamtlänge von 213 km). Weitere 22 Tunnel sind in Bau.

Die im Berichtsjahr für den Verkehr freigegebenen und in Bau befindlichen großen Ingenieurbauwerke an Bundesfernstraßen sind in den Tabellen 9 bis 11 im Anhang zusammengestellt und in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2006“ dargestellt.

In Tabelle 12 im Anhang sind die in der Ausführung befindlichen größeren Instandsetzungsmaßnahmen zusammengestellt.

3.2.7 Umweltschutz

– Lärmschutz

Lärmschutz wird sowohl beim Neubau und bei wesentlichen Änderungen von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) als auch an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) durchgeführt.

Lärmvorsorge ist an allen Straßen vorgeschrieben, die nach dem 1. April 1974 (Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) neu gebaut oder wesentlich geändert worden sind. Seit Juni 1990 bestimmt die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) die Immissionsgrenzwerte (IGW), die bei der Lärmvorsorge einzuhalten sind.

Lärmsanierung kann an bestehenden Straßen vorgenommen werden. Auf Grund haushaltsrechtlicher Regelungen ist seit 1978 Lärmsanierung an Bundesfernstraßen möglich, wenn die im Bundeshaushalt genannten IGW überschritten werden. Die Bundesregierung beabsichtigt, die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen noch mehr als bisher voran zu bringen. Dies ist in einem „Nationalen Verkehrslärmschutzpaket“ vom 2. Februar 2007 konkretisiert. Erste Schritte sind die Aufstockung des Mittelansatzes für Lärmsanierung auf rund 50 Mio. Euro pro Jahr, Vorrang für die aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Bau von Lärmschutzwällen/-wänden und Einbau Lärm mindernder Fahrbahnoberflächen). Damit werden künftig auch die Freiflächen im Wohnumfeld häufiger in den Lärmschutz einbezogen.

Im Berichtsjahr wurden für die Lärmvorsorge rund 110 Mio. Euro und für die Lärmsanierung weitere rund 16 Mio. Euro ausgegeben. Die Aufwendungen für den Lärmschutz betragen nunmehr seit 1978 rund 4,1 Mrd. Euro.

Im Berichtsjahr wurden 62 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und 72 km Lärmschutzwände errichtet sowie rund 12 000 m² Lärmschutzfenster eingebaut. Damit wurden beim Bau von Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen seit 1978 bis Ende des Berichtsjahres folgende Leistungen erzielt:

– Lärmschutzwälle und Steilwälle:	1 086 km
– Lärmschutzwände:	2 087 km
– Fläche der Lärmschutzfenster:	869 000 m ²

Tabelle 11 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 2006“.

Tabelle 11

Maßnahmen des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen

Land		Länge der Lärmschutzwälle und Steilwälle		Länge der Lärmschutzwände		Fläche der Lärmschutzfenster	
		2006	gesamt 1978–2006	2006	gesamt 1978–2006	2006	gesamt 1978–2006
		km	km	km	km	m²	m²
1		2	3	4	5	6	7
1	Baden-Württemberg	7,3	68	3,4	139	585	150 537
2	Bayern	22,8	279	13,6	212	1 514	71 769
3	Berlin	–	1	9,7	41	587	26 873
4	Brandenburg	0,4	6	4,5	65	163	10 336
5	Bremen	–	3	0,2	75	75	3 049
6	Hamburg	–	15	–	19	745	19 450
7	Hessen	–	37	3,2	121	408	72 412
8	Mecklenburg-Vorpommern	1,2	13	0,4	9	388	6 550
9	Niedersachsen	4,4	109	4,8	305	754	89 101
10	Nordrhein-Westfalen	10,2	390	20,1	799	1 364	161 159
11	Rheinland-Pfalz	0,5	22	4,6	95	2 956	101 358
12	Saarland	–	23	–	29	49	7 959
13	Sachsen	13,6	37	4,2	74	1 306	75 497
14	Sachsen-Anhalt	–	5	0,2	22	306	21 087
15	Schleswig-Holstein	0,8	60	1,3	59	54	18 379
16	Thüringen	0,5	18	2,3	23	1 011	33 345
Bundesgebiet		61,7	1 086	72,5	2 087	12 265	868 861

– Naturschutz und Landschaftspflege

Durch frühzeitige Beachtung europäischer und nationaler umweltrechtlicher Regelungen bei Planung, Bau, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen setzt der Straßenbau mit umweltbezogenen Maßnahmen auch die Ziele und Grundsätze von Naturschutz und Landschaftspflege um. Zu den Straßenbauleistungen 2006 gehörten auch Aufwendungen im Zuge der Umsetzung der artenschutzrechtlichen Vorgaben sowie des naturschutzrechtlichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsgebotes.

Beeinträchtigungen wertvoller Lebensräume und faunistischer Wanderkorridore wurden vorrangig durch Trassenführungen außerhalb bedeutender Schutzgebiete vermieden. Ausreichend bemessene Talbrücken, artgerecht gestaltete Tierquerungshilfen in Verbindung mit entspre-

chenden Leit- und Sperreinrichtungen minimieren unvermeidbare straßen-baubedingte Zerschneidungswirkungen und gewährleisten damit den Erhalt des vorhandenen Lebensraumverbundsystems. Im Bereich von Fließgewässerquerungen wurden artgerecht bemessene Querungsbauwerke mit Bermen gebaut, die den Auenverbund und einen Tierwechsel entlang des Fließgewässers weiterhin ermöglichen. Leitpflanzungen und Überflughilfen im Bereich der Straßen sollen eine Kollisionsgefahr für Vögel und Fledermäuse beheben. Gezielte Schutzmaßnahmen gewährleisteten 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.

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, Staudenfluren, Nass- und Feuchtwiesen zu wertvollen naturnahen Biotopverbundachsen entwickelt.

Strukturarme Kulturlandschaften wurden u. a. durch die Neuanlage und Entwicklung von natürlichen Waldlebensräumen sowie von artenreichen Gehölz- und Grünlandbiotopen ökologisch aufgewertet und ein neues Lebensraumverbundsystem entwickelt.

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

Die Straßenbauleistungen 2006 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.

3.3 Erhaltung

Zur Erhaltung der Bundesfernstraßen – ohne die Erhaltungsanteile im Zusammenhang mit Um- und Ausbau und Bundesautobahn-Erweiterung – wurden im Berichtsjahr 2006 ausgegeben:

insgesamt:	1 644 Mio. Euro,
davon für Bundesautobahnen:	933 Mio. Euro,
Bundesstraßen:	711 Mio. Euro.

Dies entspricht einem durchschnittlichen Mitteleinsatz auf

- Bundesautobahnen von rund 74 500 Euro/km Fahrbahn (Vollquerschnitt)

und auf

- Bundesstraßen von rund 17 500 Euro/km Fahrbahn.

3.4 Betrieb

3.4.1 Ausgaben

Für den Betrieb der Bundesfernstraßen wurden im Berichtsjahr ausgegeben¹:

insgesamt:	848 Mio. Euro,
davon für Bundesautobahnen:	432 Mio. Euro,
Bundesstraßen:	416 Mio. Euro.

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

insgesamt:	157 Mio. Euro,
davon für Bundesautobahnen:	111 Mio. Euro,
Bundesstraßen:	46 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	4 900 Euro/km,
– Grünpflege	7 900 Euro/km,
– Reinigung	5 200 Euro/km,
– Streckenwartung/ Schadensbehebung	6 700 Euro/km,
– Instandhaltung der Ausstattung	3 600 Euro/km,
– Sofortmaßnahmen	1 800 Euro/km,
– Verkehrstechnik, Beleuchtung, Tunnel, Fernmeldenetz	<u>4 500 Euro/km.</u>

Insgesamt rund 35 000 Euro.

3.4.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahr 2006 sind für Fernmeldeanlagen an Bundesfernstraßen insgesamt rund 20 Mio. Euro aufgewendet worden. Damit wurden an:

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

Von insgesamt 12 531 km Bundesautobahnen sind nunmehr 12 471 km mit Notrufeinrichtungen ausgerüstet (rund 16 000 Notrufsäulen).

3.4.3 Betriebsdienst (Autobahn- und Straßenmeistereien)

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rund 12 500 km Bundesautobahnen 185 Autobahnmeistereien (AM) zur Verfügung. Im Berichtsjahr sind folgende Autobahnmeistereien in Betrieb gegangen:

A 10 Potsdam–Schönefeld: AM Rangsdorf (Ersatzneubau),

A 10 Potsdam–Havelland: AM Werder (Ersatzneubau).

Ende des Berichtsjahres befanden sich folgende Autobahnmeistereien im Bau:

A 1 Bremen–Hamburg: AM Hittfeld (Neubau),

A 2 Wollin–Magdeburg: AM Theeßen (Neubau),

A 5 Karlsruhe–Heidelberg: AM Walldorf (Ersatzneubau),

¹ Einschließlich der Kfz und Geräte sowie Verkehrsbeeinflussungsanlagen und Tunnelbetrieb.

A 38 Leipzig-Südwest-Parthenaue: AM Leipzig (Neubau),

A 38 Arenshausen-Heringen: AM Breitenworbis (Neubau),

A 656 Mannheim-Heidelberg: AM Mannheim-Seckenheim (Ersatzneubau).

Die Standorte der in Betrieb gegangenen und der in Bau befindlichen AM sind der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2006“ zu entnehmen.

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der rund 219 100 km Bundes-, Landes- bzw. Staats- und Kreisstraßen 223 bundeseigene und 361 landeseigene Straßenmeistereien (SM) zur Verfügung.

Im Berichtsjahr sind folgende bundeseigene Straßenmeistereien in Betrieb gegangen:

B 1 Biederitz-Burg: SM Körbelitz,

B 175 Nossen-Döbeln: SM Döbeln.

Folgende bundeseigene Straßenmeistereien befanden sich Ende des Berichtsjahres im Bau:

B 6n Stapelburg-Blankenburg: AM und SM Wernigerode,

B 11n Deggendorf-Grafling: SM Deggendorf,

B 92 Adorf-Oelsnitz: SM Adorf.

3.4.4 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 eine wesentliche Verbesserung in der Verkehrsabwicklung sorgen.

Die automatische Verkehrssteuerung mittels Wechselverkehrszeichen 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:

- Streckenbeeinflussung: Harmonisierung des Verkehrsablaufs mittels verkehrsabhängiger Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Gefahrenwarnungen,
- Netzbeeinflussung: Umleitung von Verkehrsströmen auf alternative Routen,
- Zuflussregelung: Regelung des Zusammenflusses an Autobahnkreuzen, -dreiecken und Anschlussstellen,

- Temporäre Seitenstreifenstreifenfreigabe: Kapazitätserhöhung in Verkehrsspitzenzeiten.

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 auf alle Verkehrsteilnehmer wirkenden Anlagen – z. B. Netzbeeinflussung – mit individuellen Telematiksystemen werden für die Verkehrsteilnehmer weitere Nutzenpotenziale erschlossen.

Trotz der erheblichen finanziellen Anstrengungen – bis Ende des Berichtsjahres wurden Bundesmittel in Höhe von rund 650 Millionen Euro verausgabt – decken die in Betrieb befindlichen Anlagen noch nicht alle problematischen Autobahnabschnitte ab. Auf Grund der weiteren Verkehrszunahme und der bisherigen positiven Erfahrungen wird die Nutzung und Weiterentwicklung moderner Verkehrsleittechnik deshalb auch in Zukunft einen hohen Stellenwert besitzen.

Das laufende Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen 2002 bis 2007 dient der inhaltlichen und räumlichen Festlegung potenzieller Maßnahmen-schwerpunkte. Zur Umsetzung der Maßnahmen durch die Straßenbauverwaltungen der Länder sind auch weiterhin jährlich Bundesmittel in Höhe von 35 bis 40 Mio. Euro vorgesehen. Dies ist ein wichtiger und notwendiger Beitrag zur Bewältigung der steigenden Verkehrsbelastung.

Im Berichtsjahr 2006 wurden – u. a. auch im Zusammenhang mit dem Verkehrsleitkonzept zur Fußball-WM 2006 – folgende größere Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Betrieb genommen:

- dynamische Wegweiser mit integrierten Stauinformationen: Abschnitte Leonberg – Walldorf in Baden-Württemberg, AD Funkturm – AD Havelland in Berlin, Rhein-Main-West in Hessen (2. BA) und Ruhrgebiet / Köln in Nordrhein-Westfalen;
- rund 30 Zuflussregelungsanlagen an BAB-Anschlussstellen in Nordrhein-Westfalen sowie
- die Verkehrssystemmanagementzentrale in Leipzig (Sachsen).

3.5 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 Bottrop/Süd (Ersatzneubau)
- A 6 Heilbronn–Nürnberg: T'n und R'n Kammersteiner Land/Nord und Süd (Neubauten)
- A 7 Hannover–Göttingen: T'n und R'n Harz/Ost und West (Neubauten)
- A 9 Berlin–Leipzig: R Köckern/Ost (Ersatzneubau)
- A 61 Mönchengladbach–Koblenz: T und R Brohltal/Süd (Ersatzneubau)

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

- A 2 Oberhausen–Bielefeld: R Rhynern/Nord (Ersatzneubau)
- A 9 München–Bayreuth: T Nürnberg-Feucht/Ost (Ersatzneubau)
- A 93 Rosenheim–Kiefersfelden: T und R Inntal/Ost (Neubau)

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31. Dezember 2006 die in Tabelle 12 nach Betriebsgruppen aufgeführten 429 Nebenbetriebe zur Verfügung.

Die Standorte der 2006 fertig gestellten und im Bau befindlichen Vorhaben sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 2006“ dargestellt.

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

- Behinderten-Parkplätze,

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

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

Den Konzessionären wurde die Möglichkeit eingeräumt, über eine Zusatzbeschilderung auf das Serviceangebot in der folgenden Rastanlage hinzuweisen. Die neue Beschilderung mit bis zu 4 Markenlogos wird künftig jeweils unterhalb der blauen Ankündigungstafeln für die bewirtschafteten Rastanlagen mit den bekannten Piktogrammen für Tankstelle, Raststätte und ggf. Hotel angebracht und ergänzt diese im Hinblick auf das konkrete Angebot, welches den Verkehrsteilnehmer erwartet.

– Unbewirtschaftete Rastanlagen

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

Aus hygienischen Gründen werden unbewirtschaftete Rastanlagen, soweit diese dauerhaft Bestand haben, standardmäßig mit WC-Gebäuden ausgestattet. Bestehende unbewirtschaftete Rastanlagen müssen entsprechend nachgerüstet werden. Angesichts des hohen finanziellen Aufwandes hierfür kann die Nachrüstung nur sukzessive, zumeist im Zusammenhang mit einer Neuordnung der Rastanlagen auf den angestrebten Regelabstand von 15 bis 20 km hin erfolgen. Ende des Berichtsjahres waren rd. 50 Prozent der unbewirtschafteten Rastanlagen mit einem WC-Gebäude ausgestattet.

Tabelle 12

Tankstellen, Raststätten und Motels an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)

– Stand: 31. Dezember 2006 –

Kurz-bez.	Anlagentyp	Anzahl der Standorte	Anzahl der Nebenbetriebe			Summe Nebenbetriebe (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	49	0	49	0	49
RM	Rastanlage mit Raststätte und Motel	3	0	3	3	6
Summe		429	377	387	53	817

3.6 Neue Regelungen im Straßenbau

3.6.1 Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenbau

Der auf der VOB basierende und auf die konventionelle Finanzierung ausgerichtete Funktionsbauvertrag kam seit dem Jahr 2002 bereits in 4 Fällen zur baulichen Anwendung.

Die Projekte

- A 61, Rheinland-Pfalz, 10 km Richtungsfahrbahn AK Koblenz – AS Krufthausen,
- A 81, Baden-Württemberg, 10 km Richtungsfahrbahn AS Oberndorf – AS Rottweil,
- A 93, Bayern, 11 km Richtungsfahrbahn AS Brannenburg – AS Kiefersfelden

wurden bereits verwirklicht, während das Projekt

- A 31, Nordrhein-Westfalen, 11 km grundlegende Erneuerung beider Fahrtrichtungen AS Gescher/Coesfeld – AS Reken

sich derzeit in Bau befindet. Der Abschluss dieser Maßnahme ist im Jahr 2007 vorgesehen.

Das BMVBS hat großes Interesse an der Weiterentwicklung der Funktionsbauverträge. Deshalb wurde im Oktober 2005 ein Forschungsvorhaben für die Erweiterung des – bisher auf den Oberbau beschränkten – Funktionsbauvertrags auch auf die Leistungen für Erdbauwerke und Entwässerungsanlagen, die bisher konventionell über eine Leistungsbeschreibung mit Leistungsverzeichnis gekennzeichnet waren, vergeben. Es sollen die vorgenannten Leistungen über ein Leistungsprogramm ohne Leistungsverzeichnis in das Vertragswerk integriert werden. Zur Beschreibung dieser Leistungen sollen entsprechend der mit 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:

- Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Funktionsbauverträge im Straßenbau (ZTV Funktion-StB) und
- Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen zur messtechnischen Zustandserfassung und -bewertung für Funktionsbauverträge (ZTV MtFunktion-StB),

soll um entsprechende Vertragswerke, die die funktionalen Anforderungen

- an die Erdbauwerke (ZTV Funktion-Erdbauwerke) und
- die Entwässerungsanlagen (ZTV Funktion-Entwässerungsanlagen)

beschreiben, ergänzt werden.

Die vorgenannten Vertragswerke sollen in die Ausschreibung für den Ausbau eines rund 20 km langen Streckenabschnitts der A 9 im Bereich Triptis-Schleiz in Thüringen, mit dessen Bau im Jahr 2008 begonnen werden soll, integriert werden.

Mit dem Gelingen der o. g. Maßnahme wäre ein weiterer wichtiger Beitrag zur Vervollständigung bzw. der Gesamterfassung von Straßenbaumaßnahmen in Form einer funktionalen Leistungsbeschreibung mittels Leistungsprogramm erreicht.

Als erstes Bundesland hat das Land Hessen einen Funktionsbauvertrag mit Funktionsanforderungen an den Oberbau und die Erdbauwerke für den Neubau der OU Friedberg im Zuge der B 3 ausgeschrieben; mit dem Bau dieser Maßnahme wird im Jahr 2007 begonnen.

3.6.2 Weiterentwicklung des Planungsrechts

Nachdem die Bundesregierung im Frühsommer 2006 mit der Fortschreibung ihres Gesetzentwurfs zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben neuen Schwung in die Beratungen zur Vereinfachung des Planungsrechts gebracht hatte, konnte der Gesetzentwurf dank Unterstützung der Regierungsfractionen im Deutschen Bundestag bis zum Herbst 2006 entschieden vorangebracht werden. Damit waren die Weichen dafür gestellt, dass die Neuerungen rechtzeitig vor dem Auslaufen des vorwiegend für Ostdeutschland geltenden Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes Ende 2006 in Kraft treten konnten. Enthielt der Gesetzentwurf der Bundesregierung bereits ein Beschleunigungspotenzial von über 2 Jahren im Vergleich zur vormals geltenden Rechtslage, konnten im parlamentarischen Verfahren noch weitere Verfahrenserleichterungen ergänzt werden. Entsprechend der Koalitionsvereinbarung der die Bundesregierung bildenden Parteien wurden dabei auch Vorschläge der Länder berücksichtigt.

Das Gesetz trat am 17. Dezember 2006 in Kraft. Damit wurde in gemeinsamer Anstrengung mit den Ländern ein wichtiges Vorhaben der Großen Koalition erfolgreich umgesetzt und ein Reformversprechen eingelöst. Die wichtigsten Maßnahmen des Gesetzes sind:

- Die Festlegung der Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts in erster und letzter Instanz für ausdrücklich benannte Verkehrs-, davon 57 Straßenprojekte. Die Verkürzung des Rechtsweges wird für Projekte genutzt, die zur Herstellung der Deutschen Einheit, als Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen, als Vorhaben mit inter-nationalem Bezug (EU-Erweiterung) oder zur Beseitigung gravierender Verkehrsengepässe von besonderer Bedeutung sind.
- Die Einführung der fristgebundenen Beteiligung auch für Naturschutz- und Umweltschutzvereinigungen. Nunmehr müssen auch sie ihre Stellungnahmen innerhalb von zwei Wochen nach Ende der einmonatigen Auslegungsfrist vorbringen (sog. Präklusion).

- Die Ausweitung der gesetzlichen Pflicht zur Duldung von Vorarbeiten für Grundstückseigentümer (vorübergehende Markierungen, Vermessungen etc.). Dies erleichtert die Auftragsvergabe.
- Die Verankerung von Ermittlungserleichterungen im Fall ortsabwesender Grundeigentümer. Es reicht nunmehr die Prüfung von Grundbuch und Grundsteuertabelle. Zeitraubende weitere Ermittlungsmaßnahmen sind nicht mehr erforderlich.
- Einheitliche Geltungsdauer von Planfeststellungsbeschlüssen (10 Jahre + 5 Jahre Verlängerungsmöglichkeit auf Antrag).
- Die Durchführung eines Erörterungstermins liegt im pflichtgemäßen Ermessen der Behörde.
- Im Fernstraßenausbaugesetz ist die sog. Ökostern-Regelung für die Dringlichkeitsstufen des Vordringlichen Bedarfs (VB) und des Weiteren Bedarfs (WB) praxis-

tauglich gestaltet (d. h. Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Rechtsbehelfsbelehrung sind beseitigt).

Bundestag und Bundesrat haben zudem eine Entschliebung zur Änderung des allgemeinen Verwaltungsverfahrensrecht des Bundes und der Länder nach dem Vorbild des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes verabschiedet, damit von den beschleunigenden und vereinfachenden Maßgaben dieses Gesetzes schlussendlich alle Projektzulassungsverfahren profitieren können. Die erfolgreiche Zusammenarbeit von Bundesregierung, Regierungsfractionen und Ländern beim Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz gilt es nun, bei diesen anstehenden Gesetzesänderungen fortzuführen.

Darüber hinaus verfolgt die Bundesregierung derzeit die Anpassung der Planfeststellungsrichtlinien 2002 an die geänderte Rechtslage. Mit einem Abschluss des Verfahrens ist noch im Verlauf des Jahres 2007 zu rechnen. Schließlich erfolgte eine Neubekanntmachung des Bundesfernstraßengesetzes.

Anhang

Tabellen und Karte

Erläuterungen:

Abkürzungen in Projekt- und VKE-Bezeichnungen

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

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

Tabelle 1

EFRE-Bundesprogramms Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006
– Teil Bundesfernstraßen –

EFRE-Projekte	Land	Streckenlänge	Gesamt-Investitionen	EFRE-Mittel
		[km]	[Mio. €]	[Mio. €]
Neu- und Ausbau A 113, B 96 und B 96a	BB	22,7	154,0	89,9
Neubau Ortsumgehung Trebbin B 101n	BB	8,3	31,4	19,2
Neubau Ortsumgehung Guben B 97n/B112n, 2. Bauabschnitt	BB	6,7	12,4	9,3
Neubau A 20 Abschnitt AS Grimmen-Ost – AS Strasburg	MV	91,2	411,4	28,1
Neu- und Ausbau der B 96n von AS Stralsund (A 20) – Stralsund	MV	30,7	164,6	107,8
Neubau Ortsumgehung Schwerin B 104	MV	5,4	29,9	22,4
Neubau Ortsumgehung Stralsund B 105	MV	3,8	13,1	9,9
Neubau A 17 Dresden (B 173) – Bundesgrenze D / CZ	SN	41,0	511,8	277,6
Neubau Ortsumgehung Marienberg B 174	SN	10,0	19,0	9,7
Neubau B 178n/Förderung einzelner Baulose	SN	6,3	8,0	2,2
Neubau B 6n; Abschnitte Quedlinburg–Bernburg und Wernigerode–Blankenburg	ST	56,8	327,7	200,0
Neubau der A 71; AS Heldringen–B 85 und Sömmerda-Ost–AS Erfurt-Bindersleben	TH	41,6	254,5	168,6
Neubau Ortsumgehung Bad Langensalza B 247	TH	8,1	16,1	6,4

Tabelle 2

**Längenentwicklung*) der Bundesfernstraßen
1950 bis 2007 in km**

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

*) Entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen

1) ab 1959 einschließlich Saarland

2) einschließlich 24,5 km Anschlußäste

3) einschließlich rd. 200 km Anschlußäste

4) einschließlich rd. 543 km Anschlußäste

5) hierin sind 159,5 km Neubaustrecken enthalten

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

7) ab 1. Januar 1992 alte und neue Bundesländer

noch Tabelle 2

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3+5)
	km	km	km	km	km	km
1	2	3	4	5	6	7
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
2007	12531,0	+ 168,0	40711,0	- 272,0	53242,0	- 104,0

*) Entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen

1) ab 1959 einschließlich Saarland

2) einschließlich 24,5 km Anschlußäste

3) einschließlich rd. 200 km Anschlußäste

4) einschließlich rd. 543 km Anschlußäste

5) hierin sind 159,5 km Neubaustrecken enthalten

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

Bundesfernstraßen 13589 km

7) ab 1. Januar 1992 alte und neue Bundesländer

Tabelle 3

Ist-Ausgaben 2006
– aufgeschlüsselt nach Titeln –

Titel	Zweckbestimmung	Mio. € ¹⁾
1	2	3
	Kapitel 1210 – Bundesfernstraßen –	
	Sächliche Verwaltungsausgaben (HGr. 5)	
526 02	Sachverständige	2,4
532 01	Koordinierung der euroregionalen Projekte der EU im Rahmen der Transeuropäischen Netze	0,2
534 01	Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	1,5
543 01	Veröffentlichung und Dokumentation	0,6
544 01	Forschung, Untersuchungen und ähnliches	5,2
545 01	Konferenzen, Tagungen, Messen und Ausstellungen	0,2
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	1,2
	Ausgaben für Investitionen	
744 01	Privatstraßen des Bundes	0,9
744 02	Zubringerstraßen zum Flughafen Berlin/Brandenburg International (BBI)	–
883 02	Zuwendungen an kommunale Baulastträger nach § 5a Bundesfernstraßengesetz (FStrG)	5,4
883 04	Zuwendungen für den Bau von Ortsdurchfahrten und Bundesfernstraßen in der Bundesstadt Bonn nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz (FStrG)	0,4
	Bau und Betrieb der Bundesstraßen	
521 11	Betriebsdienst Bundesautobahnen (Summe der Titel 521 13 bis Titel 521 19)	398,1
521 13	Ausgaben für auf Bundesautobahnen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung ...	210,0
521 14	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	48,3
521 15	Grundstücke, Gebäude und Räume	29,8
521 16	Unternehmerleistungen für Betriebsdienst BAB	48,7
521 17	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör	56,0
521 18	Elektrotechnische Anlagen	13,1
521 19	Sonstiges	– 7,8
521 21	Betriebsdienst Bundesstraßen (Summe der Titel 521 23 bis Titel 521 29)	404,2
521 23	Ausgaben für auf Bundesstraßen eingesetztes Betriebspersonal der Auftragsverwaltung	193,2
521 24	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	36,4
521 25	Grundstücke, Gebäude und Räume	9,8
521 26	Unternehmerleistungen für Betriebsdienst Bundesstraßen	72,2

¹⁾ Differenzen durch Rundung.

noch Tabelle 3

Titel	Zweckbestimmung	Mio. € ¹⁾
1	2	3
521 27	Baustoffe, Streustoffe für den Winterdienst, Zubehör	67,6
521 28	Elektrotechnische Anlage	24, 1
521 29	Sonstiges	0,9
521 32	Verkehrsbeeinflussungs- und Beleuchtungsanlagen sowie Tunnelausstattung (Bundesautobahnen)	29,3
521 42	Verkehrsbeeinflussungs- und Beleuchtungsanlagen sowie Tunnelausstattung (Bundesstraßen) . . .	7,7
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)	6,4
535 62	Bestandserfassung der Bundesfernstraßen mit elektronischer Auswertung	2,4
632 12	Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesautobahnen)	55,4
632 22	Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesstraßen)	43,3
685 32	Bundesanteil an den Verwaltungskosten der DEGES	22,0
711 12	Hochbauten an Bundesautobahnen bis 1 000 000 € Baukosten	12,8
711 22	Hochbauten an Bundesstraßen bis 1 000 000 € Baukosten	9,6
712 12	Hochbauten an Bundesautobahnen über 1 000 000 € Baukosten	18,2
712 22	Hochbauten an Bundesstraßen über 1 000 000 € Baukosten	4,7
741 11	Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 741 14 bis Titel 741 18) . . .	845,2
741 14	Erweiterung von Bundesautobahnen (VDE-Projekte)	254,4
741 16	Erweiterung von Bundesautobahnen (ohne VDE-Projekte)	86,4
741 17	Neubau von Bundesautobahnen (ohne VDE-Projekte)	273,1
741 18	Neubau von Bundesautobahnen (VDE-Projekte)	331,4
741 22	Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)	253,7
741 31	Erhaltung, Um- und Ausbau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 741 3, 741 35 und 741 39)	873,2
741 33	Erhaltung der Bundesautobahnen	722,8
741 35	Um- und Ausbau von Bundesautobahnen	140,1
741 39	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen	10,3
741 41	Erhaltung, Um- und Ausbau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen) (Summe der Titel 741 43, 741 45 und 741 49)	868,4
741 43	Erhaltung von Bundesstraßen	633,6
741 45	Um- und Ausbau von Bundesstraßen	233,5
741 49	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen	1,3

¹⁾ Differenzen durch Rundung.

noch Tabelle 3

Titel	Zweckbestimmung	Mio. € ¹⁾
1	2	3
741 61	Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur im Bereich der Bundesfernstraßen aus Zuschüssen der Agentur für Arbeit	0,4
741 98	Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesfernstraßen) – Maßnahmen im Rahmen des 2 Mrd. € – Verkehrsprogramms (Summe der Titel 741 95 und 741 96)	119,2
741 95	Bedarfsplanmaßnahmen BAB – im Rahmen des 2 Mrd. € – Verkehrsprogramms	50,2
741 96	Bedarfsplanmaßnahmen BStr. – im Rahmen des 2 Mrd. € – Verkehrsprogramms	69,0
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)	73,8
742 13	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen an bestehenden Bundesautobahnen	24,8
742 14	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs-, Beleuchtungs- und Glatteismeldeanlagen an bestehenden Bundesautobahnen	15,1
742 15	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesautobahnen	33,9
742 21	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunk- und Stromversorgungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesstraßen) (Summe der Titel 742 23 bis Titel 742 25)	7,4
742 23	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunkanlagen an bestehenden Bundesstraßen	1,7
742 24	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs-, Beleuchtungs- und Glatteismeldeanlagen an bestehenden Bundesstraßen	4,5
742 25	Erhaltung, Um-, Aus- und Neubau von Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen	1,2
743 12	Baukostenzuschüsse der Europäischen Union für Investitionen in Transeuropäische Verkehrsnetze im Bereich Bundesautobahnen	16,9
743 32	Baukostenzuschüsse des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Bereich der Bundesautobahnen	72,4
743 42	Baukostenzuschüsse des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Bereich der Bundesstraßen	47,2
745 21	Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Bundesfernstraßen) (Summe der Titel 745 23 bis Titel 745 25)	15,3
745 23	Änderung von Überführungen (§ 12 EKrG)	8,8
745 24	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und Deutsche Bahn AG	6,3
745 25	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und sonstigen Eisenbahnen	0,2
746 22	Bau von Radwegen an Bundesstraßen	90,5
811 12	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen)	24,7
811 22	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesstraßen)	15,1
812 12	Erwerb von Geräten (einschl. Stahlflachstraßen) und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 5 000 € im Einzelfall (Bundesautobahnen)	15,5

¹⁾ Differenzen durch Rundung.

noch Tabelle 3

Titel	Zweckbestimmung	Mio. € ¹⁾
1	2	3
812 22	Erwerb von Geräten und Maschinen mit Ausgaben von mehr als 5 000 € im Einzelfall (Bundesstraßen)	10,5
821 11	Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 821 14 bis Titel 821 18)	68,4
821 14	Grunderwerb für VDE (Erweiterung)	9,4
821 16	Grunderwerb für Erweiterung (ohne VDE)	12,3
821 17	Grunderwerb für Neubau (ohne VDE)	32,1
821 18	Grunderwerb für VDE (Neubau)	14,5
821 22	Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)	40,3
821 31	Grunderwerb für Um- und Ausbau einschl. Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 821 35 und 821 39)	11,4
821 35	Grunderwerb für Um- und Ausbau	10,1
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)	31,0
821 45	Grunderwerb für Um- und Ausbau	28,3
821 49	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen	2,7
821 98	Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesfernstraßen) – Maßnahmen im Rahmen des 2 Mrd. € - Verkehrsprogramms (Summe der Titel 821 95 und 821 96)	6,6
821 95	Grunderwerb Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen) – Maßnahmen im Rahmen des 2 Mrd. € – Verkehrsprogramms	1,9
821 96	Grunderwerb Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen) – Maßnahmen im Rahmen des 2 Mrd. € – Verkehrsprogramms	4,7
823 12	Erwerb privatfinanzierter Bundesautobahnabschnitte	186,7
823 22	Erwerb privatfinanzierter Bundesstraßenabschnitte	99,9
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 2006 Kap. 1210 – Bundesfernstraßen –	4 825,9

¹⁾ Differenzen durch Rundung.

noch Tabelle 3

Titel	Zweckbestimmung	Mio. € ¹⁾
1	2	3
	Kapitel 1202 – Allgemeine Bewilligungen –	
	Titelgr. 05 Verwendung der streckenbezogenen LKW-Maut (Teil Bundesfernstraßen)	
741 51	Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 741 76 und 741 77)	580,5
741 76	Erweiterung Bundesautobahnen ohne VDE	289,0
741 77	Neubau Bundesautobahnen ohne VDE	291,5
741 52	Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)	352,1
741 53	Erhaltung, Um- und Ausbau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 741 83, 741 85 und 741 89)	210,7
741 83	Erhaltung Bundesautobahnen	210,7
741 85	Um- und Ausbau Bundesautobahnen	0
741 89	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen	0
741 54	Erhaltung, Um- und Ausbau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen) (Summe der Titel 741 93, 741 95 und 741 99)	77,3
741 93	Erhaltung Bundesstraßen	77,3
741 95	Um- und Ausbau Bundesstraßen	0
741 99	Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen	0
821 51	Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 821 76 und 821 77)	11,8
821 76	Grunderwerb für Erweiterungen Bundesautobahnen ohne VDE	6,1
821 76	Grunderwerb für Neubau Bundesautobahnen ohne VDE	5,7
821 52	Grunderwerb für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen)	23,8
821 53	Grunderwerb für Um- und Ausbau einschl. Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Titel 821 85 und 821 89)	0
821 85	Grunderwerb für Um- und Ausbau Bundesautobahnen	0
821 89	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesautobahnen	0
821 54	Grunderwerb für Um- und Ausbau einschl. Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen) (Summe der Titel 821 95 und 821 99)	0
821 95	Grunderwerb für Um- und Ausbau Bundesstraßen	0
821 99	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen	0
892 51	Leistungen des Bundes an private Betreiber für Investitionen in die Bundesautobahnen . .	0
	nachrichtlich: Pauschale Abgeltung der Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht für alle Investitionen über die VIFG	42,0
	Summe Ist-Ausgaben 2006 Kapitel 1202	1 297,8
	Summe Ist-Ausgaben 2006 Kap. 1210 und 1202	6 123,7

¹⁾ Differenzen durch Rundung.

Tabelle 4

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

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 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
				(km)		
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg						
A 6 SAARBRÜCKEN–W Aidhaus						
Viernheim (LGr HE/BW)– AK Mannheim (einschl. Neckarbrücke)	46BB	94,5	6,5	0,4 (1.Fb)		6,1
AS Heilbronn/U'eisesheim–AK Weinsberg (einschl. Neckartalübergang Neckarsulm)	46BB	91,5	10,7	2,0	2,0	8,7
AS Sinsheim–AS Sinsheim/Steinsfurt	46BB	47,7	9,8			9,8
A 8 LUXEMBURG–SALZBURG						
w AS Wurmberg–AS Heimsheim	46KB	77,0	11,6			11,6
AS Heimsheim–w AD Leonberg (m B 295 Renningen)	46KB	101,3	10,3	0,2		10,1
Gruibingen–Mühlhausen	46KB	40,6	3,9			3,9
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig					2,0	
Ende 2006 in Bau: 6 VKE sechsstreifig						50,2
Bayern						
A 3 PASSAU–ARNHEIM						
Aschaffenburg-O–Aschaffenburg-W 2);6)	46BB	36,1	4,9			4,9
A 8 STUTTGART–MÜNCHEN						
w AS Sulzemoos– w AS Dachau/Fürstenfeldbruck	46BB	51,0	7,9	3,7		4,2
w AS Bernau–AS Felden	46KB	0,0	4,7			1,0
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
A 9 MÜNCHEN–BERLIN						
TK Sophienberg–s AS Bayreuth-N	46BB	137,1	6,7	6,7	6,7	

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)²⁾ EU-Baukostenzuschuss in Transeuropäische Verkehrsnetze⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 4

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 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
				(km)		
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig Ende 2006 in Bau: 6 VKE sechsstreifig davon 2 VKE 2. Fahrbahn		137,1		6,7		23,8 13,6
Brandenburg						
A 10 BERLINER RING AS Hellersdorf (m)–s AD Schwanebeck	46KB	132,7	18,4	18,4	6,9	
Umbau AD Nuthetal mit 1,0 km BAB A 115	46KB	34,0	3,9			3,9
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig Ende 2006 in Bau: 1 VKE sechsstreifig		132,7		18,4	6,9	3,9
Hamburg						
A 1 SAARBRÜCKEN–HEILIGENHAFEN AD HH-SO (A 25)–AS HH/Billstedt	46BB	69,0	5,5			5,5
Insgesamt Ende 2006 in Bau: 1 VKE sechsstreifig						5,5
Hessen						
A 66 WIESBADEN–FULDA AK Wiesbaden–AD Kriftel	46KB	77,3	8,0	8,0	8,0	
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig		77,3		8,0	8,0	

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)²⁾ EU-Baukostenzuschuss in Transeuropäische Verkehrsnetze⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 4

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 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
				(km)		
1	2	3	4	5	6	7
Niedersachsen						
A 1 SAARBRÜCKEN–HEILIGENHAFEN						
AK Lotte/Osnabrück (Anteil NI)– AS Osnabrück-N	46BB	35,8	5,9			5,9
AK Lotte/Osnabrück (Anteil NW)– AS Osnabrück-N	46BB	24,1	4,5			4,5
A 2 OBERHAUSEN–BERLIN						
LGr NW/NI-ö Talbrücke Kleinenbremen	46BB	15,7	0,6	0,6	0,6	
A 7 FÜSSEN–FLENSBURG						
n AK Hannover-O–n AS Altwarmbüchen	46BB	25,9	5,7			5,7
Insgesamt						
2006 für den Verkehr freigegeben:						
1 VKE sechsstreifig					0,6	
damit						
2006 vollständig für den Verkehr freigegeben:						
1 VKE sechsstreifig		15,7		0,6		
Ende 2006 in Bau:						
3 VKE sechsstreifig						16,1
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	5,1	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
AS Münster-S–AS Münster-N	46KB	56,8	9,9	6,5		3,4
A 2 OBERHAUSEN–BERLIN						
AS Gelsenkirchen/Buer–AS Herten	46BB	55,4	5,2	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
ö AS Hamm–w AS Hamm/Uentrop	46BB	41,1	8,1			8,1
ö AS Hamm/Uentrop–AS Beckum (o)	46BB	22,9	6,5	6,5	6,5	

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)²⁾ EU-Baukostenzuschuss in Transeuropäische Verkehrsnetze⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 4

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 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
				(km)		
1	2	3	4	5	6	7
A 3 PASSAU–ARNHEIM AK Köln-O–AS Köln/Dellbrück (m)	48BB	52,6	2,1			2,1
A 4 AACHEN–GÖRLITZ AS Eschweiler (o)–AS Weisweiler (m)	46BB	51,0	7,4			7,4
AK Kerpen–AK Köln-W	46BB	74,7	10,8	10,8	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	46KB	9,6	1,0	1,0	1,0	
A 57 KÖLN–GOCH AK Kaarst–AK Meerbusch	46BB	29,3	5,3	3,4	3,4	
Umbau AS Neuss-W	46BB	41,3	2,1			2,1
A 59 BONN–DINSLAKEN AS DU/Hochfeld–AK DU/Duissern	46BB	55,9	2,3	- im Berichtsjahr keine Bauleistung -		
DU/Duissern–AK Duisburg (A 40)	46BB	25,7	1,2			
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 7 VKE sechsstreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 6 VKE sechsstreifig		263,5		29,8	20,3	
Ende 2006 in Bau: 10 VKE sechsstreifig 1 VKE achsstreifig						47,9 2,1
Rheinland-Pfalz						
A 60 St.VITH–RÜSSELSHEIM AS Hechtsheim-W–AS Mainz/Laubenheim	46BB	130,4	4,9	2,3		2,6
Insgesamt Ende 2006 in Bau: 1 VKE sechsstreifig						2,6

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)²⁾ EU-Baukostenzuschuss in Transeuropäische Verkehrsnetze⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 4

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 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
				(km)		
1	2	3	4	5	6	7
Sachsen						
A 4 AACHEN–GÖRLITZ ö AS Glauchau-O (o)– AS Hohenstein/Ernstthal (m)	46KB	38,4	6,5			6,5
Insgesamt Ende 2006 in Bau: 1 VKE sechsstreifig						6,5
Sachsen-Anhalt						
A 14 NOSSEN–MAGDEBURG LGr SN/ST–Halle	46KB	49,7	10,4			10,4
Insgesamt Ende 2006 in Bau: 1 VKE sechsstreifig						10,4
Thüringen						
A 4 AACHEN–GÖRLITZ w AS Jena/Göschwitz–w AK Hermsdorf (A 9)	46KB	241,6	18,5	12,5		6,0
Gera-Langenberg (o)–AS Gera/Leumnitz (o)	46KB	34,2	5,0	5,0	5,0	
A 9 MÜNCHEN–BERLIN AS Triptis (m)–s AK Hermsdorf (o)	46KB	104,2	16,7	16,7	10,0	
n AK Hermsdorf (A 4)–AS Klosterlausnitz	46KB	43,6	3,2			3,2
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE sechsstreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE sechsstreifig		138,4		21,7	15,0	
Ende 2006 in Bau: 2 VKE sechsstreifig						9,2
Alle Länder:						
2006 für den Verkehr freigegeben: 14 VKE sechsstreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 12 VKE sechsstreifig		764,7		85,2	59,5	
Ende 2006 in Bau: 32 VKE sechsstreifig davon 2 VKE, 2. Fahrbahn 1 VKE achtstreifig						176,1 13,6 2,1

¹⁾ aktuelle Bau- + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)²⁾ EU-Baukostenzuschuss in Transeuropäische Verkehrsnetze⁶⁾ 2-Mrd- €-Programm

Tabelle 5

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

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 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
1	2	3	4	5	6	7
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	91,1	5,4	5,4 (1.Fb)		5,4 (2.Fb)
Murg–Hauenstein (1.Fb)	02KB	118,7	9,8	2,2		7,6
A 861 QUERSPANNE RHEINFELDEN BGr D/CH (m Zollanlage)– AD Rheinfelden (A 98)	04KB	116,5	4,6	4,6	4,6	
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE sechsstreifig Ende 2006 in Bau: 1 VKE zweistreifig 2 VKE vierstreifig davon 1 VKE, 2. Fahrbahn		116,5		4,6	4,6	7,6 12,5 5,4
Bayern						
A 6 SAARBRÜCKEN–WAIDHAUS AS Amberg–O (B 85)–AK Oberpfälzer Wald	04KB	167,4	20,4			20,4
Wittschau–Vohenstrauß–W	24KB	33,2	7,2	7,2	7,2 (2.Fb)	
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); – 1. Tunnelröhre – 2. Mainbrücke	24KB	97,0	8,2	8,2	1,0 (2.Fb)	
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	3,0	3,0	9,0

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)²⁾ EU-Baukostenzuschuss in Transeuropäische Verkehrsnetze⁵⁾ Europäischer Fond für regionale Entwicklung⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 5

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 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
				(km)		
1	2	3	4	5	6	7
A 94 MÜNCHEN-NEUHAUS/INN Ampfing (B 12/ST 2091)–Erharting (B 299) Erharting (B 299)–Winhöring	04KB 24KB	60,5 52,4	10,9 8,7	10,9 8,7	10,9 8,7	
A 96 LINDAU-MÜNCHEN Memmingen-O–Erkheim	24KB	54,2	12,3	2,4	2,4	9,9
A 99 AUTOBAHNRING MÜNCHEN Unterpfaffenhofen (A 96) m AS Germering– Langwied (A 8)	04KB	178,6	6,2	6,2	3,7	
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 7 VKE vierstreifig davon 2 VKE, 2. Fahrbahn damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 5 VKE vierstreifig Ende 2006 in Bau: 5 VKE vierstreifig		421,6		41,2	36,9 8,2	65,3
Berlin						
A 113 ZUBRINGER DRESDEN LGr BE/BB–AS Adlershof	06KB	175,4	3,8			3,8
Insgesamt Ende 2006 in Bau: 1 VKE sechsstreifig						3,8
Brandenburg						
A 113 ZUBRINGER DRESDEN AK Schönefeld (o)–LGr BB/BE	06KK	107,4	7,9	5,4		2,5
Insgesamt Ende 2006 in Bau: 1 VKE sechsstreifig						2,5
Bremen						
A 281 ECKVERBINDUNG BREMEN AS HB-Airport Stadt– Warturmer Heerstraße, BA 2.1	04KK	244,3	3,3			3,3
Warturmer Heerstraße– AS HB-Neustädter Hafen, BA 3.1	04KK	47,1	2,5			2,5
Insgesamt Ende 2006 in Bau: 2 VKE vierstreifig						5,8

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)²⁾ EU-Baukostenzuschuss in Transeuropäische Verkehrsnetze³⁾ Europäischer Fond für regionale Entwicklung⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 5

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 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
1	2	3	4	5	6	7
Hessen						
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
Insgesamt Ende 2006 in Bau: 3 VKE vierstreifig						13,1
Mecklenburg-Vorpommern						
A 14 SCHWERIN–WISMAR						
Jesendorf (L 101)–AK Wismar (A 20)	04KB	49,6	10,6	10,6	10,6	
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig		49,6		10,6	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	65,1	8,3	8,3	8,3	
A 39 SALZGITTER–WISMAR						
Cremlingen–AK Wolfsburg/Königslutter 6)	04KB	46,9	7,0			7,0
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig Ende 2006 in Bau: 2 VKE vierstreifig		65,1		8,3	8,3	18,2

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)²⁾ EU-Baukostenzuschuss in Transeuropäische Verkehrsnetze⁵⁾ Europäischer Fond für regionale Entwicklung⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 5

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 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
				(km)		
1	2	3	4	5	6	7
Nordrhein-Westfalen mit Abz: AACHEN–GÖRLITZ AS Wenden–Krombach mit Abzweig Krombacher Höhe	04KB	76,1	8,8	8,8	8,8	
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig		76,1		8,8	8,8	
Rheinland-Pfalz A 1 SAARBRÜCKEN–HEILIGENHAFEN Rengen (L 46)–Gerolstein (B 410n/L 67)	04KB	45,4	3,5			3,5
Insgesamt Ende 2006 in Bau: 1 VKE vierstreifig						3,5
Schleswig-Holstein A 1 SAARBRÜCKEN–HEILIGENHAFEN AS Oldenburg–N–AS Heiligenhafen–M	24KB	42,2	8,0	3,0		5,0
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		5,6
Insgesamt Ende 2006 in Bau: 3 VKE vierstreifig						26,3
Sachsen A 17 AUSSIG (BGr)–DRESDEN BGr CZ/D–AS Pirna 2)	04KB	152,8	19,3	19,3	19,3	
A 38 FRIEDLAND–LEIPZIG Leipzig–SW (B 186)–Leipzig–S (B 2/B 95)	04KB	160,3	9,5	9,5	9,5	
Leipzig–S (B 2/B 95)–Leipzig–SO (S 38)	04KB	55,4	7,0	7,0	7,0	
Leipzig–SO (S 38)–AD Parthenaue (A 14)	04KB	53,8	7,7	7,7	7,7	

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)²⁾ EU-Baukostenzuschuss in Transeuropäische Verkehrsnetze⁵⁾ Europäischer Fond für regionale Entwicklung⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 5

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 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
1	2	3	4	5	6	7
noch Sachsen						
A 72 BAYR.VOGTLAND–LEIPZIG						
AK Chemnitz (A 4)–AS Hartmannsdorf; BA 1.1	04KB	59,7	5,4	5,4	5,4	
AS Hartmannsdorf–AS Niederfrohna; BA 1.2	04KB	31,8	4,6	4,6	4,6	
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 6 VKE vierstreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 6 VKE vierstreifig		513,8		53,5	53,5	
Sachsen-Anhalt						
A 38 FRIEDLAND–LEIPZIG						
AS Eisleben (o) - AS Schafstädt (L 177) (o)	04KB	96,3	16,3			16,3
AS Schafstädt (L 177) (m)–AD Halle-S (o)	04KB	18,4	5,9			5,9
Insgesamt Ende 2006 in Bau: 2 VKE vierstreifig						22,2
Thüringen						
A 38 FRIEDLAND–LEIPZIG						
nw Uder (LGr NI/TH)–	04KB	127,4	10,6	10,6	10,6	
AS Heilbad Heiligenstadt (o)						
AS Heilbad Heiligenstadt (m)–	04KB	99,4	15,7	15,7	15,7	
AS Leinefelde-Worbis						
AS Breitenworbis (o)–AS Bleicherode (o)	04KB	118,2	11,9			11,9
AS Bleicherode (m)–AS Werther (B 80) (o)	04KB	71,8	14,2	9,6	4,6	
A 71 SCHWEINFURT–SANGERSHAUSEN						
AS Erfurt/Bindersleben–AS Erfurt-N	04KB	126,0	15,2	15,2	13,6	
AS B 85–AS Heldrungen 5)	04KB	137,3	7,7			7,7
A 73 NÜRNBERG–SUHL						
AS Eisfeld-N (o)–AS Schleusingen (o)	04KB	116,6	11,7			11,7
AS Schleusingen (B 4) (m)–	04KB	132,4	7,8	7,8	7,8	
AS Suhl-Friedberg (B 247)(m)						
AS Suhl-Friedberg (A 71) (o)–	04KB	138,9	7,5	7,5	7,5	
AS Suhl (A 71)(o)						

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)²⁾ EU-Baukostenzuschuss in Transeuropäische Verkehrsnetze⁵⁾ Europäischer Fond für regionale Entwicklung⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 5

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 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 6 VKE vierstreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 6 VKE vierstreifig Ende 2006 in Bau: 3 VKE vierstreifig		695,9		66,4	59,8	31,3
Alle Länder: 2006 für den Verkehr freigegeben: 22 VKE vierstreifig davon 2 VKE, 2. Fahrbahn 1 VKE sechsstreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 20 VKE vierstreifig 1 VKE sechsstreifig Ende 2006 in Bau: 1 VKE zweistreifig 23 VKE vierstreifig davon 1 VKE, 2. Fahrbahn 2 VKE sechsstreifig		1873,6 116,5		188,8 4,6	177,9 8,2 4,6	7,6 198,2 5,4 6,3

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)²⁾ EU-Baukostenzuschuss in Transeuropäische Verkehrsnetze⁵⁾ Europäischer Fond für regionale Entwicklung⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

Tabelle 6

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

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau bis Ende 2006
				von Baubeginn bis Ende 2006	davon in 2006	
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 (Elfmorgenbruchstr.– A 5); 1.BA	02KK	5,8	1,0			1,0
Göppingen-O– Süßen-O (OU Eislingen); 1.BA	04KB	37,5	3,1	3,1	3,1	
B 14						
Nellmersbach– Winnenden-M (L 1127)	04KB	60,8	3,8			3,8
Winnenden-M (L 1127)– Winnenden-S	04KB	23,0	1,5	1,5	1,5	
B 27						
Dußlingen (K 6901)– Tübingen (Bläsibad); 1.+2. BA	24KB	15,6	3,7	3,7	3,7	
B 28						
Rottenburg–Tübingen	02KK	20,5	8,0			1,6
B 31						
Breisach– AS Freiburg-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
B 313						
Nürtingen (K 1220)– AS Wendlingen (A 8)	24KB	11,0	2,6			2,6
B 317						
Weil a.R.– Lörrach (Zollfreie Straße); 2.BA	02KK	25,8	1,4			1,4
B 464						
Sindelfingen– Renningen	02KK	24,0	7,5			7,5
Insgesamt						
2006 für den Verkehr freigegeben:						
3 VKE vierstreifig					8,3	
damit						
2006 vollständig für den Verkehr freigegeben:						
3 VKE vierstreifig		76,1		8,3		
Ende 2006 in Bau:						
5 VKE zweistreifig						18,0
4 VKE vierstreifig						8,3
Bayern						
B 15n						
Neufahrn (ST 2142)– Saalhaupt (A 93)	04KK	113,4	21,6			21,6

¹⁾ aktuelle Bau-+ Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)³⁾ Mitfinanzierung Land⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 6

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
1	2	3	4	5	6	7
B 26 Ebert-Brücke in Aschaffenburg	24KK	15,0	0,7			0,7
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	31,9	6,8	4,0		2,8
B 85 Cham (B 20)–Untertraubenbach	24KK	27,0	10,3			10,3
Wackersdorf–AS Schwandorf (A 93)	24KK	9,9	2,6			2,6
B 300 AS Dasing (A 8)–Aichach	24KK	20,8	5,5			5,5
B 303 Verlegung Sonnefeld–Johannisthal; 2.BA	02KK	13,5	5,1			5,1
B 469 Verlegung Trennfurt–Obernburg	04KK	55,1	7,9	5,8		2,1
Insgesamt Ende 2006 in Bau: 1 VKE zweistreifig 9 VKE vierstreifig						5,1 52,7
Berlin B 101 Marienfelder Allee (LGr BE/BB–Ahrensdoerfer Str.)	24KK	9,1	0,9	0,9	0,9	
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig		9,1		0,9	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	39,6	8,0	8,0	4,4	
B 96a Schönefeld–Mahlow	24KK	9,0	6,3	1,6		4,7

¹⁾ aktuelle Bau-+ Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)³⁾ Mitfinanzierung Land⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 6

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig Ende 2006 in Bau: 2 VKE vierstreifig		38,4		8,0	4,4	8,7
Bremen						
B 71 Verlegung AS Bremerhaven/Wulsdorf– n LGr HB/NI (B 6)	02KK	13,3	2,1	2,1	2,1	
B 74 Verlegung Farger Straße– Kreinsloger Straße 6)	02KK	18,8	2,6			2,6
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig Ende 2006 in Bau: 1 VKE zweistreifig		13,3		2,1	2,1	2,6
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
Merenberg-O– AS Weilburg-W	24KK	3,6	1,1			1,1
Kloster Altenberg– Wetzlar/Dahlheim	24KK	8,5	2,1			2,1
Insgesamt Ende 2006 in Bau: 4 VKE vierstreifig						8,2
Mecklenburg-Vorpommern						
B 96n Bf. Rügendamm– AS Altfähr (2. Strelasundquerung)	24KK	122,3	4,7			4,7
Insgesamt Ende 2006 in Bau: 1 VKE vierstreifig						4,7

¹⁾ aktuelle Bau-+ Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)³⁾ Mitfinanzierung Land⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 6

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
1	2	3	4	5	6	7
Niedersachsen						
B 3 n Ehlershausen– s Celle	02KK	25,7	7,4			7,4
B 6 Nienburg– Eilvese (2.Fb) 6)	24KK	10,0	8,9			8,9
Eilvese– Neustadt 6)	24KK	13,5	8,1			8,1
B 68 n Wallenhorst– s Bramsche	24KB	17,4	2,8			2,8
B 27 ö Scharzfeld– w Bad Lauterberg	02KK	10,3	2,6			2,6
B 402 BGr NL– A 31	24KB	18,4	7,3			7,3
Insgesamt Ende 2006 in Bau: 2 VKE zweistreifig 4 VKE vierstreifig davon 1 VKE, 2. Fahrbahn						10,0 27,1 8,9
Nordrhein-Westfalen						
B 54 Kreuztal– Olpe/Krombach (A 4)	04KB	56,1	6,0	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	7,0	
Rhede– Borken	02KK	27,2	9,7			9,7
B 229 AS Remscheid– Lennep 24KK		5,9	1,0	1,0	1,0	
B 236 Dortmund, Schürferstr.– 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 2006 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig 2 VKE vierstreifig					7,0 7,0	

¹⁾ aktuelle Bau-+ Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)³⁾ Mitfinanzierung Land⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 6

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
1	2	3	4	5	6	7
damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig 2 VKE vierstreifig		35,2 62,0		7,0 7,0		
Ende 2006 in Bau: 1 VKE zweistreifig 3 VKE vierstreifig						9,7 6,5
Rheinland-Pfalz						
B 9 Verlegung zw. OU Guntersblum und OU Oppenheim	02KK	26,6	6,1			6,1
B 10 Münchweiler– Wallmersbach ³⁾ Fehrbach (K 1)– AS B 270 ⁶⁾ AS B 270– AS Haseneck ³⁾	24KK 24KK 24KK	19,0 13,2 17,8	2,9 1,5 1,8	2,9	2,9	1,5 0,7
B 47 2. Rheinbrücke Worms (Anteil RP) incl. Strecken	24KK	72,7	4,5			4,5
B 50 A1/A60– B50 alt (Platten) Kauerhof– Simmern-O (K 55) ⁶⁾ Flughafen Hahn– Nieder Kostenz	04KK 24KK 24KK	52,1 39,0 20,4	5,3 6,5 6,7			5,3 6,5 6,7
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig		20,5		2,9	2,9	
Ende 2006 in Bau: 1 VKE zweistreifig 6 VKE vierstreifig						6,1 25,2
Saarland						
B 269 BGr F/D– AS Ens Dorf (A 620)	02KK	44,8	9,0			9,0
Querspange Ens Dorf (A 620 - B 51alt)	02KK	34,9	1,8			1,8
B 423 Verlegung in Blieskastel	02KK	4,9	0,8			0,8
Insgesamt Ende 2006 in Bau: 3 VKE zweistreifig						11,6

¹⁾ aktuelle Bau-+ Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)³⁾ Mitfinanzierung Land⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 6

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
1	2	3	4	5	6	7
Schleswig-Holstein						
B 207 Lübeck– Pogeez (A 20 - Lübeck) 6); 1.BA	02KK	28,6	5,7			5,7
Insgesamt Ende 2006 in Bau: 1 VKE zweistreifig						5,7
Sachsen						
B 178 n Löbau (B 6)– Nostitz; BA 1.2	04KK	37,9	6,4			6,4
BGr D/PL– s Zittau (B 99); 5. BA	02KK	9,0	1,3			1,3
Insgesamt Ende 2006 in Bau: 1 VKE zweistreifig 1 VKE vierstreifig						1,3 6,4
Sachsen-Anhalt						
B 6n AS Blankenburg-O– AS Quedlinburg-Z BA 8.1	04KB	43,2	9,0	9,0	6,7	
AS Quedlinburg-Z– 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	10,3			10,3
Hoym/Nachterstedt–Frose BA 9.2	04KB	17,8	4,3	4,3	4,3	
w K 2373 - ö AS Güsten BA 13.1	04KB	23,5	2,8			2,8
B 184 Dessau– Roßlau	24KK	27,1	2,1			2,1
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE vierstreifig Ende 2006 in Bau: 4 VKE vierstreifig		61,0		13,3	11,0	19,4
Thüringen						
B 88 OU Ohrdruf– Spange B 247/B 88 s OU Ohrdruf	02KK	3,3	1,3	1,3	1,3	

¹⁾ aktuelle Bau-+ Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)³⁾ Mitfinanzierung Land⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 6

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		in Bau
				von Baubeginn bis Ende 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE vierstreifig		3,5		1,3	1,3	
Alle Länder: 2006 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig 12 VKE vierstreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig 10 VKE vierstreifig Ende 2006 in Bau: 16 VKE zweistreifig 38 VKE vierstreifig davon 1 VKE, 2. Fahrbahn		35,2 280,4		7,0 42,5	7,0 36,6	70,1 167,2 8,9

¹⁾ aktuelle Bau-+ Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)³⁾ Mitfinanzierung Land⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

Tabelle 7

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

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				von Baubeginn bis Ende 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg						
B 3						
OU Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt)	02KK	21,1	3,4			3,4
OU Sandweiler	02KK	15,9	4,3			4,3
OU Bad Krozingen	02KK	8,7	3,2			3,2
B 10						
OU Luizhausen	02KK	5,2	2,6	2,6	2,6	
B 12						
OU Isny (mit Kosten + Längen aus BY)	02KK	20,7	4,0			4,0
B 28						
OU Ergenzingen	02KK	12,7	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	0,8		0,5
OU Schwäbisch Gmünd; 2. BA	02KK	114,1	2,6			2,6
B 31						
OU Döggingen (Gauchachtalbrücke); 2.Überbau	04KK	72,4	3,6	3,6 (1.Fb)		
B 32						
OU Amtzell (Tunnel Geiselharz); 2. BA	02KK	6,5	0,9			0,9
B 33						
OU Hornberg	02KK	41,4	2,5	2,5	2,5	
B 36						
OU Bietigheim und Durmersheim	02KK	36,0	9,7	9,7	9,7	
OU Graben-Neudorf	02KK	28,0	6,2	6,2	6,2	
B 292						
OU Osterburken	02KK	15,3	5,1			5,1
B 297						
OU Lorch	02KK	6,0	1,0			1,0
B 311						
OU Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)	02KK	31,2	2,0			2,0
B 312						
OU Uttenweiler	02KK	8,2	3,1			3,1

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)

⁴⁾ Privatfinanzierte Maßnahmen

⁶⁾ 2-Mrd.-€-Programm

noch Tabelle 7

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				von Baubeginn bis Ende 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
1	2	3	4	5	6	7
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 2006 für den Verkehr freigegeben: 4 VKE zweistreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 4 VKE zweistreifig		110,6		21,0	21,0	
Ende 2006 in Bau: 13 VKE zweistreifig davon 1 VKE 2. Fahrbahn 2 VKE vierstreifig						37,4 0,8 9,1
Bayern						
B 2 OU Zedtwitz	02KK	3,2	2,3	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 Aichig	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
B 286 Südumgehung Maibach	02KK	5,6	3,3	3,3	3,3	
B 299 OU Hundsbach	02KK	6,1	2,8	2,8	2,8	
OU Sengenthal bei Neumarkt; BA 2.2	02KK	7,1	4,1			4,1

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)⁴⁾ Privatfinanzierte Maßnahmen⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 7

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				von Baubeginn bis Ende 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
1	2	3	4	5	6	7
B 303 OU Untersteinach	02KK	4,2	2,6	2,6	2,6	
B 304 OU Zorneding	02KK	11,6	4,3			4,3
OU Ebersberg	02KK	13,0	6,0			6,0
B 472 OU Peißenberg	02KK	54,9	7,0			7,0
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 4 VKE zweistreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 4 VKE zweistreifig Ende 2006 in Bau: 13 VKE zweistreifig		23,0		11,0	11,0	61,1
Brandenburg						
B 1 OU Kietz/Küstrin	02KK	19,9	4,2			4,2
B 101 OU'en Wiesenhausen, Kliestow und Trebbin	04KB	28,1	9,4	9,4	9,4	
OU Luckenwalde	02KK	48,6	17,3	9,0		8,3
B 103 /B 189 OU Pritzwalk	02KK	28,1	10,8	3,2	3,2	7,6
B 112 OU Guben (Nordabschnitt)	02KK	16,6	7,6	7,6	7,6	
B 166 OU Passow	02KK	11,0	5,3	5,3	5,3	
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	9,2			9,2
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 4 VKE zweistreifig					25,5	

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)⁴⁾ Privatfinanzierte Maßnahmen⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 7

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				von Baubeginn bis Ende 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
1	2	3	4	5	6	7
damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 3 VKE zweistreifig		55,7		22,3		
Ende 2006 in Bau: 6 VKE zweistreifig						46,6
Hessen						
B 3 OU Friedberg	02KK	36,8	6,1			6,1
B 45 OU Höchst i.O.	02KK	22,7	2,8			2,8
B 253 OU Frankenberg/Röddenau und	02KK	14,9	7,2	7,2	7,2	
B 255 OU Herborn/Herbornseelbach	02KK	13,4	3,3			3,3
B 277 OU Dillenburg (Schlossbergtunnel)	02KK	47,0	1,2			1,2
OU Haiger	02KK	16,4	2,8			2,8
B 426 Verlegung bei Mühlthal/Nieder-Ramstadt, (2. BA; ö K 138)	02KK	50,8	2,5			3,5
B 455 OU Friedberg/Dorheim	02KK	10,1	2,2			2,2
B 457 OU Hungen ⁴⁾	02KK	13,4	3,9	3,9	3,9	
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE zweistreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE zweistreifig		28,3		11,1	11,1	
Ende 2006 in Bau: 7 VKE zweistreifig						21,9
Mecklenburg-Vorpommern						
B 104 Nordumgehung Schwerin (B 104 - B 106); 1.BA	02KK	30,2	5,6			5,6
B 105/B 96 OU Stralsund (Langendorf - B 194)	02KK	13,2	3,6			3,6

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)⁴⁾ Privatfinanzierte Maßnahmen⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 7

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				von Baubeginn bis Ende 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
1	2	3	4	5	6	7
B 321 OU Crivitz	02KK	18,2	4,6	4,6	4,6	
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig		18,2		4,6	4,6	
Ende 2006 in Bau: 2 VKE zweistreifig						9,2
Niedersachsen						
B 72 OU Norden	02KK	17,9	8,7			8,7
B 214 OU Thuine/Freren	02KK	10,4	6,0			6,0
OU Diepholz (n B 51 - ö B 214); 2. BA	02KK	9,1	2,7			2,7
B 248 OU Lüchow	02KK	9,9	5,4			5,4
Insgesamt Ende 2006 in Bau: 4 VKE zweistreifig						22,8
Nordrhein-Westfalen						
B 59 OU Pulheim (L 183–n A 1)	02KK	21,2	3,7	3,7	3,7	
OU Rommerskirchen	02KK	20,0	5,0			5,0
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	13,3	2,3	2,3	2,3	
B 474 OU Dülmen (s K 45–L 55); (Südabschnitt)	02KK	19,6	7,5			7,5
B 480 OU Olsberg	02KK	27,1	3,8			3,8
B 528 OU s Kamp-Lintfort	02KK	11,7	2,4	2,4	2,4	

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)⁴⁾ Privatfinanzierte Maßnahmen⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 7

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				von Baubeginn bis Ende 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 3 VKE zweistreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 3 VKE zweistreifig		46,2		8,4	8,4	
Ende 2006 in Bau: 5 VKE zweistreifig						20,1
Rheinland-Pfalz						
B 37 OU Hochspeyer	02KK	15,3	4,4			4,4
B 47 OU Eisenberg ⁶⁾	02KK	11,8	3,1			3,1
B 49 OU Neuhäusel	02KK	24,7	3,8			3,8
B 53 OU'en Biewer und Pfälzel	02KK	44,0	4,0			4,0
B 256 OU Rengsdorf	02KK	34,4	4,2			4,2
B 257 OU Wolsfeld	02KK	7,6	2,9			2,9
OU Altenahr (Lingenbergtunnel); 2. BA	02KK	7,2	0,3			0,3
B 260 OU Fachbach–Bad Ems	02KK	130,8	4,1	4,1	1,6	
B 270 OU Wolfstein	02KK	10,7	1,6	1,6	1,6	
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 2 VKE zweistreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 2 VKE zweistreifig		141,5		5,7	3,2	
Ende 2006 in Bau: 7 VKE zweistreifig						22,7
Saarland						
B 41 OU Neunkirchen	24KK	12,0	4,0	- im Berichtsjahr keine Bauleistung -		

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)⁴⁾ Privatfinanzierte Maßnahmen⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 7

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				von Baubeginn bis Ende 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
1	2	3	4	5	6	7
- Keine Bauleistung -						
Sachsen						
B 6 OU Bennewitz mit Muldebrücke Wurzen	02KK	22,9	2,2			2,2
B 92 OU Oelsnitz/Vogtland	02KK	30,8	4,8	4,8	4,8	
B 95 OU Borna	04KB	16,5	3,9	3,9	3,9	
B 101 OU Meißen, linkselbisch	02KK	44,5	3,5			3,5
OU Markersbach	02KK	12,6	1,7			1,7
B 107 OU Grimma	02KK	17,2	8,4			8,4
B 174 OU Marienberg	02KK	24,5	9,5			9,5
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig 1 VKE vierstreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 1 VKE zweistreifig 1 VKE vierstreifig Ende 2006 in Bau: 5 VKE zweistreifig		30,8 16,5		4,8 3,9	4,8 3,9	25,3
Sachsen-Anhalt						
B 2 /B 187 Südumgehung Wittenberg-O; 3.BA	04KK	7,4	1,8	1,8	1,8	
/B 91 OU Zeitz - Theißen (L 193 - B 2)	02KK	13,1	4,2			4,2
B 86 OU Riestedt (TA Nordost)	02KK	9,6	1,9			1,9
B 180 OU Hettstedt; 1.BA	02KK	13,3	3,7	3,7	3,7	
OU Hettstedt; 3.BA	02KK	20,8	3,8			3,8
OU Aschersleben (NW-Umgehung B6n-B 185); 1. BA	02KK	8,2	2,5			2,5

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)⁴⁾ Privatfinanzierte Maßnahmen⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 7

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				von Baubeginn bis Ende 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
1	2	3	4	5	6	7
/B 250 OU Querfurt	02KK	19,5	8,1	8,1	4,3	
B 184 OU Gommern/Dannigkow	02KK	16,8	7,1			7,9
B 188 OU Uchtspringe-Staats-Vinzelberg	02KK	14,6	10,9			10,9
Insgesamt 2006 für den Verkehr freigegeben: 3 VKE zweistreifig damit 2006 vollständig für den Verkehr freigegeben: 3 VKE zweistreifig Ende 2006 in Bau: 6 VKE zweistreifig		13,6		13,6	9,8	31,2
Thüringen						
B 2 Nordanbindung Gera	02KK	20,4	5,7			5,7
B 4 OU Sondershausen	02KK	35,5	8,1			8,1
B 19 OU Schwallungen	02KK	12,6	2,6			2,6
B 62 OU Bad Salzungen (Leimbach); 3.BA	02KK	11,2	2,2			2,2
B 89 OU Sonneberg	02KK	18,2	9,5	6,5		2,0
B 176 OU Sömmerda	02KK	10,3	4,8			4,8
B 247 /B 84 OU Bad Langensalza	02KK	31,1	8,1			8,1
B 281 OU Triptis mit OU Mittelpöllnitz (B 2)	02KK	12,9	8,8	8,8	2,0	
OU Miestitz	02KK	6,2	2,4	2,4	2,4	
OU Gorndorf	04KK	18,1	3,2	3,2 (1.Fb)	3,2 (1.Fb)	3,2 (2.Fb)

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)⁴⁾ Privatfinanzierte Maßnahmen⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

noch Tabelle 7

Land Straße Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPL	Kosten ¹⁾ (Mio €)	Länge	für den Verkehr freigegeben		In Bau
				von Baubeginn bis Ende 2006	davon in 2006	bis Ende 2006
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
2006 für den Verkehr freigegeben:						
2 VKE zweistreifig					4,4	
1 VKE vierstreifig, 1. Fahrbahn					3,2	
damit						
2006 vollständig für den Verkehr freigegeben:						
2 VKE zweistreifig		19,1		11,2		
Ende 2006 in Bau:						
8 VKE zweistreifig						33,5
1 VKE vierstreifig 2. Fahrbahn						3,2
Alle Länder:						
2006 für den Verkehr freigegeben:						
26 VKE zweistreifig					103,8	
2 VKE vierstreifig					7,1	
damit						
2006 vollständig für den Verkehr freigegeben:						
25 VKE zweistreifig		467,9		113,7		
1 VKE vierstreifig		16,5		3,9		
Ende 2006 in Bau:						
75 VKE zweistreifig						331,8
davon 1 VKE 2. Fahrbahn						0,8
3 VKE vierstreifig						12,3
davon 1 VKE 2. Fahrbahn						3,2

¹⁾ aktuelle Bau + Grunderwerbskosten (Stand: Frühjahr 2007)⁴⁾ Privatfinanzierte Maßnahmen⁶⁾ 2-Mrd-€-Programm

Tabelle 8

Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG im Zuge von Bundesstraßen
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Kreuzungsmaßnahmen¹⁾

Land Straße VERKEHRSWEG Teilstrecke	2006 für den Verkehr freigegeben Ort (in/bei)	Ende 2006 in Bau Ort (in/bei)	Kosten ²⁾	
			insgesamt in 1.000 €	Bundesanteil in 1.000 €
1	2	3	4	5
Baden-Württemberg				
B 492 BLAUBEUREN – EHINGEN Schmiechen	---	Schmiechen	9.627	6.132
Hessen				
B 44 FRANKFURT – MANNHEIM Bürstadt/Bobstadt	---	Bürstadt/ Bobstadt	10.194	7.663
Sachsen-Anhalt				
B 71 GARDELEGEN – UELZEN Salzwedel Lüneburger Straße	---	Salzwedel	16.618	13.371
B 87 NAUMBURG – APOLDA Bad Kösen	----	Bad Kösen	8.463	5.360
B 244 ELBINGERODE – HELMSTEDT Altstadtkreisel Wernigerode	----	Wernigerode	21.467	5.650
B 248 LÜCHOW – WOLFSBURG Salzwedel Hoyersburger Straße	----	Salzwedel	20.154	13.728

1) Maßnahmen ab 5 Mio. Euro Gesamtkosten

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

Tabelle 9

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 4)

Bundesautobahn Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. €	Baustoff
1	2	3	4	5	6
2006 für den Verkehr freigegeben					
<u>A 1 KAMEN–KÖLN</u> AS Wuppertal-Ronsdorf	1	Talbrücke Langerfeld	325	17,7	Stahlverbund
	2	Schwelmetalbrücke	210	14,8	Stahlverbund
<u>A 2 OBERHAUSEN–DORTMUND</u> AS Gelsenkirchen–AS Herten	3	Tunnel Gelsenkirchen-Erle	320	16,4	Stahlbeton
<u>A 2 OBERHAUSEN–HANNOVER</u> LGR NW/NI–Bad Nenndorf	4	Talbrücke Kleinenbremen	170	8,6	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 Bayreuth-Nord–PWC Anlage Sophienberg	6	Einhausung Laineck	360/310	14,2	Stahlbeton
Ende 2006 in Bau					
<u>A 1 BREMEN–LÜBECK</u> AD Hamburg-Südost– AS Hamburg-Billstedt	7	Trogbauwerk „Tunnel Moorfleet“	275	8,8	Stahlbeton
<u>A 1 KAMEN–KÖLN</u> AS Westhofen–AS Hagen-Nord	8	Bahnhof „Kabel“	149	10,1	Stahlverbund
	9	Lennebrücke	197	13	Stahlverbund
	10	Ruhrbrücke	240	18,7	Stahlverbund
	11	Bahnhof „Westhofen“	102	5	Spannbeton
<u>A 3 FRANKFURT/MAIN–NÜRNBERG</u> AS Erlangen-Frauenaurach–AK Fürth/Erlangen	12	Regnitzbrücke	94	4,3	Spannbeton
<u>A 4 EISENACH–DRESDEN</u> AS Jena Göschwitz–AS Lobeda(Ost)	13	Lärmschutzeinhausung	600	19,1	Stahlbeton
	14	Saaletalbrücke	724	17,4	Spannbeton
<u>A 8 KARLSRUHE–MÜNCHEN</u> AS Heimsheim–AD Leonberg	15	Neuenbühlalbrücke	200	7,7	Spannbeton
<u>A 8 STUTTGART–MÜNCHEN</u> ASAugsburg-West–AS Dersching	16	Lechbrücke Gersthofen	109	11	Stahlverbund
<u>A 60 ST. VITH–RÜSSELSHEIM</u> AS Hechtsheim-West–AS Mainz/Laubenheim	17	Tunnelbauwerk einschl. Galeriebauwerke	450	26,1	Spannbeton/ Stahlbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2006

Tabelle 10

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

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 5)

<u>Bundesautobahn Verkehrsweg</u> Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. €	Baustoff
1	2	3	4	5	6
2006 für den Verkehr freigegeben					
<u>A 4 OLPE–BAD HERSFELD</u>					
AK Olpe Süd–Krombach	18	Talbrücke Elben	120	14,8	Stahlverbund
	19	Talbrücke Altenberg	239	7	Spannbeton
	20	Talbrücke Dahl	126	4,2	Spannbeton
<u>A 10 BERLINER RING</u>					
AS Berlin–Spandau–AS Brieselang	21	BW 70, Brücke über Anlagen der Deutschen Bahn AG (Hochgeschwindigkeitsstrecke)	74	4,2	Stahlverbund
<u>A 17 DRESDEN–BGR D/CZ</u>					
AS Pirna–BGr. D/CZ	22	Seidewitztalbrücke	566	24,8	Stahlverbund
	23	Nasenbachtalbrücke	282	8,1	Spannbeton
	24	Landschaftstunnel Harth	300	6,3	Stahlbeton
	25	Grenzbrücke	409	30	Stahlverbund
<u>A 38 GÖTTINGEN–HALLE (A9)</u>					
AS Heiligenstadt (m)–	26	Steinbachtalbrücke	372	12,4	Stahlverbund
AS Leinefelde (o)	27	Etzelsbachtalbrücke	523	13,8	Spannbeton
LGr NS/TH– AS Arenshausen	28	Heidkopftunnel	1722	48,6	Stahlbeton
	29	Talbrücke Abendtal	199	5,7	Spannbeton
	30	Talbrücke Bebertal	252	8,6	Spannbeton
Südumgehung Leipzig	31	Brücke über die Weiße Els und Bahn	293	10,8	Spannbeton
	32		455	26,4	Spannbeton
<u>A 70 SCHWEINFURT–BAMBERG</u>					
AS Knetzgau–AS Eltmann	33	Mainbrücke Eltmann	1056	18	Spannbeton
<u>A 73 SUHL–LICHTENFELS</u>					
Suhl–Friedberg– Dreieck Suhl	34	Talbrücke Haseltal	845	36	Stahlverbund
	35	Talbrücke Wiesental	252	8,2	Spannbeton
	36	Talbrücke Langer Grund	372	11,3	Spannbeton
Schleusingen–Suhl–Friedberg	37	Talbrücke Wallersbach	555	11,8	Spannbeton
	38	Talbrücke Dambach	370	12,3	Stahlverbund
	39	Talbrücke Leuketal	218	5,7	Spannbeton
	40	Talbrücke Silbach	340	11	Stahlverbund
	41	Talbrücke Ochsengrund	188	5,2	Spannbeton
	42	Talbrücke Feuchter Grund	147	4,7	Spannbeton
	43	St. Kilian	448	20,8	Stahlverbund
<u>A 98 WEIL A.R. (BGR)– SCHAFHAUSEN (BGR)</u>					
AS Lörrach/Inzlingen– Rheinfelden/Karsau	44	Tunnel Nollinger Berg	2528	69,6	Stahlbeton
<u>A 99 AUTOBAHNRING MÜNCHEN</u>					
Langwied–Unter pfaffenhofen	45	Tunnel Aubing	1935	77,3	Stahlbeton
<u>A 861 QUERSPANNE RHEINFELDEN</u>					
AD Rheinfelden–LGr D/CH	46	Rheinbrücke Rheinfelden	211	8,7	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2006

noch Tabelle 10

Bundesautobahn Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. €	Baustoff
1	2	3	4	5	6
Ende 2006 in Bau					
A 1 OLDENBURG–HEILIGENHAFEN					
AS Oldenburg-Nord– AS Heiligenhafen-Mitte	47	Trogbauwerk Gremersdorf	220	4,3	Stahlbeton
A 1 SAARBRÜCKEN– HEILIGENHAFEN	48	Liesertalbrücke	578	18,2	Spannbeton
Rengen (L 46)–Kellberg					
A 4 AACHEN–GÖRLITZ	51	Zwickauer Mulde	188	8,6	Spannbeton
Abschnitt Glauchau					
A 6 NÜRNBERG–WAIDHAUS	52	Fensterbachtalbrücke	240	5,8	Spannbeton
AS Amberg-Ost–AK Pfreimd	53	Kulmbachtalbrücke	517	12,4	Spannbeton
	54	Döllnitzbachtalbrücke	282	6,2	Spannbeton
	55	Ödschlagtalbrücke	241	6,1	Spannbeton
A 23 HAMBURG–HEIDE	56	Störbrücke Itzehoe	1155	25,9	Stahlverbund
AS Itzehoe-Süd–AS Itzehoe-Nord					
A 38 GÖTTINGEN–HALLE (A9)	57	Talbrücke über den Weischkerbach (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	600	12,3	Spannbeton
AS Eisleben–AS Schafstädt	58	Talbrücke über das Weidatal (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	453	16,7	Spannbeton
A 44 AACHEN–DORTMUND	59	Hesperbachtalbrücke	235	5	Spannbeton
Velbert					
A 73 SUHL–LICHTENFELS	60	Talbrücke Nahe	435	10,1	Spannbeton
Eisfeld Nord–Schleusingen	61	Talbrücke Schleuse	680	19,9	Stahlverbund
	62	Talbrücke Wiedersbach (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	178	6	Stahlverbund
	63	Talbrücke Brünn	696	14	Spannbeton
	64	Talbrücke Sulzebach (fertig gestellt, aber für den Verkehr noch nicht freigegeben)	268	6,3	Spannbeton
	65	Talbrücke Weiße fertig gestellt, aber für den Verkehr noch nicht freigegeben)	236	6,9	Spannbeton
Eisfeld Süd–Lichtenfels	66	Itztalbrücke	852	20,2	Spannbeton
	67	Talbrücke Füllbach	161	4,2	Spannbeton
	68	Talbrücke Nestelgraben	302	7,5	Spannbeton
	69	Maintalbrücke	655	15,7	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2006

noch Tabelle 10

Bundesautobahn Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. €	Baustoff
1	2	3	4	5	6
<u>A 98 WEIL A.R. (BGR)– SCHAFFHAUSEN (BGR)</u>					
AS Lörrach/Inzlingen– Rheinfelden/Karsau	70	Dorfbachtalbrücke Süd	310	6,7	Spannbeton
AS Luttingen–AS Luttingen	71	Andelsbachtalbrücke	550	14,5	Stahlverbund
<u>A 113 AUTOBAHNZUBRINGER DRESDEN</u>					
AD Neukölln–LGr BE/BB	72	Tunnel Altglienicke	320	8,1	Stahlbeton
	73	Brücke über den Teltowkanal (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	149	12,2	Stahlverbund
	74	Tunnel Rudower Höhe	1000	32	Stahlbeton
<u>A 281 AUTOBAHNECKVERBINDUNG BREMEN</u>					
Ringschluss zwischen A 1 und A 27	77	Trogbauwerk AS Neustadt	535	25,5	Stahlbeton
	78	Hochstraße zwischen Duckwitzstr. und Georg-Wulf- Str.; Schrägseilbrücke über den Flughafendamm	1122	45	Stahlverbund
	79	Hochstraße (Bereich Großmarkt)	496	15,7	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2006

Tabelle 11

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen
– Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen –
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke (in Verbindung mit Tabelle 6 und 7)

Bundesstraße Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge m	Bau- kosten ¹⁾ Mio. €	Baustoff
1	2	3	4	5	6
2006 für den Verkehr freigegeben					
<u>B 14 WINNENDEN–BACKNANG</u> OU Winnenden	80	Zipfelbachtalbrücke	465	11,1	Spannbeton
<u>B 33 OFFENBURG–VILLINGEN</u> OU Hornberg	81	Tunnel Hornberg	1884	36,6	Stahlbeton
<u>B 49 KOBLENZ–MONTABAU</u> OU Neuhäusel	82	Kalterbachtalbrücke	322	6,8	Spannbeton
<u>B 54n KROMBACH–KREUZTAL</u> Hüttentalstraße	83	Talbrücke Albetal	266	6	Spannbeton
	84	Talbrücke Holenstein	288	6	Spannbeton
<u>B 229 AS REMSCHEID</u> B 229 über A 1	85	Überführungsbauwerk	68	6,4	Stahlverbund
<u>B 260 KOBLENZ–WIESBADEN</u> Umgehung Fachbach–Bad Ems	86	Tunnel Bad Ems	1528	52	Stahlbeton
<u>B 279 BAD NEUSTADT–BAD KÖNIGSHOFEN</u> Verlegung östl. Bad Neustadt a. d. S.	87	Saalebrücke	468	7,1	Spannbeton
<u>B 285 MELLRICHTSTADT– LANDESGRENZE THÜRINGEN</u> Verlegung nördl. Mellrichstadt	88	Mahlbachtalbrücke	329	6,2	Spannbeton
<u>B 457 GIESSEN–NIDDA</u> OU Hungen	89	Horloffthalbrücke	236	4,1	Stahlverbund
Ende 2006 in Bau					
<u>B 1 Manschnow–Kietz</u> OU Küstrin–Kietz	90	Oderbrücke (BW 4)	562	9,8	Stahlverbund
<u>B 1 DORTMUND–UNNA</u> AS Do-Dorstfeld–AS Do-Zentrum	91	Schnettkerbrücke	328	21,8	Stahlverbund
<u>B 2n AS GERA–BIEBLACH (A 4)– B 2 (ALT)</u> Nordanbindung Gera	92	Brahmetalbrücke	345	4,1	Spannbeton
<u>B 6 LEIPZIG–DRESDEN</u> OU Bennwitz	93	Muldebrücke Wurzen	523	12,8	Stahlverbund
<u>B 12 Verlegung bei Isny</u> OU Isny	94	Felderhaldetunnel	760	15	Stahlbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2006

noch Tabelle 11

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 14 WINNENDEN-BACKNANG</u> OU Winnenden	95	Tunnel Leutenbach	1080	38,7	Stahlbeton
<u>B 19 BARCHFELD-MEINIGEN</u> OU Schwallungen	96	Körnebachtalbrücke	236	10,4	Spannbeton
<u>B 26 DARMSTADT- ASCHAFFENBURG-LOHR a. M.</u> Ebertbrücke in Aschaffenburg	97	Ebertbrücke (2. Fahrbahn)	300	8,7	Stahlverbund
<u>B 47 WORMS-BÜRSTADT</u> 2. Rheinbrücke	98	Nibelungenbrücke	744	14,9	Spannbeton
<u>B 58n WESEL-GELDERN</u> Rheinquerung	99	Rheinbrücke Wesel	773	49,8	Stahl/ Spannbeton
<u>B 62 WISSEN-SIEGEN</u> Siegkreisel Betzdorf	100	Tunnel St. Barbara	378	9,9	Stahlbeton
<u>B 96n POMMERNDREIECK-BERGEN</u> AS Rügendamm-AS Altefähr	101	2. Strelasundquerung	2830	90	Stahl
<u>B 101 AUE-BERLIN</u> OU Meißen	102	Schottenbergtunnel	720	30	Stahlbeton
<u>B 178 WEIßENBERG(A 4)-BGR BRD/POLEN</u> Löbau-Krappe	103	Talbrücke Carlsbrunn	291	5,8	Spannbeton
	104	Brücke über die DB-Strecke Dresden-Görlitz	348	6,3	Spannbeton
<u>B 227 GELSENKIRCHEN-ERLE (B 226)- A 52 AS BREITSCHEID</u> Velbert	105	Talbrücke Scherenbusch	323	8,1	Spannbeton
<u>B 229 LANGENFELD (B 8)-SOEST (B 1)</u> Hüsten-Müschede	106	Ruhrthalbrücke	736	9,2	Spannbeton
<u>B 236 DORTMUND-NORDOST- SCHWERTE</u> Dortmund-Berghofen	108	Tunnel Berghofen	1310	43	Stahlbeton
<u>B 257 ADENAU-NÜRBURGRING</u> OU Altenahr	109	Lingenbergtunnel	212	6,3	Stahlbeton
<u>B 269n ENSDORF-A 620</u> Ouerspange Ens Dorf (B 51-A 620)	110	Saarbrücke bei Ens Dorf (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	171	7	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2006

noch Tabelle 11

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 277 A 45 AS HAIGER/BURBACH</u> (B 54)–WETZLAR (B 49) OU Dillenburg	111	Schloßbergtunnel	775	32,8	Stahlbeton
<u>B 281 SAALFELD–</u> <u>UNTERWELLENBORN</u> OU Gorndorf/Saalfeld	112	Talbrücke Gorndorf	220	7	Stahlverbund
<u>B 292 ADELSHEIM–OSTERBURKEN</u> OU Osterburken	113	Kirnaulbrücke	216	4,1	Stahlverbund
<u>B 426 A 5 AS PFUNGSTADT–</u> <u>B 45 HÖCHST L. ODW.</u> Verlegung bei Mühlthal/Nieder- Ramstadt	114	Lohberg tunnel	1080	42,9	Stahlbeton
<u>B 472 SCHONGAU–BICHL</u> OU Peißenberg	115	Guggenbergtunnel	384	9,3	Stahlbeton
<u>B 480 ORTSUMGEHUNG OLSBERG</u> OU Olsberg	116	Ruhrbrücke	300	4,4	Spannbeton

1) Baukosten ohne Grunderwerb
Stand: 31. Dezember 2006

Tabelle 12

Große Instandsetzungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken

Bundesautobahn	Verkehrsweg	Bezeichnung der Instandsetzungsmaßnahme	Kosten rund Mio. €	Bemerkung
1		2	3	4
A 1	Dortmund–Köln	Hochstraße B	7,7	Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnübergängen und Kappen, Instandsetzung und Verstärkung des Überbaues, Instandsetzung der Fahrbahntafel und der Unterbauten.
A 4	Köln–Olpe	Wiehlthalbrücke	7,2	Erneuerung eines kompletten Brückenfeldes, Erneuerung des Korrosionsschutzes, Abdichtung, Fahrbahnübergänge, Entwässerung, Geländer, Instandsetzung der Unterbauten, Kappen und Lager.
A 4	Eisenach–Dresden	Saalebrücke Jena)–Göschwitz (Technisches Denkmal)	13,1	Instandsetzung und Verstärkung einer 750 m langen Gewölbereihe (17 Hauptöffnungen) aus dem Jahr 1938 unter Denkmalschutzauflagen. Fugenlose, 20 m breite Fahrbahnplatte im Verbund mit dem Bestand. Neubau eines Bogens über die B 88, Lärmschutzwand, 32 000 m² Natursteininstandsetzung.
A 7	Fulda–Würzburg	Grenzwaldbrücke	14,1	Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Geländer, Lager und Fahrbahnübergänge und des Korrosionsschutzes. Instandsetzung der Unterbauten.
A 7	Fulda–Würzburg	Wemtalbrücke	7,6	Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Geländer, Lager und Fahrbahnübergänge, Instandsetzung der Unterbauten.
A 40	Dortmund–Venlo	Rheinbrücke Duisburg–Neuenkamp	7,0	Erneuerung von Fahrbahnübergängen, Instandsetzung von Kappen, Lagern und Seilen.
A 45	Dortmund–Frankfurt	Siegtalbrücke	7,7	Erneuerung von Abdichtung, Kappen, Geländer, Instandsetzung von Fahrbahnübergängen und der Fahrbahntafel.
A 46	Düsseldorf–Wuppertal	Rheinbrücke Düsseldorf–Flehe	17,6	Erneuerung und Instandsetzung der Brückenseile, Instandsetzung der Kappen. Korrosionsschutz der Strombrücke, Betoninstandsetzung Pylon, teilweise Belagerneuerung.
A93N	Weiden–Hollfeld	Donaubrücke Pfaffenstein	7,6	Ostbrücke: Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Fahrbahnübergängen und Absturzsicherungen, Instandsetzung der Fahrbahntafel, Lückenschluss der Lärmschutzwände.

noch Tabelle 12

Bundesautobahn	Verkehrsweg	Bezeichnung der Instandsetzungs- maßnahme	Kosten rund Mio. €	Bemerkung
1		2	3	4
A 111	Autobahnzubringer Hamburg	Tunnel Flughafen Tegel	30,0	Bauliche Grundinstandsetzung: Decken- brandschutzplatten, Spritzbeton im Wand- bereich, neuer Fahrbahnaufbau einschl. Abdichtung, Fugenabdichtung. Betriebs- technische Nachrüstung gemäß HABT 2006.
A 661	AS Oberursel–Nord-AS Egelsbach	Hengstbachtalbrücke	5,0	Erneuerung von Abdichtung, Kappen, Über- gangskonstruktion, Geländer, Lagern und Entwässerung, OSC-Beschichtung der Über- bauuntersicht

