

## Unterrichtung durch die Bundesregierung

### Straßenbaubericht 1981

Inhalt	Seite
<b>1 Grundlagen</b>	
<b>2 Aktuelles im Bundesfernstraßenbau</b>	
2.1 Schwerpunktprogramme .....	5
2.1.1 Modernisierung bestehender Bundesautobahnen .....	5
2.1.2 Bau von Ortsumgehungen .....	5
2.1.3 Beseitigung von Bahnübergängen .....	6
2.1.4 Radwege an Bundesstraßen .....	7
2.1.5 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen .....	8
2.1.6 Schutz gegen Straßenverkehrsgeräusche .....	8
2.2 Verbesserung der Anbindung von Berlin (West) .....	9
<b>3 Baufortschritt im Jahre 1981</b>	
3.1 Ausgaben und Leistungen insgesamt .....	11
3.1.1 Ausgaben .....	11
3.1.2 Verpflichtungsermächtigungen .....	12
3.1.3 Bauaufträge .....	12
3.2 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen .....	13
3.2.1 Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahnbetriebsstrecken .....	13
3.2.2 Neubau von Bundesautobahnen .....	13
3.2.3 Aus- und Neubau von Bundesstraßen .....	14
3.2.4 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen .....	17
3.2.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen .....	19

	Seite
<b>4 Weitere Leistungen im Jahre 1981</b>	
4.1 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit .....	19
4.1.1 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen .....	19
4.1.2 Schutzzäune an Bundesautobahnen gegen wildlebende Tiere .....	19
4.2 Verbesserung der Verkehrsbedienung .....	19
4.2.1 Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen .....	19
4.2.2 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien .....	20
4.3 Naturschutz und Landschaftspflege .....	20
4.4 Bürgerbeteiligung bei der Planung von Bundesfernstraßen .....	20
4.5 Verkehrserhebungen .....	21
<b>5 Forschung, Rationalisierung und internationale Zusammenarbeit</b>	
5.1 Straßenbauforschung .....	21
5.2 Entwicklungen in der Straßenbautechnik .....	21
5.3 Rationalisierung des Vergabewesens .....	21
5.4 Internationale Zusammenarbeit .....	23
5.4.1 Multi- und bilaterale Zusammenarbeit .....	23
5.4.2 Ausländische Besucher .....	23
<b>6 Zusammenstellung wichtiger Bauvorhaben</b>	
6.1 Leistungen auf Bundesautobahnneubaustrecken im Jahre 1981 ....	24
6.2 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1981 .....	30
6.2.1 4streifige Bundesstraßen .....	30
6.2.2 2streifige Bundesstraßen .....	33
6.3 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1981 im Ortsumgehungsprogramm .....	36
6.4 Leistungen im Jahre 1981 im Programm zur Beseitigung von Bahn- übergängen der Deutschen Bundesbahn .....	43
6.5 Radwege an Bundesstraßen .....	44
6.6 Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen .....	47
6.7 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahnneubaustrecken im Jahre 1982 .....	49
<b>Verzeichnis der Tabellen</b>	
1 Finanzrahmen (Stand 7. Juli 1982) .....	4
2 Ortsumgehungsprogramm .....	6
3 Bahnübergangs-Beseitigungsprogramm .....	7
4 Radwegeprogramm .....	8
5 Finanzrahmen (Stand 17. Februar 1982) .....	10

	Seite
6 Längenveränderungen an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1981 .....	16
7 Unterhaltungssätze der Bundesfernstraßen .....	19

### Verzeichnis der Abbildungen

1 Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen von 1950 bis 1981 .....	12
2 Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1981 .....	15
3 Langzeitzählstellen, monatliche Auswertung .....	22

### Verzeichnis der Karten

1 Langzeitprogramm zur Erneuerung und Modernisierung von Bundesautobahnbetriebsstrecken .....	nach Seite	4
2 Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen .....	nach Seite	20
3 Autobahnmeistereien .....	nach Seite	20
4 Voraussichtliche Fertigstellung von Bundesautobahnneubaustrecken in dem Jahre 1982 .....	nach Seite	20

### Verzeichnis der Anlagen

1 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1981 (Karte 1 : 750 000) .....	nach Seite	52
---	------------	----

## Straßenbaubericht 1981

Der Bundesminister für Verkehr berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaues nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres (§ 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen — Fernstraßenausbaugesetz — i. d. F. vom 26. August 1980, BGBl. I S. 1616).

Der Straßenbaubericht ist erstmals für das Jahr 1971 aufgestellt worden.

Der Bericht für das Jahr 1980 wurde dem Präsidenten des Deutschen Bundestages mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 25. August 1981 zugeleitet und am 21. Oktober 1981 im Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages beraten sowie am 13. November 1981 im Deutschen Bundestag behandelt und zur Kenntnis genommen.

Der vorliegende Bericht bezieht sich auf das Jahr 1981.

### 1 Grundlagen

Das Netz der Bundesfernstraßen ist ein Teil des Bundesverkehrswegenetzes, zu dem auch die Schienenwege der Deutschen Bundesbahn, die Bundeswasserstraßen und die Flugsicherungsanlagen gehören. Der Bundesverkehrswegeplan '80 ist weiterhin die übergreifende Planungsgrundlage für die Bundesverkehrswege.

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gemäß 2. Fernstraßenausbauänderungsgesetz vom 25. August 1980 beinhaltet als integraler Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans '80 die Investitionsentscheidungen im Bundesfernstraßenbau der kommenden Jahre; er muß ebenso wie der Bundesverkehrswegeplan '80 an den veränderten Finanzrah-

men angepaßt werden; das bedeutet Streckung der Bauprogramme.

Damit sich Wirtschaft und Gesellschaft auf diese veränderte Situation einstellen können, ist die Stufe I des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen in die Baustufen Ia und Ib unterteilt worden. Auf dieser Grundlage wurde der Fünfjahresplan 1981 bis 1985 aufgestellt.

Dem Fünfjahresplan 1981 bis 1985 liegt der zum Aufstellungszeitpunkt gültige Finanzplan des Bundes 1981 bis 1985 vom 2./3. September 1980 — Stand: 17. Februar 1982 — zugrunde (siehe Tabelle 5).

Durch Kabinettsbeschluß vom 7. Juli 1982 ist der Finanzplan des Bundes 1982 bis 1986 entsprechend den in Tabelle 1 angegebenen Beträgen für Kapitel 12 10 festgelegt worden.

Tabelle 1

#### Finanzrahmen (in Mio. DM)

Stand: 7. Juli 1982

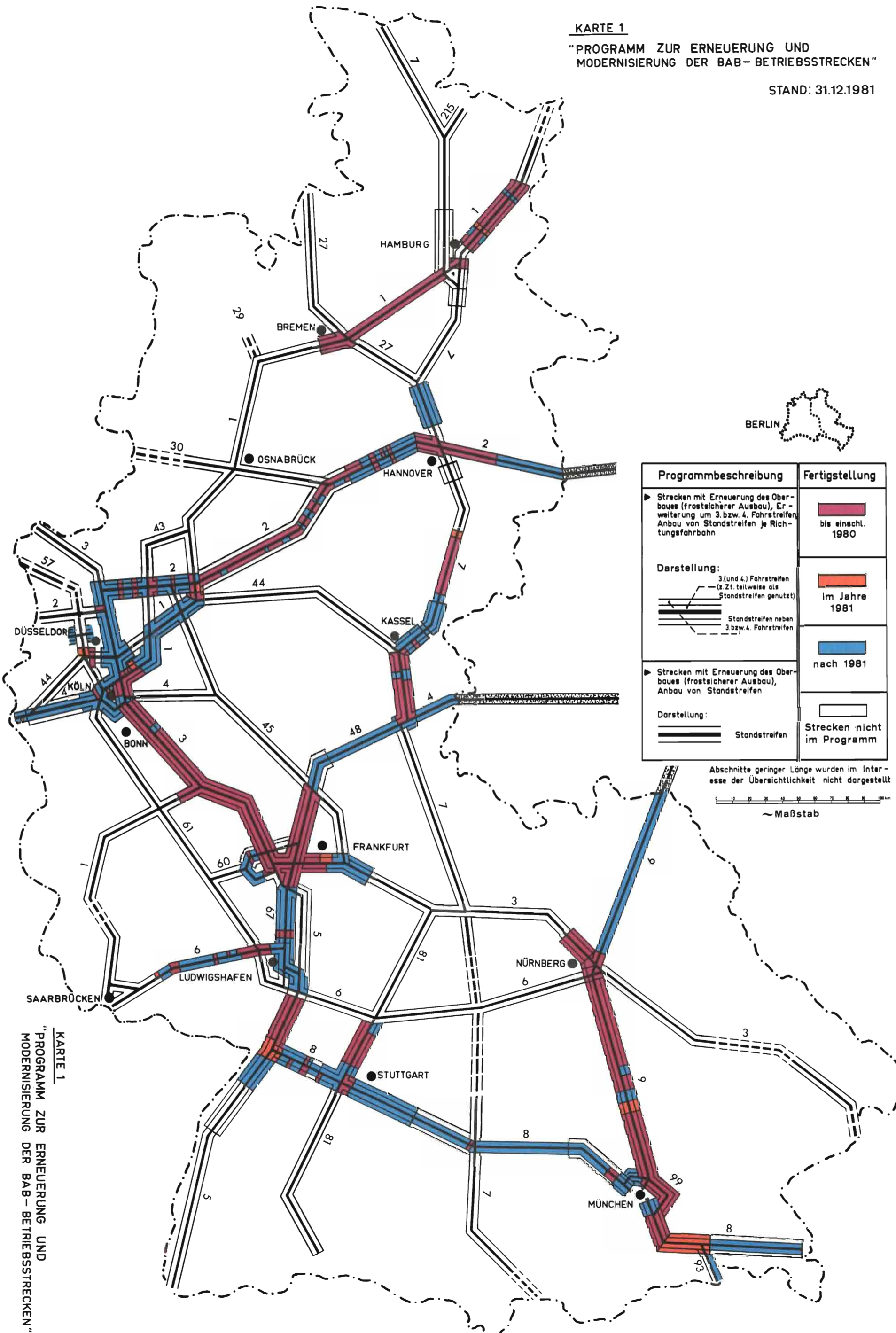
	1981	1982	1983	1984	1985	1986
1	2	3	4	5	6	7
Kap. 12 10 . . . . .	6 436,6	6 130,2	6 199,8	6 100,0	6 100,0	6 100,0
Nichtinvestitionen . . . . .	1 089,6	1 118,1	1 109,3	1 154,3	1 197,8	1 248,6
Investitionen						
— Titelgruppe 01 . . . . .	4 847,0	4 722,1	5 090,5	4 945,7	4 902,2	4 851,4
— Titelgruppe 02 (ZIP) <sup>1)</sup> . . . . .	500,0	290,0	—	—	—	—
Summe Investitionen . . . . .	5 347,0	5 012,1	5 090,5	4 945,7	4 902,2	4 851,4

<sup>1)</sup> ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm

KARTE 1

"PROGRAMM ZUR ERNEUERUNG UND  
MODERNISIERUNG DER BAB-BETRIEBSTRECKEN"

STAND: 31.12.1981



Programmbeschreibung	Fertigstellung
<p>► Strecken mit Erneuerung des Oberbaues (frostsicherer Ausbau), Erweiterung um 3. bzw. 4. Fahrstreifen, Anbau von Standstreifen je Richtungsfahrbahn</p>	bis einschl. 1980
<p>Darstellung:</p> <p>3. (und 4.) Fahrstreifen (z. Zt. teilweise als Standstreifen genutzt)</p> <p>Standstreifen neben 3. bzw. 4. Fahrstreifen</p>	Im Jahre 1981
<p>► Strecken mit Erneuerung des Oberbaues (frostsicherer Ausbau), Anbau von Standstreifen</p>	nach 1981
<p>Darstellung:</p> <p>Standstreifen</p>	Strecken nicht im Programm

Abschnitte geringer Länge wurden im Interesse der Übersichtlichkeit nicht dargestellt

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 km

~ Maßstab

KARTE 1  
"PROGRAMM ZUR ERNEUERUNG UND  
MODERNISIERUNG DER BAB-BETRIEBSTRECKEN"



## 2 Aktuelles im Bundesfernstraßenbau

### 2.1 Schwerpunktprogramme

#### 2.1.1 Modernisierung der bestehenden Bundesautobahnen

Im Fernstraßennetz der Bundesrepublik Deutschland haben Verkehrsmengen und -leistungen nicht nur von Jahr zu Jahr zugenommen, sondern sich zunehmend auf die Bundesautobahnen konzentriert. Daher ist es notwendig, insbesondere die bestehenden Autobahnen zu verbessern bzw. zu modernisieren, um eine ausreichende Kapazität und Sicherheit zu gewährleisten, ohne größere Neubauten vorzusehen. Damit wird der verkehrspolitischen Zielvorgabe entsprochen, die Substanz zu erhalten, eine bessere Auslastung des Netzes zu gewährleisten und die Kapazität auf den vorhandenen Autobahnen zu steigern.

Art und Umfang der notwendigen Modernisierungsmaßnahmen hängen dabei im wesentlichen vom Alter der dafür in Betracht kommenden Autobahnstreckenabschnitte ab.

Im Rahmen der Modernisierung werden — soweit erforderlich —

- Fahrbahndecken erneuert,
- fehlende Standstreifen angebracht und
- zusätzliche Fahrstreifen gebaut.

Hierin ist das Anpassen von Anschlußstellen, Knotenpunkten und Tank- und Rastanlagen eingeschlossen.

Die Bedeutung dieser Aufgabe zeigt sich im Anteil der Aufwendungen für die Autobahnmodernisierung an den Gesamtinvestitionen für Maßnahmen der Hauptbautitel; er soll im Fünfjahresplan 1981 bis 1985 rd. 16 %, das sind 2 761 Mio. DM, betragen.

Am 1. Januar 1981 waren Maßnahmen mit einer Baulänge von 582 km und Gesamtkosten von 2 165,7 Mio. DM in Bau; bis 1985 sollen weitere Maßnahmen mit einer Gesamtlänge von 236 km und Gesamtkosten von 2 055,5 Mio. DM anlaufen bzw. fertiggestellt werden.

Die Karte 1 „Langzeitprogramm zur Erneuerung und Modernisierung der Bundesautobahnbetriebsstrecken“ gibt einen Überblick über das Gesamtprogramm mit Aussage über Fertigstellungsleistungen im Berichtsjahr.

#### Leistungen:

Die Ausgaben im Jahr 1981 sind in Abschnitt 3.2.1 aufgegliedert.

Ab Ende des Berichtsjahres 1981 ist eine besonders für den Ferienreiseverkehr wesentliche Verbesserung erzielt worden.

Von der rd. 250 km langen Hauptstrecke des Nord-Süd-Verkehrs Erlangen-Nürnberg-München-Autobahndreieck Inntal (A 3/A 9/A 99/A 8) stehen Ende 1981 6streifige Abschnitte in einer Gesamtlänge von 240 km zur Verfügung. Die kurze Lücke von etwa 10 km wird im Jahre 1982 geschlossen werden.

Durch Fertigstellung weiterer Ausbauabschnitte konnten zunehmend Verbesserungen des Verkehrsablaufs im gesamten Autobahnnetz herbeigeführt werden.

#### 2.1.2 Bau von Ortsumgehungen

Das Programm des Bundesministers für Verkehr für den Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen dient vor allem den verkehrspolitischen Zielen

- Abbau von Unfallschwerpunkten,
- Verminderung von Umweltbelästigungen,
- Verkehrsberuhigung in Ortschaften.

Wegen ihrer erheblichen Bedeutung für die Verbesserung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden hat der Bundesminister für Verkehr dem Bau von Ortsumgehungen eine hohe Dringlichkeit bei den Investitionen für die Bundesfernstraßen zugewiesen.

Ortsumgehung im Sinne dieses Programms ist eine anbaufreie Umgehungsstraße, durch die eine in der Baulast des Bundes stehende Ortsdurchfahrt einer Bundesstraße ersetzt wird.

Das OU-Programm 1981 ist Bestandteil des 3. Fünfjahresplanes 1981 bis 1985 für den Ausbau der Bundesfernstraßen. Das Programm umfaßt alle Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen, die der Baustufe Ia des Bedarfsplanes zugeordnet sind. Darin befinden sich die voraussichtlich bis 1990 baureifen Maßnahmen des früheren OU-Programms 1979 bis 1985; die dort für die Einzelmaßnahme gesetzte Kostengrenze von 10 Mio. DM für Bau- und Grunderwerb ist entfallen. Ferner sind Ortsumgehungen enthalten, die am 1. Januar 1981 in Abwicklung bzw. in Bau waren.

Insgesamt umfaßt das Programm heute

676 Ortsumgehungen, die nach dem Kostenstand vom 1. Januar 1981 mit zusammen 18 920,6 Mio. DM veranschlagt sind.

Davon

in Bau oder in Abwicklung am 1. Januar 1981	292
vorgesehen für Baubeginn 1981 bis 1985	198
vorgesehen für Baubeginn 1986 bis 1990	186

Die länderweise Aufgliederung zeigt Tabelle 2

Tabelle 2

**Ortsumgehungsprogramm 1981**  
— länderweise Aufgliederung —

Land *	Anzahl der Maßnahmen	Veranschlagte Gesamtkosten	Ausgaben bis einschließlich 1980	Betrag für	
				1981 bis 1985	ab 1986
Mio. DM					
1	2	3	4	5	6
Baden Württemberg . . . . . (dazu ZIP) . . . . .	115	3 827,9	993,9 (70,2)	1 002,3 (75,2)	1 686,3
Bayern . . . . . (dazu ZIP) . . . . .	144	2 993,8	837,9 (139,6)	703,0 (3,2)	1 310,1
Bremen . . . . . (dazu ZIP) . . . . .	2	48,3	6,6 (5,0)	20,4 (5,1)	11,2
Hamburg . . . . . (dazu ZIP) . . . . .	3	517,4	49,2 (11,9)	170,8 (7,0)	278,5
Hessen . . . . . (dazu ZIP) . . . . .	83	2 181,5	573,0 (96,0)	606,0 (34,7)	871,8
Niedersachsen . . . . . (dazu ZIP) . . . . .	84	2 330,0	675,6 (104,4)	632,8 (56,3)	860,9
Nordrhein-Westfalen . . . . . (dazu ZIP) . . . . .	118	3 193,5	667,5 (57,8)	762,0 (69,3)	1 636,9
Rheinland-Pfalz . . . . . (dazu ZIP) . . . . .	81	2 453,9	945,2 (38,9)	323,0 (36,4)	1 110,4
Saarland . . . . .	17	341,6	136,8	55,8	149,0
Schleswig-Holstein . . . . . (dazu ZIP) . . . . .	29	1 032,7	146,3 (15,7)	317,1 (19,5)	534,1
Summe . . . . . (dazu ZIP) . . . . .	676	18 920,6	5 032,0 (539,5)	4 593,2 (306,7)	8 449,2

\*) Berlin nicht betroffen

**Leistungen:**

Für den Bau von Ortsumgehungen wurden in den vergangenen Jahren erhebliche Bundesmittel eingesetzt.

	1979	1980	1981
Ausgaben Mio. DM . . . .	806 *)	850 *)	958 *)
Anzahl der Maßnahmen im Haushalt . . . . .	245	244	286

\*) ohne Grunderwerbskosten

Im Jahr 1981 wurde 25 Ortsumgehungen an Bundesstraßen fertiggestellt und unter Verkehr genommen.

Die Einzelmaßnahmen sind länderweise in der Zusammenstellung 6.3 aufgeführt.

**2.1.3 Beseitigung von Bahnübergängen**

Das Programm zur Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes ist eine Fortschreibung des BÜ-Beseitigungsprogramms 1980 bis 1985 auf den Zeitraum 1981 bis 1990.

Es dient wie sein Vorläufer vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit an den genannten Eisenbahnkreuzungen und der Verbesserung des Verkehrsablaufs beim Straßen- und Schienenverkehr.

Das BÜ-Beseitigungsprogramm 1981 enthält heute 195 Maßnahmen zur Beseitigung höhengleicher Kreuzungen zwischen Schienenwegen der DB und Bundesstraßen in der Baulast des Bundes, die z. Z. in Bau sind bzw. in den Jahren bis 1990 begonnen werden sollen. Die voraussichtlichen Gesamtkosten für die Maßnahmen des Programms werden 2 103 Mio. DM nach dem Preisstand 1. Januar 1981 betragen; davon trägt der Bund rd. 1 322 Mio. DM. Die länderweise Aufgliederung zeigt Tabelle 3.



**Bahnübergangs-Beseitigungsprogramm 1981**

— länderweise Aufgliederung —

Land *)	Bahn- über- gänge Anzahl	Gesamt- kosten	davon			Bundesanteil im Zeitraum		
			Bund	DB	Sonstige	bis 1980 (Ist)	1981 bis 1985	1986 ff.
Kosten in Mio. DM								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Baden-Württemberg . . . . .	25	314,2	173,6	98,9	41,7	32,6	90,4	50,6
Bayern . . . . .	34	291,5	199,2	88,1	4,2	24,5	94,7	80,0
Hessen . . . . .	13	95,8	60,1	31,1	4,6	21,2	21,8	17,1
Niedersachsen . . . . .	31	350,2	220,3	114,0	15,9	36,0	100,7	83,6
Nordrhein-Westfalen . . . . .	57	705,2	442,8	210,1	52,3	85,3	127,6	229,9
Rheinland-Pfalz . . . . .	24	209,8	138,7	68,0	3,1	38,3	33,1	67,3
Schleswig-Holstein . . . . .	11	135,8	87,4	41,2	7,2	7,9	55,0	24,5
Summe . . . . .	195	2 102,5	1 322,1	651,4	129,0	245,9	523,3	553,0

\*) Berlin, Bremen, Hamburg und Saarland nicht betroffen

Aus Gründen der Flexibilität und zur Schaffung einer ausreichenden Planungsreserve übersteigt das jährliche Programmvolumen die im Titel 745 21 enthaltenen Ansätze.

Nicht in das Programm aufgenommen sind solche Bahnübergänge,

- die im Zusammenhang mit größeren Straßenverlegungen, Ortsumgehungen u. ä. ohnehin beseitigt werden und an anderer Haushaltsstelle als bei den Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen veranschlagt sind und
- die durch Straßenverlegungen oder Straßen- bzw. Eisenbahnüberführungen nur vom Durchgangsverkehr der Bundesstraße entlastet werden, jedoch für den örtlichen Verkehr weiter als höhengleiche Kreuzungen bestehenbleiben. Hier liegen nur Ausschaltungen vor.

Die Aufnahme weiterer Maßnahmen in das Programm ist bei der jährlich vorgesehenen Fortschreibung möglich.

**Leistungen:**

Im Jahre 1981 wurden im Zuge von Bundesstraßen 8 Bahnübergänge beseitigt und 16 Bahnübergänge durch Straßenverlegungen ausgeschaltet. Somit sind von 1949 bis 1981 insgesamt 382 Bahnübergänge beseitigt und 275 ausgeschaltet worden.

Im Bahnübergangsbeseitigungsprogramm 1981 sind noch Finanzmittel für 23 bereits fertiggestellte, aber finanziell noch abzuwickelnde Eisenbahnkreuzungs-Maßnahmen enthalten.

Außerdem waren am Jahresende 17 Maßnahmen des Bahnübergangsbeseitigungsprogrammes in

Bau. Darüber hinaus waren 1981 mehrere Maßnahmen zum Neubau von Bundesstraßen in Bau, die zur Beseitigung von 5 weiteren Bahnübergängen der DB führen werden.

Die im Berichtsjahr beseitigten und die in Bau befindlichen Bahnübergänge sind unter 6.4 genannt.

**2.1.4 Radwege an Bundesstraßen**

In der Bundesrepublik Deutschland benutzen rd. 8 % aller Erwerbstätigen, Schüler und Studierenden für ihren Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte das Fahrrad. Es ist notwendig, für den Fahrradverkehr ein angemessenes Wegenetz vorzuhalten. Mit dem Programm „Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ wird dieser Situation Rechnung getragen; zugleich wird damit auch der Auftrag des Bundeskabinetts vom 12. September 1979, die energiewirtschaftlichen Akzente der Verkehrspolitik zu verstärken, erfüllt.

An den vorhandenen Bundesstraßen (rd. 32 600 km) gibt es z. Z. etwa 8 000 km Radwege. Mit dem Radwegprogramm sollen weitere rd. 3 000 km Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes mit Gesamtkosten von 690 Mio. DM gebaut werden, so daß bis zum Jahre 1990 insgesamt rd. 11 000 km Fahrradwege an diesen Straßen zur Verfügung stehen werden.

Das Programm sieht sowohl nachträglichen Anbau von Radwegen an vorhandene Bundesstraßen als auch Bau von Radwegen im Rahmen von Bundesstraßenneubauten vor. Das Hauptgewicht liegt beim nachträglichen Anbau.

Den Umfang des Radwegesprogramms zeigt Tabelle 4.

Tabelle 4

## Radwegeprogramm

		1981 bis 1985	1986 bis 1990	1981 bis 1990	Überhang ab 1991	Gesamt- summe
1	2	3	4	5	6	7
Längen (km)	Anbau *)	1 300	1 100	2 400	200	2 600
	Neubau **)	300	300	600	300	900
	Gesamt	1 600	1 400	3 000	500	3 500
Kosten (Mio. DM)	Anbau *)	300	230	530	70	600
	Neubau **)	80	80	160	80	240
	Gesamt	380	310	690	150	840

\*) Nachträglicher Anbau an Bundesstraßen

\*\*\*) Bau im Rahmen von Bundesstraßenneubauten

*Leistungen:*

Im Jahr 1981 sind rd. 89 km Radwege fertiggestellt worden. Ende 1981 waren rd. 45 km weitere Radwege in Bau. Die Einzelmaßnahmen sind unter 6.5 aufgelistet.

**2.1.5 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen**

Bei dem sehr geringen Längenanteil der Bundesautobahnen von nur rd. 1,5 % des Gesamtstraßennetzes sind die dort abzuwickelnden Fahrleistungen mit etwa 24 % überdurchschnittlich hoch. Dennoch wird die Leistungsfähigkeit der Autobahnen dem normalen Verkehrsgeschehen gerecht. In Engpaßbereichen und in Ausnahmesituationen, hervorgerufen z. B. durch den Erholungs- und Urlaubsreiseverkehr, stellen sich jedoch Verkehrsschwierigkeiten ein, die durch Verkehrsstauung und Auffahrunfälle geprägt sind, obwohl noch freie Kapazitäten zur Verfügung stehen. Diese können mit Hilfe von Verkehrsbeeinflussung genutzt werden.

Nach dem „Rahmenprogramm für den Aufbau eines umfassenden Systems der Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Bundesautobahnen“ des Bundesministers für Verkehr, das in 2 Stufen bis 1990 mit einem Kostenaufwand von rd. 275 Mio. DM realisiert werden soll, sind zahlreiche Anlagen in besonders stark frequentierten Räumen vorgesehen.

Die an den Bundesautobahnen bereits eingerichteten Anlagen zur Verkehrsbeeinflussung (z. B. Wechselwegweisung im Rhein-Main-Gebiet und im Raum Dernbach/Koblenz; Stauwarnanlagen Aichelberg, Irschenberg und Karlsruhe-Durlach; Nebelwarnanlage Pleidelsheim) haben sich weiterhin sowohl in gerätetechnischer als auch in verkehrstechnischer Hinsicht bewährt. Für die mobile Stauwarnanlage Karlsruhe-Durlach ergab eine begleitende wissenschaftliche Untersuchung einen Rückgang der Auffahrunfälle um etwa die Hälfte.

*Leistungen:*

In den Autobahnkreuzen Kamen und Westhofen sind 1981 zur Entlastung der hier besonders stauanfälligen BAB A 1 „Autobahnweichen“ nach dem System der additiven Wechselwegweisung installiert worden. Die Wechselwegweiser können durch Fernübertragung von der Zentrale in der Autobahnmeisterei Recklinghausen gesteuert werden.

Eine am Autobahnkreuz Hilden eingerichtete Wechselwegweiseranlage dient der Umlenkung des Verkehrs von der durch Ausbauarbeiten eingegengten BAB A 3 (Oberhausen-Köln) über die parallel verlaufende A 59.

Vorbereitende Arbeiten für Anlagen an der BAB A 45 bei Drolshagen, im Raume Stuttgart-Heilbronn-Walldorfer Kreuz, an der Autobahn Ring Berlin (West) sowie im Raum Hannover-Walsrode wurden eingeleitet.

**2.1.6 Schutz gegen Straßenverkehrslärm**

Beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Bundesfernstraßen ist den Belangen des Lärmschutzes durch eine möglichst günstige Trassenwahl und/oder durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen verstärkt Rechnung getragen worden. An bestehenden Bundesfernstraßen sind im Zuge der Lärmsanierung Lärmschutzfenster finanziert und Lärmschutzwälle und -wände errichtet worden.

Im Berichtsjahr sind die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-81) veröffentlicht und für Bundesfernstraßen eingeführt worden; sie behandeln im einzelnen die Berechnung der Lärmbelastung und der erforderlichen Schutzmaßnahmen. Die RLS-81, die die „Vorläufige Richtlinie für den Schallschutz an Straßen“ aus dem Jahre 1975 abgelöst haben, tragen den in den letzten Jahren gewon-

nenen Erfahrungen und neueren Forschungsergebnissen Rechnung und sind mit den Berechnungsverfahren der DIN 18 005 „Schallschutz im Städtebau“ (Entwurf 1980) und der VDI 2720 „Schallschutz durch Abschirmung“ (Entwurf 1980) abgestimmt.

#### *Leistungen:*

Für den Schutz gegen Straßenverkehrslärm sind im Jahre 1981 an bestehenden Straßen rd. 48 Mio. DM aufgewendet worden. Mit diesem Betrag wurden sowohl kleinere schallschützende Maßnahmen im Wohnungsbau als auch größere Maßnahmen, wie die Errichtung von Schallschutzwänden, finanziert.

Einige Maßnahmen davon sind in:

#### Baden-Württemberg

A 5, Lärmschutzwand im Bereich Heidelberg

B 10, Lärmschutzwand im Bereich Esslingen-Sir-  
nau

#### Bayern

A 9, Lärmschutzwand im Bereich München/Frei-  
mann

#### Hessen

A 3, Lärmschutzwand im Bereich der AM Darm-  
stadt

A 3, Lärmschutzwand im Bereich Wiesbaden-Schier-  
stein

A 3, Lärmschutzwand im Bereich des AS A 99

#### Nordrhein-Westfalen

A 430, Lärmschutzwand zwischen AS Mülheim und  
Stadtgrenze Essen

A 555, Lärmschutzwand im Bereich Wesseling

A 3, Lärmschutzwand im Bereich des AK Leverku-  
sen

A 430, Lärmschutzwand im Bereich Bochum/  
Hemme

A 42, Lärmschutzwand im Bereich Bottrop bis  
Herne

A 45, Lärmschutzwand im Bereich AK Hagen

#### Rheinland-Pfalz

A 3, Lärmschutzwand im Bereich Eschelbach

## **2.2 Verbesserung der Anbindung von Berlin (West)**

Die Planungen für die Anschlußstrecken der Auto-  
bahn Berlin-Hamburg in Berlin (West) und in  
Schleswig-Holstein wurden abgeschlossen. Beim  
Bauleitplanverfahren bzw. dem Planfeststellungs-  
verfahren ist dem Schutz der Umwelt und der Land-  
schaft besondere Beachtung geschenkt worden. In  
Schleswig-Holstein sind die Bauarbeiten zügig vor-  
angekommen. Die Expertengespräche zur unmittel-  
baren Anbindung der Autobahn im Bereich der  
Grenzen sind erfolgreich abgeschlossen. Die Strecke  
soll termingerecht im November 1982 für den Ver-  
kehr freigegeben werden.

### 3 Baufortschritt im Jahre 1981

Dem Fünfjahresplan 1981 bis 1985 liegt der Finanzplan des Bundes 1981 bis 1985 vom 2./3. September 1980 — Stand 17. Februar 1982 — zugrunde. Für die Jahre 1986 bis 1990 ist davon ausgegangen, daß das Investitionsvolumen von 1985 an konstant bleibt. Einzelbeträge für die Jahre 1981 bis 1985 und den Zeitraum von 1986 bis 1990 zeigt Tabelle 5.

Tabelle 5

#### Finanzrahmen

(Mio. DM)<sup>1)</sup>

(Stand: 17. Februar 1982)

	1981	1982	1983	1984	1985	1981 bis 1985	1986 bis 1990	1981 bis 1990
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Kap. 12 10 . . . . .	6 436,6	6 130,2	6 400,0	6 500,0	6 500,0	31 966,8	33 362,6	65 329,4
Nichtinvestitionen . . . . .	1 089,6	1 118,1	1 136,5	1 170,1	1 215,6	5 729,9	6 940,6	12 670,5
Investitionen								
— Titelgruppe 01 . . . . .	4 847,0	4 722,1	5 263,5	5 329,9	5 284,4	25 446,9	26 422,0	51 868,9
— Titelgruppe 02 (ZIP) . . . . .	500,0	290,0	—	—	—	790,0	—	790,0
Summe Investitionen . . . . .	5 347,0	5 012,1	5 263,5	5 329,9	5 284,4	26 236,9	26 422,0	52 658,9
davon								
— Hauptbautitel (Bedarfsplan) <sup>2)</sup>								
Titelgruppe 01 . . . . .	3 467,6	3 150,6	3 409,0	3 450,0	3 330,1	16 807,3	14 611,3	31 418,6
— Hauptbautitel (ZIP)								
Titelgruppe 02 <sup>3)</sup> . . . . .	372,0	237,8	—	—	—	609,8	—	609,8
— Sonstige Investitionen <sup>4)</sup>								
Titelgruppe 01 . . . . .	1 379,4	1 571,5	1 854,5	1 879,9	1 954,3	8 639,6	11 810,7	20 450,3
— Sonstige Investitionen <sup>4)</sup>								
Titelgruppe 02 . . . . .	128,0	52,2	—	—	—	180,2	—	180,2

<sup>1)</sup> Grundlage: Finanzplan 1981 bis 1985 vom 2./3. September 1981; Stand: Im Deutschen Bundestag verabschiedeter Haushalt 1982 (Soll) vom 17. Februar 1982

Annahme ab 1985: Investitionsvolumen konstant

<sup>2)</sup> Hauptbautitel: BAB-Modernisierung mit Grunderwerb (Tit. 74116/82116)  
BAB-Neubau mit Grunderwerb (Tit. 74117/82117)  
B-Um- und Ausbau über 3 Mio. DM mit Grunderwerb (Tit. 74125/82125)  
B-Neubau mit Grunderwerb (Tit. 74127/82127)

<sup>3)</sup> Den Hauptbautiteln — Titelgruppe 01 — wurden die entsprechenden ZIP-Titel zugeordnet  
— 780 11 Autobahnanbindungen  
— 780 22 Beseitigung von Unfallschwerpunkten  
— 780 23 Bau von Ortsumgehungen

<sup>4)</sup> Sonstige Investitionen: Investitionen (HGr. 7 + 8) ohne Hauptbautitel (entspricht nicht dem Begriff „Sonstige Ausgaben für Investitionen“ des Haushaltsplanes)

**3.1 Ausgaben und Leistungen insgesamt****3.1.1 Ausgaben**

— Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1981 (13. Juli 1981) folgende Ausgabemittel zur Verfügung:

	Mio. DM	Mio. DM
Titelgruppe 01 — Straßenbau- plan —		
— Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mi- neralölsteueraufkommen) .	5 936,5	
— Übertragene Ausgabereste (aus 1980) .....	41,4	
— zusätzliche verwendbare Einnahmen (Beträge Dritter) .....	15,2	
— Mittelausgleich zugunsten Titelgr. 02 .....	<u>-113,1</u>	5 880,0

Titelgruppe 02 — Straßenbau- maßnahmen im Rahmen des Programms für Zukunftsinv- estitionen (ZIP) —		
— Haushaltsmittel .....	500,0	
— Übertragene Ausgabereste (aus 1980) .....	17,1	
— Mittelausgleich zu Lasten Titelgr. 01 .....	<u>113,1</u>	630,2
Summe Titelgruppe 01 + 02 ...		6 510,2

— Die Ausgaben im Haushaltshahr 1981 betragen bei Kap. 12 10:

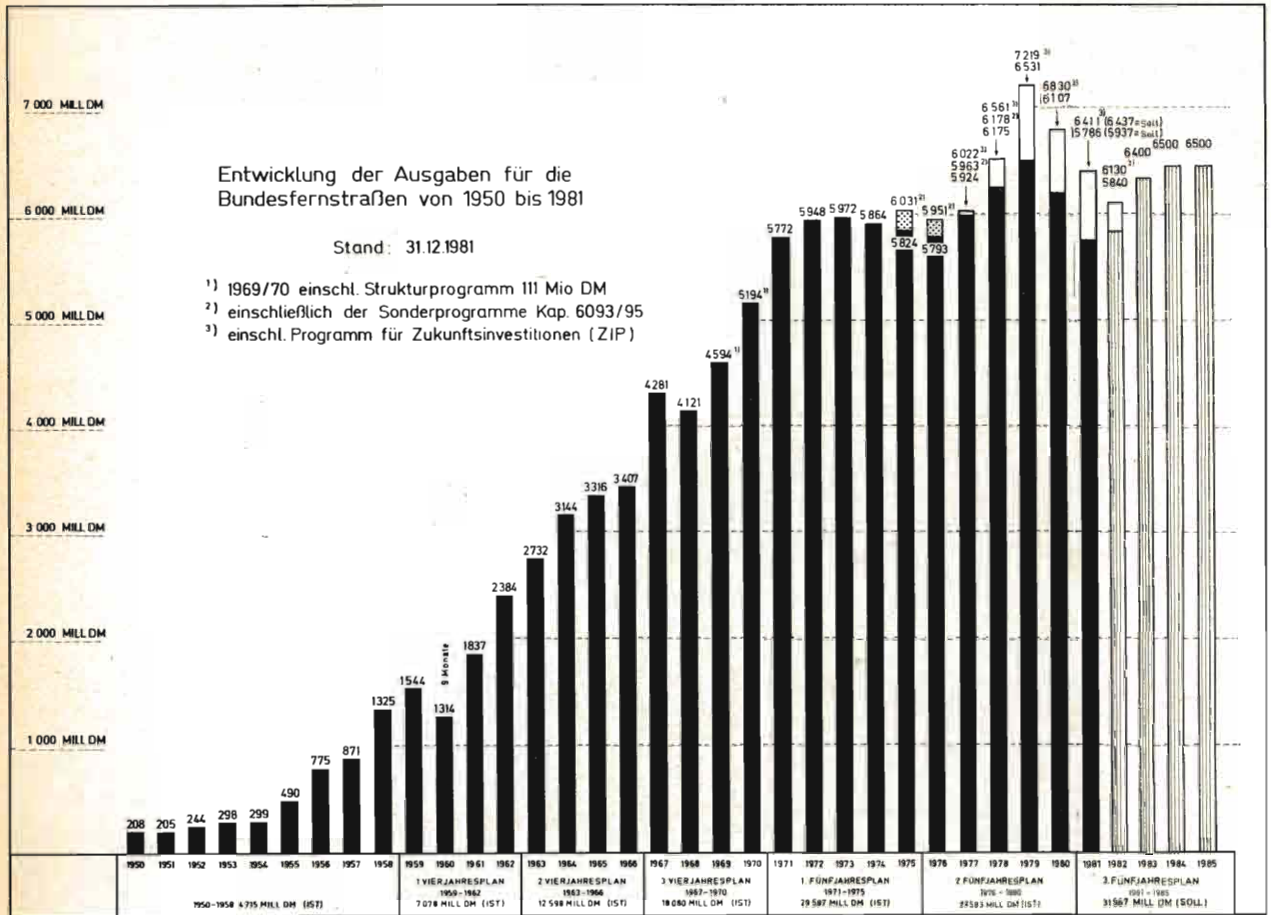
	Mio. DM	Mio. DM
— Länderausgaben (als Auftragsverwaltungen für die Bundesfernstra- ßen)		
Titelgruppe 01 .....	5 680,3	
Titelgruppe 02 .....	624,3	
— Ausgaben im Wohnungs- bau für Straßenbauver- drängte und zur Ersatz- betriebsraumbeschaf- fung .....	10,8	
— Zuschuß an Kapital 1211 (BAST/Bundesanstalt für Straßenwesen) .....	78,4	
— zentralbewirtschaftete Ausgaben .....	<u>16,8</u>	
Ausgaben insgesamt .....		6 410,6
Ausgabereist		
— nicht freigegebene Aus- gabereiste, gesperrte und in Abgang gestellte Aus- gabemittel .....	74,3	
— Einsparungen bei der BAST .....	6,7	
— Der tatsächliche Ausga- berest beträgt .....	18,6	
(das sind 0,3 % des tat- sächlichen Verfügungs- rahmens) .....		<u>99,6</u>
.....		6 510,2

— Die Ausgaben des Einzelplans 12 Kapitel 12 10 (einschließlich ZIP) im Haushaltsjahr 1981 gliedern sich nach Ausgabebereichen wie folgt:

	Mio. DM	Mio. DM
Unterhaltung und Instand- setzung .....		831,2
davon:		
Unterhaltung und In- standsetzung von BAB (einschließlich Fahrzeuge und Geräte) .....	378,1	
Unterhaltung und In- standsetzung von Bundes- straßen (einschließlich Fahrzeuge und Geräte) ..	453,1	
Neubau, Erneuerung, Um- und Ausbau von BAB .....		2 551,9
davon:		
Deckenerneuerung, Um- und Ausbau von Betriebs- strecken der BAB (ohne Grunderwerb) .....	358,7	
Erneuerung von Fahrbahn- decken einschließlich Bau zu- sätzlicher Fahr- und Stand- streifen auf BAB (ohne Grunderwerb) .....	601,8	
Neubau des Grundnetzes BAB einschließlich der Er- gänzungsstrecken (ohne Grunderwerb) .....	1 564,1	
Hochbauten an BAB .....	27,3	
Neubau, Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen ...		1 817,4
davon:		
Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen .....	778,3	
Neubau von Bundesstraßen .	1 019,8	
Hochbauten an Bundesstra- ßen .....	19,3	
Grunderwerb, Ersatzraumbes- chaffung und Zinszuschüsse ..		464,2
davon:		
für BAB .....	209,1	
für Bundesstraßen .....	255,1	
Aufwendungen nach dem Ei- senbahnkreuzungsgesetz .....		400,0
Abgeltung von Zweckausgaben, die bei der Entwurfsbearbei- tung und Bauleitung entstehen		141,8
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz .....		68,3
Forschung, Veröffentlichung und Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen .....		15,4
Verschiedenes .....		<u>120,4</u>
Zusammen .....		6 410,6

Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen 1950 bis 1981 sowie darüber hinaus das auf der Grundlage des Finanzplans 1981 bis 1985 vorgesehene Planungs-Soll für 1982 bis 1985.

Abbildung 1



### 3.1.2 Verpflichtungsermächtigungen

Ausgabemittel (Kassenmittel) werden stets nur für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung gestellt. Da die Bauabwicklung für die Maßnahmen des Bundesfernstraßenbaues im Regelfall über mehrere Jahre läuft, sind alle Verpflichtungen der folgenden Jahre, die im Rahmen des Baufortschrittes eingegangen werden, durch Verpflichtungsermächtigungen (VE) abzudecken.

#### Titelgruppe 01

Im Jahre 1981 standen insgesamt 2 500 Mio. DM neue VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

im Haushaltsjahr 1982:	1 700 Mio. DM
1983:	600 Mio. DM
1984:	200 Mio. DM

Von den VE der Vorjahre waren bis zum 1. Januar 1981 in Anspruch genommen:

rd. 820 Mio. DM zu Lasten 1982 und  
 rd. 190 Mio. DM zu Lasten 1983,

die als Verpflichtungen „aus Vorjahren“ weiterwirken.

#### Titelgruppe 02

Im Rahmen des Programms für Zukunftsinvestitionen (ZIP) standen zu Lasten 1982 insgesamt 100 Mio. DM VE zur Verfügung.

### 3.1.3 Bauaufträge

Zu Beginn des Hhj. 1981 lagen aus bereitgestellten VE der Vorjahre folgende Verpflichtungen vor:

	rd. Mio. DM
Zu Lasten 1981 .....	2 880
zu Lasten 1982 .....	820
zu Lasten 1983 .....	190
zusammen ...	3 890
davon weiterwirkend ...	1 010

Im Hhj. 1981 wurden neue Bauaufträge in Höhe von .....

erteilt, und zwar:	3 670
zu Lasten der Ausgabemittel .....	1 070
zu Lasten der VE (einschließlich ZIP) ..	2 600

### 3.2 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfgruppen

#### 3.2.1 Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahn-Betriebsstrecken

	Mio. DM	Mio. DM
Ausgaben 1981 insgesamt .....		997,6
davon für		
— Erneuerung einschließlich Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen .....	582,0	
— (Langzeitprogramm) Baumittel hierzu an Grunderwerb .....	30,2	
— Erneuerung (u. a. einfacher Deckenausbau) .....	196,4	
— Größerer Ausbau bis zu 3,0 Mio. DM Gesamtkosten im Einzelfall .....	20,2	
— Größerer Ausbau über 3,0 Mio. DM Gesamtkosten im Einzelfall (einschließlich Verstärkungen im Rahmen des ZIP) .....	142,1	
— hierzu an Grunderwerb ....	6,9	
— Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen sowie Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen .....	19,8	
	km	km
Es wurden insgesamt fertiggestellt (Länge bezogen auf Richtungsfahrbahnen): .....		239,2
davon entfielen auf		
— Grunderneuerung ohne Standstreifen .....	8,2	
— Grunderneuerung mit Anbau von Standstreifen .....	16,2	
— Grunderneuerung mit überbreiten Standstreifen .....	1,3	
— Anbau von Standstreifen ...	2,8	
— Anbau von 3. Fahrstreifen (Zusatzfahrstreifen) ohne Standstreifen .....	12,7	
— Erweiterung auf drei Fahrstreifen einschließlich Standstreifen (soweit erforderlich Grunderneuert) .....	98,0	

#### 3.2.2 Neubau von Bundesautobahnen

	Mio. DM	Mio. DM
Ausgaben 1981 insgesamt .....		1 762,1
davon für		
— Baumittel (einschließlich Verstärkung im Rahmen des ZIP) .....	1 564,1	
— Grunderwerb .....	167,0	

Mio. DM

— Hochbauten .....	27,3
— für Ersatzraumbeschaffung .	3,7

1981 wurden rd. 266 km neue Streckenteile für den Verkehr freigegeben; darin sind 21,5 km 1. Fahrbahnen enthalten. Somit ist das Autobahnnetz im Jahre 1981 von 7 538 km auf 7 804 km verlängert worden.

Von den im Berichtsjahr fertiggestellten 29 Autobahn-Neubaustrecken sind folgende besonders hervorzuheben:

##### *Regensburg-Passau (A 3)*

Zwischen Wörth und Straubing wurde im Berichtsjahr ein 20,4 km langer Streckenabschnitt mit rd 95 Mio. DM Gesamtkosten für den Verkehr freigegeben. Dadurch wird die parallel verlaufende Bundesstraße 8 mit einer Anzahl von Ortsdurchfahrten entlastet. Darüber hinaus bedeutet die Inbetriebnahme dieses Abschnittes der A 3 einen weiteren wichtigen Beitrag zur Herstellung der durchgehenden Autobahnverbindung im Zuge der Europastraße 5 zwischen Brüssel und Wien.

##### *Würzburg-Ulm (A 7)*

Von der insgesamt rd. 177 km langen Neubaustrecke konnten im Jahre 1981 zwei größere Bauabschnitte in Baden-Württemberg zwischen Heidenheim (B 466) und Niederstotzingen mit 15,7 km Länge und in Bayern zwischen AD Biebelried und Langensteinach mit 33,1 km Länge dem Verkehr übergeben werden. Insgesamt sind damit rd. 66 km fertiggestellt. Hierfür wurden in Baden-Württemberg rd. 185 Mio. DM und in Bayern rd. 234 Mio. DM, mithin 419 Mio. DM, investiert.

##### *Saarbrücken-Pirmasens (A 8)*

Mit Fertigstellung der 7,4 km langen Teilstrecke von Walshausen bis Pirmasens, deren Herstellung rd. 76 Mio. DM kostete, ist eine durchgehende Fernstraßenverbindung zwischen Saarbrücken und Pirmasens vorhanden.

##### *Hamburg-Heide (A 23)*

Im Zuge der Bauarbeiten für die neue Autobahnverbindung Hamburg-Heide wurde ein 22,4 km langer Streckenabschnitt von Elmshorn bis südl. Itzehoe mit Baukosten von rd. 176 Mio. DM für den Verkehr freigegeben.

##### *Bremen-Cuxhaven (A 27)*

Mit der Verkehrsfreigabe des 25,9 km langen Streckenabschnittes zwischen Debstedt und Cuxhaven/Groden erhält Cuxhaven eine Anbindung an das Autobahnnetz. Der Bau dieses Abschnittes kostete rd. 152 Mio. DM.

##### *Wuppertal-Münster (A 43)*

Mit Schließung der rd. 21 km langen Baulücke zwischen Haltern/Lavesum und Nottuln (Baukosten rd. 140 Mio. DM) steht nunmehr die 96 km lange Autobahnverbindung zwischen dem Autobahnkreuz

Wuppertal-Nord (A 1) und dem Kreuz Münster-Süd (A 1) durchgehend zur Verfügung. Damit ist eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse am Kamener Kreuz erreicht.

#### Roermond-Essen (A 52)

Durch Fertigstellung des 5 km langen Streckenabschnittes zwischen Essen/Rüttenscheid und dem Ruhrschnellweg (A 430) in Essen/Ost (Baukosten rd. 200 Mio. DM) wurde nunmehr der letzte Bauabschnitt der 17,9 km langen Verbindung zwischen Düsseldorf und Essen fertiggestellt. Dadurch wird ein Teil des innerstädtischen Straßennetzes erheblich entlastet.

#### Goch-Krefeld-Ludwigshafen (A 57)

Nach dreijähriger Bauzeit konnte der 10,5 km lange Streckenabschnitt zwischen Sonsbeck und Alpen fertiggestellt und dem Verkehr übergeben werden. Die Baukosten beliefen sich auf rd. 49 Mio. DM. Diese Fertigstellung ist ein weiterer Schritt zur Verbindung der linksrheinischen Autobahn zwischen Goch und Ludwigshafen mit dem niederländischen Autobahnnetz. Die durchgehende Fertigstellung wird für 1985 angestrebt.

#### Freiburg-Mülhausen (A 862)

Durch Fertigstellung des 1,4 km langen Autobahnabschnittes Freiburg-Mülhausen erhält die Fernstraßenverbindung Gießen-Frankfurt-Basel (A 5) bei Steinenstadt einen direkten Autobahnanschluß an das französische Straßennetz (A 36) in Richtung Mülhausen-Beaune-Lyon.

Von den 1981 fertiggestellten Streckenabschnitten im Zuge neuer Autobahnen sind außerdem erwähnenswert:

- Köln-Trier (A 1)  
Euskirchen/Wißkirchen-Bad Münstereifel/  
Mechernich
- Berlin-Südost (A 13)  
Tempelhofer Damm-Gradestraße
- Hamburg-Geesthacht (A 25)  
Hamburg/Südost-westlich Börnsen
- Osnabrück-Paderborn (A 33)  
Schloß Neuhaus (B 64)-Paderborn (B 1)
- Erftstadt-Venlo (A 61)  
Jackerath-Borschemich
- Trier-Pirmasens (A 62)  
Nonnweiler-Türkismühle
- Mainz-Kaiserslautern (A 63)  
Alzey-Freimersheim
- Ludwigshafen-Karlsruhe (A 65)  
Rheingönheimer Kreuz-Mutterstadt
- Schweinfurt-Bamberg (A 70)  
Horhausen-Knetzgau (1. Fahrbahn)

Das Netz der Bundesautobahnen wird auch in den nächsten Jahren im Rahmen des 3. Fünfjahresplanes unter Berücksichtigung des revidierten Bedarfsplanes durch Bau neuer Streckenabschnitte ergänzt bzw. vervollständigt werden.

Gegenüber Ende 1980 hat sich die Länge der in Bau befindlichen Streckenabschnitte im Zuge neuer Autobahnen von rd. 900 km auf rd. 630 km verringert. Aufgrund der begrenzt zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel und der verkehrspolitischen Zielsetzung „Ausbau vor Neubau“ werden die Fertigstellungen im BAB-Neubau merklich zurückgehen. So werden im Jahre 1982 rd. 150 km für den Verkehr freigegeben werden können.

### 3.2.3 Ausbau und Neubau von Bundesstraßen

	Mio. DM	Mio. DM
Ausgaben 1981 insgesamt .....		2 072,5
davon für		
— Erneuerung (u. a. einfacher Deckenausbau) .....	201,3	
— Größerer Ausbau bis zu 3 Mio. DM Gesamtkosten im Einzelfall .....	184,7	
— Größerer Ausbau über 3 Mio. DM Gesamtkosten im Einzelfall (einschließlich Verstärkungen im Rahmen des ZIP) .....	390,5	
— Neubau (einschließlich Ortsumgehungs-Programm) ....	1 019,8	
— Hochbauten .....	19,3	
— Grunderwerb und Ersatzraumbeschaffung .....	255,1	
— Schallschutz .....	1,8	

Mit diesen Mitteln wurden zahlreiche Bundesstraßen neu- bzw. ausgebaut. Nachfolgend sind besonders bedeutsame Einzelvorhaben sowie die Bauleistungen in den Ländern skizziert.

#### Baden-Württemberg

In Baden-Württemberg wurden 1981 rd. 57 km Bundesstraßen fertiggestellt. Davon sind rd. 14 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 3 Verlegung zwischen Nußloch und Leimen
- B 14 Verlegung bei Dettingen
- B 27 Verlegung bei Buchen
- B 30 Neubau zwischen Äpfingen/Nord und Biberach/Jordanbad
- B 31 Verlegung bei Neustadt
- B 290 Verlegung bei Gröningen
- B 294 Verlegung von Freiburg/Gundelfingen bis Waldkirch/Süd
- B 313 Verlegung von Wernau-Köngen bis A 8
- B 313 Verlegung bei Laiz

Ende 1981 waren weitere rd. 202 km Bundesstraßen im Bau.

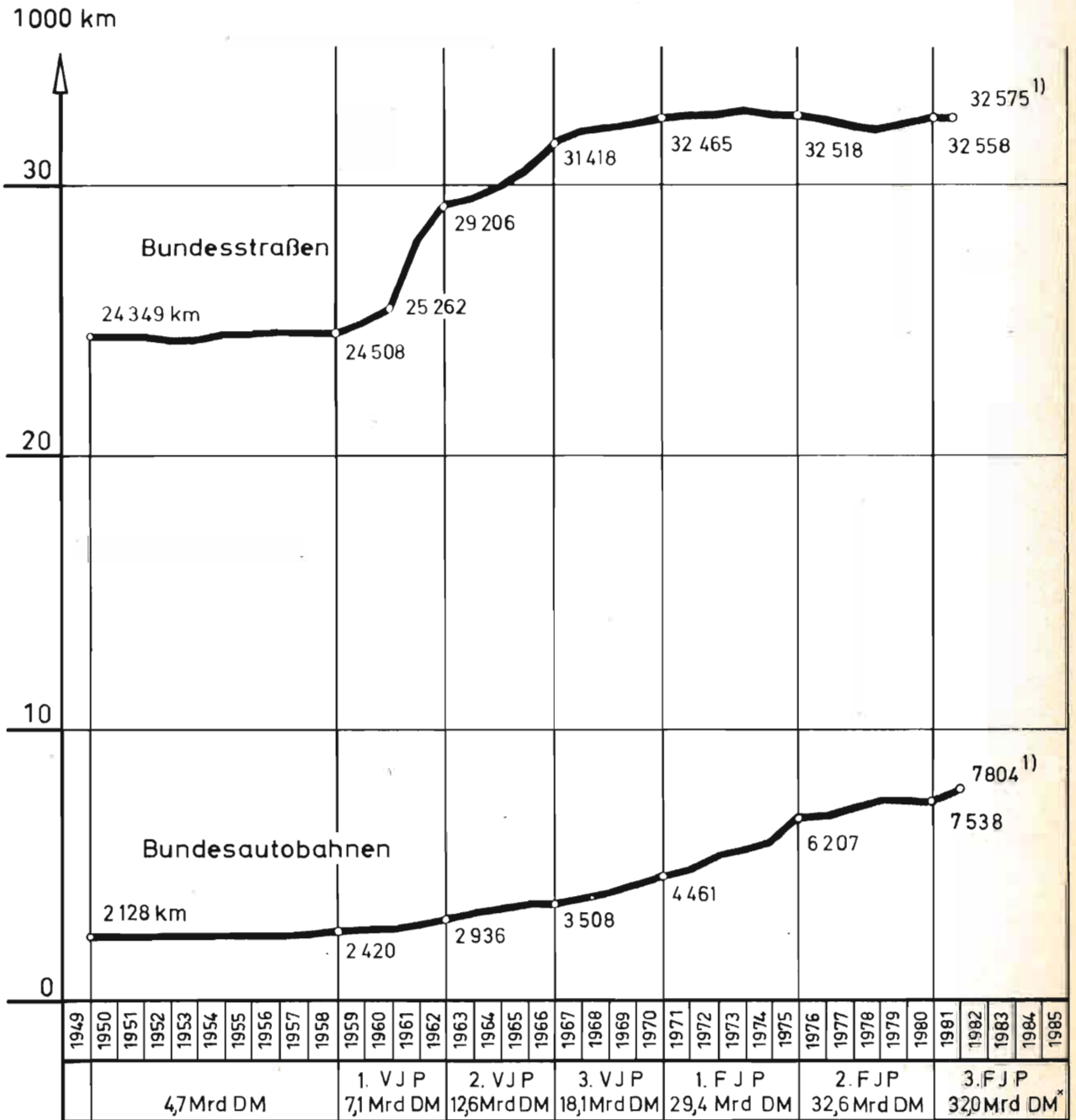
#### Bayern

In Bayern wurden 1981 rd. 69 km Bundesstraßen fertiggestellt. Davon sind rd. 23 km 4streifig.



Abbildung 2

**Ausbau der Bundesfernstraßen  
in den Jahren von 1950 bis 1981**



1) vorläufige Zahlen, da Straßenstatistik zum 31.12.1981 noch nicht abgeschlossen ist.

VJP = Vierjahresplan,

FJP = Fünfjahresplan

\* Plansoll 3. FJP einschließlich Zip (0,79 Mrd)

Tabelle 6

**Längenveränderungen \*) an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1981**  
(in km)

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 31. Dezember	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 31. Dezember	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 31. Dezember (Spalte 2 + 4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3 + 5)
1	2	3	4	5	6	7
1949	2 128,0	—	24 349,4	—	26 477,4	—
1950	2 128,0	—	24 327,4	— 22,0	26 455,4	— 22,0
1951	2 128,0	—	24 327,4	—	26 455,4	—
1952	2 131,3	+ 3,3	24 250,4	— 77,0	26 381,7	— 73,7
1953	2 163,0	+ 31,7	24 267,7	+ 17,3	26 430,7	+ 49,0
1954	2 186,6	+ 23,6	24 474,1	+ 206,4	26 660,7	+ 230,0
1955	2 186,6	—	24 553,5	+ 79,4	26 740,1	+ 79,4
1956	2 261,0	+ 74,4	24 481,8	— 71,7	26 742,8	+ 2,7
1957	2 272,2	+ 11,2	24 480,2	— 1,6	26 752,4	+ 9,6
1958	2 420,0	+147,8	24 508,3	+ 28,1	26 928,3	+ 175,9
1959 <sup>1)</sup>	2 551,2	+131,2	24 950,9	+ 442,6	27 502,1	+ 573,8
1960	2 670,6	+119,4	25 262,2	+ 311,3	27 932,8	+ 430,7
1961	2 830,4	+159,8	28 014,3	+2 752,1	30 844,7	+2 911,9
1962	2 935,8	+105,4	29 206,1	+1 191,8	32 141,9	+1 297,2
1963	3 076,9	+141,1	29 586,4	+ 380,3	32 663,3	+ 521,4
1964	3 204,3	+127,4	29 906,9	+ 320,5	33 111,2	+ 447,9
1965	3 371,5	+167,2	30 516,1	+ 609,2	33 887,6	+ 776,4
1966	3 508,4	+136,9	31 418,4	+ 902,3	34 926,8	+1 039,2
1967	3 616,6	+108,2	31 986,8	+ 568,4	35 603,4	+ 676,6
1968	3 966,6	+350,0	32 047,7	+ 60,9	36 014,3	+ 410,9
1969	4 110,3	+143,7	32 205,0	+ 157,3	36 315,3	+ 301,0
1970	4 460,6	+350,3	32 465,3	+ 260,3	36 925,9	+ 610,6
1971	4 827,8	+367,2	32 590,4	+ 125,1	37 418,2	+ 492,3
1972	5 258,3	+430,5	32 696,0	+ 105,6	37 954,3	+ 536,1
1973	5 481,0	+222,7	32 703,0	+ 7,0	38 184,0	+ 229,7
1974	5 741,8	+260,8	32 594,0	— 109,0	38 335,8	+ 151,8
1975	6 207,0	+465,2	32 518,0	— 76,0	38 725,0	+ 389,2
1976	6 434,5	+227,5	32 460,0	— 58,0	38 894,5	+ 169,5
1977	6 711,0	+276,5	32 292,0	— 168,0	39 003,0	+ 108,5
1978	7 029,0	+318,0	32 252,0	— 40,0	39 281,0	+ 278,0
1979	7 291,0	+262,0	32 248,0	— 4,0	39 539,0	+ 258,0
1980	7 538,0	+247,0	32 558,0	+ 310,0	40 096,0	+ 557,0
1981 <sup>2)</sup>	7 804,0	+266,0	32 575,0	+ 17,0	40 379,0	+ 283,0

\*) Entstanden durch Neubau und Umstufungen

<sup>1)</sup> ab 1959 einschließlich Saarland<sup>2)</sup> vorläufige Zahlen, da Straßenstatistik zum 31. Dezember 1981 noch nicht abgeschlossen ist.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 2 Verlegung bei Gersthofen
- B 15 Verlegung östl. Reitmehring
- B 17 n Neubau von Augsburg bis Oberottmarshausen
- B 85 Verlegung bei Tittling (1. Bauabschnitt)
- B 173 n Verlegung bei Staffelstein (1. Fahrbahn)
- B 469 Verlegung bei Obernburg

Ende 1981 waren weitere 103 km Bundesstraßen im Bau, davon rd. 19 km 4streifig.

#### *Bremen und Hamburg*

In Bremen und Hamburg ist der Straßenbau hauptsächlich auf die Entlastung und punktuelle Verbesserung des vorhandenen Straßennetzes ausgerichtet.

Ende 1981 waren in Bremen 2,1 km Bundesstraßen und in Hamburg 6,6 km Bundesstraßen im Bau.

#### *Hessen*

In Hessen wurden 1981 rd. 31 km Bundesstraßen fertiggestellt. Davon sind rd. 11 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 3 Verlegung bei Darmstadt/Eberstadt zwischen B 426 und Rüdeshheimer Straße
- B 27 Verlegung zwischen Hünfeld/Rückers und Fulda/Lehnerz
- B 44 Verlegung zwischen Groß-Gerau/Dornheim und Stockstadt am Rhein
- B 457 Ortsumgehung Lich

Ende 1981 waren weitere 85 km Bundesstraßen im Bau, davon 38 km 4streifig.

#### *Niedersachsen*

In Niedersachsen wurden 1981 rd. 14,6 km Bundesstraßen mit anteiligen Baukosten von rd. 134,2 Mio. DM fertiggestellt. Davon sind rd. 5,7 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 3 Neubau A 7 — Hannover (L 382)
- B 3/248 Erneuerung der Rhumebrücke in Northeim
- B 4 Ortsumgehung Braunlage (1. Bauabschnitt)

sowie Teilstrecken der

- B 70 Ostumgehung Lingen
- B 238 Ortsumgehung Rinteln
- B 240 Ortsumgehung Linse-Bodenwerder
- B 401 Ortsumgehung Dörpen

Ende 1981 waren weitere rd. 68 km Bundesstraßen im Bau.

#### *Nordrhein-Westfalen*

In Nordrhein-Westfalen wurden rd. 33 km neue 2- bzw. 4streifige Bundesstraßen mit einem Kostenaufwand von rd. 137 Mio. DM fertiggestellt.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 1 Neubau Paderborn — Bad Lippspringe
- B 56 Ausbau Düren — Birkesdorf
- B 68 Ausbau Südring Brackwede
- B 225 Ausbau Recklinghausen — Marl
- B 236 Neubau Querspange Letmathe

#### *Rheinland-Pfalz*

In Rheinland-Pfalz wurden 1981 rd. 6 km Bundesstraßen fertiggestellt.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 52 Verlegung von Neuhinkelhaus bis A 48
- B 270 Umgehung Lauterecken

Ende 1981 waren weitere rd. 50 km im Bau

#### *Saarland*

Die Bauarbeiten an den Verlegungen der B 41 bei Neunkirchen sowie zwischen St. Wendel und der A 62 sowie der B 423 bei Homburg wurden weitergeführt.

#### *Schleswig-Holstein*

In Schleswig-Holstein wurden 1981 rd. 4 km Bundesstraßen fertiggestellt.

Besonders erwähnenswert ist:

- B 76 Ausbau zwischen Middelburg und Haffkrug (Ortsumgehung Süsel).

Ende 1981 waren weitere rd. 41 km Bundesstraßen im Bau.

### **3.2.4 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen**

Der Bestand der Brücken an Bundesfernstraßen hat sich im Berichtsjahr um rd. 600 neue Bauwerke erhöht, so daß ein Gesamtbestand von rd. 27 900 Brücken erreicht ist.

Die Gesamtlänge aller Brücken an Bundesautobahnen und Bundesstraßen beträgt ca. 983 km. Die Gesamtfläche dieser Brücken — gemessen zwischen den Geländern und Auflagern — beträgt rd. 18,3 Mio. m<sup>2</sup>.

Die Ausgaben für Kunstbauwerke (Brücken, Tunnel, Stützmauern) haben im Bundeshaushalt keinen besonderen Titel. Der Anteil an den reinen Bauausgaben richtet sich nach der Geländestruktur und der Besiedlungsdichte. So wurden z. B. beim Neubau der A 27 Bremen — Cuxhaven für die 105 km lange Strecke 205,7 Mio. DM für Kunstbauwerke aufgewendet, das sind 26,5 % der Gesamtkosten. Für den Abschnitt Duisburg — Venlo der A 2 wurden 36 % der Gesamtkosten für den Brückenbau aufgewendet.

Der Mittelwert für die Kunstbauwerke liegt bei 30 % der Bauausgaben einer Strecke. Das sind im Berichtsjahr rd. 1 250 Mio. DM.

Im Brückenbau gewinnt die Erhaltung der Bauwerkssubstanz gegenüber dem Neubau mehr und

mehr an Bedeutung. Die personellen und sachlichen Aufwendungen für die Überwachung, Prüfung und Erhaltung der Bauwerke müssen dem wachsenden Bauwerksbestand angepaßt werden.

#### *Fertigstellung*

Folgende bemerkenswerte Bauwerke wurden im Jahre 1981 fertiggestellt:

- Hochstraße Eversten im Zuge der A 28 mit einer Länge von 784 m, Baukosten 32 Mio. DM.
- Wiedenbachtalbrücke im Zuge der B 31 mit einer Länge von 169 m, Baukosten 3 Mio. DM.
- Brücke über den Rangierbahnhof Weil/Rhein im Zuge der B 532 mit einer Länge von 488 m, Baukosten 8 Mio. DM.
- Lärmschutzwand im Zuge der A 52 zwischen Steelerstraße und Vollmerstraße in Essen mit einer Länge von rd. 300 m, Baukosten 9 Mio. DM.
- Stützwände für die Umgehung Ahrweiler im Zuge der B 267 beiderseits der neuen Trasse auf rd. 2000 m, Baukosten 20 Mio. DM.
- Biewertalbrücke im Zuge der A 48 mit einer Länge von 512 m, Baukosten 12,5 Mio. DM.
- Lumdatalbrücke im Zuge der A 485 mit einer Länge von rd. 400 m, Baukosten 10 Mio. DM.

#### *Fortführung*

Die Arbeiten an einer Vielzahl von Großbauwerken, darunter Strom- bzw. Flußbrücken über Weser (2), Donau (1), Main (2), Inn (1), Neckar (2), Ruhr (2), wurden fortgeführt.

Hervorzuheben sind hierbei folgende Bauwerke:

- Nordwestknoten im Zuge der B 6 in Bremen mit Brückenbauwerken von über 1000 m Länge, Baukosten 41,4 Mio. DM.
- Hochbrücke Brunsbüttel im Zuge der B 5 Brunsbüttel — Wilster mit einer Länge von 1 118 m, Baukosten 114 Mio. DM.
- Hochstraße Hannoversche-Straße im Zuge der B 4 in Hamburg mit einer Länge von 1 070 m, Baukosten 57,3 Mio. DM.
- Autobahndreieck Heumar im Zuge der A 3/A 59 Wesel — Bonn mit einer Gesamtlänge von 1 480 m, Baukosten 34,2 Mio. DM.
- Lärmschutztunnel und Grundwasserwanne im Zuge der A 46 bei Düsseldorf im Bereich des Universitätsgeländes mit einer Länge von 1 170 m, Baukosten 80 Mio. DM.
- Neue Süderelbebrücke im Zuge der B 4/B 75 in Hamburg mit einer Länge von 471 m, Baukosten 33,5 Mio. DM.
- Brücke über die Bundesbahn im Zuge der A 29 Oldenburg — Wilhelmshaven mit einer Länge von 225 m, Baukosten 12,2 Mio. DM.
- Ruhrbrücke Meschede im Zuge der B 55 in Meschede mit einer Länge von 269 m, Baukosten 12,7 Mio. DM.

- Mainbrücke Rüsselsheim (2. Bauabschnitt) mit einer Länge von rd. 400 m, Baukosten 10,5 Mio. DM.
- Weserbrücke Nienburg im Zuge der A 35 Hannover — Bremen mit einer Länge von 253 m, Baukosten 12 Mio. DM.
- Neckarbrücke Wendlingen im Zuge der A 8 München — Karlsruhe mit einer Länge von 142 m, Baukosten 11 Mio. DM.

#### *Beginn*

Im Jahre 1981 wurden rd. 30 größere Brücken und Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen begonnen. Zu den interessantesten Bauwerken gehören:

- Neckarbrücke im Zuge der B 292 bei Neckarelz mit einer Länge von 465 m einschließlich Rampenbrücke, Baukosten 12 Mio. DM.
- Grundwassertrog im Zuge der B 522, Querspange zwischen der A 2 und der A 352 bei Hannover mit einer Länge von 775 m, Baukosten 33,4 Mio. DM.
- Sulzbachviadukt, 2. Bauabschnitt, im Zuge der A 8 mit einer Länge von 366 m, Baukosten 10,5 Mio. DM.
- Weserbrücke Bodenwerder im Zuge der B 240 mit einer Länge von 640 m, Baukosten 30,5 Mio. DM.
- Ohmtalbrücke im Zuge der B 3 mit einer Länge von 324 m, Baukosten 10 Mio. DM.
- Schwarzbachtalbrücke im Zuge A 3 (6streifiger Ausbau) mit einer Länge von 198 m, Baukosten 21,6 Mio. DM.
- Siegbrücke Hennef im Zuge der A 560 zwischen A 59 und A 3 mit einer Länge von 540 m, Baukosten 29,3 Mio. DM.
- Billetalbrücke im Zuge der A 24 Hamburg — Berlin mit einer Länge von 162 m, Baukosten 9 Mio. DM.
- Eisbachtalbrücke im Zuge der B 271, Umgehung Grünstadt, mit einer Länge von 225 m, Baukosten 5,5 Mio. DM.
- Lärmschutzbauwerk im Zuge der B 42, „Wanne Dollendorf“ in Königswinter mit einer Länge von 1 850 m und mehreren Kreuzungsbauwerken, Baukosten rd. 84 Mio. DM.

#### *In Vorbereitung*

Weitere 250 Brückenbauwerke mit einer Bausumme von insgesamt 600 Mio. DM befinden sich im Berichtsjahr in der Planung und werden in Kürze ausgeschrieben bzw. vergeben.

Von den Bauwerken, die in nächster Zeit begonnen werden, sind besonders hervorzuheben:

- Trogstrecke im Zuge der B 65 bei Empelde mit einer Länge von 469 m.
- Ruhrbrücke im Zuge der B 7 bei Arnsberg — Neheim-Hüsten mit einer Länge von 460 m.

- Hochstraße im Zuge der A 661 Bad Homburg — Darmstadt in Frankfurt mit einer Länge von 275 m.
- Heisdorfer-Talbrücke im Zuge der A 60 Steinebrücke — Bitburg mit einer Länge von 280 m.
- Prümthalbrücke im Zuge der A 60 Steinebrücke — Bitburg mit einer Länge von über 700 m.
- Kreuzungsbauwerk Schmargendorf im Zuge der A 10 des BAB-Rings Berlin-West mit einer Länge von 710 m.

Die im Jahre 1981 fertiggestellten und die Ende 1981 in Bau befindlichen Großbauwerke sind in der Karte 2 „Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen“ dargestellt und unter 6.6 aufgelistet.

**3.2.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen**

Für Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen sind im Jahre 1981 aufgewandt worden:

	831,2 Mio. DM
davon für	
Bundesautobahnen	378,1 Mio. DM
Bundesstraßen	453,1 Mio. DM

Die für die Beschaffung von Fahrzeugen und Geräten benötigten Mittel sind in diesen Beträgen enthalten.

Der Kostenaufwand für den Winterdienst in der Periode 1980/81 erforderte

für Bundesautobahnen	67,1 Mio. DM (= ca. 8 900 DM/km)
für Bundesstraßen	83 Mio. DM (= 2 600 DM/km).

Tabelle 7

**Unterhaltung für Bundesfernstraßen**

Bezeichnung	DM je km	
	alter Satz 1980	neuer Satz 1981
Bundesautobahnen		
4streifig . . . . .	34 600	34 600
5streifig . . . . .	41 600	41 600
6streifig . . . . .	46 900	46 900
8streifig . . . . .	60 600	60 600
Auf- und Abfahrtsarme	12 500	13 200
Bundesstraßen		
2streifig . . . . .	12 500	13 200
3streifig . . . . .	26 200	26 200
4streifig . . . . .	33 800	33 800
5streifig . . . . .	—	41 600
6streifig . . . . .	—	46 900
Auf- und Abfahrtsarme	12 500	13 200

Die den Auftragsverwaltungen der Länder zur Verfügung gestellten Unterhaltungssätze wurden zur Anpassung an die gestiegenen Lohn- und Materialkosten gegenüber 1980 nur in einigen Positionen (s. Tabelle 7) geändert.

**4 Weitere Leistungen im Jahre 1981**

**4.1 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit**

**4.1.1 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen**

Im Jahre 1981 sind für Fernmeldeeinrichtungen der Bundesfernstraßen insgesamt 32 Mio. DM aufgewendet worden. Damit wurden

- 207 km neue Bundesautobahnen mit Streckenfernmeldekabeln und Notrufsäulen ausgestattet, so daß nunmehr 7 237 km Bundesautobahnen mit diesen Einrichtungen versehen sind;
- in einer Autobahnmeisterei die Handvermittlung durch eine Selbstwählanlage ersetzt;
- in 20 Autobahnmeistereibezirken Maßnahmen zur Verbesserung der Notruftechnik und der Funkversorgung, einschließlich der Funkversorgung der Pannenhilfsdienste, durchgeführt.

**4.1.2 Schutzzäune an Bundesautobahnen gegen wildlebende Tiere**

Im Berichtsjahr wurden 509 km Schutzzäune an 268 km Bundesautobahnen errichtet. Damit hat sich die Gesamtlänge der Schutzzäune an Bundesautobahnen auf 2 749 km, die Gesamtlänge der mit Schutzzäunen — meist beiderseits — ausgestatteten Bundesautobahnstrecken von 1 317 km auf 1 585 km erhöht.

**4.2 Verbesserung der Verkehrsbedienung**

**4.2.1 Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen**

Um nicht die Autobahnen unter Zeitverlust verlassen zu müssen, ist der Verkehrsteilnehmer auf besondere Versorgungseinrichtungen an den Bundesautobahnen angewiesen. Hierzu zählen nicht nur Raststätten und Tankstellen, sondern auch Motels, Kioske mit WC (KWC-Anlagen) sowie an den BAB-Grenzübergängen außerdem noch Wechselstuben und Touristikinformatiionsstände.

Diese Versorgungseinrichtungen (Autobahnnebenbetriebe) sind Bestandteile der Bundesautobahnen. Den Bau der Nebenbetriebe hat sich der Bund vorbehalten, ihre Finanzierung und Bewirtschaftung ist der bundeseigenen Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN) übertragen.

Ingesamt standen Ende 1981 zur Verfügung:

- 267 Tankstellen, davon 114 mit Verkaufskiosken
- 163 Raststätten
- 56 Motels
- 53 sonstige Betriebe, wie Campingplätze, Wechselstuben, Touristik-Informationstände usw.

Der Bundesminister für Verkehr und die Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH waren auch 1981 mit Erfolg bemüht, das Angebot an Service-Leistungen an den Bundesautobahnen weiter zu verbessern. Dabei standen vor allem Maßnahmen zur Modernisierung bzw. Kapazitätserweiterung und Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsabläufe und der Arbeitsbedingungen für das Betriebspersonal im Vordergrund. Außerdem wurden im Rahmen des Bauprogramms 1981 für Um- und Erweiterungsbauten und Unterhaltungsmaßnahmen an den Autobahnbetrieben weitere Betriebe behindertengerecht ausgebaut und in größerem Umfang Maßnahmen zur Energieeinsparung durchgeführt. Das gesamte Bauvolumen betrug ca. 120 Mio. DM.

Zur besseren Information der Verkehrsteilnehmer über das Service-Angebot an den Bundesautobahnen werden von der GfN die Faltbroschüren

- „Autobahn-Service“ (mit Kartenteil)
- „Autobahn-Service für Behinderte“

herausgeben, die an allen Autobahnnebenbetrieben kostenlos zu erhalten sind.

Aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung unterstützt der Bundesminister für Verkehr auch alle Bemühungen, die Kraftstoffkosten für den Verkehrsteilnehmer so gering wie möglich zu halten. Im Jahre 1981 lief daher ein Modellversuch zur Einrichtung von Selbstbedienungs-Tankstellen an den Bundesautobahnen an. In diesem Modellversuch werden an drei vorhandenen BAB-Tankstellen unterschiedliche tanktechnische Konzeptionen erprobt. Die aus dem Modellversuch gewonnenen Erfahrungen werden maßgebend für die Umrüstung weiterer BAB-Tankstellen auf Selbstbedienung sein.

Gleichzeitig wurde mit den Vorbereitungen für die Einrichtung und Erprobung von zwei Autogas-Tankstellen an der A 61 begonnen, die im Jahre 1982 in Betrieb genommen werden.

#### 4.2.2 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien

Im Jahre 1981 standen für eine Betreuungslänge von rd. 7 500 km 135 Autobahnmeistereien zur Verfügung. Planungsarbeiten für weitere 10 Autobahnmeistereien wurden durchgeführt (siehe Karte 3).

Der Neu- und Ausbau bundeseigener Straßenmeistereien wurde fortgesetzt.

#### 4.3 Naturschutz und Landschaftspflege

Straßen und Straßenverkehr haben Auswirkungen auf Natur und Landschaft. Um die vielfältigen Be-

lange von Natur und Landschaft in der fachtechnischen Entwurfsbearbeitung von Anfang an zu berücksichtigen, sind im Berichtsjahr für den Bereich der Bundesfernstraßen eingeführt worden:

- Richtlinien für die Anlage von Straßen
  - Teil: Landschaftsgestaltung
  - Abschnitt 1: Landschaftsgerechte Planung (RAS-LG 1)
  - Abschnitt 2: Grünflächen — Planung, Ausführung, Pflege (RAS-LG 2)
- Richtlinien für Rastanlagen an Straßen
  - Teil 1:
    - Allgemeine Planungsgrundsätze
    - Landschaftsgestaltung
    - Ergänzende Planungsgrundsätze für unbewirtschaftete Rastanlagen (RR 1)

Im Rahmen des Bund/Länder-Ausschusses „Ingenieurbiologie und Landschaftsgestaltung“ konnten akute Probleme des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die im Zusammenhang mit dem Neubau, dem Um- und Ausbau und der Unterhaltung von Straßen und deren Nebenanlagen sowie von Wegen und Gewässern auftreten, behandelt werden.

Darüber hinaus wurde die Zusammenarbeit zwischen Straßenbaubehörden und Naturschutzbehörden weiter intensiviert.

Der Erfolg der Bemühungen um einen optimalen Schutz freilebender Tiere zeigt sich u. a. darin, daß zunehmend tierökologische Belange berücksichtigt werden, z. B. Anlage von Krötentunneln, Ersatzlaichbiotopen, Wilddurchlässen. In der Straßenbauforschung wird den tierökologischen Belangen ebenfalls verstärkt Rechnung getragen. Die Forschungsergebnisse sind u. a. Grundlage für eine optimale Berücksichtigung des Artenschutzes im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung.

#### 4.4 Bürgerbeteiligung bei der Planung von Bundesfernstraßen

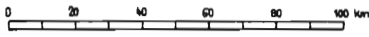
Die Notwendigkeit einer umfassenden Bürgerbeteiligung in einem frühen Planungsstadium wird vom Bundesminister für Verkehr und allen Ländern bejaht.

Als Grundlage dient — soweit nicht bereits länderspezifische Verfahren für eine Bürgerbeteiligung entwickelt worden sind — das von den Straßenbauverwaltungen der Länder unter Mitwirkung des Bundesministers für Verkehr im Jahre 1980 erarbeitete „Rahmenkonzept zur Bürgerbeteiligung bei Straßenplanungen“. Das Konzept sieht eine Information und Beteiligung der Bürger in allen Phasen der Planung von Bundesfernstraßen von der Voruntersuchung (Erarbeitung von Varianten) bis zur Planfeststellung vor.

Der Bundesminister für Verkehr macht bei neu anlaufenden Bundesfernstraßenplanungen die Linienbestimmung davon abhängig, ob eine ausreichende Bürgerbeteiligung stattgefunden hat.

# NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 1. 1. 1982



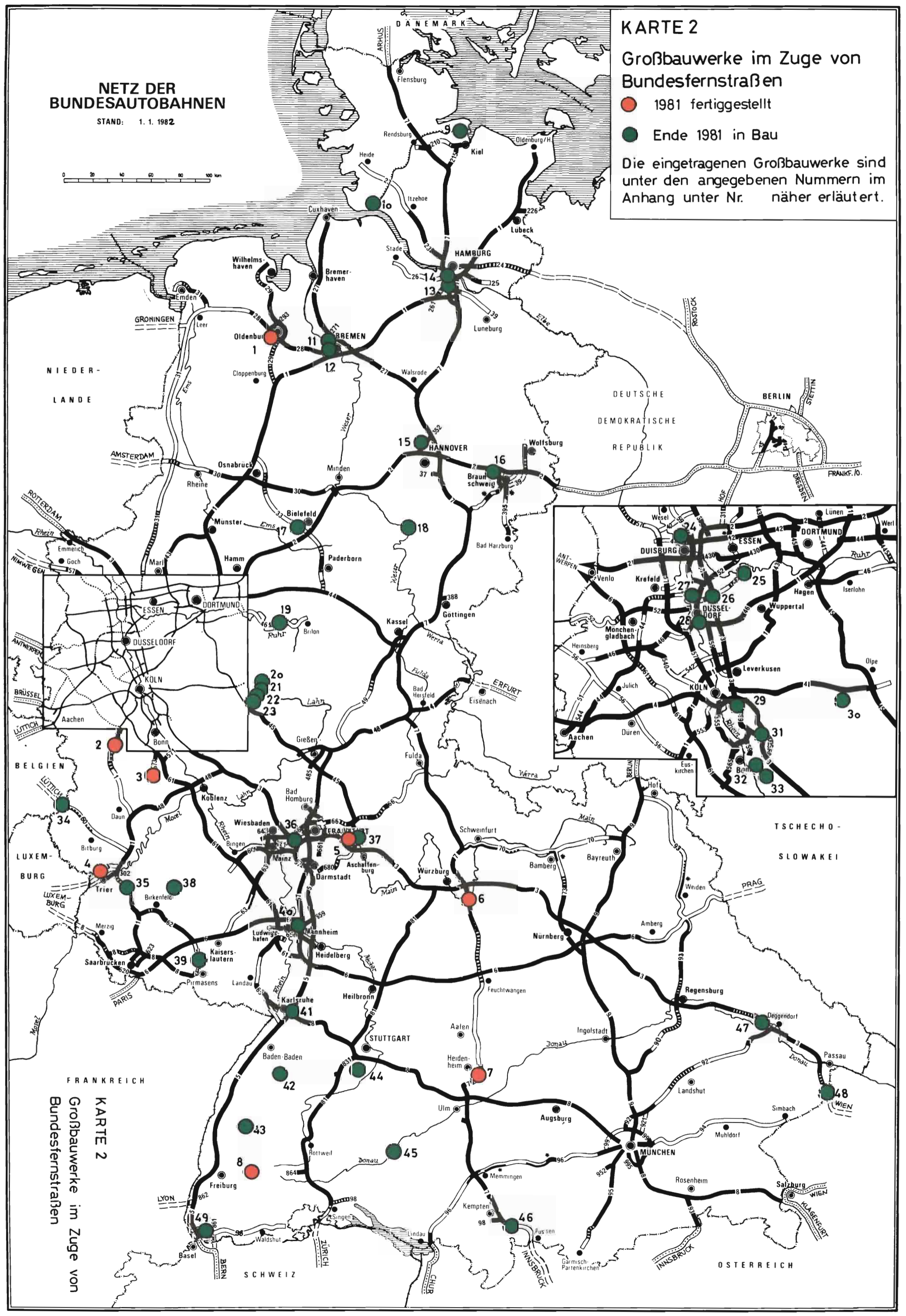
## KARTE 2

### Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

● 1981 fertiggestellt

● Ende 1981 in Bau

Die eingetragenen Großbauwerke sind unter den angegebenen Nummern im Anhang unter Nr. näher erläutert.



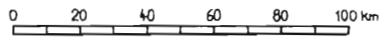
KARTE 2  
Großbauwerke im Zuge von  
Bundesfernstraßen





# NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

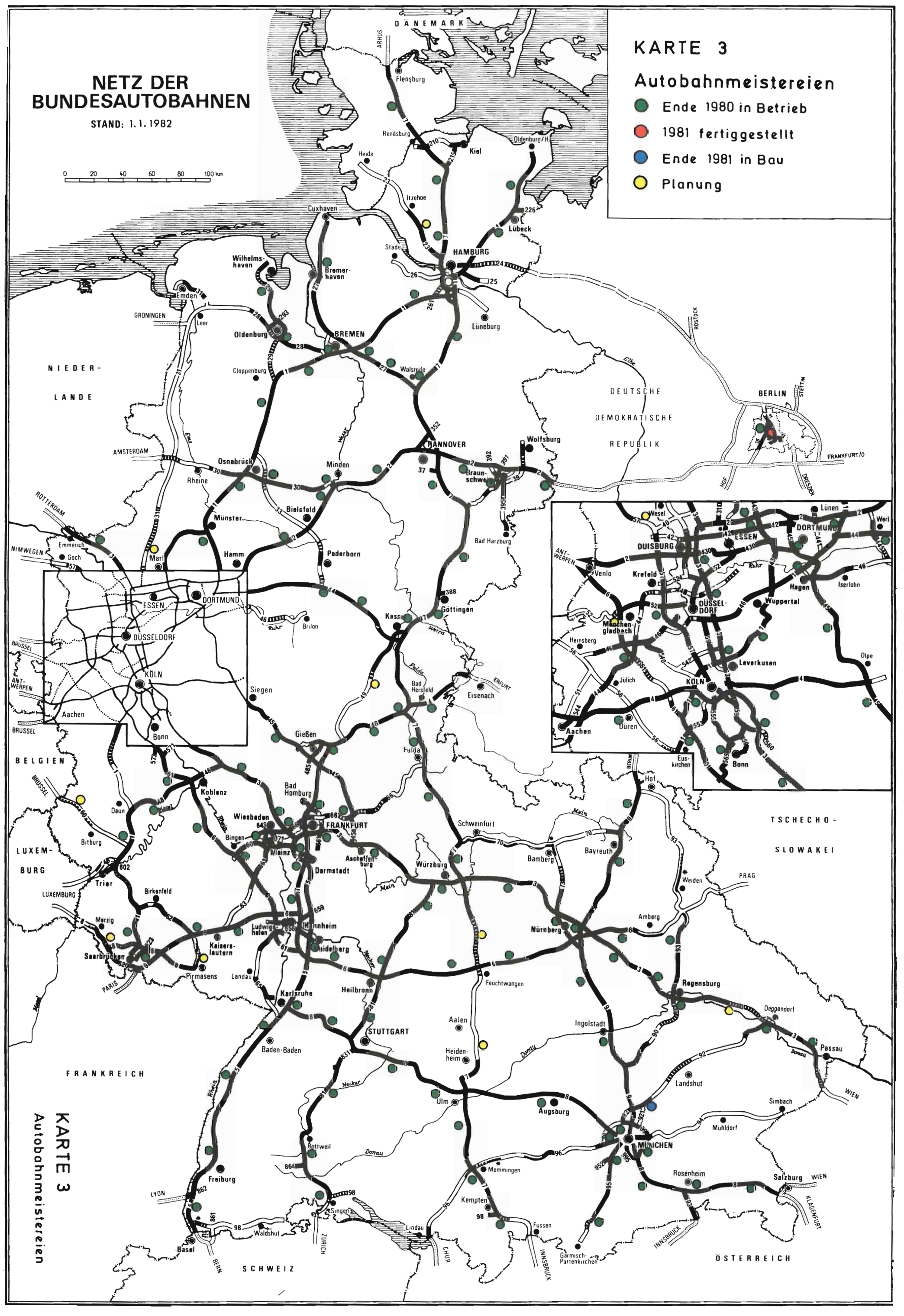
STAND: 1.1.1982



## KARTE 3

### Autobahnmeistereien

- Ende 1980 in Betrieb
- 1981 fertiggestellt
- Ende 1981 in Bau
- Planung

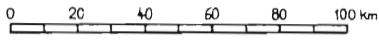


KARTE 3  
Autobahnmeistereien



# NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

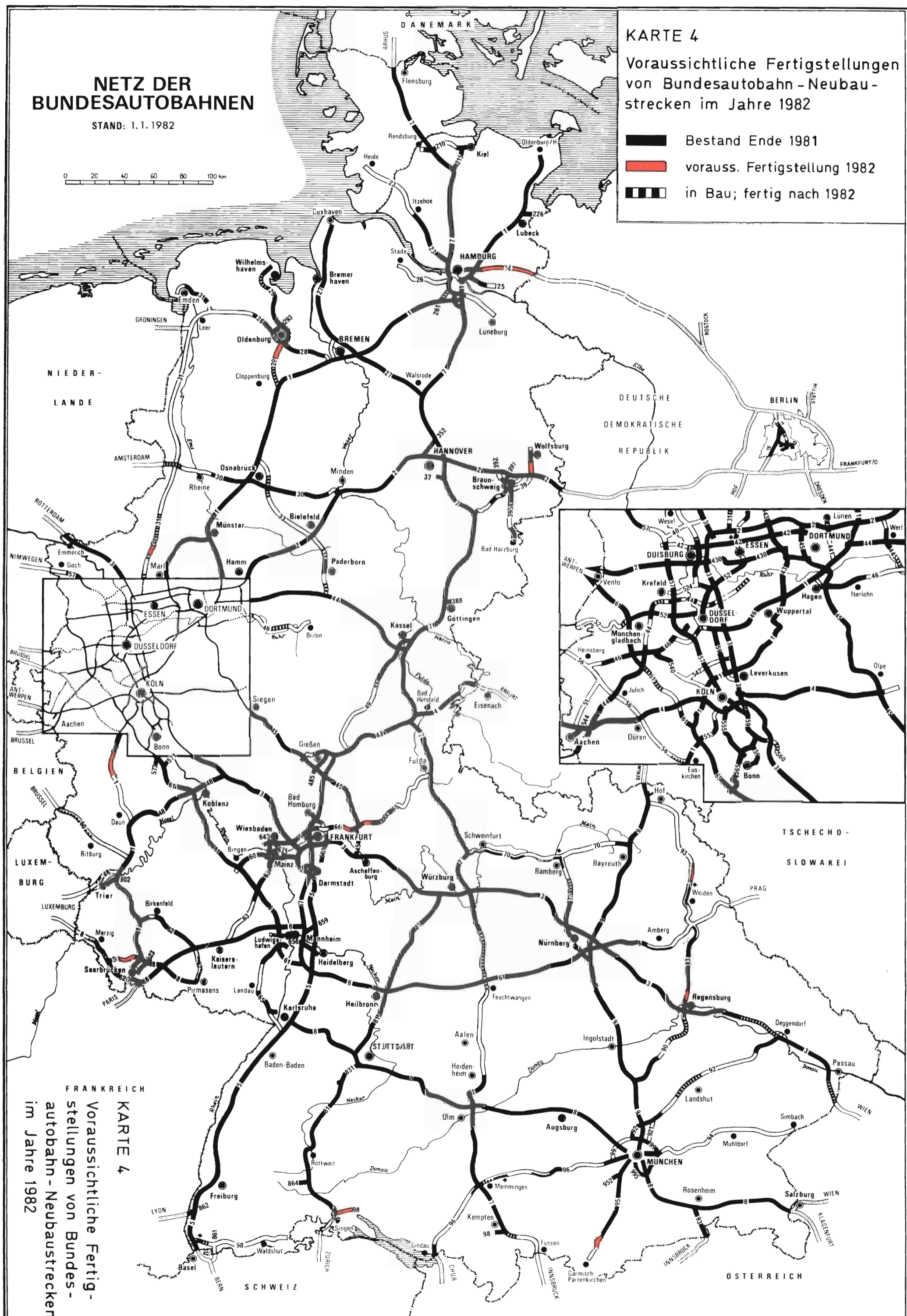
STAND: 1.1.1982



## KARTE 4

Voraussichtliche Fertigstellungen von Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1982

- Bestand Ende 1981
- vorauss. Fertigstellung 1982
- in Bau; fertig nach 1982



Voraussichtliche Fertig-  
 stellungen von Bundes-  
 autobahn-Neubaustrecken  
 im Jahre 1982

## KARTE 4

Voraussichtliche Fertig-  
 stellungen von Bundes-  
 autobahn-Neubaustrecken  
 im Jahre 1982



#### 4.5 Verkehrserhebungen

Im Berichtsjahr wurde die Auswertung der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 1980 abgeschlossen. Die in Tabellen zusammengestellten Ergebnisse sowie statistische Zusammenfassungen und methodische Erläuterungen wurden in der Schriftenreihe „Straßenverkehrszählungen“ veröffentlicht. Dazu erschien eine Zählstellenkarte und die Verkehrsstärkenkarte 1980.

Am Jahresende umfaßte das Netz der automatischen Langzeitzählstellen auf den Bundesfernstraßen 638 Zählstellen, davon 297 auf Bundesautobahnen und 341 auf Bundesstraßen. Quartals- und Jahresauswertungen werden von der Bundesanstalt für Straßenwesen regelmäßig herausgegeben.

Eine monatliche Auswertung der Langzeitzählstellen an den Bundesautobahnen für den Zeitraum Januar 1980 bis Dezember 1981 zeigt die Graphik in Abbildung 3. Der Vergleich mit den Daten des Vorjahres läßt die Tendenz zu einer leichten Abnahme der Verkehrsstärken erkennen.

Besondere Feiertags- und Ferienwochenendzählungen wurden zur aktuellen Beobachtung der Verkehrsentwicklung in kritischen Reisezeiten an 20 repräsentativen, automatisch arbeitenden Langzeitzählstellen auf den Bundesautobahnen durchgeführt und jeweils kurzfristig ausgewertet.

#### 5.1 Straßenbauforschung

Die Straßenbau-, Brückenbau- und Straßenverkehrsforschung konzentrierte sich auf Untersuchungen zu den Umweltproblemen, zur Energieeinsparung, zur Rationalisierung und Kostensenkung bei den Bauweisen und Baumaterialien sowie zur Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit durch bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen. Für den gezielten Mitteleinsatz wurde ein neues Schwerpunktprogramm aufgestellt; für die schnellere Umsetzung der Forschungsergebnisse in die Praxis wurde ein besonderes Auswertungsverfahren eingeführt.

#### 5.2 Entwicklungen in der Straßenbautechnik

Im Berichtszeitraum wurden die Bemühungen um ein „Management der Straßenerhaltung“ mit den Teilaufgaben Erfassung und Bewertung des Gebrauchszustandes des vorhandenen Straßennetzes, Wirtschaftlichkeitsberechnung und mögliche Strategien der Erhaltungsmaßnahmen fortgesetzt.

Die Forderung nach Energieeinsparung und Schonung der Baustoffressourcen führten zur verstärkten Wiederverwendung von Straßenbaustoffen im Zuge von Instandsetzungsarbeiten an Straßen. Versuchsweise wurden verschiedene Bauverfahren erprobt, bei denen günstige Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Einsatz gegeben sind. Ferner sind durch die Herausgabe der Technischen Prüfvorschrift für „Eignungsprüfungen bei Bodenverbesserung und Bodenverfestigung mit Feinkalk und Kalkhydrat“ und die Überarbeitung der „zusätzlichen Technischen Vorschriften und Richtlinien für die Ausführung von Bodenverfestigung und Bodenverbesserungen im Straßenbau“ — ZIVV-StB 81 — die Möglichkeiten zur Verwendung von örtlich vorhandenen, aber frostempfindlichen und/oder schwer zu bearbeitenden Böden größer geworden.

Zur Verbesserung der Einbaubedingungen für ungebundene Schotter- und Kiestragschichten wurde das „Merkblatt für die Herstellung von Tragschichten ohne Bindemittel“ erarbeitet. Ferner wurden zur Berücksichtigung der ständig steigenden Beanspruchungen Kriterien für bituminöse Fahrbahndecken festgelegt, welche insbesondere den Hohlraumgehalt bei Bindemittelgehalten im unteren Grenzbereich betreffen.

#### 5.3 Rationalisierung des Vergabewesens

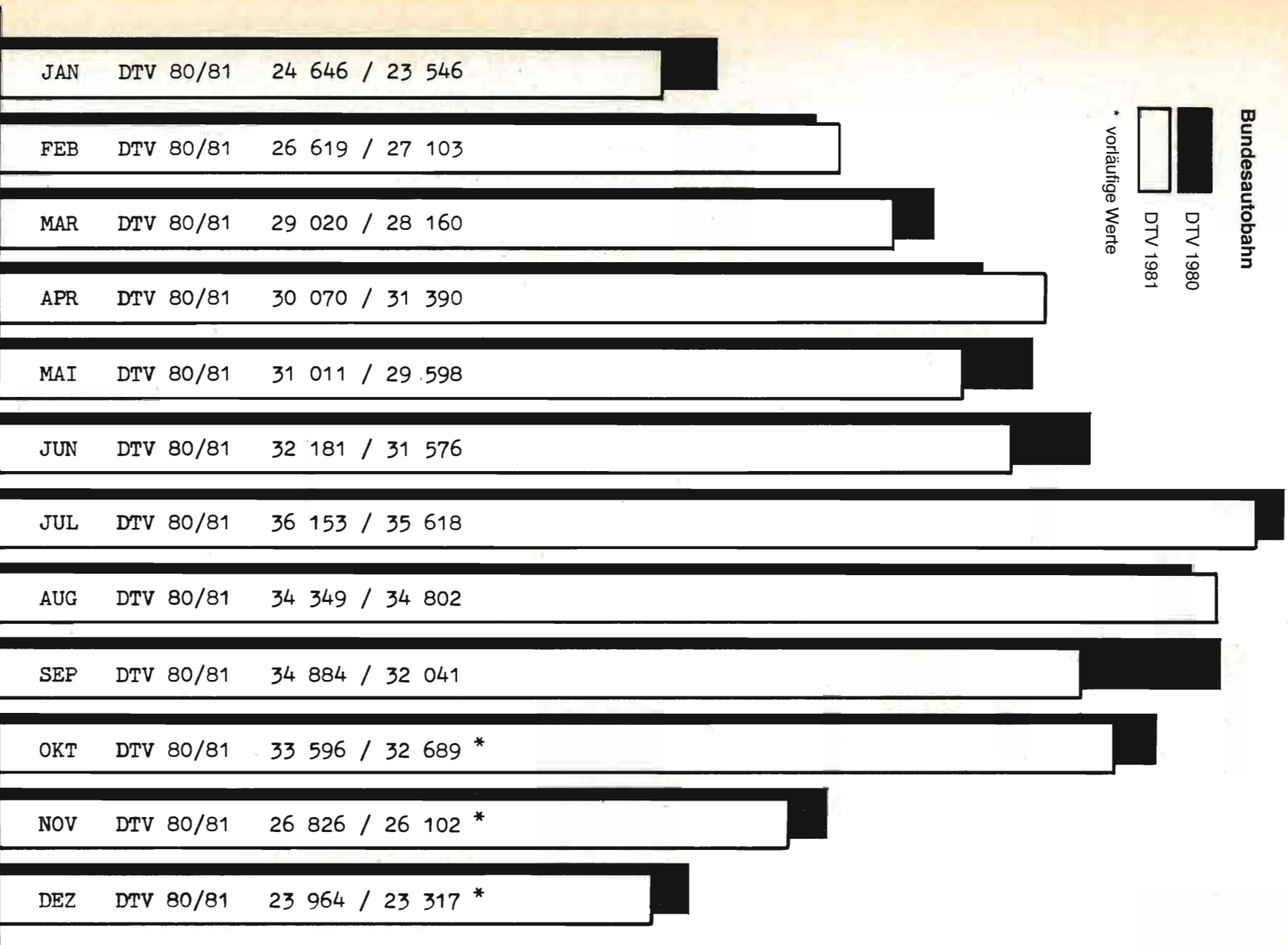
Aufbauend auf den in den Vorjahren erreichten Ergebnissen wurden die Rationalisierungsbemühungen im Bereich der Ausschreibungs- und Vergabetätigkeit fortgeführt.

Für den Standardleistungskatalog für den Straßenbau- und Brückenbau (STLK) wurden 1981 drei überarbeitete Leistungsbereiche fertiggestellt. Weitere Leistungsbereiche befinden sich in Neuaufstellung bzw. in Überarbeitung.

Die neu eingeführten „Richtlinien zum Aufstellen und Anwenden des Standardleistungskataloges, Aufgabe 1980 (STLK-Richtlinien)“ ersetzen die vorläufigen Richtlinien aus 1974 bzw. 1977; sie bestehen aus 2 Teilen, Teil A Systematik (STLK-Richtlinien/A 80) und Teil B Anwendung (STLK-Richtlinien/B 80).

Im Entwurfsstadium befinden sich die „Richtlinien für das Behandeln der Bewerbungen und Angebote für Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (RA-StB)“. Die RA-StB regeln den Teil des Vergabeverfahrens von der Entgegennahme von Bewerbungen bzw. Angeboten bis zur Zuschlagserteilung. Ihre Einführung wird noch für das Jahr 1982 angestrebt.

Abbildung 3



Mittlere DTV-Werte (Kfz/24 h) von Januar 1980 bis Dezember 1981

## **5.4 Internationale Zusammenarbeit**

### **5.4.1 Multi- und bilaterale Zusammenarbeit**

Über aktuelle Fragen im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Straßen finden bilaterale Abstimmungsgespräche in den sog. Besonderen Gruppen der CEMT mit Luxemburg, Dänemark, Niederlanden, Belgien, Frankreich, Schweiz und Österreich statt.

Die Zusammenarbeit mit Frankreich auf den Gebieten Straßenplanung, Straßenbau und Straßenver-

kehrstechnik hat u. a. zu einem vertieften Meinungs- und Erfahrungsaustausch in den besonders aktuellen Fragen des Energieverbrauchs und der Umweltbelastungen geführt.

### **5.4.2 Ausländische Besucher**

Der Erfahrungsaustausch über Straßenplanung, Straßenbau und Verkehrsingenieurwesen wurde fortgesetzt. Insbesondere fanden zahlreiche Informationsgespräche mit Fachleuten aus dem Ausland, und zwar vorwiegend aus Japan, China, Polen, Australien und Indien statt.

## 6 Zusammenstellung wichtiger Bauvorhaben

### 6.1 Leistungen auf Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1981

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1981 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten <sup>1)</sup> Millionen DM	Bis Ende 1980 fertiggestellt	1981 fertiggestellt	Ende 1981 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km
			km				
1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Baden-Württemberg</b>							
A 7	Würzburg-Ulm . . . . .	78,5	645,0	13,8	15,7	—	15,7
A 81	Singen-Schaffhausen: AK Singen bis Bietingen (B 34) . . . . .	10,5	136,1	—	—	4,4	—
A 98	Lörrach-Schaffhausen: Lörrach bis Säckingen	31,1	515,3	5,5 davon: (1,4) (1. Fahr- bahn)	—	6,4	—
A 98	Singen-Stockach . . . .	16,0	125,0	—	—	16,0	—
A 862	Freiburg-Mülhausen . .	2,3	13,2	—	2,3	—	2,3
<b>Bayern</b>							
A 3	Regensburg-Passau: AS Rosenhof bis Passau (Grenze) . . . . .	123,4	884,3	58,3	20,4	44,7	AS Würth bis AS Straubing 20,4
A 7	Würzburg-Ulm . . . . .	88,2	572,1	—	34,7	40,6	AK Bibelried bis AS Langensteinach 34,7
A 7	Ulm-Füssen: AK Allgäu bis Füssen . .	29,3	302,8	—	—	6,6	—
A 70	Schweinfurt-Bamberg	64,4	487,2	(27,9) (1. Fahr- bahn)	(9,8) (1. Fahr- bahn)	—	AS Horhausen bis AS Knetzgau (9,8) (1. Fahr- bahn)
A 73	Bamberg-Nürnberg: Bamberg bis Forchheim-Süd . . . . .	32,9	197,0	7,5	—	12,0	—
A 90	Regensburg- Wolnzach: AS Penting bis AS Elsendorf . . . . .	40,6	167,2	—	—	24,5	—
A 92	München-Deggendorf	133,0	679,0	48,3	—	20,6	—
A 93	Regensburg-Hof: AK Regensburg bis Pfreimd . . . . .	61,8	350,9	48,5 davon: (6,6) (1. Fahr- bahn)	4,0	9,3	AS Regenstauf bis AS Ponholz 4,0

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten



Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1981 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge	Gesamtkosten <sup>1)</sup> Millionen	Bis Ende 1980 fertiggestellt	1981 fertiggestellt	Ende 1981 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km
	km	DM	km	km	km		
1	2	3	4	5	6	7	8
A 93 Weiden-Nord Mitterteich . . . . .	28,2	93,6	(9,8) (1. Fahr- bahn)	—	(6,9) (1. Fahr- bahn)	—	—
A 95 München-Garmisch- Partenkirchen: Ohlstadt bis Garmisch- Partenkirchen . . . . .	15,1	266,4	—	—	4,6	—	—
A 96 München-Lindau: östlich Memmingen bis Lindau (Grenze) (bayer. Teilstrecken) .	18,8	117,4	15,7 davon: (6,2) (1. Fahr- bahn)	—	(3,1) (1. Fahr- bahn)	—	—
<b>Berlin</b>							
A 10 BAB Ring Berlin (West): AK Schöneberg bis AS Kolonnenstraße . .	1,9	83,0	—	—	1,9	—	—
AS Kolonnenstraße bis prov. AS Ent- lastungsstraße Süd . .	2,9	163,0	—	—	2,9	—	—
A 11 Berlin-Hamburg: Kurt-Schumacher- Platz bis Waidmanns- luster Damm . . . . .	4,7	534,5	1,9	0,8	2,0	AS-Kurt-Schuma- cher-Platz bis AK Reinickendorf	0,8
A 13 Berlin-Südost: AK Schöneberg bis AS Geradestraße . . . .	5,0	315,6	—	3,1	1,9	AS Tempelhofer Damm bis AD Tempelhof AD Tempelhof bis AS Geradestraße	2,6 0,5
Abzweig Neukölln: AS Tempelhof bis AS Britzer Damm . . .	1,5	53,0	—	—	1,5	—	—
<b>Hamburg</b>							
A 25 Hamburg-Geesthacht	14,5	159,4	—	14,5	—	AD Hamburg-Süd- Ost bis Börnsen	14,5
A 26 Eckverbindung Harburg . . . . .	2,4	25,0	—	—	2,4	—	—
<b>Hessen</b>							
A 48 Wetzlar-Gießen . . . .	26,5	201,8	16,5	(2,1) (1. Fahr- bahn)	—	Bibertal (L 3047) bis AS Krofdorf- Gleiberg	(2,1) (1. Fahr- bahn)
A 66 Frankfurt a. M.—Fulda:	100,9	1 257,9	32,4	—	24,2	—	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1981 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Gesamt- kosten <sup>1)</sup> Millio- nen	Bis Ende 1980 fertig- gestellt	1981 fertig- gestellt	Ende 1981 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
	km	DM	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	
A 661	Bad Homburg– Darmstadt: Bonames bis Dreieck Seckbach . . . . .	11,9	98,5	4,7	—	3,4	—	—
	Kreuz Erlenbruch bis Egelsbach . . . . .	20,2	255,4	18,8	—	1,4	—	—
A 680	Darmstadt– Aschaffenburg: . . . . .	36,3	150,3	9,1	7,1	1,3	AS Groß-Zimmern bis Dieburg	7,1
<b>Niedersachsen</b>								
A 27	Bremen–Cuxhaven . . .	70,5	433,5	44,7	25,8	—	AS Debstedt bis Cuxhaven–Grodan	25,8
A 28	Leer–Delmenhorst: Dreieck Oldenburg/ West bis Oldenburg . .	5,3	143,0	—	1,9	3,4	Osternburg bis Oldenburg– Marschweg	1,9
A 29	Wilhelmshaven bis Dreieck Ahlhorner Heide . . . . .	91,7	504,4	51,4	—	40,3	—	—
A 30	Niederländische Grenze bis Rheine . . . .	7,5	25,9	—	—	7,5	—	—
A 30	Rheine–Bad Oeyn- hausen: Ortsumgehung Schüttof . . . . .	8,3	42,4	—	—	8,3	—	—
A 31	Bottrop–Emden: Wolthusen bis nördlich Emden . . . . .	3,5	39,6	—	3,5	—	Emden/Wolthusen bis nördlich Emden (B 70)	3,5
A 33	Osnabrück–Paderborn: Osnabrück–Belm bis Borgholzhausen . . . . .	31,7	238,2	—	—	7,4	—	—
A 39	Wolfsburg–Salzgitter: Wolfsburg bis AD Baddestedt . . . . .	63,1	331,3	11,6	—	9,7	—	—
A 261	Eckverbindung Harburg . . . . .	7,8	55,0	—	—	7,8	—	—
A 391	Westtangente Braunschweig . . . . .	11,4	177,9	7,0	—	4,4	—	—
A 395	Braunschweig– Bad Harzburg: AK Braunschweig–Süd bis AS Vienenburg . . .	31,4	135,4	12,3	—	2,6	—	—
<b>Nordrhein-Westfalen</b>								
A 1	Köln–Trier: AK Bliesheim bis Landesgrenze NRW/Rh-Pf . . . . .	47,3	196,0	16,9	8,5	13,5	Wißkirchen (B 266) bis Holzheim (L 165)	8,5

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1981 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Gesamt- kosten <sup>1)</sup> Millio- nen	Bis Ende 1980 fertig- gestellt	1981 fertig- gestellt	Ende 1981 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
	km	DM	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	
A 31	Bottrop bis Emden . . .	82,9	542,1	—	—	49,0	—	—
A 33	Osnabrück- Paderborn: Bielefeld-Brackwede- Haaren . . . . .	52,2	319,2	5,9	4,2	14,4	Schloß Neuhaus (B 64) bis Paderborn (B 1)	4,2
A 42	Duisburg-Dortmund: Kamp-Lintfort bis Essen-Bottrop . . . . .	32,7	591,8	18,6	—	3,1	—	—
A 43	Wuppertal-Münster: Recklinghausen bis Münster . . . . .	52,9	333,2	32,1	20,8	—	Lavesum (L 652) bis Nottuln (B 67)	20,8
A 44	Mönchengladbach- Dortmund: AK Holz (A 46) bis Ratingen (A 3) . . . . .	53,9	1 224,7	17,3	—	14,8	—	—
A 44	Heiligenhaus (L 156) bis Essen-Dilldorf (B 227n) . . . . .	12,8	239,1	—	—	7,0	—	—
A 46	Heinsberg-Wuppertal: Elvekum (A 57) bis Düsseldorf-Wersten . .	8,6	442,6	2,9	—	5,7	—	—
A 46	Hagen-Brilon . . . . .	84,3	855,8	—	—	16,2	—	—
A 52	Westlich Elmpt bis Meerbusch/Neuss . . . .	41,8	215,0	24,8	—	4,1	—	—
A 52	AK Breitscheid bis Essen-Vogelheim (L 64) . . . . .	24,1	346,3	12,9	5,0	—	Essen-Gruga (B 224) bis Essen-Huttrop (A 430)	5,0
A 56	Heinsberg- Euskirchen: Zülpich (A 44) bis Euskirchen (A 1) . . . . .	43,9	237,4	—	—	7,2	—	—
A 57	Krefeld- Ludwigshafen: Hommersum (niederl. Grenze) bis Moers- Hülsdank . . . . .	50,8	279,6	25,3	10,8	—	Sonsbeck (L 491) bis Rheinberg (B 58)	10,8
A 59	Wesel (B 59) bis Duisburg-Marxloh . . .	18,6	183,7	—	—	2,3	—	—
A 59	Düsseldorf-Bonn: AD Heumar bis Porz-Eil . . . . .	3,7	70,2	—	—	3,7	—	—
A 61	Erfstadt-Venlo: Erfstadt (A 1) bis Borschemich (L 277) . .	41,2	222,7	7,4	5,9	18,1	Jackerath (B 1) bis Borschemich	5,9
A 441	Lünen-Schwerte . . . .	11,2	263,7	—	—	8,3	—	—
A 445	Werl-Neheim/Hüsten	9,2	104,5	—	—	9,2	—	—

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1981 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge	Gesamtkosten <sup>1)</sup> Millionen	Bis Ende 1980 fertiggestellt	1981 fertiggestellt	Ende 1981 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km
	km	DM	km	km	km		
1	2	3	4	5	6	7	8
A 542 Pulheim–Langenfeld: Hitdorf (A 59) bis Langenfeld (B 229) . . .	7,0	95,8	—	4,4	—	Hitdorf (A 59) bis Langenfeld (L 403 n)	4,4
A 560 AD St. Augustin bis südöstlich Hennef (B 8) . . . . .	12,5	211,4	2,3	3,5	4,5	Niederpleis (L 121) bis Nordumgehung Siegburg (B 56 a)	3,5
<b>Rheinland-Pfalz</b>							
A 1 Trier–Saarbrücken: AD Moseltal bis nörd- lich AS Reinsfeld . . . . .	20,7	183,4	—	—	20,7	—	—
A 8 Saarbrücken– Pirmasens: Zweibrücken bis Pirmasens (B 10) . . . . .	19,9	145,0	12,5	7,4	—	Walshausen bis Pirmasens	7,4
A 48 Koblenz–Trier: Ehrang (B 52 n) bis Mesenich (Grenze) . . .	(14,7) (1. Fahr- bahn)	137,3	—	(5,2) (1. Fahr- bahn)	—	Ehrang (B 52 n) bis westl. Trier (B 51 a)	(5,2) (1. Fahr- bahn)
A 60 St. Vieth–Bitburg . . . . .	38,6	268,3	—	—	38,6	—	—
A 62 Trier–Pirmasens: Landstuhl bis Pirmasens . . . . .	27,4	213,3	—	4,4	15,0	Pirmasens (B 10) bis Thaleinschweiler	4,4
AD Landstuhl bis Pirmasens (B 10) . . . . .	25,5	201,6	—	—	(19,4) (1. Fahr- bahn)	—	—
A 63 Mainz–Kaiserslautern: AK Mainz bis Mauchenheim (B 40) . .	34,5	230,7	27,1	7,4	—	AK Alzey bis Mauchenheim	7,4
A 65 Ludwigshafen– Karlsruhe: Rheingönzheimer Kreuz (B 9) bis südl. Landau .	39,3	254,4	16,0	6,7	—	Rheingönzheimer Kreuz bis AK Mutterstadt	6,7
<b>Saarland</b>							
A 8 Saarbrücken–Luxem- burg (Luxemburgische Grenze) . . . . .	61,4	268,5	14,5	8,9	25,0	Saarwellingen bis Schwarzenholz Hilbringen bis Ripplingen	6,7 2,2
A 62 Trier–Pirmasens: AD Nonnweiler bis AS Birkenfeld . . . . .	14,5	64,0	—	8,2	—	AD Nonnweiler bis AS Nohfelden- Türkismühle	8,2
A 620 Saarbrücken– Dillingen: Umgehung Lisdorf . . .	3,7	18,7	—	3,7	—	Umgehung Lisdorf	3,7

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1981 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Gesamt- kosten <sup>1)</sup> Millio- nen	Bis Ende 1980 fertig- gestellt	1981 fertig- gestellt	Ende 1981 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
	km	DM	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	
<b>Schleswig-Holstein</b>								
A 23	Hamburg-Heide: Elmshorn bis südlich Itzehoe . . . . .	22,2	153,0	—	22,2	—	Elmshorn bis südlich Itzehoe	22,2
A 24	Hamburg-Berlin: Kreuz Hamburg-Ost bis Gudow (Grenze) . .	44,2	228,7	3,7	—	40,5	—	—
							265,8	

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

## 6.2 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1981

## 6.2.1 4streifige Bundesstraßen

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1981		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten <sup>1)</sup> Millionen DM	Bis Ende 1980 fertig- gestellt km	1981 fertig- gestellt km	Ende 1981 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
<b>Baden-Württemberg</b>						
B 10	Planfreier Ausbau der Kreuzung mit der L 1239 bei Dornstadt . . . . .	2,5	11,8	—	—	2,5
B 14	Überbrückung des Schattenkreises Stuttgart . . . . .	1,5	12,7	—	—	1,5
B 27	Neubau zwischen Aich und Schlaitdorf (Reg.-Bez.-Grenze) . . . . .	6,1	85,0	—	—	1,5
	Neubau zwischen Schlaitdorf (Reg.-Bez.-Grenze) und Kirchentelliusfurt . . . . .	7,0	55,0	—	—	5,7
B 27/33	Verlegung zwischen Bad Dürkheim und Donaueschingen . . . . .	8,7	43,0	4,4 (1. Fahr- bahn)	—	2,7
B 32	Ausbau von Sigmaringen/Nord bis Nollhof . . . . .	2,2	5,1	—	—	2,2
B 33	Neubau Konstanz (Reichenaustraße) bis Konstanz (Schweizer Grenze) . . . . .	1,3	61,0	—	—	1,3
B 36	Verlegung bei Hockenheim . . . . .	7,3	38,2	—	—	7,3
B 38	Neubau von Mannheim (A 656) bis Mannheim/Neckarau (B 36) . . . . .	2,3	34,9	—	—	2,3
B 294	Verlegung von Freiburg/Gundelfingen bis Waldkirch/Süd . . . . .	7,0	45,0	3,4	3,6	—
<b>Bayern</b>						
B 4	Verlegung in Coburg . . . . .	2,3	26,0	—	—	2,3
B 4	Ausbau zwischen Nürnberg/Buch und Tennenlohe (2. Fahrbahn) . . . . .	6,4	15,4	4,1	—	2,3
B 8	Ausbau von Etterzhausen bis Regensburg	3,7	18,0	2,5 + 3,8 (2. Fahr- bahn)	—	1,2  (1. Fahr- bahn)
B 13	Ausbau nördlich München . . . . .	3,2	6,9	2,5	0,7	—
B 19	Entlastungsstraße Bad Neustadt a. d. Saale	1,8	6,6	1,2	0,6	—
B 19/30	Neubau Wiblinger Kreuz . . . . .	1,6	20,6	—	1,6	—
B 27	Ausbau von Würzburg bis Veitshöchheim	3,8	32,0	3,3	—	0,5
<b>Berlin</b>						
B	Neubau von AS Schulzendorfer Straße bis Grenze Berlin (West) . . . . .	2,3	94,0	—	—	2,3

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1981		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten <sup>1)</sup> Millionen DM	Bis Ende 1980 fertig- gestellt km	1981	Ende	
				fertig- gestellt km	1981 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
<b>Bremen</b>						
B 6	Teilortsumgehung zwischen Stephani- brücke und Hansestraße/Utbremer Straße	1,7	91,5	—	—	1,0
B 74	1. Bauabschnitt mit Verlegung im Raume Bremen-St. Magnus/Lesum zwischen den Straßen Schafeggend und Hinterm Halm	4,8	83,6	1,8	1,2	1,8
<b>Hessen</b>						
B 8/49/54	Verlegung in Limburg an der Lahn . . . . .	2,0	24,6	0,4	—	1,6
B 44	Verlegung zwischen Bürstadt und Lam- pertheim . . . . .	4,4	12,6	—	—	4,4
B 45	Verlegung zwischen Eppertshausen und Münster . . . . .	5,0	25,8	—	—	5,0
B 277	Verlegung zwischen Dillenburg und Dillen- burg/Niederscheld (2. Fahrbahn) . . . . .	2,5	25,7	—	—	2,5
B 277	Verlegung zwischen Dillenburg/Nieder- scheld und Herborn . . . . .	5,6	63,7	2,5	1,7	1,1
B 448	Neubau zwischen Tannenmühle (B 45) und Offenbach (AS „Am Turm“) . . . . .	6,9	24,1	4,7	—	2,2
B 455	Verlegung in Wiesbaden/Bierstadt zwi- schen Bundessonderstraße und Rheinland- straße (2. Fahrbahn) . . . . .	1,2	5,5	—	—	1,2
B 519	Verlegung zwischen Flörsheim (L 3028) und Rüsselsheim (B 43) . . . . .	1,0	35,3	0,8 (1. Fahr- bahn)	—	1,0 (2. Fahr- bahn)
<b>Niedersachsen</b>						
B 3	Neubau von Moormühle (B 3) bis A 7 . . . . .	4,7	32,6	—	—	4,7
B 3	Neubau von A 7 bis Hannover (L 382) . . . . .	5,7	56,2	—	5,7	—
B 6n	Neubau von Goslar bis Bad Harzburg (1. Fahrbahn) . . . . .	5,7	32,1	—	—	4,3
B 6	Ausbau zwischen Neustadt und Frielingen	5,0	17,7	—	—	5,0
B 27	Verlegung von östlich Scharzfeld bis östlich Bad Lauterberg . . . . .	4,7	18,0	—	—	4,7
B 65	Verlegung von Hannover-Waldheim (B 6) bis Anderten (A 7) . . . . .	9,6	44,8	5,3	—	1,9
B 522	Neubau von Langenhagen bis zur A 2 . . . . .	1,9	93,8	1,0	—	1,3
<b>Nordrhein-Westfalen</b>						
B 61n	Neubau zwischen Brackwede und Bielefeld	3,5	84,4	—	—	2,7
B 68	Ausbau Brackwede (Südring) . . . . .	0,7	5,2	—	0,7	—
B 256n	Neubau zwischen A 4 und Bergneustadt . .	2,6	52,0	—	—	2,0

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1981		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Gesamt- kosten <sup>1)</sup>	Bis Ende 1980 fertig- gestellt	1981 fertig- gestellt	Ende 1981 in Bau	
	km	Millionen DM	km	km	km	
1	2	3	4	5	6	
<b>Rheinland-Pfalz</b>						
B 41	Verlegung in Idar-Oberstein einschließlich Nahewehr . . . . .	2,8	169,0	—	—	2,8
B 42	Pfaffendorfer Brücke bis Balthasar-Neumann-Straße . . . . .	2,5	13,6	1,5	—	1,0
<b>Saarland</b>						
B 423	Ausbau Bexbacherstraße in Homburg — AS Homburg bis Stadt Homburg . . . . .	3,3	29,2	2,0	—	1,3
<b>Schleswig-Holstein</b>						
B 76	Elmschenhagen bis Raisdorf . . . . .	4,4	55,0	—	—	4,4
B 200	Verlegung zwischen der A 7 und der B 76 bei Flensburg . . . . .	7,3	28,1	—	—	6,8
				15,8		

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten



## Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1981

## 6.2.2 2streifige Bundesstraßen

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1981		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten <sup>1)</sup> Millionen DM	Bis Ende 1980 fertig- gestellt km	1981 fertig- gestellt km	Ende 1981 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
<b>Baden-Württemberg</b>						
B 14	Verlegung bei Oberndorf . . . . .	1,6	6,0	—	—	1,6
B 19/466	Ausbau zwischen Heidenheim und Schnaitheim . . . . .	4,1	15,8	—	2,5	1,6
B 34	Ausbau in Waldshut . . . . .	3,3	10,0	1,0	1,0	1,3
B 296	Ausbau in Calw . . . . .	5,6	15,4	1,5	—	4,1
B 314	Ausbau Wutöschingen–Oftringen . . . . .	1,6	7,0	—	—	1,6
B 462	Ausbau Schramberg–Sulgen . . . . .	2,0	10,8	—	—	2,0
B 500	Ausbau zwischen Waldkirch und Waldshut	5,0	18,7	—	3,0	2,0
B 523	BAB-Zubringer Villingen/Schwenningen (B 27) bis Tuningen/Talheim (einschließ- lich Ortsumgehung Talheim) . . . . .	14,0	36,6	4,2	4,5	5,3
<b>Bayern</b>						
B 8	Ausbau westlich Passau . . . . .	2,0	20,0	—	—	0,6
B 12 n	Neubau Weitnau (KE 7) bis Waltenhofen . .	15,4	110,0	—	—	15,4
B 15	Verlegung bei Luhe . . . . .	2,7	5,3	—	2,7	—
B 16	Verlegung bei Gundelfingen . . . . .	3,7	7,1	—	—	3,7
B 21	Ausbau von Schwarzbach (Bundesgr.) bis B 20 . . . . .	3,5	8,0	—	2,7	0,8
B 22	Ausbau von Unterneuses bis Bamberg . . . .	6,4	5,5	0,4	—	6,0
B 26	Ausbau in Schweinfurt (2. Bauabschnitt) .	1,5	10,0	0,8	—	0,7
B 289	Verlegung bei Schwarzenbach/Saale . . . . .	1,7	6,0	—	—	1,7
B 299	Entlastungsstraße bei Trostberg . . . . .	1,1	9,4	—	0,5	0,6
B 299	Verlegung bei Neumarkt OPF . . . . .	1,2	5,5	—	—	1,2
B 300	Verlegung westlich Langenbruck . . . . .	11,8	19,5	5,6	—	2,8
B 305	Ausbau Unterwössen und Marquartstein .	1,3	5,3	—	1,3	—
B 306	Ausbau zwischen Traunstein und Siegsdorf	3,5	9,7	2,5	1,0	—
B 466	Ausbau zwischen Pfäfflingen und Nörd- lingen . . . . .	5,0	5,6	3,5	—	1,5
<b>Hessen</b>						
B 27	Ausbau in Bad Soden und Allendorf/ Kleinach . . . . .	3,1	16,1	—	—	3,1
B 42	Ausbau bei Lorch . . . . .	2,2	19,1	0,1	2,1	—

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1981		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten <sup>1)</sup> Millionen DM	Bis Ende 1980 fertig- gestellt km	1981	Ende	
				fertig- gestellt km	1981 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 62	Ausbau in Bad Hersfeld (Obersberg) einschließlich Knoten B 62/B 27 und Fulda- brücke . . . . .	2,9	15,8	1,4	—	1,5
B 252	Ausbau in Vöhl/Thalitter . . . . .	0,9	6,8	—	—	0,9
B 455	Ausbau zwischen Falkensteiner Stock und der K 771 bei Kronberg/Taunus . . . . .	2,1	9,9	0,8	—	1,3
<b>Niedersachsen</b>						
B 3/248	Erneuerung Rhumebrücke in Northeim . . .	0,5	7,2	—	0,5	—
B 437	Verlegung von Varel bis einschließlich Kreuzungsbereich mit A 29 . . . . .	2,1	10,1	1,7	—	0,4
<b>Nordrhein-Westfalen</b>						
B 8	Ausbau der Ortsdurchfahrt Uckerath . . .	0,9	2,2	—	0,9	—
B 8	Ausbau zwischen Uckerath und Bierth (incl. Ortsdurchfahrt Bierth) . . . . .	0,7	1,9	—	0,7	—
B 55	Ausbau in Bergheim . . . . .	0,7	2,0	—	0,7	—
B 56	Ausbau zwischen Düren und Birkesdorf . .	2,2	6,3	—	2,2	—
B 229	Verlegung südlich Krebsöge . . . . .	3,2	15,7	—	—	3,2
B 256	Ausbau von nördlich Allenbach (B 256) bis Derschlag (B 55) . . . . .	2,1	16,2	—	—	2,1
B 399	Verlegung von Lamersdorf bis Jägerhaus (1. Bauabschnitt) . . . . .	2,6	2,9	—	2,6	—
B 473	Neubau zwischen Hamminkeln (A 3) und Dingden (L 465) . . . . .	2,4	5,0	—	—	2,4
B 506	Ausbau in Bergisch Gladbach von LR 70 bis Grube Kley . . . . .	1,2	1,5	—	1,2	—
B 509	Ausbau zwischen Hinsbek und Leuth . . . .	3,0	7,2	—	1,1	—
B 7/515	Einbahnring in Menden (1. Bauabschnitt) .	0,6	15,0	—	—	0,6
B 55 n	Verlegung bei Anröchte . . . . .	4,8	13,9	—	—	4,8
B 58	Ausbau zwischen Drensteinfurt und Ahlen	6,3	14,4	—	4,0	—
B 62	Verlegung zwischen Weidenau und Dreis- tiefenbach . . . . .	2,8	14,1	—	—	2,8
B 64	Ausbau in der Ortsdurchfahrt Warendorf	1,5	5,7	—	1,5	—
B 67	Ausbau der Ortsdurchfahrt Bocholt . . . . .	2,5	8,5	—	—	0,4
B 225	Ausbau zwischen Recklinghausen und Marl . . . . .	5,6	15,9	2,3	1,2	—
B 236/229	Ausbau in Werdohl . . . . .	1,8	21,6	0,8	0,7	—
B 251	Ausbau in Brilon/Wald . . . . .	1,5	10,0	—	0,5	—
B 514	Ausbau in Vlotho . . . . .	1,2	8,9	—	—	1,2
B 514	Ausbau zwischen Vlotho und Bad Oeyn- hausen . . . . .	1,6	7,9	—	—	1,6
	AK Bad Oeynhausen–Babbenhausen . . . . .	1,9	—	—	—	1,9

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1981		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten <sup>1)</sup> Millionen DM	Bis Ende 1980 fertig- gestellt km	1981 fertig- gestellt km	Ende 1981 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
<b>Rheinland-Pfalz</b>						
B 39	Ausbau zwischen Frankenstein und Neu- stadt . . . . .	5,0	38,0	1,7	—	2,0
B 48	Verlegung Bad Münster a. Stein . . . . .	1,0	14,8	—	—	1,0
B 49	Verlegung bei St. Aldegund und Ediger . .	6,1	15,2	0,5	—	0,4
B 51	Verlegung zwischen Landesgrenze Saar- land und AS Saarburg/Mitte . . . . .	13,2	33,3	—	—	3,0
B 52	Verlegung von Neuhinkelhaus bis A 48 . . .	15,8	62,8	12,0	3,8	—
B 257	Ausbau in Adenau mit Überbrückung des Adenauer Baches . . . . .	1,6	7,2	0,3	—	1,3
B 267	Verlegung bei Ahrweiler . . . . .	4,0	35,0	—	—	4,0
<b>Saarland</b>						
B 51	Verlegung zwischen Saarfels und Bahnhof Fremersdorf . . . . .	3,5	5,0	1,6	1,9	—
<b>Schleswig-Holstein</b>						
B 5	Verlegung von nördlich Husum bis nördlich Platenhörn . . . . .	12,1	36,0	—	—	0,1
B 5	Verlegung zwischen Tönning und der B 203, 2. Bauabschnitt Hemme bis westlich Heide	10,6	26,0	—	—	0,1
B 207	Verlegung bei Fredeburg/Buchholz . . . . .	5,2	16,6	—	—	0,1
				44,8		

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

### 6.3 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1981 im Ortsumgehungsprogramm

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1981		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten <sup>1)</sup> Millionen DM	Bis Ende 1980 fertig- gestellt km	1981 fertig- gestellt km	Ende 1981 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
<b>Baden-Württemberg</b>						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 10/27	Verlegung zwischen Stuttgart/Nord und Stuttgart/Zuffenhausen einschließlich Querspange Kornwestheim .....	7,2	105,7	5,2	—	2,0
B 27	Verlegung zwischen Engstlatt und Balingen/Süd .....	6,5	66,0	—	—	1,0
B 29	Neubau zwischen Großheppach und Schwäbisch Gmünd .....	31,8	291,1	9,1	—	16,5
B 30	Neubau zwischen Äpfingen/Nord und Biberach/Jordansbad .....	11,5	55,6	3,6	7,9	—
B 33	Neubau zwischen Singen und Radolfzell ..	11,0	59,0	—	—	10,9
B 313	Verlegung bei Wernau-Köngen — A 8 ....	2,9	21,4	—	2,9	—
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 3	Verlegung zwischen Nußloch und Leimen .	6,7	41,5	—	6,7	—
B 3	Verlegung bei Wiesloch .....	10,1	31,3	—	—	10,1
B 3	Neubau zwischen Freiburg/St. Georgen und Wolfenweiler .....	5,4	62,0	—	—	5,4
B 14	Verlegung bei Dettingen .....	1,8	8,1	—	1,8	—
B 14	Verlegung von Zimmern bis südlich Rottweil .....	6,0	31,3	—	—	6,0
B 27	Ausbau der B 27 (Verlegung bei Walheim) .	2,2	5,8	—	—	2,2
B 27	Verlegung bei Buchen .....	6,1	26,5	—	6,1	—
B 27	Verlegung bei Riedböhringen .....	2,9	6,1	—	—	2,9
B 28	Verlegung bei Nußbach .....	4,2	11,0	—	—	4,2
B 28	Verlegung bei Blaubeuren .....	2,3	29,3	—	—	1,8
B 31	Verlegung bei Neustadt .....	9,0	68,0	—	9,0	—
B 31	Verlegung zwischen Kirchzarten und Buchenbach .....	3,0	13,8	—	—	3,0
B 31	Verlegung bei Pföhren .....	4,1	16,2	—	—	4,1
B 31	Verlegung bei Friedrichshafen (B 30 neu – B 31 alt östlich Friedrichshafen) .....	3,7	27,7	—	—	3,7
B 33	Verlegung zwischen Biberach und Haslach (einschließlich Anschluß an die B 294) ....	11,8	78,0	—	—	11,8
B 33	Verlegung bei Marbach .....	5,2	15,0	—	—	5,2
B 33	Neubau einer Querspange zur B 30 bei Ravensburg .....	3,0	19,8	—	—	3,0

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1981		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten <sup>1)</sup> Millionen DM	Bis Ende 1980 fertig- gestellt km	1981 fertig- gestellt km	Ende 1981 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 34	Verlegung bei Wallbach .....	3,3	6,3	—	—	3,3
B 34	Verlegung bei Dogern .....	4,2	11,6	—	—	4,2
B 34/518	Verlegung bei Öflingen/Brennet .....	2,3	14,0	—	2,3	—
B 39	Verlegung bei Rauenberg .....	3,2	21,0	—	—	3,2
B 290	Verlegung bei Gröningen .....	2,9	11,2	—	2,9	—
B 290	Verlegung zwischen Satteldorf und Wall- hausen (Umgehung Satteldorf) .....	4,0	18,7	0,6	—	3,4
B 292	Verlegung bei Obrigheim .....	4,7	32,0	—	—	4,7
B 293	Verlegung bei Flehingen .....	5,8	15,0	—	—	5,8
B 294	Verlegung bei Waldkirch .....	7,7	77,0	—	—	7,7
B 295	Neubau der Ortsumgehung Stuttgart- Weilimdorf .....	4,8	39,0	—	—	4,8
B 312	Verlegung bei Riedlingen .....	2,4	20,0	—	—	2,4
B 312	Verlegung bei Schammach-Gutershofen ..	6,4	9,0	—	—	6,4
B 313	Verlegung bei Laiz .....	3,5	10,7	—	3,5	—
B 317	Verlegung bei Utzenfeld .....	2,5	7,3	—	—	2,5
B 462	Ausbau Schramberg-Sulgen .....	2,0	10,8	—	—	2,0
B 462	Verlegung bei Langenbrand .....	1,2	18,3	—	—	1,2
B 467	Verlegung bei Tettngang .....	6,4	19,3	—	—	0,1
B 523	Zubringer Villingen-Schwenningen/Nord	6,2	17,6	—	—	6,2
<b>Bayern</b>						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 2	Verlegung bei Gersthofen .....	5,2	35,3	—	4,5	0,8
B 4	Verlegung zwischen Niederfüllbach und Rossach (1. Fahrbahn) .....	9,8	35,7	—	(0,9) (1. Fahr- bahn)	5,2
B 17 n	Neubau von Augsburg bis Oberottmars- hausen .....	13,5	58,1	10,0	2,7	0,8
B 18	Nordumgehung Memmingen (1. Fahrbahn)	2,7	17,0	—	—	3,0 (1. Fahr- bahn)
B 173 n	Verlegung bei Staffelstein (1. Fahrbahn) ..	10,4	51,5	—	(7,0) (1. Fahr- bahn)	0,8
B 299	Verlegung bei Neumarkt/Opf. ....	1,1	12,2	—	1,1	—
B 469	Verlegung bei Obernburg .....	4,1	48,9	2,0	2,0	0,1
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 13	Verlegung bei Eibelsstadt .....	3,3	6,3	—	—	1,0
B 13/466	Verlegung westlich Gunzenhausen .....	7,5	15,3	—	0,7	1,3
B 14	Verlegung bei Oberweihersbuch .....	3,1	7,6	—	2,4	0,7
B 15	Verlegung östlich Reitmehring .....	5,7	20,9	—	5,7	—

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1981		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten <sup>1)</sup> Millionen DM	Bis Ende 1980 fertiggestellt km	1981	Ende	
				fertiggestellt km	1981 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 16	Verlegung zwischen Straß und Rain am Lech .....	14,2	26,9	—	—	9,6
B 16	Verlegung von Wenzenbach bis Hauzendorf .....	9,0	25,0	—	—	2,7
B 20	Verlegung von Chammünster bis Furth i. Wald .....	19,8	63,2	—	—	5,8
B 25	Verlegung bei Schopfloch .....	3,1	8,0	—	—	3,1
B 26 n	Verlegung bei Arnstein-Stettbach .....	6,1	12,0	—	—	4,0
B 85	Verlegung zwischen Passau/Hacklberg und Patraching .....	8,5	69,0	2,5	—	6,0
B 85	Verlegung bei Tittling .....	5,6	20,1	1,7	3,9	—
B 85	Verlegung bei Ziegelhütten .....	2,9	7,9	—	—	2,9
B 279	Verlegung bei Hollstadt .....	2,9	10,4	0,8	2,1	—
B 289	Verlegung bei Kulmbach .....	3,0	13,5	2,4	—	0,6
B 299	Verlegung nördlich Landshut, Teilschnitt B 11/299 bei Altdorf .....	2,6	9,3	0,4	1,3	0,9
B 299	Verlegung bei Pfeffenhausen .....	4,2	10,9	—	—	4,2
B 299	Verlegung bei Freihung .....	2,9	10,2	—	2,9	—
B 299	Verlegung bei Reuth .....	5,5	8,0	—	—	5,5
B 303	Verlegung bei Dietersdorf .....	3,6	10,4	—	—	3,6
B 303	Verlegung zwischen Seußen und Schirnding .....	4,8	17,9	0,9	—	3,9
B 310	Ausbau zwischen Oberjoch und Oy .....	5,8	16,7	—	—	5,8
B 388	Verlegung bei Eggenfelden .....	3,8	10,6	—	—	3,8
B 466	Ausbau zwischen Pfäfflingen und Nördlingen .....	5,0	5,6	3,5	—	1,5
B 470	Verlegung bei Burgbernheim .....	3,8	5,2	—	3,8	—
B 470	Verlegung südlich Bad Windsheim .....	5,5	9,9	1,0	4,5	—
B 470	Verlegung bei Höchstadt/Aisch .....	2,3	5,0	—	2,3	—
B 470	Verlegung bei Pressath .....	8,9	14,5	—	—	8,9
B 471	Verlegung bei Fürstenfeldbruck .....	8,9	32,0	—	—	8,9
B 472	Verlegung bei Bad Tölz .....	3,6	35,5	—	—	3,6
<b>Hamburg</b>						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 4/75	Kornweide/Wilhelmsburger Reichsstraße bis Bremer Straße/Hohe Straße .....	5,0	241,6	—	—	5,0
B 431	Bau der Ortsumgehung Rissen von Sülldorfer Brooksweg bis Sandmoorweg .....	2,0	55,8	—	—	2,0

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1981		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten <sup>1)</sup> Millionen DM	Bis Ende 1980 fertig- gestellt km	1981	Ende	
				fertig- gestellt km	1981 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
<b>Hessen</b>						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 3 a	Neubau zwischen Cölbe und Marburg-Nord . . . . .	3,4	58,7	—	—	3,4
B 3	Verlegung bei Darmstadt/Eberstadt zwischen B 426 bis Rüdeshheimer Straße . . . . .	4,5	14,4	—	4,5	—
B 40 a	Neubau zwischen A 66 und Frankfurt a. M. (Südumgehung Frankfurt-Höchst) . . . . .	8,6	109,8	4,4	—	2,1
B 43	Verlegung zwischen Hanau/Steinheim und Hanau/Wolfgang einschließlich Mainbrücke . . . . .	7,0	134,2	—	3,9	3,1
B 45	Verlegung zwischen Eppertshausen und Münster . . . . .	5,0	25,8	—	—	5,0
B 47	Verlegung bei Lorsch . . . . .	5,8	38,2	—	—	5,8
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 27	Verlegung zwischen Bebra/Breitenbach und Bebra/Blankenheim . . . . .	3,6	11,3	—	—	3,6
B 27	Verlegung bei Hünfeld . . . . .	4,1	15,9	—	—	4,1
B 27	Verlegung zwischen Hünfeld/Rückers und Fulda/Lehneiz . . . . .	5,5	25,5	—	5,5	—
B 37	Verlegung bei Hirschhorn (Neckar) . . . . .	1,9	48,2	—	—	1,9
B 44	Verlegung zwischen Groß-Gerau/Dornheim und Stockstadt am Rhein . . . . .	7,0	8,6	—	—	7,0
B 62	Verlegung zwischen Bürgeln (B 3 a) und Kirchhain (A 49) . . . . .	10,2	51,0	—	—	7,0
B 62	Verlegung bei Friedewald . . . . .	4,1	13,4	3,5	—	0,6
B 253	Verlegung bei Bad Wildungen . . . . .	11,2	25,3	7,0	—	4,2
B 275	Verlegung bei Idstein . . . . .	5,6	28,7	—	—	5,6
B 276/455	Verlegung bei Schotten . . . . .	3,2	9,2	2,2	—	1,0
B 323	Verlegung bei Homberg (Efze) . . . . .	3,5	10,5	2,1	—	1,4
B 455	Verlegung bei Kelkheim/Fischbach . . . . .	2,3	11,8	1,3	—	1,0
B 457	Verlegung bei Fernwald/Steinbach . . . . .	3,7	11,2	—	—	3,7
B 457	Verlegung bei Lich . . . . .	5,9	18,3	—	—	5,9
B 460	Verlegung zwischen Lorsch (B 47 neu) und Heppenheim . . . . .	3,1	12,7	2,7	—	0,4
B 485	Verlegung bei Bad Wildungen . . . . .	4,4	7,5	—	—	4,4
<b>Niedersachsen</b>						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 6	Neubau bei Nienburg . . . . .	8,4	113,2	—	—	8,4
B 65	Neubau bei Empelde . . . . .	5,6	44,7	—	—	1,9
B 213	Neubau von Vahren (B 68) bis Bethen (Orts- umgehung Cloppenburg) (1. Fahrbahn) . .	8,2	44,2	5,5	—	2,7

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1981		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten <sup>1)</sup> Millionen DM	Bis Ende 1980 fertig- gestellt km	1981	Ende	
				fertig- gestellt km	1981 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 4	Neubau der Ortsumgehung Braunlage im Zuge der B 4 (1. Bauabschnitt) . . . . .	5,4	14,0	0,8	2,8	—
B 70	Verlegung von nördlich bis südlich Lingen (von B 213 bis B 70) . . . . .	5,5	59,7	—	3,0	2,5
B 70	Verlegung von der B 70 südlich Lingen bis zur B 213 südwestlich Lingen (Südumgehung Lingen) . . . . .	4,6	31,8	—	—	2,9
B 71/75	Verlegung bei Rotenburg (Nordumgehung)	10,2	40,1	2,0	—	0,3
B 72	Neubau zwischen Cloppenburg und B 72 .	5,7	27,0	—	—	5,7
B 213	Verlegung bei Lönningen . . . . .	4,6	16,5	—	—	0,2
B 238	Verlegung bei Rinteln (1. Bauabschnitt) . .	6,2	69,2	0,4	0,6	1,1
B 240	Umgehung von Linse bis Bodenwerder . .	2,5	68,5	0,4	0,4	1,7
B 401	Verlegung bei Dörpen . . . . .	4,7	25,0	—	0,6	4,1
B 402	Verlegung bei Haren . . . . .	4,8	23,0	—	0,4	3,7
B 445	Verlegung bei Kalefeld-Sebexen . . . . .	4,6	7,1	—	—	4,6
<b>Nordrhein-Westfalen</b>						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 42n	Neubau von Bonn/Ramersdorf bis Königswinter . . . . .	5,2	204,5	—	—	5,2
B 54	Hüttentalstraße zwischen Buschhütten und Geisweid . . . . .	3,6	63,2	—	—	3,6
B 54	Hüttentalstraße zwischen Geisweid und Weidenau . . . . .	3,4	113,9	—	—	3,4
B 62	Hüttentalstraße zwischen Siegen/West und Eiserfeld . . . . .	3,1	112,0	—	—	3,1
B 236	Neubau der Querspange Letmathe . . . . .	1,3	33,5	—	1,3	—
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 9	Verlegung zwischen Godorf und Wesseling	3,2	28,8	2,0	—	1,2
B 51	Neubau bei Blankenheim . . . . .	7,2	13,7	—	—	7,2
B 51	Verlegung bei Iversheim . . . . .	4,4	11,3	—	0,6	—
B 55	Ausbau in Bergheim . . . . .	0,7	2,0	—	0,7	—
B 1	Neubau Paderborn-Bad Lippspringe-Schlengen .	15,2	46,6	—	15,2	—
B 54	Neubau zwischen Nordwalde und Nienberge/Münster . . . . .	11,3	35,1	—	—	11,3
B 54	Verlegung bei Herdecke . . . . .	2,0	51,0	—	—	2,0
B 61	Verlegung zwischen Petershagen und Landesgrenze . . . . .	7,0	9,5	—	—	4,3
B 64	Neubau bei Schloß Neuhaus (Ortsumgehung Quinhagen) . . . . .	1,5	5,7	—	—	1,5

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten



Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1981		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten <sup>1)</sup> Millionen DM	Bis Ende 1980 fertig- gestellt km	1981 fertig- gestellt km	Ende 1981 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 64	Neubau zwischen Riesel, Brakel und Hemsben . . . . .	9,1	36,9	—	—	9,1
B 67	Neubau zwischen Borken und Reken (L 829—L 600) . . . . .	6,6	16,9	—	—	6,6
B 475	Verlegung bei Fürchtorf . . . . .	6,5	10,1	—	3,2	—
<b>Rheinland-Pfalz</b>						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 9	Verlegung bei Lingenfeld . . . . .	6,7	44,5	—	—	6,7
B 266	Verlegung zwischen Bad Neuenahr und Lohrsdorf . . . . .	6,7	117,1	3,8	—	2,2
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 9	Verlegung zwischen Neulauterburg und Kandel (1. Bauabschnitt bis L 554) . . . . .	2,7	10,0	—	—	2,7
B 10	Verlegung Albersweiler (1. Bauabschnitt)	3,2	30,1	—	—	3,2
B 10	Verlegung bei Wilgartswiesen . . . . .	3,5	30,0	—	—	3,5
B 42	Verlegung bei Rheinbrohl . . . . .	3,0	27,1	—	—	3,0
B 47	Verlegung zwischen Dreisen und Eisenberg . . . . .	6,8	29,5	3,5	—	3,3
B 48	Verlegung bei Winnweiler . . . . .	4,5	22,5	—	—	4,5
B 50	Verlegung bei Kirchberg . . . . .	9,3	22,3	—	—	5,0
B 51	Verlegung von Saarburg nach Ayl . . . . .	8,4	30,4	3,6	—	1,0
B 51	Umgehung Konz . . . . .	2,7	5,8	—	—	2,7
B 270	Verlegung bei Lauterecken . . . . .	4,4	30,0	—	2,2	—
B 271	Verlegung bei Grünstadt . . . . .	3,0	18,0	—	—	3,0
B 327	Verlegung bei Emmelshausen . . . . .	5,2	13,9	1,6	—	1,7
B 410	Verlegung bei Prüm (2. Bauabschnitt) . . . . .	4,4	9,0	—	—	4,4
B 412	Verlegung Kempenich bis Weibern . . . . .	4,4	14,4	—	—	4,4
B 428	Verlegung bei Hackenheim . . . . .	1,6	5,1	—	—	1,6
<b>Saarland</b>						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 41	Neubau der Westumgehung Neunkirchen	5,0	97,0	0,7	—	2,5
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 41	Verlegung bei Hofeld . . . . .	3,0	17,2	1,5	—	1,5
B 51	Verlegung zwischen Saarfels und Bahnhof Fremersdorf . . . . .	3,5	5,0	1,6	1,9	—

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1981	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten <sup>1)</sup> Millionen DM	Bis Ende 1980 fertig- gestellt km	1981 fertig- gestellt km	Ende 1981 in Bau km
1	2	3	4	5	6
<b>Schleswig-Holstein</b>					
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>					
B 75 Verlegung von Kücknitz bis Travemünde	10,0	45,0	—	—	5,0
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>					
B 5 Verlegung bei Brunsbüttel einschließlich Kanalquerung . . . . .	13,9	250,0	—	—	13,9
B 76 Ausbau zwischen Middelburg und Haffkrug (Ortsumgehung Süsel) . . . . .	3,7	9,5	—	3,7	—
B 201 Verlegung bei Schuby mit Beseitigung des Bahnüberganges . . . . .	1,3	12,0	—	—	0,1
B 201 Neubau bei Schleswig (Ortsumgehung Schleswig) . . . . .	1,5	2,9	—	—	1,5
				133,5	

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

### 6.4 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1981 im Bahnübergangsbeseitigungsprogramm

Bahnübergang		Kosten	
Bundesstraße	Bezeichnung des Bahnüberganges	insgesamt in 1 000 DM	Anteil des Bundes in 1 000 DM
1	2	3	4
<b>Baden Württemberg</b>			
<i>in Bau befindlich</i>			
33	Hegne . . . . .	11 559	7 000
291	Oftersheim . . . . .	7 647	4 866
292	Osterburken . . . . .	7 000	4 628
293	Berghausen . . . . .	19 412	9 695
<b>Bayern</b>			
<i>beseitigt</i>			
299	Freihung . . . . .	2 823	1 842
<i>in Bau befindlich</i>			
26	Ebelsbach . . . . .	8 900	5 962
26	Langenprozelten . . . . .	9 800	6 800
<b>Hessen</b>			
<i>beseitigt</i>			
44	Stockstadt am Rhein . . . . .	4 290	2 550
<i>in Bau befindlich</i>			
3	Gießen . . . . .	19 431	12 763
276	Wächtersbach . . . . .	6 608	4 227
<b>Niedersachsen</b>			
<i>beseitigt</i>			
73	Hemmoor . . . . .	5 550	3 475
441/442	Wunstorf <sup>1)</sup> . . . . .	41 500	26 900

Bahnübergang		Kosten	
Bundesstraße	Bezeichnung des Bahnüberganges	insgesamt in 1 000 DM	Anteil des Bundes in 1 000 DM
1	2	3	4
3	Dransfeld <sup>2)</sup> . . . . .		
3	Groß Ellerhausen <sup>2)</sup> . . . . .		
440	Wittorf <sup>2)</sup> . . . . .		
<i>in Bau befindlich</i>			
215	Rohrsen . . . . .	8 546	5 810
<b>Nordrhein-Westfalen</b>			
<i>in Bau befindlich</i>			
7/55	Meschede . . . . .	22 370	14 020
219	Ibbenbüren . . . . .	16 350	8 626
236	Altena . . . . .	12 271	8 214
236	Altenhundem . . . . .	24 242	18 447
<b>Rheinland-Pfalz</b>			
<i>beseitigt</i>			
48	Fischbach <sup>1)</sup> . . . . .	8 184	5 456
<i>in Bau befindlich</i>			
274	St. Goarshausen . . . . .	13 685	8 311
<b>Schleswig-Holstein</b>			
<i>in Bau befindlich</i>			
201	Schuby . . . . .	7 000	7 000
207	Schwarzenbek . . . . .	11 620	7 274
431	Elmshorn . . . . .	29 953	16 048

<sup>1)</sup> Bahnübergangsbeseitigungsprogramm

<sup>2)</sup> Durch Stilllegung der betreffenden DB-Strecke

## 6.5 Radwege an Bundesstraßen

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme <sup>1)</sup>	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten in 1 000 DM	1981 fertig- gestellt km	Ende 1981 in Bau km
1	2	3	4	5
<b>Bayern</b>				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 8 Höchberg bis Waldbüttelbrunn . . . . .	0,40	100	0,40	—
B 19 Südlich Illertissen . . . . .	0,39	120	0,39	—
B 19 Illertissen bis Altenstadt . . . . .	1,67	130	1,67	—
B 20 Burghausen bis Markt . . . . .	0,69	220	0,69	—
B 25 Ehringen bis Wallerstein . . . . .	0,70	220	—	0,70
B 304 Gabersee-Reitmehring . . . . .	0,83	160	0,83	—
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen</i>				
B 15 Östlich Reitmehring . . . . .	1,73	1 250	1,73	—
B 26 Langenprozelten . . . . .	1,48	400	1,48	—
B 299 Nördlich Landshut . . . . .	1,63	730	1,63	—
B 299 Bei Neumarkt/Opf. . . . .	0,57	300	0,57	—
B 303 Bei Schweinfurt . . . . .	1,00	210	0,70	0,30
B 308 Östlich Oberjoch . . . . .	1,30	300	1,30	—
<b>Hessen</b>				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 3 Dreieich und Spendingen . . . . .	1,4	640	1,4	—
B 45 Nidderau/Windecken bis Nidderau/Heldenbergen	0,8	250	0,8	—
B 83 Karlshafen bis Karlshafen/Helmarshausen . . . . .	1,1	180	1,1	—
B 83 Kassel/Waldau bis Fuldabrücke Bergshausen . . . . .	0,5	85	—	0,5
<i>b) an geplanten Bundesstraßen</i>				
B 44 Groß-Gerau/Dornheim bis Stockstadt . . . . .	2,3	780	0,6	—
<b>Niedersachsen</b>				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 3 Heber . . . . .	5,3	1 100	5,3	—
B 3 Offen/Bergen . . . . .	4,3	700	4,3	—
B 4 Ochtmissen und Bardowick . . . . .	1,3	400	1,3	—
B 4 Häcklingen und Melbeck . . . . .	3,3	1 100	—	3,3
B 4 Bienenbüttel . . . . .	1,2	100	1,2	—
B 6 Ortsdurchfahrt Cuxhaven . . . . .	0,2	300	—	0,2
B 27 Göttingen und Reinshausen . . . . .	1,5	100	1,5	—
B 65 Bentheim . . . . .	0,3	100	0,3	—

<sup>1)</sup> Radwegeprogramm

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme <sup>1)</sup>	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten in 1000 DM	1981 fertig- gestellt km	Ende 1981 in Bau km
1	2	3	4	5
B 68 Lechterke und Badbergen . . . . .	2,4	600	1,4	1,0
B 71 Bremervörde/Bevern . . . . .	1,1	100	—	1,1
B 71 Ortsdurchfahrt Brockdorf . . . . .	0,8	200	0,8	—
B 73/495 Hemmoor . . . . .	0,2	200	—	0,2
B 75 Holtland/Brinkum . . . . .	2,3	300	2,3	—
B 82 Ortsdurchfahrt Goslar . . . . .	1,7	200	—	1,7
B 191 Dannenberg . . . . .	2,0	200	—	2,0
B 212 Ortsdurchfahrt Berne . . . . .	0,3	100	0,3	—
B 213 Wildeshausen und Großenkneten . . . . .	10,7	2 100	8,7	2,0
B 215 Leese und Landesbergen . . . . .	3,9	500	3,9	—
B 248 Lüchow und Saaße . . . . .	2,1	300	2,1	—
B 243 Seesen/Herrhausen . . . . .	1,8	400	1,8	—
B 402 Ortsdurchfahrt Meppen . . . . .	0,6	100	—	0,1
B 438 Westenhanderfehn . . . . .	0,5	100	—	0,5
B 493 Kolborn . . . . .	1,2	100	1,2	—
B 495 Ortsdurchfahrt Lamstedt . . . . .	0,8	100	—	0,8
B 495 Ortsdurchfahrt Ebersdorf . . . . .	1,1	200	—	1,1
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen</i>				
B 3/248 Northeim . . . . .	0,4	800	0,4	—
B 240 Verlegung bei Dörpen . . . . .	4,6	1 000	—	4,0
B 443 Rethen und Koldingen . . . . .	1,6	500	1,6	—
<b>Nordrhein-Westfalen</b>				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 1 Blomberg bis Blomberger Forsthaus . . . . .	1,15	110	—	1,15
B 9 Goch bis Weeze . . . . .	5,1	1 300	5,1	—
B 9 Hersel . . . . .	0,5	100	0,5	—
B 51/225 Recklinghausen . . . . .	0,63	120	0,63	—
B 51 Haltern . . . . .	0,94	102	0,94	—
B 56 Schreck bis Birk . . . . .	0,5	200	0,5	—
B 56 Ludendorf . . . . .	0,2	100	0,2	—
B 61 Rheda/Wiedenbrück . . . . .	0,5	70	0,5	—
B 68 Hesseln bis Halle . . . . .	2,65	894	2,65	—
B 70 Brunen bis Raesfeld . . . . .	0,75	121	—	0,75
B 226 Witten . . . . .	0,31	78	0,31	—
B 228 Wuppertal/Vohwinkel . . . . .	0,90	600	0,90	—
B 266 Erzdorf . . . . .	0,1	100	0,1	—
B 474 Ahaus/Legden . . . . .	0,54	127	—	0,54
B 474 Bei Lette . . . . .	0,67	65	0,67	—
B 513 Harsewinkel bis Marienfeld . . . . .	1,14	200	—	1,14

<sup>1)</sup> Radwegeprogramm

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme <sup>1)</sup>	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten in 1000 DM	1981 fertig- gestellt km	Ende 1981 in Bau km
1	2	3	4	5
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen</i>				
B 8 Ortsdurchfahrt Uckerath .....	0,9	200	0,9	—
B 8 Uckerath bis Bierth .....	0,7	200	0,7	—
B 55 Bergheim .....	0,7	100	0,7	—
B 399 Lammersdorf bis Jägerhaus .....	2,6	500	2,6	—
B 506 Bergisch Gladbach .....	1,2	200	1,2	—
<b>Rheinland-Pfalz</b>				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 37 Bad Dürkheim bis Hardenberg .....	1,0	100	1,0	—
B 38 Bad Bergzabern bis Niederhorbach .....	2,6	380	2,6	—
B 40 Hauptstuhl bis Landstuhl .....	4,2	950	—	2,0
B 41 Gau/Algesheim bis Ockenheim .....	2,6	300	1,2	1,4
B 48 Winnweiler bis Lonsfeld .....	1,6	250	1,6	—
B 49 Bei Lützem .....	1,4	470	1,4	—
B 51 Trier bis Konz .....	2,0	200	2,0	—
B 53 Bei Brauneberg .....	0,5	233	0,5	—
B 53 Kröv bis Wolf .....	0,8	200	0,8	—
B 53 Bernkastel/Kues .....	0,3	100	0,3	—
B 54 Rennerod bis Waldmühlen .....	1,3	220	—	1,3
B 270 Hirschborn bis Olsbrücken .....	2,5	1 100	—	1,2
B 271 Bockenheim bis Asselheim .....	2,5	500	—	2,5
B 420 Lauterecken bis Medard .....	1,0	200	—	1,0
B 424 Bei Hornbach .....	0,2	42	0,2	—
B 427 Bad Bergzabern bis Kapellen .....	0,6	20	0,6	—
<b>Schleswig-Holstein</b>				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 5 Geesthacht .....	1,07	365	1,07	—
B 75 Bad Oldesloe .....	0,21	75	0,21	—
B 77 Bei Busdorf .....	1,1	220	—	1,1
B 200 Husum bis Immenstedt .....	7,31	1 470	—	7,31
B 202 Ostfeld bis Bovenau .....	1,51	280	1,51	—
B 207 Groß Grönau .....	0,94	250	—	0,94
B 208 Bei Bad Oldesloe Kreuzung B 208 .....	0,67	255	0,67	—
B 431 Brokdorf .....	1,53	225	—	1,53
B 432 Bad Segeberg .....	0,23	195	0,23	—
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen</i>				
B 76 Elmschenhagen bis Raisdorf .....	0,54	120	—	0,54
B 76 Ortsdurchfahrt Süsel .....	0,78	160	—	0,78
			88,68	

<sup>1)</sup> Radwegeprogramm

### 6.6 Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen (über 500 m Länge oder 15 Millionen DM Gesamtkosten)

Nr.	Länge (m)	Kosten (Millionen DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt	Baustoff
1	2	3	4	5	6
<b>a) im Jahre 1981 fertiggestellte Großbauwerke</b>					
1	784	32,0	Hochstraße Eversten	A 28 Westerstede-Delmenhorst	Spannbeton
2	472	15,0	Krebsbachtalbrücke	A 1 Köln-Trier	Spannbeton
3	2000	20,0	Stützwände	B 267 Umgehung Ahrweiler	Stahlbeton
4	512	12,5	Biewertalbrücke	A 48 Koblenz-Luxemburg	Stahlbeton
5	709	23,0	Mainbrücke Steinheimerbogen	B 43 bei Hanau	Spannbeton
6	980	49,6	Mainbrücke Markbreit	A 7 Würzburg-Ulm	Spannbeton
7	376	16,0	Brenzthalbrücke	A 7 Würzburg-Ulm	Spannbeton
8	751	22,0	Gutachtalbrücke	B 31 bei Neustadt	Spannbeton
<b>b) Ende 1981 in Bau befindliche Großbauwerke</b>					
9	365	38,8	Hochbrücke Levensau	B 76 Kiel-Eckernförde	Stahlbeton
10	1118	114,0	Hochbrücke Brunsbüttel	B 5 Brunsbüttel-Wilster	Stahl/ Spannbeton
11	702	24,6	Trogbauwerk Heidbergstift	B 74 Bremen	Spundwand- bauweise
12	1056	41,4	Nordwestknoten	B 6 in Bremen	Stahl/ Spannbeton
13	471	33,5	Neue Süderelbebrücke	B 4/75 in Hamburg	Spannbeton
14	1070	57,3	Hochstr. Hannoverschestraße	B 4 Hamburg	Spannbeton
15	775	33,4	Grundwassertrog	B 522 bei Hannover	Stahlbeton
16	541	23,6	Okertalbrücke	A 391 bei Braunschweig	Spannbeton
17	548	22,8	Brücke über DB und B 61	A 47 Bielefeld-Brackwede	Spannbeton
18	640	30,5	Weserbrücke Bodenwerder	B 240 Linse-Bodenwerder	Stahlverbund/ Spannbeton
19	477	20,6	Talbrücke Berkey	A 46 Hagen-Brilon	Spannbeton
20	590	14,3	Hangbrücke Hubenfeld	B 54/62 Hüttentalstraße	Spannbeton
21	546	18,5	Talbrücke Weidenau	B 62 Hüttentalstraße	Spannbeton
22	2230	43,3	Hochstraße bei Siegen	B 54/62 Hüttentalstraße	Spannbeton
23	1230	58,0	Hochstraße bei Geisweid	B 54/62 Hüttentalstraße	Spannbeton
24	800	34,4	Hochstraße Duisburg-Beek	A 42 in Duisburg	Spannbeton
25	807	32,1	Lärmschutz tunnel Birth	A 44 Düsseldorf-Bochum	Stahlbeton
26	198	21,5	Schwarzbachtalbrücke	A 3 Oberhausen-Köln	Spannbeton
27	895	65,8	Nordring Düsseldorf	A 44 AK Strümp-Bochum	Spannbeton
28	1170	80,0	Lärmschutz tunnel Universität	A 46 in Düsseldorf	Spannbeton

Nr.	Länge (m)	Kosten (Millio- nen DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt	Baustoff
1	2	3	4	5	6
29	1480	34,2	Autobahndreieck Heumar	A 3/59 Wesel–Bonn	Stahlverbund/ Spannbeton
30	470	20,1	Steinaggertalbrücke	B 256 b. Waldbröhl	Spannbeton
31	540	29,3	Siegbrücke Hennef	A 560 Querspange A 59–A 3	Spannbeton
32	600	24,0	Lärmschutztunnel Oberkassel	B 42 Bonn–Oberkassel	Spannbeton
33	1850	83,5	Lärmschutzbauwerk Dollendorf	B 42 Königswinter– Ramersdorf	Stahlbeton/ Spannbeton
34	712	34,0	Ourtalbrücke	A 60 St. Vith–Wittlich	Spannbeton
35	830	28,6	Feller–Talbrücke	A 1 Trier–Saarbrücken	Spannbeton
36	324	20,9	Mainbrücke Eddersheim	A 3 Köln–Frankfurt	Spannbeton
37	690	30,2	Hochstraße über DB und Firmengelände	B 43 bei Steinheim	Spannbeton
38	1860	130,0	Nahe–Überbauung in Idar–Oberstein	B 41 Kirn–Birkenfeld	Spannbeton/ Stahlbeton
39	602	16,1	Schwarzbachtalbrücke	A 62 Landstuhl–Pirmasens	Spannbeton
40	483	21,7	Brücke über Rangierbahnhof	B 38 Mannheim	Spannbeton
41	251	37,5	DB–Anlagen in Durlach	A 5 Frankfurt–Basel	Stahlbeton
42	393	16,3	Murgtalbrücken	B 462 bei Langenbrand	Spannbeton
43	1135	29,4	Hugenwald–Tunnel	B 294 bei Waldkirch	Stahlbeton
44	1164	42,6	Aichtalbrücke	B 27 Stuttgart–Tübingen	Spannbeton
45	559	10,0	Donaubrücke	B 312 bei Riedlingen	Spannbeton
46	723	21,7	Rottachtalbrücke	A 7 Ulm–Füssen	Spannbeton
47	622	22,7	Donaubrücke Metten	A 3 Regensburg–Passau	Spannbeton
48	674	32,1	Innbrücke Suben	A 3 Passau–Linz	Spannbeton
49	1160	39,1	Wiesetalbrücke	A 98 Basel–Singen	Spannbeton



### 6.7 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken und zweibahnige Bundesstraßen im Jahre 1982

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
<b>Baden-Württemberg</b>			
Singen–Stockach (A 98)	Singen bis Stockach	16,0	2. Quartal
<b>Bayern</b>			
Regensburg–Hof (A 93)	AS Regensburg–Nord bis Regenstauf	9,3	Dezember
München–Garmisch Partenkirchen (A 95)	Ohlstadt (B 2) bis Eschenlohe (B 2)	4,6	2. Quartal
Regensburg–Hof (A 93)	Windischeschenbach bis Falkenberg (1. Fahrbahn)	6,9	August
<b>Hessen</b>			
Frankfurt/M.–Fulda (A 66)	Westlich Rothenbergen bis westlich Gelnhausen	6,8	Juni
	Westlich Hanau bis AS Erlensee	6,0	3. Quartal
<b>Niedersachsen</b>			
Wilhelmshaven–Cloppenburg (A 29)	AK Oldenburg-Ost bis südlich Wardenburg (B 69)	12,4	4. Quartal
Wolfsburg–Salzgitter (A 39)	AS Wolfsburg–Mörse bis östlich Lehre (A 2)	9,7	September
<b>Nordrhein-Westfalen</b>			
Köln–Trier (A 1)	AS Bad Münstereifel/Mechernich bis Tondorf (B 51)	13,5	3. Quartal
Bottrop–Emden (A 31)	Heiden (K 12) bis Velen (B 67 n)	7,1	4. Quartal
Mönchengladbach–Essen (A 44)	bei Ratingen (L 239 bis L 422)	1,1	4. Quartal
	bei Willich (L 26 bis B 57)	2,2	4. Quartal
<b>Rheinland-Pfalz</b>			
Trier–Saarbrücken (A 1)	AD Moseltal bis AS Reinsfeld	20,7	Dezember
<b>Saarland</b>			
Saarbrücken–Luxemburg (A 8)	AK Saarbrücken bis Saarwellingen	18,8	2. Quartal
<b>Schleswig-Holstein</b>			
Hamburg–Berlin (A 24)	Stemwarde bis Grenze DDR	40,0	November
		175,1	





