

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 1978

Inhalt

	Seite
1 Grundlagen	
1.1 Bundesverkehrswegeplanung	3
1.2 Bedarfsplan, Fünfjahresplan, Straßenbauplan	3
1.3 Finanzierungsgrundlage des 2. Fünfjahresplanes	3
1.4 Programm für Zukunftsinvestitionen	4
2 Aktuelles im Fernstraßenbau	
2.1 Neue Zielvorgaben des Bundesministers für Verkehr für den Bundesfernstraßenbau	4
2.2 Programm zum Bau von Ortsumgehungen	5
2.3 Programm zur Beseitigung von Bahnübergängen	5
2.4 Verbesserung der Anbindung von Berlin (West)	5
2.5 Schutz gegen Verkehrslärm	5
2.6 Berücksichtigung des Ferienverkehrs	6
2.7 Radwege an Bundesfernstraßen	6
2.8 Rationalisierung bei der Straßenunterhaltung	6
3 Baufortschritt im Jahre 1978	
3.1 Ausgaben und Leistungen insgesamt	6
3.1.1 Gesamtausgaben	6
3.1.2 Verpflichtungsermächtigungen	7
3.1.3 Bauaufträge	7
3.2 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen	8
3.2.1 Neubau von Bundesautobahnen	8
3.2.2 Aus- und Neubau von Bundesstraßen	10
3.2.3 Erneuerung und Modernisierung von Bundesautobahnbetriebsstrecken ..	13
3.2.4 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	13
3.2.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen	15

	Seite
4. Ergänzende bauliche und verkehrstechnische Leistungen im Jahre 1978	
4.1 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	15
4.1.1 Beseitigung und Ausschaltung von Bahnübergängen	15
4.1.2 Autobahn-Fernmeldenetz und Notrufanlagen	15
4.1.3 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen	15
4.1.4 Schutzzäune an Bundesautobahnen gegen wildlebende Tiere	15
4.2 Verbesserung der Verkehrsbedienung	15
4.2.1 Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen	15
4.2.2 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien	16
4.3 Verkehrserhebungen	16
4.4 Schutz gegen Straßenverkehrsgeräusche	16
4.5 Naturschutz und Landschaftspflege	16
5. Forschung, Rationalisierung und internationale Zusammenarbeit	
5.1 Straßenbauforschung	17
5.2 Entwicklungen in der Straßenbautechnik	17
5.3 Rationalisierung des Vergabewesens	17
5.4 Internationale Zusammenarbeit	18
5.4.1 Multi- und bilaterale Zusammenarbeit	18
5.4.2 Ausländische Besucher	18
6. Zusammenstellung wichtiger Bauvorhaben	
6.1 Leistungen auf Bundesautobahnneubaustrecken im Jahre 1978	19
6.2 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1978	28
6.2.1 4streifige	28
6.2.2 2streifige	32
6.3 Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	41
6.4 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahnneubaustrecken im Jahre 1979	43
6.5 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahnneubaustrecken und zweibahnigen Bundesstraßen im Jahre 1980	46
Verzeichnis der Tabellen	
1 Aus- und Neubaubedarf an Bundesfernstraßen von 1976 bis 1985	4
2 Erfüllung des 2. Fünfjahresplanes	4
3 Längenveränderungen an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1978	11
4 Unterhaltungssätze der Bundesfernstraßen	15
Verzeichnis der Abbildungen	
1 Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen von 1950 bis 1980 .	8
2 Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1978	9
Verzeichnis der Karten	
1 Langzeitprogramm zur Erneuerung und Modernisierung von Bundesautobahnbetriebsstrecken	nach Seite 12
2 Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	nach Seite 16
3 Autobahnmeistereien	nach Seite 16
4 Voraussichtliche Fertigstellung von Bundesautobahnneubaustrecken in den Jahren 1979 und 1980	nach Seite 18
Verzeichnis der Anlagen	
1 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1978 (Karte 1 : 750 000)	

Straßenbaubericht 1978

Der Bundesminister für Verkehr berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres (§ 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 — Ausbauplangesetz; [FStrbAbG] vom 30. Juni 1971, BGBl. I S. 873).

Der Straßenbaubericht ist erstmals für das Jahr 1971 aufgestellt worden.

Der Bericht für das Jahr 1977 wurde dem Präsidenten des Deutschen Bundestages mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 26. Juli 1978 zugeleitet und am 17. Januar 1979 im Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages beraten und zur Kenntnis genommen. Der vorliegende Bericht bezieht sich auf das Jahr 1978.

1 Grundlagen

1.1 Bundesverkehrswegeplanung

Der Bundesfernstraßenbau ist Bestandteil der übergreifenden Bundesverkehrswegeplanung. Das Bundeskabinett hat am 9. März 1977 das Koordinierte Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege bis zum Jahre 1985 (KIP) beschlossen, das auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 1. Stufe (Drucksache 7/1045) die Koordinierung der Verkehrswegeinvestitionen intensiviert.

Die lang- und mittelfristigen Pläne des Straßenbaues konnten in die verkehrspolitischen Leitlinien des KIP voll eingebunden werden.

Für die Bundesfernstraßen sind dies:

- Erhaltung der Substanz des vorhandenen Straßennetzes
- Abbau von Unfallschwerpunkten und Engpässen
- Verminderung von Umweltbeeinträchtigungen
- Förderung strukturschwacher Gebiete, insbesondere des Zonenrandgebietes.

Zur Koordinierung dieser Leitlinien hat der Bundesminister für Verkehr Zielvorgaben für den Bundesfernstraßenbau aufgestellt (s. Kap. 2.1). Leitgedanke der Zielvorgaben ist die künftige Priorität qualitativer Verbesserungen für den Verkehrsteilnehmer und Anlieger vor der reinen Kilometerleistung. Beim Neubau sollen insbesondere Fragen des Natur- und Landschaftsschutzes sowie des Lärmschutzes stärkeres Gewicht als in der Vergangenheit erhalten. Bei der Fortschreibung der Straßenplanung wird es mehr als bisher darauf ankommen, das Verkehrssystem als Einheit zu betrachten und bei der weiteren Entwicklung von Lösungsalternativen die Wechselwirkungen zwischen den Verkehrssektoren zu berücksichtigen. Von dieser Grundlage gehen die z. Z. laufenden Untersuchungen zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes aus, in den der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen eingefügt ist.

1.2 Bedarfsplan, Fünfjahresplan, Straßenbauplan

Der Bundesfernstraßenbau richtet sich seit 1971 nach dem „Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985“ vom 30. Juni 1971. Der dem Gesetz als Anlage beigefügte Bedarfsplan mit drei Dringlichkeitsstufen bestimmt die langfristige Planung. Dieser Bedarfsplan soll im Abstand von jeweils fünf Jahren überprüft werden. Das Gesetz legt ferner fest, daß bis 1985 drei Fünfjahrespläne aufzustellen sind. Sie bilden den Rahmen für die Aufstellung der jährlichen Straßenbaupläne (§ 5 FStrbAbG).

Der Bedarfsplan wurde im Jahre 1975 erstmals überprüft. Die ab 1. Januar 1976 gültige Fassung des Bedarfsplanes wurde mit Änderungsgesetz am 5. August 1976 vom Deutschen Bundestag beschlossen und ist am 13. August 1976 verkündet worden. Den Aus- und Neubaubedarf an Bundesfernstraßen von 1976 bis 1985 zeigt Tabelle 1.

Auf der Grundlage des überprüften Bedarfsplanes begann am 1. Januar 1976 der „2. Fünfjahresplan für die Bundesfernstraßen in den Jahren 1976 bis 1980 mit Ergänzungen bis 1985“. Die Bauziele im 2. Fünfjahresplan und die derzeitige Zielerreichung weist Tabelle 2 aus.

1.3 Finanzierungsgrundlage des 2. Fünfjahresplanes

Der Finanzrahmen für den 2. Fünfjahresplan wurde entsprechend der Finanzplanung des Bundes (Drucksache 7/4101) für die Jahre 1976 bis 1979 in Höhe von 30,87 Mrd. DM angesetzt. Der Ansatz für das von der Finanzplanung des Bundes damals noch nicht erfaßte Jahr 1980 wurde extrapoliert. Durch die Fortschreibung der Finanzplanung des Bundes (Drucksache 8/951 vom 30. September 1977) ist bis einschließlich 1980 ein Rahmen von 30,9 Mrd. DM festgelegt worden. Hinzu kommen 1,9 Mrd. DM aus dem Programm für Zukunftsinvestitionen, also insgesamt 32,8 Mrd. DM.

Tabelle 1

Aus- und Neubaubedarf an Bundesfernstraßen von 1976 bis 1985
 (Bauüberhang und Dringlichkeit Ia)¹⁾

Dringlichkeit	Längen (km)			
	2 Fahrstreifen ²⁾	4 und mehr Fahrstreifen ³⁾	Bundesautobahnbetriebsstrecken ⁴⁾	Summe (2) + (3) + (4)
1	2	3	4	5
Überhang	1 000	1 200	650	2 850
Dringlichkeit Ia	2 200	1 300	550	4 050
Summe	3 200	2 500	1 200	6 900

¹⁾ gemäß Bedarfsplan 1976²⁾ Neu- und Ausbau³⁾ Neubau⁴⁾ Erneuerung und Modernisierung mit Anbau zusätzlicher Fahrstreifen

1.4 Programm für Zukunftsinvestitionen

Zusätzlich zu den im Fünfjahresplan bzw. im Straßenbauplan des Haushalts enthaltenen Maßnahmen, werden Straßenbaumaßnahmen im Rahmen des Programms für Zukunftsinvestitionen ausgeführt. In diesem Programm sind 2,6 Mrd. DM für den Bundesfernstraßenbau enthalten. Davon entfallen 1,9 Mrd. DM auf den Zeitraum bis 1980. Die bisherigen Ausgaben sind in Tabelle 2 ausgewiesen.

2 Aktuelles im Fernstraßenbau

2.1 Neue Zielvorgaben des Bundesministers für Verkehr für den Bundesfernstraßenbau

In den letzten Jahren wurde bei der Erläuterung der Verkehrspolitik bereits darauf hingewiesen, daß das Bundesfernstraßennetz — insbesondere die Autobahnen — einen hohen Leistungsstand erreicht haben,

der dem Mobilitätsbedürfnis der Bürger und der Wirtschaft weitgehend entspricht. Gegen einen weiteren Ausbau wenden sich zahlreiche Stimmen. Immaterielle Güter wie Ruhe, saubere Luft und der Schutz der Natur gewinnen zunehmend an Bedeutung. Dem muß die Verkehrspolitik Rechnung tragen.

Beim Bundesfernstraßenbau, der in technischer Hinsicht ohne Zweifel ein hervorragendes Niveau erreicht hat, müssen künftig mit Vorrang lästige und schädliche Auswirkungen sowohl von bestehenden Straßen abgebaut als auch von neuen Straßen verhindert werden. Um dies zu verwirklichen, sind unter dem Grundsatz „Qualität geht vor Quantität“ die „Neue Zielvorgabe für den Bundesfernstraßenbau“ bestimmt worden.

Diese Zielvorgaben sollen nicht nur die generellen Aussagen zur Verkehrspolitik in bezug auf den Straßenbau konkretisieren, sondern vor allem den Straßenbaufachleuten in den Baubehörden und Bauämtern als Richtlinien für ihre zunehmend schwieriger werdende tägliche Arbeit dienen.

Tabelle 2

Erfüllungsgrad des 2. Fünfjahresplanes in der Zeit vom 1. Januar 1976 bis 31. Dezember 1980
 hier: für die Jahre 1976 bis 1978

Bedarfgruppe	Ansätze im 2. Fünfjahresplan (Soll)			Ausgaben (Ist)		Bauziele im 2. Fünfjahresplan	fertiggestellt	
	1976 bis 1980	1976 bis 1978		1976 bis 1978		1976 bis 1980	1976 bis 1978	
	Mrd. DM	Mrd. DM	%	Mrd. DM	%	km	km	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Neubau von Bundesautobahnen ...	13,54	7,92	58,5	7,84	57,9	1 540	604,9	39,3
Neu- und Ausbau von Bundesstraßen ...	4,54	2,59	57,0	3,01	66,3	1 130	701,4	62,1
Zukunftsinvestition (ZIP)	1,87	0,47	25,1	0,44	23,5			
Bundesfernstraßen ...	19,95 *)	10,98	55,0	11,29	56,6	2 670	1 306,3	48,9

*) ohne den kleineren Um- und Ausbau, aber mit den Erweiterungsinvestitionen der BAB-Betriebsstrecken in Höhe von 1,3 Mrd. DM.

Der Straßenbau hat sich an den wirtschaftlichen Notwendigkeiten und den Wertvorstellungen der Bürger zu orientieren. Der weitere ausgewogene Ausbau der Bundesfernstraßen muß als Ergänzung des Bundesverkehrswegegesetzes gesehen werden. Dabei werden die Substanzerhaltung des vorhandenen Wegenetzes, der Abbau von Engpässen, die Förderung strukturschwacher Gebiete und die notwendige internationale Verknüpfung im Vordergrund stehen. Der Schutz des Menschen vor Unfällen und Verkehrsbelästigungen, der Schutz der Natur sowie die Verbesserung der Lebensqualität besonders in unseren Städten sind in den letzten Jahren in ihrer Bedeutung gestiegen. In diesem Sinne muß beim Straßenausbau die „Qualität“ Vorrang haben vor der reinen „Kilometerleistung“.

Die neuen Zielvorstellungen für den Bundesfernstraßenbau sind:

Das bestehende Netz ist in einem den gestiegenen Anforderungen entsprechenden Zustand zu erhalten und zu unterhalten.

Die Beteiligung der Bürger bei dem Planungsvollzug ist zu verstärken.

Der Straßenbau soll zur Hebung der Verkehrssicherheit beitragen.

Dem Lärmschutz ist in allen Bereichen des Straßenbaus Rechnung zu tragen. Dazu zählt der Abbau bestehender Lärmbeeinträchtigungen und wirksamer Lärmschutz beim Neubau.

Natur- und Landschaftsschutz sind beim Neubau stärker zu berücksichtigen.

Der Straßenbau soll zur städtebaulichen Entwicklung beitragen.

Die Ausbaustandards sind flexibel zu handhaben.

2.2 Programm zum Bau von Ortsumgehungen

Ortsumgehungen können in besonderem Maße dazu beitragen, Ortschaften, d. h. die Bevölkerung in diesen Orten von Belästigungen durch Straßenverkehr — insbesondere von Lärm und Abgasen — zu entlasten.

Die Bindungen vieler im Bedarfsplan enthaltener Ortsumgehungen an längere nachrangig eingestufte Ausbaubauabschnitte behinderte die frühzeitige Planung und Durchführung solcher Bauvorhaben. Deshalb hat der Bundesminister für Verkehr, gestützt auf § 3 FStrAbG, in Zusammenarbeit mit den Ländern ein Programm zum Bau von Ortsumgehungen zunächst für die Jahre 1979 bis 1985 aufgestellt und im Januar 1979 bekanntgegeben. Das Programm umfaßt ein Gesamtvolumen von 2,3 Mrd. DM; es enthält 340 Ortsumgehungen mit Einzelkosten bis zu 10 Millionen DM. Das Programm soll jährlich fortgeschrieben werden.

Die Ziele sind:

- Vorrangige Förderung der verkehrspolitischen Ziele des BMV „Abbau von Unfallschwerpunkten“ und „Verminderung von Umweltbeeinträchtigungen“
- Verkehrsberuhigung in Ortschaften
- Größere Flexibilität des Mitteleinsatzes im Bundesfernstraßenbau
- Verstetigung der Bauarbeiten im Bundesfernstraßenbau

- Rationellere Nutzung der Planungskapazitäten der Länder
- Erhebliche Reduzierung des Umfangs und damit des Aufwandes für die Bedarfsüberprüfung
- Wegfall von Einzelentscheidungen nach § 3 FStrAbG für kleine Ortsumgehungen

2.3 Programm zur Beseitigung von Bahnübergängen

Trotz aller Bemühungen in der Vergangenheit gibt es im Bundesgebiet noch rd. 1000 schienengleiche Kreuzungen von DB-Strecken mit Bundesstraßen. Es wird angestrebt, im Laufe eines Zeitraumes von 10 bis 15 Jahren wenigstens die im Zuge von Hauptbahnen der DB liegenden rd. 500 Bahnübergänge zu beseitigen. Sicherheit des Straßen- und Schienenverkehrs erfordern eine energische Beschleunigung des bisherigen Ablaufs der Bahnübergangsbeseitigung.

Aus diesem Grunde bereiten Bund und Länder zusammen mit der Deutschen Bundesbahn augenblicklich ein Programm zur Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen in den Jahren 1979 bis 1985 vor. Es soll im Herbst 1979 bekanntgegeben und jährlich fortgeschrieben werden. Mit diesem Programm wird die investitionspolitische Linie weiterverfolgt, die qualitätsverbessernde und sicherheits erhöhende Maßnahmen in den Vordergrund stellt, und die in verstärkten Lärmschutzinvestitionen, im Bau von Ortsumgehungen und in der Förderung des Radwegebauens ihren Ausdruck findet.

2.4 Verbesserung der Anbindung von Berlin (West)

Am 16. November 1978 sind die Verhandlungen mit der DDR über den Bau einer Autobahn von Berlin nach Hamburg erfolgreich abgeschlossen worden. Die neue Strecke folgt im wesentlichen der Vorkriegsplanung und verläuft über Wittstock und Gudow (sog. Nordlinie). Die Reisezeit zwischen Berlin (West) und Hamburg wird sich über eine Stunde verkürzen.

Um das vereinbarte Ziel einer Verkehrsaufnahme 1982 auf dieser Strecke einzuhalten, sind die Planungen für die Anschlußstrecken auf den Gebieten von Berlin (West) und von Schleswig-Holstein unverzüglich begonnen worden. Bei diesen Planungen wird dem Schutz der Umwelt und der Landschaft ein besonderes Gewicht beigemessen.

2.5 Schutz gegen Verkehrslärm

Der Schutz gegen Verkehrslärm hat in den letzten Jahren — insbesondere nach Inkrafttreten des Bundes-Immissionschutzgesetzes 1974 — in der öffentlichen Meinung einen erhöhten Rang erhalten. Die Bundesregierung hat dem durch die Vorlage des Entwurfes eines Gesetzes zum Schutz gegen Verkehrslärm an Straßen und Schienenwegen — Verkehrslärmschutzgesetz — Rechnung getragen. Der Gesetzentwurf der gegenwärtig vom Deutschen Bundestag beraten wird, enthält im wesentlichen:

- Immissionsgrenzwerte, gestaffelt nach Baugebietsarten, die bei dem Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen einzuhalten sind.

— Regelung des Lärmschutzes an bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes nach Dringlichkeit und nach Maßgabe der Haushaltsmittel in den nächsten 15 Jahren.

Bei der Festsetzung der Immissionsgrenzwerte galt es, einen Ausgleich zwischen den Anforderungen des Lärmschutzes und den finanziellen Möglichkeiten — insbesondere der Kommunen — zu finden.

2.6 Berücksichtigung des Ferienverkehrs

Viele Bundesfernstraßen sind in der Ferienzeit durch den Urlaubsreiseverkehr zusätzlich so stark belastet, daß Stauerscheinungen nur durch gezielte, gründlich geplante und umfassende Gegenmaßnahmen verhindert oder wenigstens gemildert werden können.

Im Rahmen der Baubetriebsplanung hat 1978 der Bundesminister für Verkehr im engen Zusammenwirken mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder eine weitgehende Einschränkung der Bauarbeiten sowie eine straffe räumliche und zeitliche Koordinierung der als unvermeidbar erkannten Arbeiten erzielt. Die Baubetriebsplanung hat sich bewährt.

Um die Verkehrsteilnehmer sowie die beteiligten Behörden und Verbände über Engpässe für den Urlaubsreiseverkehr rechtzeitig unterrichten zu können, hat der Bundesminister für Verkehr im Rahmen des sog. „Ferienetzmodells 1978“ auf der Grundlage der Ferienregelung und der Reisegewohnheiten erstmals eine Vorhersage der zu erwartenden Verkehrsverhältnisse unternommen. Für jeden Tag der Reisezeit wurde für jeden Abschnitt der vom Ferienverkehr beanspruchten Bundesautobahnen und jede Richtung angegeben, ob mit dichtem oder zähflüssigem Verkehr oder mit Stau zu rechnen war. Automobilverbände und Massenmedien verbreiteten diese Vorhersage, so daß die Ferienreisenden den Reiseantritt und die Reiseroute darauf abstimmen konnten. Das Ferienetzmodell 1978 hat sich bewährt. Die Arbeiten an einer gleichartigen Prognose für den Sommer 1979, die nach den Erfahrungen von 1978 verbesserte Aussagen bringen soll, ist im Herbst 1978 angelaufen.

2.7 Radwege an Bundesfernstraßen

Der Bundesminister für Verkehr setzt sich im Rahmen seiner Zuständigkeit seit langem für den Bau von Radwegen ein; durch die Trennung der Verkehrsarten läßt sich vor allem ein Gewinn an Verkehrssicherheit erzielen. Zwischen 1971 und 1976 wurden Radwege an 2561 km Bundesstraßen gebaut.

Das angestrebte, in sich geschlossene Radwegenetz abseits der Kraftfahrzeugstraßen läßt sich aber auf diesem Wege nicht verwirklichen. Hier stellt sich den Ländern, Kreisen und Gemeinden eine gemeinsame Aufgabe. Im Juni 1978 hat der Bundesminister für Verkehr seine Kollegen bei den Ländern auf das Erfordernis aufmerksam gemacht und seine Hilfe bei der Koordinierung der Maßnahmen angeboten.

2.8 Rationalisierung der Straßenunterhaltung

Die vom Bundesminister für Verkehr und den Ländern als Auftragsverwaltung des Bundes beschlossenen Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Straßenunterhaltung wurden weiter verfolgt. Ein Verfahren zur Erfassung und Ermittlung von Leistun-

gen und Kosten für Einzeltätigkeiten der Straßenunterhaltung und des Betriebsdienstes wurde in einer Autobahnmeisterei in einem einmonatigen Pilotversuch erprobt, um Erkenntnisse über die Eignung des gewählten Verfahrens

- im täglichen Betrieb einer Autobahnmeisterei
- in der Anwendbarkeit des Standardleistungsprogrammes auf EDV-Anlagen unterschiedlicher Fabrikate und Betriebssysteme

zu erlangen.

Die aus dem Pilotversuch gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen wurden verarbeitet. Am 1. November 1978 begann ein Großversuch in je zwei Autobahnmeistereien in Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein. Erste Ergebnisse aus diesem Versuch werden Februar/März 1979 vorliegen.

3 Baufortschritt im Jahre 1978

3.1 Ausgaben und Leistungen insgesamt (s. auch Tabelle 2)

3.1.1 Gesamtausgaben

Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1978 (21. Februar 1978) folgende Ausgabemittel zur Verfügung:

	Millionen DM	Millionen DM
Titelgruppe 01 — Straßenbauplan —		
Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen)	6 197,3	
Übertragene Ausgabereste (aus 1977)	275,8	
zusätzliche verwendbare Einnahmen (Beträge Dritter)	<u>10,0</u>	
Titelgruppe 02 — Straßenbaumaßnahmen im Rahmen des Programms für Zukunftsinvestitionen (ZIP) —		
Haushaltsmittel	<u>400,0</u>	
Summe Titelgruppe 01 + 02		6 883,6
Die Gesamtausgaben im Haushaltsjahr 1978 betragen bei Kapitel 1210		
Länderausgaben (als Auftragsverwaltungen für die Bundesfernstraßen)		
Titelgruppe 01	6 150,3	
Titelgruppe 02	382,9	
Ausgaben im Wohnungsbau für Straßenbauverdrängte und zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung	9,0	
Zuschuß an Kapitel 1211 (BAST/Bundesanstalt für Straßenwesen)	39,1*)	
zentralbewirtschaftete Ausgaben	<u>15,9</u>	
Ausgaben insgesamt		6 597,1
Der Ausgabereist gegenüber dem tatsächlichen Verfügungsrahmen beträgt		286,5
das sind <u>4,1 %</u> des Verfügungsrahmens.		

*) Der Zuschuß an Kapitel 1211 wurde im Haushaltsjahr 1978 nicht umgebucht. Bei Übertragung der Ausgabereiste wurde ein Betrag in gleicher Höhe in Abgang gestellt.

Die Ausgaben des Einzelplans 12 Kapitel 1210 (einschließlich ZIP) im Haushaltsjahr 1978 gliedern sich wie folgt:

	Millionen DM	Millionen DM
Unterhaltung und Instandsetzung . . .		706,2
davon		
Unterhaltung und Instandsetzung von BAB (einschließlich Fahr- zeuge und Geräte)	316,5	
Unterhaltung und Instandsetzung von Bundesstraßen (einschließlich Fahrzeuge und Geräte)	389,7	
Neubau, Erneuerung, Um- und Aus- bau von BAB		3 005,9
davon		
Deckenerneuerung, Um- und Aus- bau von Betriebsstrecken der BAB (ohne Grunderwerb)	398,7	
Oberbauerneuerung einschließlich Bauzusätzlicher Fahr- und Stand- streifen auf BAB (ohne Grunderwerb)	513,7	
Neubau des Grundnetzes BAB und der Ergänzungsstrecken (ohne Grunderwerb)	2 055,6	
Hochbauten an BAB	37,9	
Neubau, Erneuerung, Um- und Aus- bau von Bundesstraßen		1 879,0
davon		
Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen	1 207,2	
Neubau von Bundesstraßen	647,7	
Hochbauten an Bundesstraßen . . .	24,1	
Grunderwerb, Ersatzraumbeschaf- fung und Zinszuschüsse		480,5
davon		
für BAB	262,9	
für Bundesstraßen	217,6	
Aufwendungen nach dem Eisen- bahnkreuzungsgesetz		229,4
Abgeltungen von Zweckausgaben, die bei der Entwurfsbearbeitung und Bauleitung entstehen		141,8
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger nach § 5a Bundes- fernstraßengesetz		70,8
Forschung, Veröffentlichung und Verkehrswirtschaftliche Untersu- chungen		16,9
Verschiedenes		66,6
zusammen		6 597,1

Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen 1950 bis 1978, sowie darüber hinaus das vorgesehene Planungs-Soll im Rahmen des 2. Fünfjahresplanes 1976 bis 1980.

3.1.2 Verpflichtungsermächtigungen

Ausgabemittel (Kassenmittel) werden stets nur für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung gestellt. Da die Maßnahmen des Bundesfernstraßenbaues im Regelfall

erst nach mehreren Jahren fertiggestellt sind, sind alle Verpflichtungen der folgenden Jahre, die im Rahmen des Baufortschrittes eingegangen werden müssen, durch Verpflichtungsermächtigungen (VE) abzudecken.

Titelgruppe 01

Im Jahre 1978 standen insgesamt 3 000 Millionen DM VE zur Verfügung, mit folgenden Fälligkeiten:

im Haushaltsjahr 1979	1 900 Millionen DM
1980	900 Millionen DM
1981	200 Millionen DM

Während 40 Millionen DM davon für die zentralen Belange verblieben, erhielten die Länder als Auftragsverwaltungen für den Bundesfernstraßenbau den Hauptanteil der VE-Zuteilungen in Höhe von 2 960 Millionen DM, zu dem noch Festlegungen der Vorjahre 1976 und 1977 von weiteren rd. 860 Millionen DM hinzutrat, so daß sich zu Gunsten der Bauvorhaben ein Verfügungsrahmen von rd. 3 820 Millionen DM ergab, der zu rd. 95 % in Anspruch genommen wurde. Im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung konnte zu Beginn des Jahres bis zur Zuweisung der im Kapitel 1210 vorgesehenen Verpflichtungsermächtigungen des laufenden Haushaltsjahres (VE 1978) mit Hilfe der noch nicht ausgeschöpften Zuweisungen des vorangegangenen Haushaltsjahres eine störungsfreie Fortführung des Baugeschehens erreicht und sichergestellt werden.

Titelgruppe 02

Im Rahmen des Programms für Zukunftsinvestitionen (ZIP) standen insgesamt 550 Millionen DM VE zur Verfügung mit folgenden Fälligkeiten:

im Haushaltsjahr 1979	350 Millionen DM
1980	150 Millionen DM
1981	50 Millionen DM

Nach Abschluß des Haushaltsjahres 1978 — zweites Ablaufjahr für das ZIP — ergibt sich hinsichtlich der Programmerrfüllung folgendes:

Es stehen zur Verfügung:	
Ausgabemittel 1977 + 1978 . . .	470,0 Millionen DM
Verpflichtungsermächtigungen 1978	<u>550,0 Millionen DM</u>
zusammen . . .	1 020,0 Millionen DM

davon wurden 981 Millionen DM (96,2 %) in Anspruch genommen.

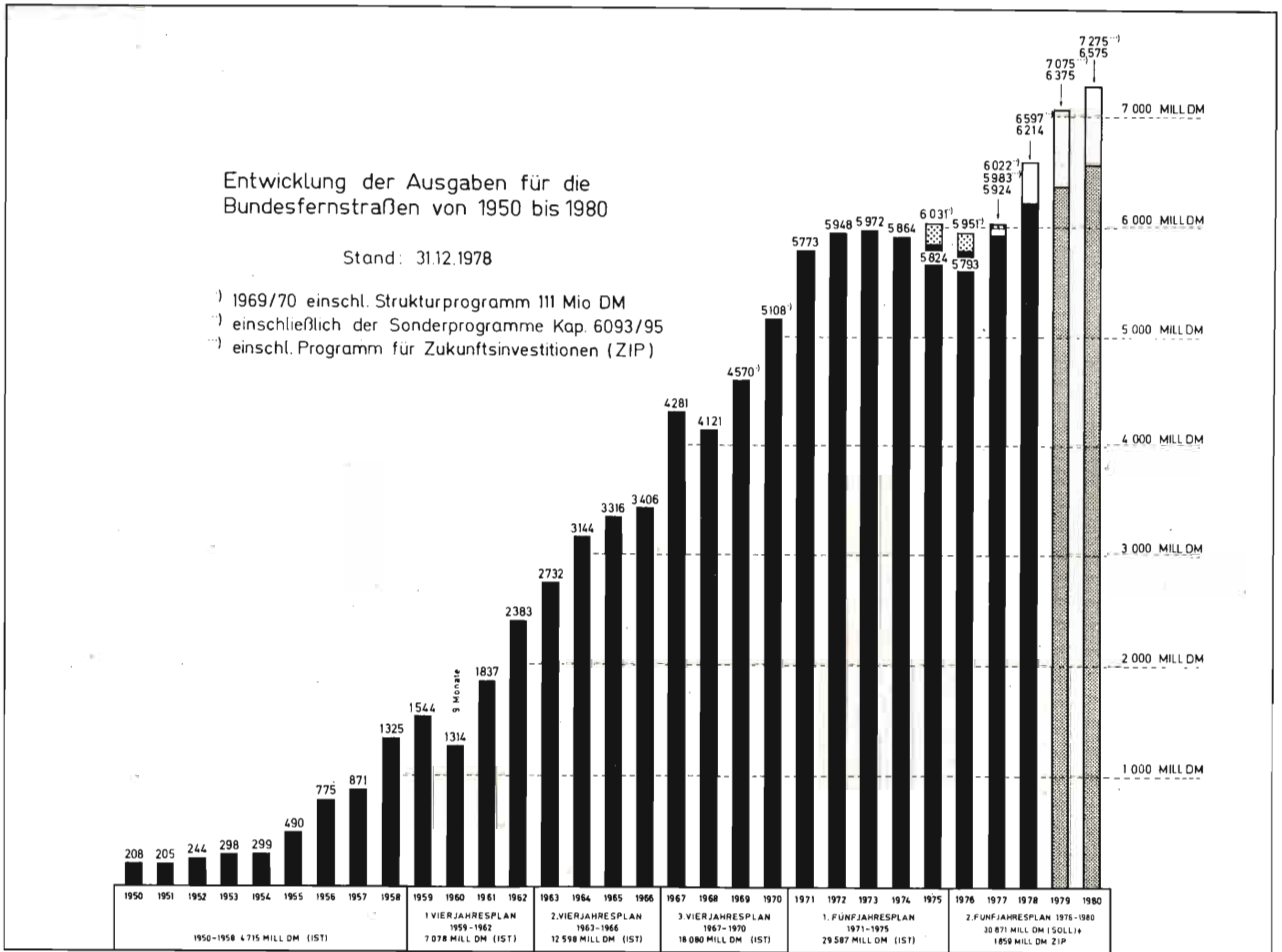
3.1.3 Bauaufträge

Zu Beginn des Haushaltsjahres 1978 lagen aus den Vorjahren Bindungen in Bauverträgen in Höhe von rd. 3 360 Millionen DM vor, davon 2 500 Millionen DM zu Lasten der Ausgabemittel 1978 und 860 Millionen DM zu Lasten von Verpflichtungsermächtigungen 1979 bis 1981.

Im Haushaltsjahr 1978 wurden neue Bauaufträge in Höhe von rd. 4 950 Millionen DM erteilt, davon 2 175 Millionen zu Lasten von Ausgabemitteln 1978 und 2 775 Millionen DM zu Lasten von Verpflichtungsermächtigungen 1979 bis 1981.

Dazu kommen Bauaufträge in Höhe von rd. 720 Millionen DM im Rahmen des ZIP zu Lasten von Ausgabemitteln und Verpflichtungsermächtigungen.

Abbildung 1



3.2 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen

3.2.1 Neubau von Bundesautobahnen

Für den Neubau von Bundesautobahnen, einschließlich Hochbauten und Grunderwerb, wurden im Berichtsjahr 2 320,2 Millionen DM ausgegeben:

	Millionen DM	Millionen DM
Autobahnneubau		2 320,2
davon		
Neubau von Bundesautobahnen (Grundnetz)		
Baumittel (einschließlich Verstärkung im Rahmen des ZIP)	1 538,9	
Grunderwerb	151,2	
	1 690,1	
Neubau von Bundesautobahnen (Ergänzungstrecken)		
Baumittel	516,7	
Grunderwerb	69,2	
	585,9	
Hochbauten	37,9	
Für Ersatzraumbeschaffung	6,3	

1978 wurde das Autobahnnetz durch Verkehrsfreigaben von rd. 252 km neuer Streckenteile von 6711

km¹⁾ Länge auf 6963 km¹⁾ vergrößert. Die als Anlage beigefügte Bauleistungskarte gibt einen Überblick über die Fertigstellungen im Berichtsjahr.

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

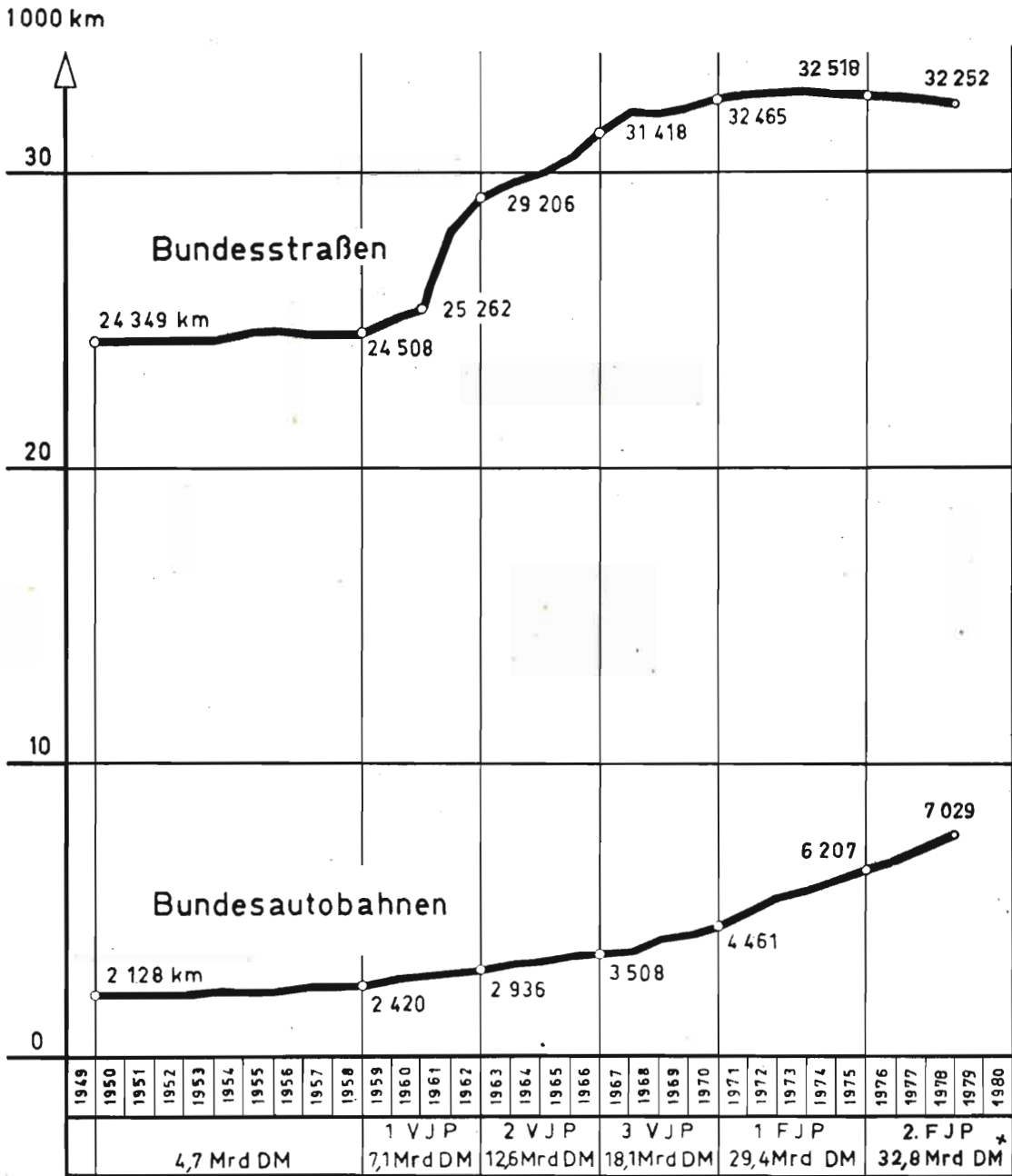
Hamburg-Flensburg (A 7)

Mit Fertigstellung der 3,5 km langen Teilstrecke zwischen der Anschlußstelle Flensburg-Harrislee (B 199) bis Ellund an der dänischen Grenze und dem wenige Wochen vorher freigegebenen Abschnitt von rd. 14 km Länge zwischen den Anschlußstellen Schleswig/Schuby (B 201) und Tarp, bestehen nunmehr auf deutschem Boden durchgehende Autobahnverbindungen nach Belgien, Dänemark, Frankreich, Niederlande, Österreich und zur Deutschen Demokratischen Republik.

Der o. g. Streckenabschnitt einschließlich Grenzkontrollstellen wurde vor Beginn des Ferienreiseverkehrs am 13. Juni 1978 unter großer Beteiligung der deutschen und dänischen Bevölkerung von Königin Margrethe II. von Dänemark und Bundespräsident Walter Scheel feierlich für den Verkehr freigegeben. Somit ist die A 7 zwischen Hamburg und Flensburg (dänische Grenze) auf ganzer Länge mit rd. 182 km durchgehend befahrbar.

¹⁾ ohne die 2bahnigen Bundesstraßen

Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren von 1950 bis 1978



VJP = Vierjahresplan,

FJP = Fünfjahresplan

* Soll - 2.FJP + Zip (1,9 Mrd)

Gießen–Aschaffenburg (A 45)

Durch Fertigstellung der beiden Streckenabschnitte zwischen dem AK Gambach (A 5) und der Anschlußstelle Wölfersheim (B 455) sowie der Anschlußstelle Langenselbold (B 40) und dem AK Seligenstadt (A 3) einschließlich Mainbrücke (A 8) mit 12,8 km und 23,5 km Länge besteht nunmehr in Verlängerung der Sauerlandlinie eine 72 km lange durchgehende Verbindung zwischen Gießen und Aschaffenburg. Durch diese östliche Umfahrung des Frankfurter Kreuzes wird gleichzeitig der Ballungsraum Frankfurt/Offenbach entlastet.

Stuttgart–Singen (A 81)

Die Gesamtlänge der BAB-Neubaustrecke Stuttgart–Singen einschließlich des 6,9 km langen Abzweiges Donaueschingen beträgt 126,0 km. Mit Fertigstellung folgender Teilstrecken:

- AK Herrenberg (A 831)–AS Herrenberg (B 28) 8,3 km
- AS Herrenberg (B 28)–AS Rothenburg (B 28n) 10,0 km
- AS Rothenburg (B 28n)–AS Villingendorf, einschließlich Abzweig Donaueschingen 47,7 km

stand diese Strecke Ende 1978 durchgehend dem Verkehr zur Verfügung.

Für den internationalen Fernverkehr stellt die A 81 unter Einbeziehung der A 831 zwischen AK Stuttgart/Vaihingen und AK Herrenberg eine Verlängerung der Verbindung aus dem norddeutschen Raum über Kassel, Würzburg, Stuttgart bis nahezu an die schweizerische Grenze bei Schaffhausen dar. Eine bisher noch vorhandene Lücke im grenzüberschreitenden Fernstraßennetz der Bundesrepublik Deutschland wurde wesentlich verkleinert.

Regensburg–Passau (A 3)

Im Zuge der noch in Bau befindlichen Autobahn (A 3) wurde der rd. 21 km lange Streckenabschnitt zwischen den Anschlußstellen Iggensbach und Passau-Nord fertiggestellt.

Wilhelmshaven–Cloppenburg (A 29)

Die Ortsumgehung Oldenburg (12,6 km) zwischen den Autobahnkreuzen Oldenburg-Nord und Oldenburg-Ost im Zuge der in Bau befindlichen Autobahn A 29 konnte als Entlastung der Stadtautobahn A 293 dem Verkehr übergeben werden.

BAB-Ring Berlin (West) (A 10)

An der A 10 wurde das Kreuzungsbauwerk im Bereich des Innsbrucker Platzes zwischen der Prinzregentenstraße und der provisorischen Anschlußstelle Sachsen-damm am 26. April 1978 dem Verkehr übergeben. Das komplexe Bauwerk verbindet in mehreren Ebenen Verkehrsanlagen des individuellen und des öffentlichen Personenverkehrs (U-Bahn, Fußgänger, Kraftfahrzeugverkehr, S-Bahn). Durch diese Inbetriebnahme wird eine bedeutende Lücke im südlichen Autobahnnetz von Berlin (West) geschlossen und die BAB,

Abzweig Zehlendorf über das Autobahnkreuz Schöneberg, mit der A 10 verbunden. Es wird eine merkliche Verkehrsentslastung der Ortskerne Steglitz und Friedenau erreicht.

Rheine (niederl. Grenze)–Bad Oeynhausen (A 30)

Als Verlängerung der in Bau befindlichen A 30 wurde ein weiterer Autobahnabschnitt (11,0 km) zwischen den Anschlußstellen Hörstel und Ibbenbüren für den Verkehr freigegeben. Damit werden die Ortsdurchfahrten Hörstel und Ibbenbüren vom Durchgangsverkehr entlastet.

München–Deggendorf (A 92)

Mit den Verkehrsfreigaben folgender Streckenabschnitte

- Feldmoching bis Oberschleißheim 4,4 km
- Freising/Süd bis Freising/Ost 9,6 km
- Plattling/West bis Deggendorf 11,0 km

stehen weitere Abschnitte der Gesamtstrecke München–Deggendorf dem Verkehr zur Verfügung.

Sonstige Abschnitte

Erwähnenswert ist neben einer Reihe weiterer Strecken noch die Fertigstellung folgender Streckenabschnitte, die zur Verlängerung oder Ergänzung schon in Betrieb befindlicher Teile von wichtigen BAB-Strecken führte:

- Ulm–Füssen (A 7)
Memmingen-Süd bis AS Grönenbach (2. Fahrbahn)
- BAB-Ring Berlin (West) (A 10)
Kufsteiner Straße bis Innsbrucker Platz
- Hambur–Berlin (A 24)
AK Hamburg/Ost bis Tangentenring Hamburg
- Wesel–Bonn (A 59)
AS Bonn-Beuel-Ost (B 56) bis AK Bonn-Ost (A 562) mit Anbindung an die Trajektstraße im Zuge der geplanten A 562 (Bonn–Stieldorf)
- St. Vith (belg. Grenze)–Frankfurt/Main
AK Bingen (A 61) bis AS Bingen/Gaulsheim (A 60)
- Mainz–Kaiserslautern (A 63)
Wörrstadt bis AK Alzey (A 61)

Gegenüber Ende 1977 hat sich die Länge der in Bau befindlichen Bundesautobahn-Neubaustrecken um 80 km von rd. 920 km auf 1 000 km (davon 150 km einbahnig) erhöht.

Die Bauarbeiten auf den in Bau befindlichen Strecken sind so vorangekommen, daß im Jahre 1979 voraussichtlich mit Fertigstellungen von etwa 340 km, davon 25 km einbahnig bzw. 1. Fahrbahn, zu rechnen ist.

3.2.2 Aus- und Neubau von Bundesstraßen

Für den Aus- und Neubau von Bundesstraßen wurden im Jahre 1978 2 096,6 Millionen DM ausgegeben.

Längenveränderungen an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1978

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 31. Dez.	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 31. Dez.	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 31. Dez. (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 ¹⁾	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	38 725,2	+ 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

¹⁾ ab 1959 einschließlich Saarland

*) die Längen basieren auf statistisch ermittelten Bestandsveränderungen

	Millionen DM	Millionen DM
Aus- und Neubau von Bundesstraßen davon		2 096,6
Erneuerung (u. a. einfacher Dek- kenausbau)	440,0	
Größerer Ausbau bis zu 2,5 Mil- lionen DM Gesamtkosten im Ein- zelfall	396,8	
Größerer Ausbau über 2,5 Mil- lionen DM Gesamtkosten im Ein- zelfall (einschließlich Verstärkun- gen im Rahmen des ZIP)	370,4	
Neubau	647,7	
Hochbauten	24,1	
		1 879,0
Grunderwerb und Ersatzraum- beschaffung	217,6	

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 1978 in den Vorjahren begonnene Bauvorhaben — darunter Maßnahmen im Zuge der B 10, B 14 und B 27 im Großraum Stuttgart, B 36 bei Karlsruhe, B 294 bei Freiburg und B 28 bei Tübingen — zügig weitergeführt. Rd. 37 km neue Bundesstraßen wurden dem Verkehr übergeben. Die Baukosten hierfür — ohne Grunderwerb — beliefen sich auf rd. 110 Millionen DM. Von besonderer Bedeutung sind dabei:

B 31	Verlegung bei Hüfingen
B 32/313	Verlegung bei Sigmaringen
B 293	Verlegung bei Wössingen
B 36	Neubau Eggenstein–Leipoldshafen
B 463	Neubau Winterlingen–Nollhof
B 500	Neubau bei Iffezheim mit neuem Rhein- übergang (Stautufe)
B 3	Beseitigung des schienengleichen Bahn- überganges bei Baden-Oos.

Bayern

In Bayern wurden Baumaßnahmen an Bundesstraßen mit einer Gesamtlänge von 78 km dem Verkehr übergeben. Hierfür wurden insgesamt rd. 250 Millionen DM ausgegeben.

Besonders wichtige Neubaustrecken:

B 2	Verlegung bei Roth — Teilstrecke —
B 4/173	Verlegung bei Breitengüßbach — Teil- strecke —
B 11	Neubau des Zubringers zur BAB München- Deggendorf bei Freising
B 27	Ausbau zwischen Würzburg und Veitshöch- heim — Teilstrecke —
B 85	Verlegung bei Cham — Ortsumgehung —
B 300	Verlegung bei Aichach — Ortsumgehung —

Bremen und Hamburg

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

In Bremen wurde ein 3,3 km langes Teilstück der B 6 neu (AS Arsten–Kattenturmer Heerstraße) und 1,8 km der verlegten B 74 Raum Bremen–St. Magnus/Lesum fertiggestellt.

Hessen

In Hessen wurden rd. 39 km Bundesstraßen mit einem Kostenaufwand von rd. 176 Millionen DM fertiggestellt.

B 40	Südmumgehung Frankfurt/Main–Höchst mit neuer Mainbrücke
B 43	Verlegung bei Raunheim
B 47/44	Verlegung bei Bürstadt
B 62	Verlegung bei Friedewald
B 83	Verlegung bei Grebenstein
B 253	Verlegung zwischen Fritzlar (B 253 alt) und AS Fritzlar/Süd (BAB A 49)
B 254	Verlegung bei Schwalmstadt/Ziegenhain (Kottenberg)
B 519	Verlegung zwischen Rüsselsheim (B 43) und Flörsheim/Weilbach (B 40 alt) mit neuer Mainbrücke
B 520	Verlegung zwischen der BAB A 44 und Schauenburg/Breitenbach

Niedersachsen

In Niedersachsen wurden rd. 27 km Bundesstraße fertiggestellt. Besonders erwähnenswert sind:

B 68	Verlegung von Osnabrück bis zur AS Osa- brück/Nord
B 72	Ausbau und Verlegung von südwestlich Hesel bis östlich Potshausen

Nordrhein-Westfalen

In Nordrhein-Westfalen wurden rd. 18 km neue zwei- bzw. vierstreifige Bundesstraßen mit einem Kostenaufwand von rd. 51 Millionen DM fertiggestellt. An größeren Neubaustrecken sind u. a. zu erwähnen:

B 473	Neubau zwischen Bocholt und Dingden
B 58	Verlegung bei Alpen
B 56/265	Verlegung zwischen Zülpich und Geich/ Füssenich
B 239	Ausbau zwischen Lübbecke und Quernheim
B 61	Ausbau in Gütersloh
B 61/239	vierstreifiger Ausbau einer Teilstrecke der Ortsumgehung Herford.

Insgesamt werden an 11 km Bundesstraßen die Ausbauarbeiten vollendet.

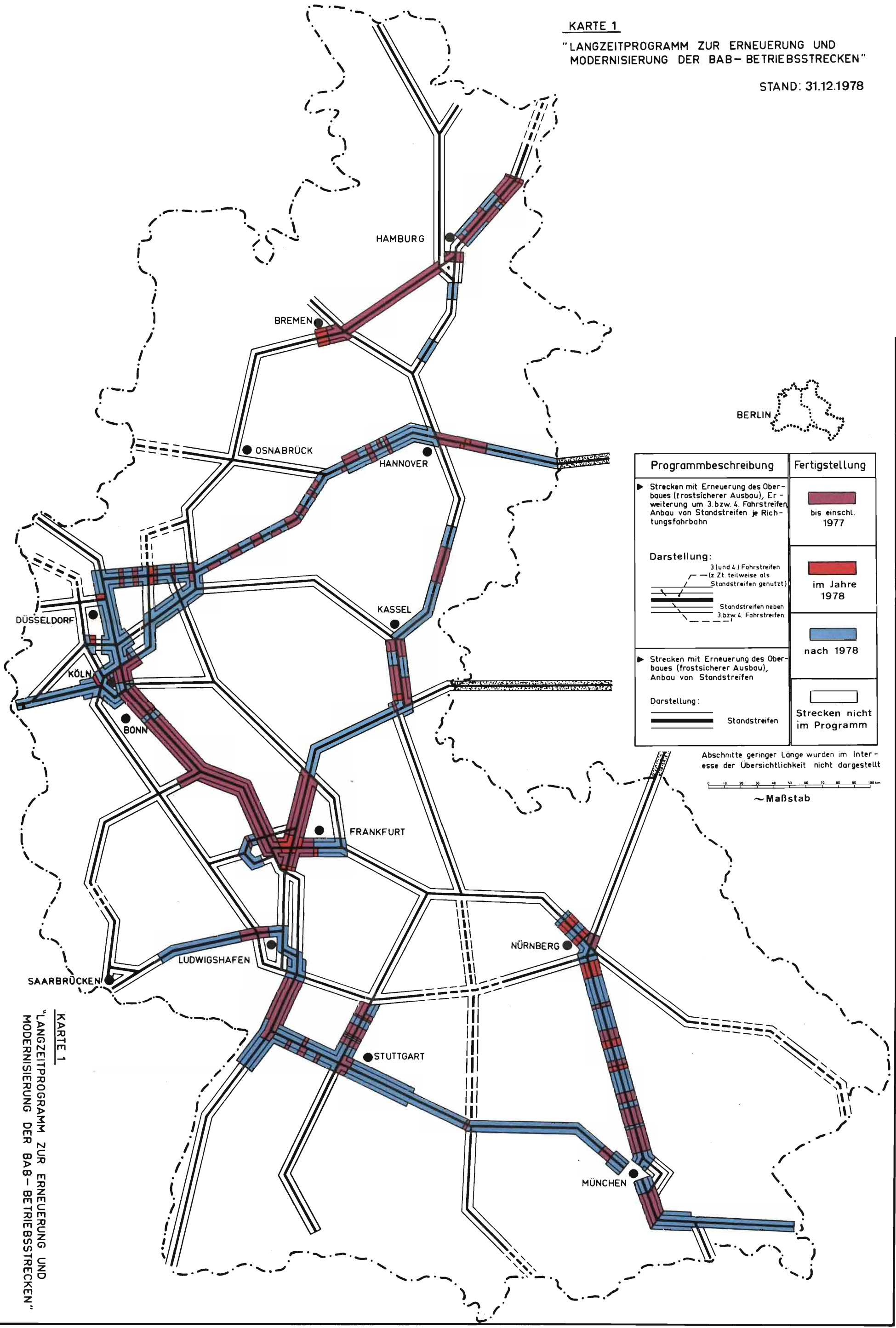
Rheinland-Pfalz


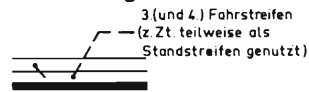
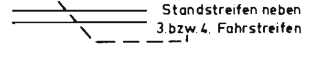
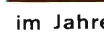


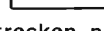
In Rheinland-Pfalz wurden 1978 die laufenden Bauvorhaben — darunter Maßnahmen im Zuge der Bun-

KARTE 1

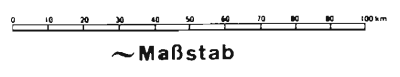
"LANGZEITPROGRAMM ZUR ERNEUERUNG UND
MODERNISIERUNG DER BAB-BETRIEBSTRECKEN"

STAND: 31.12.1978



Programmbeschreibung	Fertigstellung
<p>▶ Strecken mit Erneuerung des Oberbaues (frostsicherer Ausbau), Erweiterung um 3. bzw. 4. Fahrstreifen, Anbau von Standstreifen je Richtungsfahrbahn</p>	<p> bis einschl. 1977</p>
<p>Darstellung:  3 (und 4) Fahrstreifen (z. Zt. teilweise als Standstreifen genutzt)  Standstreifen neben 3 bzw. 4 Fahrstreifen</p>	<p> im Jahre 1978</p>
<p>▶ Strecken mit Erneuerung des Oberbaues (frostsicherer Ausbau), Anbau von Standstreifen</p>	<p> nach 1978</p>
<p>Darstellung:  Standstreifen</p>	<p> Strecken nicht im Programm</p>

Abschnitte geringer Länge wurden im Interesse der Übersichtlichkeit nicht dargestellt

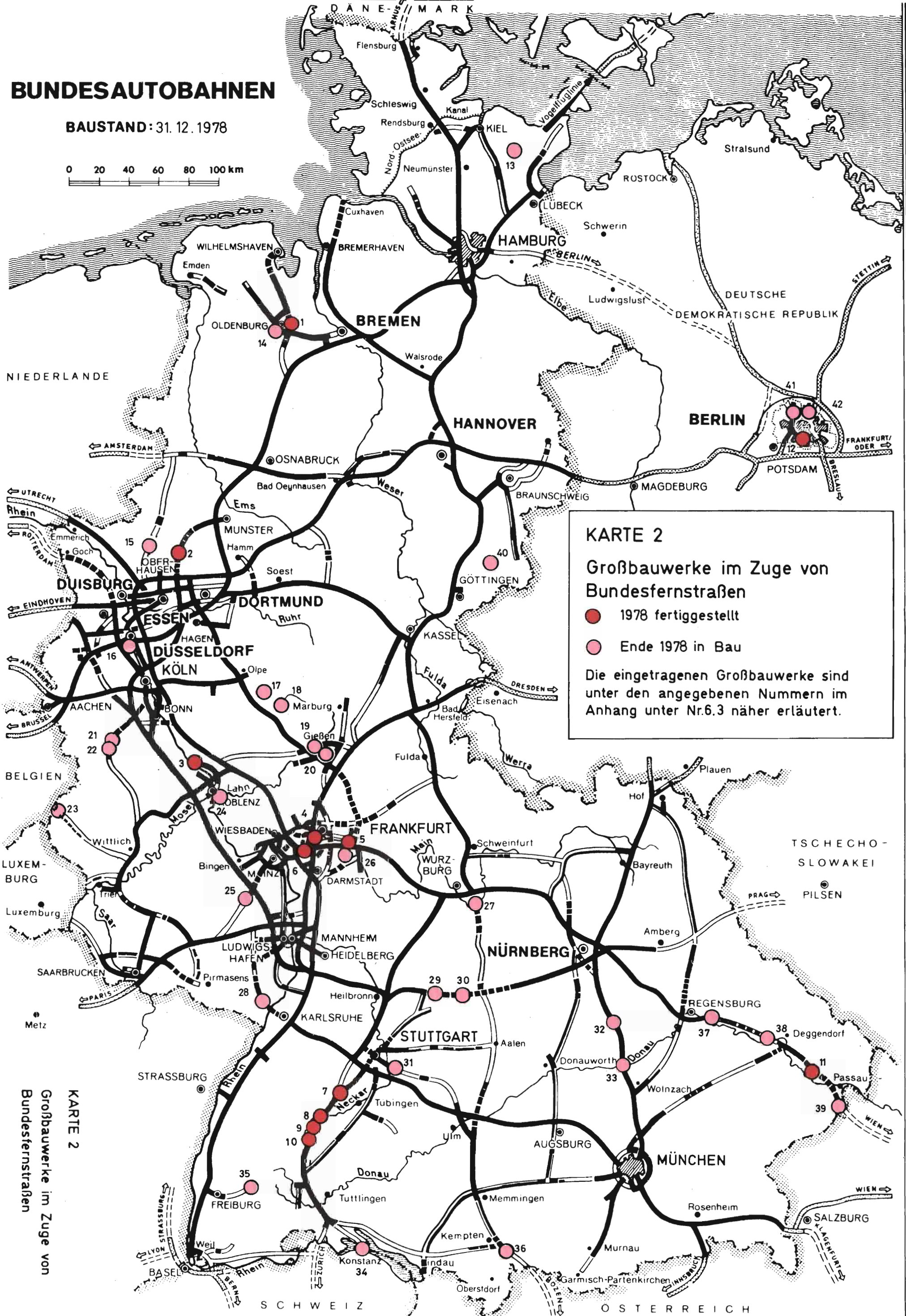


~ Maßstab

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

BUNDESAUTOBAHNEN

BAUSTAND: 31. 12. 1978



KARTE 2

Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

- 1978 fertiggestellt
- Ende 1978 in Bau

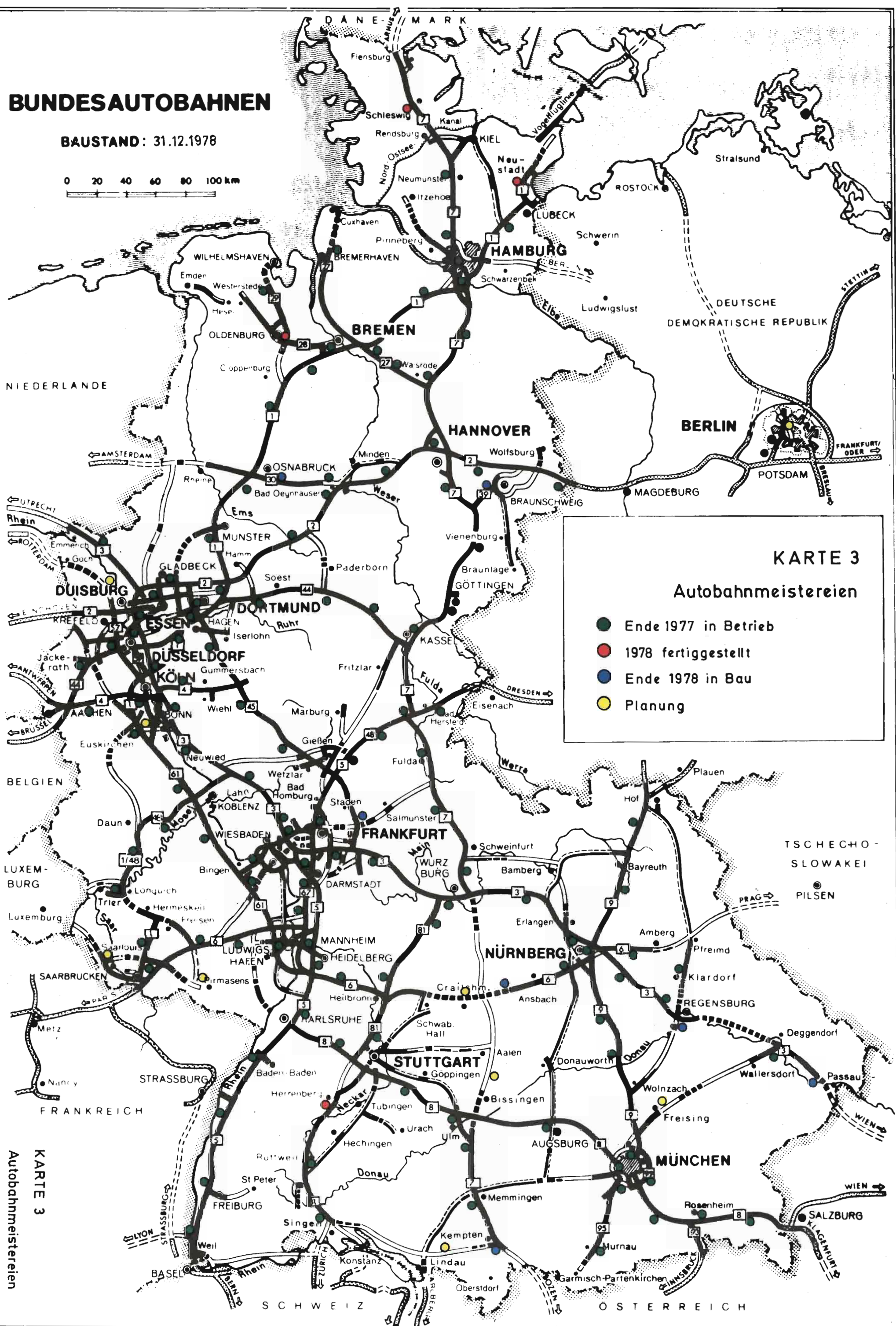
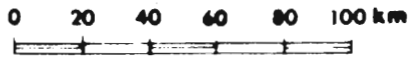
Die eingetragenen Großbauwerke sind unter den angegebenen Nummern im Anhang unter Nr.6.3 näher erläutert.

KARTE 2
Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

KARTE 2

BUNDESAUTOBAHNEN

BAUSTAND: 31.12.1978



KARTE 3

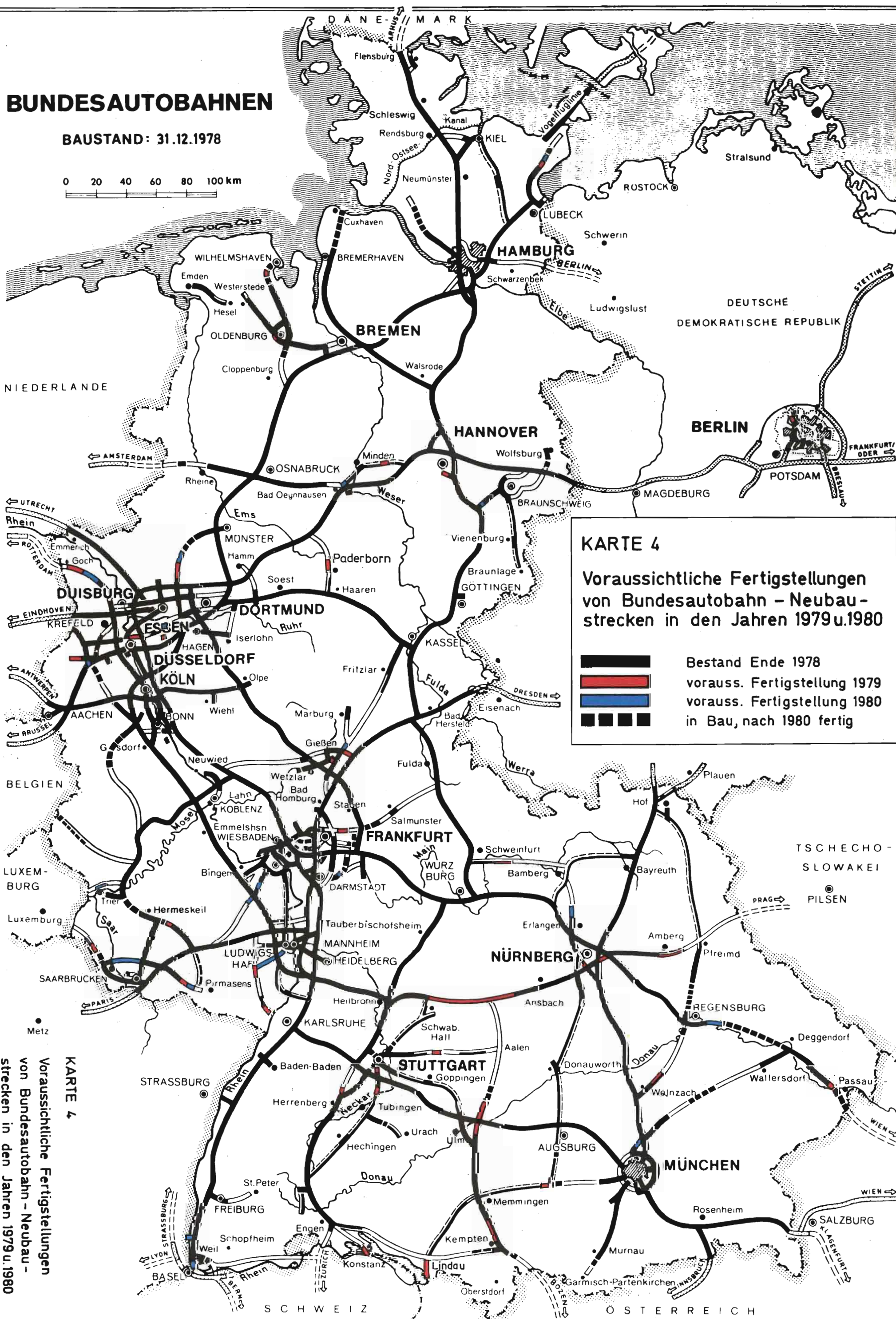
Autobahnmeistereien

- Ende 1977 in Betrieb
- 1978 fertiggestellt
- Ende 1978 in Bau
- Planung

KARTE 3
Autobahnmeistereien

BUNDESAUTOBAHNEN

BAUSTAND: 31.12.1978



KARTE 4
Voraussichtliche Fertigstellungen von Bundesautobahn - Neubau - strecken in den Jahren 1979 u. 1980

	Bestand Ende 1978
	vorauss. Fertigstellung 1979
	vorauss. Fertigstellung 1980
	in Bau, nach 1980 fertig

KARTE 4
 Voraussichtliche Fertigstellungen von Bundesautobahn - Neubau - strecken in den Jahren 1979 u. 1980

desstraßen 9, 10, 270, 42 im Raum Koblenz/Lahnstein und B 41 im Raum Idar-Oberstein/Birkenfeld — zügig weitergeführt. Dem Verkehr wurden rd. 26 km Bundesstraßen mit einem Kostenaufwand von rd. 265 Millionen DM übergeben.

Von besonderer Bedeutung sind dabei:

- B 256 sechsstreifige Rheinbrücke Neuwied-Weibenthurm
- B 9 Verlegung bei Nackenheim
- B 37 Verlegung bei Bad Dürkheim 1. Bauabschnitt
- B 407 Verlegung zwischen Höfchen und Abtei als Nordumgehung Hermeskeil.

Saarland

Die Bauarbeiten an den Verlegungen der B 51 bei Merzig, der B 268 bei Losheim, der B 41 bei Neunkirchen und der B 423 bei Homburg wurden zügig weitergeführt.

Schleswig-Holstein

In Schleswig-Holstein konnten rd. 6 km Bundesstraßen für den Verkehr freigegeben werden. Von besonderer Bedeutung sind:

- B 202 Verlegung zwischen Osterrönfeld und Ostenfeld
- B 206 Verlegung bei Kellinghusen.

3.2.3 Erneuerung und Modernisierung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken

Für die älteren Betriebsstrecken der Bundesautobahnen wurde 1975 ein Langzeitprogramm aufgestellt, das sicherstellen soll, bestimmte Strecken durch Erneuerung und Modernisierung so schnell wie möglich dem Verkehrsaufkommen sowie dem Ausbaustandard der BAB-Neubaustrecken anzupassen. Durch Fertigstellung größerer Abschnitte konnten weitere Fortschritte erzielt werden, die zu spürbaren Verbesserungen im Verkehrsablauf führen.

Mit den Querschnittserweiterungen für zusätzliche Fahrstreifen und Standstreifen sind im allgemeinen auch Erweiterungen an Anschlußstellen, Knotenpunkten sowie an Tank- und Rastanlagen einschließlich dem Bau neuer Sanitäreanlagen verbunden.

Auf der Hauptstrecke des Nord-Süd-Ferienreiseverkehrs Erlangen-Nürnberg-München-Autobahndreieck Inntal, die insgesamt 250 km lang ist, stehen Ende 1978 bereits 6streifige Abschnitte in einer Gesamtlänge von rd. 100 km unter Verkehr. Bis Ende 1982 wird diese Strecke voraussichtlich durchgehend 6streifig befahrbar sein.

Die Strecke Frankfurt-Darmstadt ist nunmehr zwischen dem Autobahnknoten Westkreuz Frankfurt und dem Darmstädter Kreuz auf rd. 30 km durchgehend 8streifig befahrbar.

	Millionen DM	Millionen DM
Im Haushalt 1978 wurden aufgewandt:		948,2
Davon für		
Erneuerung (u. a. einfacher Dekkenausbau)	234,6	
Größerer Ausbau bis zu 3,0 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall	24,5	
Größerer Ausbau über 3,0 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall (einschließlich Verstärkungen im Rahmen des ZIP)	139,6	
Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen einschließlich Erneuerung von Fahrbahndecken	513,7	
Grunderwerb	35,8	
	km	km
Hiervon wurden fertiggestellt:		180,0
davon entfielen auf		
— Grunderneuerung mit Anbau von Standstreifen	17,0	
— Anbau von Standstreifen	9,8	
— Anbau von überbreiten Standstreifen	5,8	
— Anbau von 3. Fahrstreifen (Zusatzfahrstreifen) ohne Standstreifen	23,9	
— Erweiterung auf 3. oder 4. Fahrstreifen einschließlich Standstreifen (soweit erforderlich grunderneuert)	123,5	

Die Karte 1 „Langzeitprogramm zur Erneuerung und Modernisierung der Bundesautobahnbetriebsstrecken“ gibt einen Überblick über die Leistungen im Berichtsjahr.

3.2.4 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

Der Bestand der Brücken an Bundesfernstraßen hat sich im Berichtsjahr um rd. 800 neue Bauwerke erhöht, so daß ein Gesamtbestand von rd. 25620 Brücken erreicht ist. Die Gesamtlänge aller Brücken an Bundesautobahnen und Bundesstraßen beträgt ca. 865 km. Die Gesamtfläche aller Brücken — gemessen zwischen den Geländern und Auflagern — beträgt 16 Millionen m².

Die Ausgaben für Kunstbauwerke (Brücken, Tunnel, Stützmauern) haben im Bundeshaushaltsplan 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 81 Stuttgart-Singen für die fast 120 km lange Strecke 359 Millionen DM, das sind 37% der Gesamtkosten, für Bauwerke aufgewendet.

Im Mittel betragen sie über 30% der Bauausgaben (ohne Grunderwerb) einer Strecke. Das sind im Berichtsjahr rd. 1380 Millionen DM.

Im Brückenbau zeigt sich deutlich eine Tendenzwende. Gegenüber dem Neubau gewinnt die Erhaltung der Bauwerkssubstanz immer mehr an Bedeutung.

Mit wachsendem Bauwerksbestand nehmen auch die personellen und sachlichen Aufwendungen für die Überwachung und Prüfung zu.

Da die Bauwerke nicht nur einem natürlichen Alterungsprozeß unterworfen, sondern heute zusätzlichen Beanspruchungen durch Tausalz, Industrieabgase, schwerste Verkehrsbeanspruchung usw. ausgesetzt sind, werden auch die Sanierungs- und Erneuerungskosten steigen.

Fertigstellung

Folgende bemerkenswerte Bauwerke wurden im Jahre 1978 fertiggestellt:

- Die Neckartalbrücke Weitingen im Zuge der A 81 Stuttgart–Singen mit einer Länge von 900 m als Stahlhohlkasten mit untergespannten Seitenfeldern, Baukosten 65 Millionen DM.
- Die Talbrücke Neckarburg mit einer Länge von 365 m als Bogenbrücke mit aufgeständerter Fahrbahn, Baukosten 15,7 Millionen DM, sowie weitere Spannbetonbrücken im Zuge der A 81 Stuttgart–Singen.
- Die Stahlbrücke über die Werkgleise der Thyssen-Hütte im Zuge der A 42 Emscherschnellweg als Stabbogenbrücke, Baukosten 10 Millionen DM.
- Die Neckarbrücken West und Ost im Zuge der B 37 bei Hirschhorn, Baukosten 16,5 Millionen DM.
- Der 1. Bauabschnitt der Mainbrücke Rüsselsheim im Zuge der B 519 mit einer Länge von rd. 400 m, Baukosten 10 Millionen DM.
- Die Rheinbrücke Neuwied im Zuge der B 256 als Schrägeilbrücke in Stahl mit Vorlandbrücken in Spannbeton, Baukosten 110,8 Millionen DM.
- Die Weserbrücke bei Bad Oeynhausen im Zuge der A 2 mit einer Länge von rd. 455 m einschließlich Vorlandbrücken, Baukosten 16 Millionen DM.
- Die Stahlbrücke über die Bundesbahnstrecke Frankfurt–Limburg im Zuge der A 5, Baukosten 14 Millionen DM.

Fortführung

Die Arbeiten an einer Vielzahl von Großbrücken, darunter Strom- bzw. Flußbrücken über den Rhein (5), Weser (1), Donau (3), Main (3), Isar (1), Lahn (1), Inn (1), wurden fortgeführt.

Hervorzuheben sind hierbei folgende Bauwerke:

- Kochertalbrücke Geislingen im Zuge der A 6 Weinsberg–Nürnberg mit einer Länge von rd. 1 170 m und einer Höhe von 185 m über der Talsohle, Baukosten 70,2 Millionen DM.
- Die Rheinbrücke bei Weil im Zuge der B 532 mit einer Länge von 289 m als Grenzbrücke nach Frankreich, Baukosten 6 Millionen DM.
- Die Isarbrücke Landshut im Zuge der A 92 mit einer Länge von 483 m, Baukosten 12,5 Millionen DM.
- Die Talbrücke Untereuernheim im Zuge der A 70 mit einer Länge von 497 m, Baukosten rd. 10 Millionen DM.

- Das Autobahnkreuz Singen, Verknüpfung der A 81 mit der A 98 durch Anschlußfahrbahnen, Baukosten rd. 7 Millionen DM.
- Die Jagsttalbrücke bei Wollmershausen im Zuge der A 6 Weinsberg–Nürnberg, Baukosten 11 Millionen DM.

Beginn

Im Jahre 1978 wurden rd. 50 größere Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen gegonnen. Zu den interessantesten Bauwerken gehören:

- Innbrücke Suben im Zuge der A 3 als Grenzbrücke nach Österreich mit einer Länge von 674 m, Baukosten 32,1 Millionen DM.
- Rottachtalbrücke im Zuge der A 7 Ulm–Füssen mit einer Länge von 723 m, Baukosten 21,7 Millionen DM.
- Fuldaabrücke im Zuge der A 49 südlich Kassel mit einer Länge von 318 m, Baukosten 11,5 Millionen DM.
- Verbreiterung der Holledau-Talbrücke im Zuge der A 9 Nürnberg–München mit einer Länge von 392 m, Baukosten 12,5 Millionen DM.
- Hochstraße über den Bahnhof Trier-Ehrang im Zuge der B 52 mit einer Länge von 459 m, Baukosten 8,5 Millionen DM.
- Mainbrücke Steinheimerbogen im Zuge der B 43 mit einer Länge von 709 m, Baukosten 23,0 Millionen DM.
- Quartbachtalbrücke im Zuge der A 1 Köln–Trier mit einer Länge von 800 m, Baukosten 23,4 Millionen DM.
- Lumdatalbrücke im Zuge der A 485 Cölbe–Gießen mit einer Länge von 400 m, Baukosten rd. 10 Millionen DM.
- Tunnel Blaubeuren im Zuge der B 28, Baukosten 7,0 Millionen DM.

In Vorbereitung

Weitere 300 Brückenbauwerke mit einer Bausumme von insgesamt 1,0 Mrd. 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:

- Die Fellertalbrücke im Zuge der A 1 Trier–Saarbrücken mit einer Länge von 830 m.
- Die Biewertalbrücke im Zuge der A 48 Trier–Luxemburg mit einer Länge von 512 m.
- Die Brücke über Möhne und B 7 im Zuge der A 445 bei Neheim-Hüsten mit einer Gesamtlänge von 458 m.
- Wiblinger Kreuz, Verknüpfung der B 30 mit der B 10 und B 19 mit einer Gesamtbrückenlänge von rd. 550 m.
- Die Neckarbrücke Rottweil im Zuge der B 14 mit einer Länge von 324 m.

— Hochbrücke Brunsbüttel im Zuge der B 5 über den Nord-Ostsee-Kanal mit einer Gesamtlänge von rd. 2800 m.

Die im Jahre 1978 fertiggestellten und die Ende 1978 in Bau befindlichen Großbauwerke sind in der Karte 2 „Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen“ dargestellt und im Anhang unter 6.3 näher erläutert.

3.2.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen

Für Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen sind im Jahre 1978 aufgewandt worden:

705,4 Millionen DM

davon für

BAB 315,7 Millionen DM
 BStr 389,7 Millionen DM

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

Die relativ lange Dauer der Winterperiode 1977/78 erforderte einen gegenüber den vorhergegangenen Wintern erhöhten Kostenaufwand für den Winterdienst:

für Bundesautobahnen
 38,5 Millionen DM (= 4818 DM/km)
 für Bundesstraßen
 61,6 Millionen DM (= 2030 DM/km).

Die den Auftragsverwaltungen der Länder zur Verfügung gestellten Unterhaltungssätze wurden zur Anpassung an die gestiegenen Lohn- und Materialkosten gegenüber 1977 um rd. 1 % angehoben (s. Tabelle 4)

Tabelle 4

Unterhaltung für Bundesfernstraßen

Bezeichnung	DM je km	
	alter Satz 1977	neuer Satz 1978
Bundesautobahnen		
4streifig	33 200	33 500
5streifig	40 000	40 000
6streifig	45 000	45 800
8streifig	58 000	59 100
Auf- und Abfahrtsarme	11 200	11 300
Bundesstraßen		
2streifig	11 200	11 500
3streifig	19 000	25 000
4streifig	24 000	31 000
Auf- und Abfahrtsarme	11 200	11 200

4 Ergänzende bauliche und verkehrstechnische Leistungen im Jahre 1978

4.1 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

4.1.1 Beseitigung und Ausschaltung von Bahnübergängen

Im Jahre 1978 wurden im Zuge von Bundesstraßen 8 Bahnübergänge durch Bauwerke beseitigt und 11

Bahnübergänge durch Straßenverlegungen ausgeschaltet. Somit sind von 1949 bis 1978 insgesamt 357 beseitigt und 234 ausgeschaltet worden.

4.1.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahre 1978 sind für Fernmeldeeinrichtungen der Bundesfernstraßen insgesamt 50 Millionen DM aufgewendet worden. Damit wurden

- 404 km neue Bundesautobahnen mit Streckenfernmeldekabeln und Notrufsäulen versehen. Am Jahresende waren 6632 km Bundesautobahnen damit ausgestattet.
- In 81 Autobahnmeistereigehöften die Handvermittlungen durch Selbstwählanlagen ersetzt.
- In 38 Autobahnmeistereibezirken Maßnahmen zur Verbesserung der Notruftechnik und der Funkversorgung der Pannenhilfedienste eingeleitet.
- Im Land Schleswig-Holstein ein Landeswählknoten eingerichtet.

Außerdem wurde der Autobahnmeisterei München-Nord eine für den Bereich der Autobahndirektion Südbayern zuständige Fernmeldemeisterei angegliedert.

4.1.3 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen

Im Jahre 1978 wurde an der Bundesautobahn A 57 südlich von Neuß eine mobile, funkgesteuerte Stauwarnanlage zur Verkehrssicherung vor Baustellen eingerichtet, bei der erstmals StVO-konforme Verkehrszeichen auf Matrixsignalgebern mit Lichtfaseroptik gezeigt werden. Die BASt, welche die Anlage entwickelt hat, konnte eine deutliche Wirkung der Stauwarnung hinsichtlich Harmonisierung des Verkehrsflusses und Verminderung der Fahrgeschwindigkeiten messen.

Die an anderen Stellen des BAB-Netzes bestehenden Versuchsanlagen zur Verkehrsbeeinflussung (z. B. das Versuchsfeld Rhein-Main, die Stauwarnanlage Aichelberg, die Autobahnweiche Dernbach) arbeiten weiterhin zufriedenstellend.

4.1.4 Schutzzäune an Bundesautobahnen gegen wildlebende Tiere

Im Berichtsjahr wurden 346 km Schutzzäune an 156 km Bundesautobahnen errichtet. Damit hat sich die Gesamtlänge der Schutzzäune an Bundesautobahnen auf 1639 km, die Gesamtlänge der mit Schutzzäunen — meist beiderseits — ausgestatteten Bundesautobahnstrecken von 824 auf 980 km erhöht.

4.2 Verbesserung der Verkehrsbedienung

4.2.1 Nebenbetriebe an der Bundesautobahn

Um nicht die Autobahn 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, Sepditionsbüros und Touristikinformatiionsstände.

Diese Versorgungseinrichtungen (Autobahnnebenbetriebe) sind Bestandteile der Bundesautobahnen. Den Bau der Nebenbetriebe hat sich der Bund vorbe-

halten, ihre Finanzierung und Bewirtschaftung ist der bundeseigenen Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN) übertragen.

Der Bundesminister für Verkehr und die Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH waren auch 1978 mit Erfolg bemüht, das Angebot an Serviceleistungen an den Bundesautobahnen weiter zu verbessern. So wurden im Berichtszeitraum sechs Tankstellen und zwei Raststätten fertiggestellt und in Betrieb genommen. Damit standen Ende 1978 insgesamt zur Verfügung:

- 255 Tankstellen, davon 87 mit Verkaufskiosken
- 164 Raststätten
- 56 Motels
- 53 Kioske mit WC (KWC)
- 5 Campingplätze
- 58 sonstige Betriebe, wie Wechselstuben, Speditionsbüros, Lotsendienste, Touristikinformationsstände usw.

In das Bauprogramm 1978 für Erneuerung, Erweiterung und Unterhaltungsarbeiten an den Autobahnnebenbetrieben sind, wie in den Vorjahren, vor allem Maßnahmen zur Modernisierung bzw. Kapazitätserweiterung und Maßnahmen zur Verbesserung der betrieblichen Abläufe und der Arbeitsbedingungen aufgenommen worden. Gleichzeitig ist im Rahmen des Bauprogramms 1978 auch ein Sonderprogramm zur Ausstattung der Nebenbetriebe mit Behinderten-WC's angelaufen. Das gesamte Bauvolumen betrug 82,8 Millionen DM.

Zur Verbesserung der Ausstattung der Bundesautobahnen mit sanitären Einrichtungen sind im Berichtszeitraum 27 weitere PWC-Anlagen („Parkplatz-WC“) auf unbewirtschafteten Autobahnrastplätzen errichtet worden. Damit standen den Verkehrsteilnehmern neben den sanitären Einrichtungen in vorhandenen Autobahnnebenbetrieben Ende 1978 insgesamt 55 PWC-Anlagen zur Verfügung.

4.2.2 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien

Im Jahre 1978 wurden vier Autobahnmeistereien fertiggestellt und in Betrieb genommen, so daß für die Betreuung des rd. 7 200 km langen Streckennetzes zum Jahresende 128 Autobahnmeistereien zur Verfügung standen. Weitere Autobahnmeistereien sind im Bau (s. Karte 3).

Auch der Bau bundeseigener Straßenmeistereien wurde im Berichtsjahr fortgesetzt.

4.3 Verkehrserhebungen

Im Berichtsjahr wurde die im Taunus von zwei bzw. drei Jahren stattfindende Straßenverkehrszählung durchgeführt. Die lohnintensiven manuellen Erhebungen konnten aufgrund einer Kombination mit den umfangreichen automatischen Langzeitzählungen reduziert und damit der beträchtliche finanzielle Aufwand vermindert werden. Die Ergebnisse der Zählungen werden wie bisher zentral ausgewertet. Die Herstellung des Tabellenwerkes in Buchform ist im Gange, der Druck der Verkehrsstärken und der Zähl-

stellenkarte 1978 wird vorbereitet. Die Ergebnisse werden Mitte 1979 vorliegen.

Das Netz der automatischen Langzeitzählstellen auf Bundesfernstraßen umfaßte am Jahresende 486 Zählstellen, davon auf Bundesautobahnen 212 und auf Bundesstraßen 274. Die zentrale Auswertung der Ergebnisse der automatischen Langzeitzählgeräte liegt in den Händen der Bundesanstalt für Straßenwesen. Quartals- und Jahresauswertungen werden regelmäßig herausgegeben.

4.4 Schutz gegen Straßenverkehrsgeräusche

Den Belangen des Lärmschutzes ist bei den im Berichtsjahr durchgeführten Straßenbauvorhaben durch möglichst günstige Trassenwahl und durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen in hohem Maße Rechnung getragen worden.

Für die Gestaltung und Ausführung von Lärmschutzwänden und -wällen wurden verschiedene Neuregelungen erarbeitet. Insbesondere sind für die Schalldämmung von Lärmschutzwänden die Anforderungen verschärft worden.

Im Hinblick auf viele Einzelfragen über die Anordnung und die konstruktive Gestaltung von Lärmschutzwänden außerhalb von Kunstbauten wurden Richtlinien aufgestellt.

Die „Zusätzlichen Technischen Vorschriften und Richtlinien für Erdarbeiten im Straßenbau“ sind durch erdbautechnische Bestimmungen für den Bau von Lärmschutzwällen ergänzt worden. Darin werden die Besonderheiten der Erdarbeiten, insbesondere der Baustoffe und deren Einbau und Verdichtung beim Bau der immer häufiger vorgesehenen Lärmschutzwälle behandelt.

4.5 Naturschutz und Landschaftspflege

Der landschaftspflegerische Beitrag der Straßenbaubehörden ist seit langem darauf ausgerichtet, Eingriffe in Natur und Landschaft zu vermeiden oder, wenn dieses nicht möglich ist, Schäden auszugleichen bzw. zu mildern. Näheres wird in den „Richtlinien für die Anlage von Straßen — Landschaftsgestaltung — (RAS-LG), Abschnitt 1 Landschaftsgerechte Planung“ behandelt, die von der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V. (F.G.) im Benehmen mit dem BMV im Entwurf aufgestellt sind. Diese Richtlinien berücksichtigen auch Ergebnisse einer an die Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie im Jahre 1975 erteilten Forschungsarbeit — Landschaftsplanung und Straßenplanung —, die 1978 abgeschlossen wurde. Die Arbeit befaßte sich eingehend mit der Zusammenarbeit von Straßenbauverwaltungen und Naturschutzbehörden mit dem Ziel, die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege möglichst frühzeitig und weitgehend zu berücksichtigen. Ferner wurden von der F. G. in Zusammenarbeit mit dem BMV im Entwurf aufgestellt:

— „Richtlinien für die Anlage von Straßen — Landschaftsgestaltung — (RAS-LG), Abschnitt 2: Bepflanzung — Planung, Ausführung, Unterhaltung“, die vor allem die „Richtlinien für Straßenbepflanzung“ (RPf) ersetzen werden.

- „Richtlinien für die Anlage von Straßen — Landschaftsgestaltung (RAS-LG), Abschnitt 3: Lebendverbau“.
- Die Neufassung des „Merkblattes für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten“, die das Merkblatt aus dem Jahre 1971 ablösen wird.
- „Zusätzliche Vorschriften und Richtlinien für Landschaftsbauarbeiten im Straßenbau“ (ZIVLa-StB).

Die vorgenannten Entwurfsfassungen befinden sich im Abstimmungsverfahren mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder.

Die Entwurfsfassung der „Richtlinien für Rastanlagen an Straßen — Landschaftsgestaltung — Planungsgrundsätze für unbewirtschaftete Rastanlagen“ (RR) steht kurz vor dem Abschluß.

Die Kosten für landschaftspflegerische Maßnahmen lassen sich pauschal kaum erfassen, da sie in den Kosten für bautechnische und verkehrstechnische Komponenten, z. B. Linienführung, Längsneigung, Böschungen, Einschnitte, Bauwerke (z. B. Tunnel, Brücken) und vieles anderes mehr enthalten sind und je nach den örtlichen Verhältnissen erheblich schwanken können.

5 Forschung, Rationalisierung und internationale Zusammenarbeit

5.1 Straßenbauforschung

In der Straßenbau-, Brücken- und Straßenverkehrsforschung wurden, koordiniert mit der Forschungstätigkeit der übrigen Bundesressorts, schwerpunktmäßig Untersuchungen gefördert

- zur Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit durch bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen,
- zur Bewältigung der Umweltprobleme,
- zur Rationalisierung und Kostensenkung bei den verschiedenen Bauweisen und Baumaterialien.

5.2 Entwicklungen in der Straßenbautechnik

Durch eine Reihe von Richtlinien und Merkblättern wurden die Voraussetzungen für sachgerechtes und wirtschaftliches Bauen weiter verbessert. (Vergleiche Abschnitte 4.4 und 4.5).

Die „Technischen Lieferbedingungen für Mineralstoffe im Straßenbau“ (TL Min 78) enthalten die vom speziellen Verwendungszweck weitgehend unabhängigen Anforderungen an Mineralstoffe für den Straßenbau. Zusätzlich wurden im Einführungsschreiben die Anforderungen an die Schlagzertrümmerungswerte von Mineralstoffen in Abhängigkeit von den verschiedenen Verwendungszwecken in der Straße geregelt. Durch die TL Min 78 konnten eine Vielzahl von Lieferbedingungen, Merkblättern und Normen ersetzt werden.

Weiter verfolgt und unterstützt wurde die Entwicklung von Prüfverfahren im Erdbau, die es ermöglichen, die sachgerechte Erstellung von Erdbauwerken

schnell und ohne wesentliche Behinderung des Bauvorganges zu überwachen.

Systematische Studien zur Verwendung von Abfallstoffen und industriellen Nebenprodukten im Erd- und Straßenbau wurden angestellt.

Um den gestiegenen Verkehrsbeanspruchungen bei der Anwendung der Technischen Vorschriften für die Planung und Ausführung der Straßenbauarbeiten besser als bisher Rechnung zu tragen, wurden „Änderungen bzw. Ergänzungen der Technischen Vorschriften und Richtlinien TVT 72, TVbit 3/72, TVbit 6/75, RSTo 75 für Straßen mit sehr hohen Beanspruchungen“ herausgegeben. In diesen sind Festlegungen für die Anwendung der Vorschriften mit ihren Anforderungen an die erforderliche Beschaffenheit der Baustoffe, die Mischgutzusammensetzung und dessen Verarbeitung beim Bau bituminöser Fahrbahnbefestigungen mit erhöhtem Verformungswiderstand enthalten.

Die neuen „Zusätzlichen Technischen Vorschriften und Richtlinien für den Bau von Fahrbahndecken aus Beton (ZTVBeton 78)“ bringen eine Reihe von Festlegungen, mit denen die Wirtschaftlichkeit der Betondeckenbauweise erhöht wurde, z. B. durch eine reduzierte Dübelzahl zwischen den Rollspuren und durch die Möglichkeit der Verwendung von Gleitschalungsfertigern auch für die Fahrstreifen.

Wenn Baustoffe für die herkömmlichen Frostschutzschichten nicht in ausreichender Qualität und Menge zur Verfügung stehen, stellt die Befestigung von Fahrbahnen mit voll gebundenem Oberbau eine wirtschaftliche Alternative dar. Im „Merkblatt für den Asphalt-oberbau“ sind die Voraussetzungen angegeben, unter denen eine Anwendung mit bituminösen Bindemitteln derzeit technisch möglich ist. In den ZTV Beton 78 wurde der Betonoberbau (hydraulisch gebundener Oberbau) behandelt — eine Bauweise, bei welcher, ähnlich wie bei Asphalt-oberbau, auf die übliche Frostschutzschicht verzichtet werden kann.

Wirtschaftliche Maßnahmen zur Instandsetzung und Erneuerung des vorhandenen Straßennetzes erlangen wachsende Bedeutung. Für die Instandsetzung bituminöser Fahrbahndecken wurden in jüngster Zeit Arbeitstechniken entwickelt und erprobt, wobei die verbrauchten Schichten nach entsprechender Aufbereitung erneut eingebaut werden. Bei Betondecken hat sich die Anwendung von Fließbeton für die Erneuerung kleinerer Flächen bewährt.

5.3 Rationalisierung des Vergabewesens

Die Arbeiten zur Rationalisierung der Ausschreibungs- und Vergabetätigkeit wurden fortgesetzt.

Zur Vervollständigung bzw. Fortführung des „Standardleistungskatalogs für den Straßen- und Brückenbau (STLK)“ wurden drei Leistungsbereiche neu erarbeitet und fünf überarbeitet; die Einführung ist für Anfang 1979 vorgesehen. Inzwischen konnten alle für die manuelle und automatisierte Anwendung erforderlichen STLK-Unterlagen allgemein — auch für Stellen außerhalb der Verwaltung — freigegeben werden.

Zur Erreichung einer einheitlichen und sachgerechten Anwendung der VOB wurden „Grundsätze für die Wertung der Angebote nach § 25 VOB/A“ eingeführt.

5.4 Internationale Zusammenarbeit

5.4.1 Multi- und bilaterale Zusammenarbeit

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit Frankreich konnten auf dem Gebiet der Straßenplanung, der Straßenbau- und Straßenverkehrstechnik wichtige Arbeiten abgeschlossen und neue Aufgaben begonnen werden. Die Zusammenarbeit mit dem US-Verkehrsministerium in der Straßenbau- und Straßenverkehrsforschung wurde programmgemäß fortgesetzt.

Im Rahmen der Entwicklungshilfe der Bundesrepublik Deutschland auf dem Gebiet des Straßenwesens wurden mehrere Projekte fachlich begutachtet.

Folgende grenzüberschreitende Straßenbauvorhaben sind durch Verträge mit den Nachbarstaaten geregelt worden:

- Zwischen Lörrach und Weil am Rhein wird die Bundesrepublik Deutschland der Bau einer zollfreien Straße gestattet. Zu dem entsprechenden Staatsvertrag vom 25. April 1977 ist das deutsche Zustim-

mungsgesetz am 23. September 1978 in Kraft getreten; die Ratifizierung steht noch aus.

- Zwei Rheinbrücken — eine Autobahnbrücke bei Steinenstadt und eine Brücke im Zuge der B 532 bei Weil am Rhein — sind z. Z. im Bau. Zu den entsprechenden Staatsverträgen mit Frankreich wurde der Entwurf eines Zustimmungsgesetzes bei den gesetzgebenden Körperschaften eingebracht.
- Über den Autobahnzussammenschluß bei Basel und Weil am Rhein wurde am 9. Juni 1978 ein Staatsvertrag unterzeichnet. Der Vertrag bedarf noch der Ratifizierung.

5.4.2 Ausländische Besucher

Im Jahre 1978 besuchten Fachleute zahlreicher Länder die Abteilung Straßenbau zum Erfahrungsaustausch über straßenbau- und straßenverkehrstechnische Fragen, u. a. der Verkehrsminister der Volksrepublik China und eine Delegation aus Peking.

6 Zusammenstellung wichtiger Bauvorhaben

6.1 Leistungen auf Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1978

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1978 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Gesamt- kosten ¹⁾ Millio- nen	Bis Ende 1977 fertig- gestellt	1978 fertig- gestellt	Ende 1978 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
	km	DM	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	
Baden-Württemberg								
A 5	Frankfurt a. M.–Basel	2,4	36,5	—	—	2,4	—	—
A 6	Nürnberg–Heilbronn	54,5	313,5	23,0	—	31,5	—	—
A 7	Würzburg–Ulm	78,8	510,0	—	—	30,9	—	—
A 80	Stuttgart–Ulm: Stuttgart/Nord bis Stuttgart/ Zuffenhausen	7,2	94,0	—	—	5,2	—	—
	Plochinger Dreieck	5,8	85,0	3,0	—	2,8	B 313 Plochingen bis Königen	—
A 81	Stuttgart– Singen	138,1	1 007,0	60,5	58,6	—	AK Herrenberg (A 831) bis Villingendorf (B 14)	58,6
A 83	Stuttgart–Tübingen– Donauessingen: Echterdingen bis Aich	9,1	65,0	—	—	9,1	—	—
	Aich–Schlaitdorf (Reg.-Bez.–Grenze)	4,9	44,0	—	—	0,3	—	—
	Schlaitdorf–Kirchen- tellinsfurt	7,0	46,0	—	—	7,0	—	—
	Bad Dürkheim bis Donauessingen	7,1	43,0	(2,7) 2streifig	(4,4)	7,1	Anschlußstelle A 864 bis Donau- essingen/Nord	(4,4) 2streifig
A 85	Schwäbisch Hall– Stuttgart: Winnenden bis Waiblingen I. Bauabschnitt	8,2	45,0	—	—	8,2	—	—
A 87	Stuttgart–Aalen: Großheppach bis Schwäbisch Gmünd	31,6	202,0	—	—	17,8	—	—
A 89	Ulm–Biberach– Friedrichshafen: Ulm bis Ulm/ Kastbrücke (Landesgrenze)	2,6	15,0	—	—	2,6	—	—
A 89	Ulm/Kastbrücke– Achstetten/Nord	11,5	23,5	—	—	11,5	—	—

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1978 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Gesamt- kosten ¹⁾ Millio- nen	Bis Ende 1977 fertig- gestellt	1978 fertig- gestellt	Ende 1978 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
	km	DM	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	
A 89	Äpfingen/Nord bis Biberach/ Jordanbad	11,5	55,6	—	3,6	7,9	Äpfingen/Nord bis Biberach/Nord	3,6
A 96	München-Lindau . . .	18,0	56,5	—	(1,0) 2streifig	—	Ferthofen/Grenze BY/BW/bis Aitrach	(1,0) 2streifig
A 98	Singen-Lindau Singen bis Überlingen	23,7	112,0	—	—	(16,0) 2streifig	—	—
A 98	Singen-Lindau Ab B 3 bei Binzen/ Lörrach bis Waidhof . .	11,9	158,0	3,9	—	6,2	—	—
A 831	Stuttgart-Gärtringen: Ehningen bis Gärtringen	4,0	20,5	—	4,0	—	AK Hildrizhausen bis AK Herrenberg	4,0
A 862	Freiburg-Mülhausen .	2,3	13,2	—	—	2,3	—	—
A 864	Zubringer Donaueschingen	6,9	42,5	—	6,9	—	Zubringer Donaueschingen	6,9
A 881	Singen-Konstanz (schweizerische Grenze)	29,8	291,5	—	—	1,3	—	—
Bayern								
A 3	Regensburg- österreichische Grenze (Passau)	123,6	884,9	21,1	20,9	81,6	AS Iggenbach- Passau/Nord	20,9
A 6	Nürnberg-Heilbronn .	72,9	310,4	48,2	—	24,7	—	—
A 6	Nürnberg-Pfreimd: AS Nürnberg/Ost bis AK Altdorf	6,8	28,0	—	—	6,8	—	—
	AK Altdorf bis Amberg/Ost (B 85) . . .	54,2	192,4	37,6	—	(16,6) 2streifig	—	—
A 7	Würzburg-Ulm	88,2	529,0	—	—	36,1	—	—
A 7	Ulm-Füssen: AK Ulm bis Kellmünz .	40,4	253,4	33,6	—	6,8	—	—
	Memmingen/Süd bis AS Leubas	22,9	45,0	—	8,5	14,4	Memmingen/Süd- Grönenbach	8,5
	AS Leubas bis Füssen .	43,4	314,0	13,1	—	(6,6) 2streifig	—	—
A 45	Gießen-Stuttgart	12,0	51,0	—	12,0	—	Kahl bis Mainflingen	12,0
A 70	Schweinfurt- Bamberg	66,0	325,8	(19,1) 2streifig	—	(8,8) 2streifig	—	—
A 73	Bamberg-Nürnberg Verlegung Forchheim .	7,5	44,5	2,0	—	5,5	—	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1978 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Gesamt- kosten ¹⁾ Millio- nen	Bis Ende 1977 fertig- gestellt	1978 fertig- gestellt	Ende 1978 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
	km	DM	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	
A 90	Regensburg- Wolnzach: Elsendorf bis Mainburg	12,3	19,8	—	—	(12,3) 2streifig	—	—
A 92	München- Deggendorf	133,2	622,1	10,7	28,3	30,9	Spange Ober- Schleißheim AK Neufahrn bis Freising/Süd Freising/Süd- Freising/Ost Sautorn bis AK Deggendorf	2,8 5,8 9,6 10,1
A 93	Regensburg- Rosenheim	11,1	38,6	—	—	11,1	—	—
A 93	Regensburg-Weiden	77,0	377,7	31,4	—	26,6	—	—
				davon 6,6 km 2streifig				
A 95	München-Garmisch- Partenkirchen	74,6	533,4	59,4	—	4,6	—	—
A 96	München-Lindau: Nordumgehung Landsberg/Lech	8,5	46,5	4,5	—	4,0	—	—
	Memmingen bis Lindau	14,6	73,3	—	(6,9) 2streifig	7,7	AK Memmingen (A 7) bis Hofen	(6,9) 2streifig
A 98	Lindau-Kempten: Kempten bis Weitnau	22,1	120,2	5,7	—	16,4	—	—
						davon 10,4 km 2streifig		
A 99	Autobahnring München: Nordabschnitt (A 9-A 92)	24,6	231,4	—	7,4	—	AK München/Nord bis AD Feld- moching	7,4
A 752	BAB Zweig Nürnberg-Feucht	10,4	54,3	—	4,7	5,7	Nürnberg/Süd	4,7
Berlin								
A 10	BAB Ring Berlin (West) AK Schöneberg bis AS Kolonnenstraße	1,9	86,0	—	—	1,9	—	—
	AS Kolonnenstraße bis prov. AS Entlastungs- straße Süd	2,9	168,0	—	—	2,9	—	—
	Jakob-Kaiser-Platz bis prov. AS Seestraße	3,1	90,0	2,0	—	1,1	—	—
	Mecklenburgische Straße bis prov. AS Sachsendamm	3,0	218,0	1,7	1,3	—	Prinzregentenstraße bis prov. AS Sachsendamm	1,3
	Unterfahung Beusselstraße	0,5	24,0	—	—	0,5	—	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1978 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt- länge	Gesamt- kosten ¹⁾ Millio- nen	Bis Ende 1977 fertig- gestellt	1978 fertig- gestellt	Ende 1978 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
A 11	Berlin-Hamburg AS Seestraße bis Kurt- Schumacher-Damm ...	2,6	193,0	—	—	2,6	—	—
	Kurt-Schumacher- Damm bis AS Holzhauser Straße ...	2,3 (1,7)	265,9	—	—	3,0	—	—
A 13	Berlin-Südost: AK Tempelhof bis AS Geradestraße	0,8	58,0	—	—	0,8	—	—
	AK Schöneberg bis AS Alboinstraße	1,9	150,0	—	—	1,9	—	—
	AS Alboinstraße bis AS Britzer Damm	4,2	169,0	0,5	—	3,7	—	—
	Abzweig Steglitz: Berliner Straße bis Paulsenstraße	2,4	86,9	1,2	—	1,2	—	—
Hessen								
A 4	Bad Hersfeld-Eisenach Wommen bis Herleshausen einschl. Grenzkontrollstelle Herleshausen	5,1	12,5	—	—	5,1	—	—
A 45	Gießen-Stuttgart: Kreuz Gambach bis Großauheim (Grenze He/Bay)	56,5	471,7	35,4	21,1	—	AK Gambach bis Wölfersheim/ Berstadt Langenselbold bis Großauheim (Grenze He/Bay)	13,1 8,0
	Mainflingen (Grenze Bay/He) bis Kreuz Seligenstadt (einschließlich Mainbrücke)	3,1	49,0	—	3,1	—	Mainflingen bis Seligenstadt	3,1
A 48	Koblenz-Gießen: Wetzlar bis Gießen (Reiskirchen)	26,5	195,8	8,0	—	8,5	—	—
A 49	Kassel-Gießen: Holzhausen bis Lumda	81,0	493,4	11,0	(11,0)	—	Fritzlar/Nord bis Borken	(11,0) 2streifig
A 66	Frankfurt a. M.- Fulda: Abzweig Eschborn bis Schlüchtern (B 40) ...	75,6	920,9	17,8	—	15,3 (+4,0) (Ost- spange Geln- hausen)	—	—
A 485	Marburg-Lahn (Gießen): Marburg (L 3125) bis Langgöns (B 3 alt)	38,2	223,8	19,8	—	3,4	—	—

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1978 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Gesamt- kosten ¹⁾ Millio- nen	Bis Ende 1977 fertig- gestellt	1978 fertig- gestellt	Ende 1978 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
	km	DM	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	
A 680	Darmstadt– Aschaffenburg: Darmstadt (Ost- bahnhof) bis Dieburg (Ost)	16,7	85,4	6,8	—	7,1	—	—
A 683	Dieburg–Hanau: Dieburg (A 680) bis Tannenmühle (B 448) .	21,4	106,1	10,8	1,5	—	Dieburg (A 680) bis Münster (B 45)	1,5
Niedersachsen								
A 27	Bremen–Cuxhaven . . .	70,5	419,8	43,6	—	26,9	—	—
A 28	Westerstede–Olden- burg–Bremen	56,7	352,9	51,4	—	5,3	—	—
A 29	Wilhelmshaven– Cloppenburg: Oldenburg bis Alhorer Heide	92,0	497,0	31,2	12,6	48,2	AS Oldenburg (B 211) bis südlich Oldenburg (A 28)	12,6
A 30	Niederländische Grenze–Grenze Nordrhein-Westfalen/ Niedersachsen: Ortsumgehung Schüttorf (B 403–L 40) .	8,3	39,8	—	—	8,3	—	—
A 30	Bad Oeynhausen– Hannover: Landesgrenze bis östl. Röcke	3,2	18,3	—	3,2	—	Landesgrenze bis östl. Röcke	3,2
	Ortsumgehung Stadthagen	4,9	33,1	—	—	4,9	—	—
A 33	Osnabrück–Paderborn: Nordöstl. Osnabrück bis Voxtrup (A 30)	6,1	52,3	—	—	6,1	—	—
	A 30 bis östl. Harderberg	3,5	15,0	—	—	3,5	—	—
A 35	Nienburg–Hannover– Hameln: Ortsumgehung Nienburg	8,4	98,4	—	—	5,8	—	—
	Neubau von Bornum (B 217) bis Benthe (OU Empelde)	5,6	50,9	1,2	1,4	1,8	Ortsumgehung Empelde (1. Bau- abschnitt)	1,4
A 36	Goslar (B 28 n) bis Bad Harzburg (B 4) . . .	5,3	16,0	—	—	4,4	—	—
A 37	Nördl. Hannover– Hildesheim A 7 bis L 382	5,7	44,0	—	—	5,7	—	—
A 39	Wolfsburg–Salzgitter: Weyhausen bis Mörse .	9,0	42,4	5,4	2,1	—	—	2,1
	Mörse (B 248) bis Braunschweig (B 4) . . .	26,5	181,0	—	—	4,7	—	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1978 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Gesamt- kosten ¹⁾ Millio- nen	Bis Ende 1977 fertig- gestellt	1978 fertig- gestellt	Ende 1978 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
	km	DM	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	
Nordrhein-Westfalen								
A 1	Köln-Trier: AK Bliesheim bis Lommersdorf (Grenze NRW/Rh-Pf)	47,3	200,0	16,9	—	22,0	—	—
A 31	Bottrop bis Ahaus	65,6	509,4	—	—	7,9	—	—
A 42	Duisburg-Dortmund: Rheinkamp bis Essen .	29,9	479,0	16,2	—	5,5	—	—
A 44	Mönchengladbach- Dortmund: Jüchen bis Essen	74,6	1 142,0	14,4	—	—	—	—
A 562	Autobahnzubringer Bonn/Ost: B 9 bis Knoten Ramersdorf (A 59) . . .	3,3	98,9	2,0	1,3	—	Trajektstraße bis AK Bonn/Ost	1,3
A 30	Rheine-Bad Oeynhausen: Rheine bis Lotte	38,1	229,4	13,6	10,9	—	Hörstel (östl. Röcke) bis AS Ibbenbüren	10,9
A 30	Rheine bis Bad Oeynhausen: Bruchmühlen bis Bad Oeynhausen	35,0	321,4	21,3	—	3,9	—	—
A 33	Bielefeld-Haaren	52,2	360,5	—	—	16,4	—	—
A 41	Gelsenkirchen/ Hassel bis Polsum (L 612)	2,9	10,5	—	—	2,9	—	—
A 42	Duisburg-Dortmund: AS Bodelschwingh bis A 45	10,9	105,0	10,6	0,3	—	A 45 bis AS Bodelschwingh	0,3
A 43	Münster-Wuppertal . .	52,9	340,8	13,0	—	39,9	—	—
A 46	Heinsberg- Düsseldorf- Wuppertal: Jüchen (B 44) bis Uetterath	32,7	110,4	5,9	—	15,3	—	—
A 46	Hemmerden bis Düsseldorf-Wersten . .	27,3	503,8	10,1	—	3,5	—	—
A 52	Roermond-Düsseldorf- Essen-Gladbeck: Breitscheid bis Essen/Huttrup (B 1) . .	17,9	220,2	13,0	—	4,9	—	—
A 54	Heerlen-Solingen- Lüdenscheid: Hitdorf (A 59) bis Langenfeld (A 3)	5,6	54,4	—	—	4,8	—	—
A 57	Krefeld- Ludwigshafen: Hommersum bis AK Moers-Hülsdank	50,8	270,4	5,0	—	25,3	—	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1978 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Ge- samt länge	Ge- samt- kosten ¹⁾ Millio- nen	Bis Ende 1977 fertig- gestellt	1978 fertig- gestellt	Ende 1978 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
	km	DM	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	
A 59	Wesel-Bonn: Menden bis Bonn- Ramersdorf (A 562) ...	7,6	64,9	4,6	3,0	—	Bonn-Beuel (B 56) bis Knoten Bonn/Ost	3,0
A 61	Venlo-Erftstadt: Erftstadt (A 1) bis Jackerath (B 1 alt)	35,3	153,1	7,4	—	14,4	—	—
	Jackerath (B 1) bis Mönchengladbach/ Winkeln	19,0	57,9	13,1	—	5,9	—	—
A 524	Lintorf (A 52) bis Duisburg/Serm (K4) .	8,6	39,8	4,0	—	1,3	—	—
A 47	Lippstadt-Bielefeld: Wiedenbrück bis Rheda	12,3	102,2	—	—	8,0	—	—
A 441	B 54 bis Dortmund (Hann Str.)	8,3	108,5	—	—	8,3	—	—
A 445	Werl-Neheim/Hüsten	9,2	67,0	—	—	4,2	—	—
Rheinland-Pfalz								
A 1	Trier-Saarbrücken: AS Trier bis Reinsfeld .	20,7	202,0	—	—	20,7	—	—
A 8	Saarbrücken- Karlsruhe: Zweibrücken bis Walshausen	12,5	117,0	—	—	12,5	—	—
	Walshausen bis Pirmasens	7,4	64,5	—	—	7,4	—	—
A 48	Koblenz-Trier- luxemb. Grenze Ehrang (B 52n) bis westl. Trier (B 51)	5,2	61,5	—	—	(5,2) 2streifig	—	—
A 60	St. Vieth/belg. Grenze- Frankfurt a. M.: Steinebrück (belg. Grenze) bis Bitburg ..	38,6	208,8	—	—	(10,0) 2streifig	—	—
	Dietersheim (A 61) bis AB Dreieck Mainz ...	26,0	123,3	20,5	5,5	—	AK Bingen (A 61) bis AS Bingen/Gauls- heim	5,5
A 62	Trier-Pirmasens: Nohfelden bis Freisen	9,4	67,0	—	—	9,4	—	—
	Bann bis Pirmasens (B 10)	19,4	110,4	—	—	(19,4) 2streifig	—	—
A 63	Mainz-Kaiserslautern: Mainz bis Mauheim ..	34,5	247,2	11,5	8,5	14,5	Wörstadt bis Alzey (A 61)	8,5

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1978 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Gesamt- kosten ¹⁾ Millio- nen	Bis Ende 1977 fertig- gestellt	1978 fertig- gestellt	Ende 1978 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
	km	DM	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	
A 652	Ludwigshafen- Karlsruhe: Rheingönheimer Kreuz (B 9) bis AK Mutterstadt (A 61) .	8,3	50,0	—	—	8,3	—	—
	Assenheim (B 38) bis Neustadt/Mußbach ...	7,4	41,8	—	—	7,4	—	—
	Neustadt/Mußbach bis Neustadt/Lachen einschließlich 2streifig	(2,7)	—	—	—	(2,7)	—	—
	Abzweig Neustadt ...	8,6	56,0	—	—	8,6	—	—
	Verlegung bei Wörth .	7,1	65,0	—	—	7,1	—	—
Saarland								
A 8	Saarbrücken- Luxemburg (Luxemb. Grenze) AK Saarbrücken bis Niedersalbach	9,4	72,0	—	—	9,4	—	—
	Niedersalbach bis Saarwellingen	9,8	53,0	—	—	7,8	—	—
	Querspange Pachten bis Niedmündung ...	6,6	37,0	0,7	—	(2,0) 2streifig	—	—
	Niedmündung bis Mechern	4,4	32,0	—	—	4,4	—	—
	Mechern bis Hilbringen	1,8	17,0	—	(1,8) 2streifig	1,8	Mechern bis Hilbringen	(1,8)
	Hilbringen bis Ripplingen	2,2	17,0	—	—	2,2	—	—
	Ripplingen bis Wehingen	6,7	50,0	—	—	(4,2) 2streifig	—	—
A 620	Franz. Grenze - Dillingen Umgehung Lisdorf ...	3,9	21,0	—	—	2,4	—	—
Schleswig-Holstein								
A 1	Heiligenhafen- Hamburg: nördl. Neustadt/Holstein bis Oldenburg	15,7	66,4	—	—	15,7	—	—
A 7	Flensburg-Hamburg .	144,0	624,9	126,1	17,9	—	AS Schleswig- Schuby (B 201) bis AS Tarp AS Flensburg/ Harrislee (B 199) bis Ellund (dän. Grenze)	14,4 3,5

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1978 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Gesamt- kosten ¹⁾ Millio- nen	Bis Ende 1977 fertig- gestellt	1978 fertig- gestellt	Ende 1978 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km
	km	DM	km	km	km		
1	2	3	4	5	6	7	8
A 23 Heide-Hamburg Elmshorn bis südl. Itzehoe	22,2	127,7	—	—	22,2	—	—
A 24 Hamburg-Berlin: AK Hamburg/Ost bis Tangentenring	3,7	14,2	—	3,7	—	AK Hamburg/Ost (A 1) bis Tangentenring	3,7
Tangentenring bis Kaseburg	12,3	17,0	—	—	0,8		—
							252,3 *)

*) ohne die 2bahnigen Bundesstraßen

1) ohne Grunderwerbskosten

6.2 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1978

6.2.1 4streifige Bundesstraßen

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1978		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1977 fertig- gestellt km	1978	Ende	
				fertig- gestellt km	1978 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
Baden-Württemberg						
B 14	Ausbau in Schwäbisch Hall	1,9	13,0	0,9	1,0	—
B 14	Verlegung von Stuttgart-Vaihingen bis Stuttgart Universität	3,0	91,0	—	—	3,0
B 14/28	Ausbau in Herrenberg	1,4	5,9	—	1,4	—
B 27	Ausbau in Bietigheim (4. Bauabschnitt) ..	1,3	10,2	0,3	—	1,0
B 28	Neubau Schloßberg tunnel Tübingen ein- schließlich Hegelstraße	3,5	65,0	—	(0,4) (2streifig)	2,0
B 36	Verlegung zwischen Leopoldshafen und Eggenstein	6,7	31,3	—	5,0	1,7
B 36	Verlegung bei Karlsruhe-Neureut	4,5	32,0	—	—	4,5
B 38	Verlegung von A 67 bis Weinheim	1,6	8,0	—	1,6	—
B 294	Verlegung von Freiburg-Gundelfingen bis Waldkirch Süd	7,0	28,0	3,4	—	3,6
B 464	Sindelfingen (L 1183) bis Böblingen (L 1182)	1,5	8,0	—	—	1,5
Bayern						
B 2	Verlegung bei Roth	16,2	89,5	11,3	4,9	—
B 2	Verlegung bei Gersthofen	5,2	35,3	—	—	5,2
B 4	Verlegung in Coburg	2,5	26,0	—	—	2,5
B 4	Verlegung zwischen Niederfüllbach und Rossach (1. Fahrbahn)	8,7	17,0	—	—	0,5
B 4/173	Verlegung bei Breitengüßbach (1. Fahr- bahn)	4,8	15,0	—	0,7 (2,1) (2streifig)	(2,1) (2streifig)
B 4	Ausbau zwischen Nürnberg-Buch und Tennenlohe (2. Fahrbahn)	6,0	13,6	—	3,0	3,0
B 8	Verlegung westl. Aschaffenburg	4,2	28,6	—	1,9	2,3
B 8	Verlegung bei Burgfarnbach	5,9	15,0	—	5,9	—
B 13	Ausbau nördlich München	5,0	6,5	—	1,5	—
B 14	Ausbau zwischen Nürnberg und Lauf (ein- schließlich Ortsumgehung)	9,0	19,0	7,0	—	2,0
B 15	Verlegung bei Rehau (1. Fahrbahn)	7,0	22,2	—	—	7,0
B 15	Neubau von Neustadt a. d. W. bis Windisch- eschenbach	9,8	29,7	—	—	(9,8) (2streifig)

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1978		
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt- länge km	Gesamt- kosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1977 fertig- gestellt km	1978 fertig- gestellt km	Ende 1978 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 17 n	Neubau von Augsburg bis Oberottmars- hausen	14,1	54,1	—	—	14,1
B 18	Nordumgehung Memmingen (1. Fahr- bahn)	2,7	10,0	—	—	2,7
B 19/30	Neubau Wiblinger Kreuz	1,2	20,0	—	—	1,2
B 20	Verlegung bei Straubing (1. Fahrbahn) ..	14,9	55,0	(10,9) (2streifig)	—	(4,0) (2streifig)
B 27	Ausbau von Würzburg bis Veitshöchheim	3,8	32,0	—	3,0	0,8
B 303	Ausbau zwischen Schweinfurt und der B 19 (Niederwerrn)	6,0	17,0	—	—	4,2
B 469	Verlegung bei Obernburg	4,1	32,0	—	—	4,1
Bremen						
B 74	1. Bauabschnitt mit Verlegung im Raume Bremen-St. Magnus/Lesum zwischen den Straßen Schafgegend und Hinterm Halm	4,1	76,1	—	1,8	2,3
B 74	Verlegung im Raum Blumenthal zwischen den Straßen Lüssumer Straße und Kreins- loger	1,2	25,9	—	—	1,2
Hamburg						
B 5 n	Westlich AS Moorfleet (A 1) bis Börnsen (Grenze HH/SH)	14,5	160,0	—	—	8,3
B 4/75	Kornweide/Wilhelmsburger Reichsstraße bis Bremer Straße/Hohe Straße	4,9	180,4	—	—	3,2
Hessen						
B 3 a	Neubau zwischen Cölbe und Marburg (L 3125)	13,5	114,5	6,9	—	6,6
B 3 a	Südtangente Kassel	6,3	66,1	—	—	6,3
B 7	Verlegung zwischen Kassel und Kaufun- gen/Niederkaufungen	3,5	22,8	—	—	3,5
B 8/49/54	Verlegung in Limburg an der Lahn	1,3	24,6	0,4	—	0,9
B 40 a	Neubau zwischen A 66 und Frankfurt a. M. (Südumgehung Frankfurt-Höchst)	8,3	104,0	(1,6) (2streifig)	2,8 (+1,6) (2streifig)	2,1
B 42	Verlegung zwischen Weiterstadt (A 5) und Darmstadt	0,8	4,0	—	—	0,8
B 43	Verlegung bei Raunheim mit Anschluß an die B 519	4,5	19,5	—	4,5	—
B 43	Verlegung zwischen Flughafen Rhein- Main und Sportfeld (B 44)	6,4	54,7	—	—	6,4
B 43	Verlegung zwischen Steinheim und Hanau einschließlich Mainbrücke	9,5	133,8	—	—	0,7
B 44	Verlegung zwischen Bürstadt und Lam- pertheim	4,4	11,8	—	—	4,4
B 47	Verlegung bei Lorsch	5,8	31,9	—	—	2,7
B 47/44	Umgehung Bürstadt	9,4	30,0	6,3	3,1	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1978		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1977 fertig- gestellt km	1978	Ende	
				fertig- gestellt km	1978 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 253	Verlegung nordwestlich Dillenburg	1,8	21,5	1,0	—	0,8
B 277	Ausbau in Dillenburg	2,7	41,0	1,0	—	1,7
B 277	Verlegung zwischen Dillenburg und Herborn/Burg	4,5	30,1	—	—	4,5
B 277	Verlegung zwischen Herborn/Burg und Herborn	2,7	29,6	—	1,3	1,4
B 429	Südtangente Lahn/Gießen	2,7	29,6	—	1,3	1,4
B 448	Neubau zwischen Tannenmühle (B 45) und Offenbach (B 43)	9,7	61,0	4,7	—	2,2
B 455	Verlegung bei Wiesbaden/Erbenheim . .	4,4	35,0	—	—	4,4
B 519	Verlegung zwischen Rüsselsheim (B 43) und Flörsheim/Weilbach (B 40 alt)	4,5	30,0	—	(0,8) (2streifig)	1,5 (0,8) (2streifig)
Niedersachsen						
B 4	Neubau von Braunschweig-Melverode bis südlich Wolfenbüttel (Ortsumgehung Wol- fenbüttel)	9,8	58,0	1,7	1,2	6,0
B 4	Ausbau der B 4 (Bad Harzburg bis Braun- schweig) zur A 395 (Ortsumgehung Lengde)	3,4	9,8	—	—	3,4
B 6	Verlegung von westlich Wartjenstedt bis östlich Groß Heere (K37)	9,9	51,1	—	2,7	—
B 27	Verlegung von östlich Scharzfeld bis öst- lich Bad Lauterberg	4,0	18,0	—	—	4,0
B 27/243	Verlegung bei Scharzfeld	5,0	51,1	0,7	2,6	1,7
B 68	Verlegung Osnabrück bis AS Osnabrück Nord	4,7	25,0	—	4,7	—
B 68	Verlegung bei Bramsche (Kreis Bersen- brück)	8,3	45,2	4,3	—	4,0
B 213	Neubau von Vahren (B 68) bis Bethen (Ortsumgehung Cloppenburg)	8,2	42,0	1,0	—	5,5
B 243	Beseitigung des Bahnüberganges nördlich Herzberg	2,5	4,3	—	2,5	—
B 243/241	Verlegung von nördlich Losfelde (B 243) bis südlich (B 243) und östlich (B 241) Osterode	9,0	75,3	7,9	—	1,1
B 522	Neubau von Langenhagen bis zur A 2 . . .	3,1	37,2	1,0	—	1,3
B 530	Nördlich Emden bis Wolthusen	4,3	35,6	—	—	4,3
Nordrhein-Westfalen						
B 54	Hüttentalstraße zwischen Buschhütten und Geisweid	3,7	51,0	—	—	1,7
B 54/62	Hüttentalstraße zwischen Geisweid und Weidenau	2,4	113,9	—	—	2,4
B 264	Verlegung bei Eschweiler	2,4	7,3	1,6	—	0,8

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1978		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1977 fertig- gestellt km	1978	Ende	
				fertig- gestellt km	1978 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 61 n	Ausbau der Ortsumgehung Herford	3,2	25,0	—	2,3	—
B 61	Ausbau in Gütersloh	5,7	26,4	1,5	1,8	2,4
B 224 n	Wuppertal bis nördlich Velbert	11,0	159,5	—	—	5,9
B 236	Neubau der Querspange Letmathe	1,4	31,0	—	—	1,4
Rheinland-Pfalz						
B 9	Verlegung bei Worms	6,3	34,2	3,0	—	3,3
B 42	Pfaffendorfer Brücke bis Balthasar-Neumann-Straße	1,5	13,6	—	—	1,5
B 256	Ausbau zwischen Weißenthurm und Neuwied einschließlich Rheinbrücke	5,1	180,0	1,2	0,8	3,1
B 266	Verlegung zwischen Sinzig und Bad Neuenahr	6,7	90,0	3,8	—	2,2
Saarland						
B 41	Neubau der Westumgehung Neunkirchen	5,5	65,0	—	—	1,4
B 51	Verlegung bei Völklingen	1,9	30,0	1,6	—	0,3
B 423	Ausbau zwischen BAB-AS Homburg und Stadt Homburg	3,3	28,8	1,0	—	2,3
Schleswig-Holstein						
B 76	Ausbau von Kiel (OD Grenze) bis Elmshagen	2,4	11,5	—	—	2,4
				63,3		

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1978

6.2.2 2streifige Bundesstraßen

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1978		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1977 fertig- gestellt km	1978 fertig- gestellt km	Ende 1978 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
Baden-Württemberg						
B 3	Ausbau in Rastatt-Nord	2,0	7,0	—	1,0	1,0
B 3	Verlegung Nußloch-Leimen	6,7	46,7	—	—	6,7
B 3	Verlegung bei Wiesloch	10,1	31,3	—	—	10,1
B 14	Verlegung bei Dettingen	1,8	10,0	—	—	1,8
B 14/462	Verlegung bei Zimmern mit Anschluß an die B 14 nördlich Rottweil	3,0	13,4	—	3,0	—
B 19/466	Ausbau zwischen Heidenheim und Schnaitheim	4,0	14,2	—	—	0,2
B 27	Verlegung bei Buchen	6,2	23,0	—	—	6,2
B 27/37	Verlegung bei Neckarelz und Diedesheim	7,1	45,5	—	—	7,1
B 28	Verlegung bei Nußbach	4,2	6,0	—	—	4,2
B 28	Neubau der Südumgehung Seeborn (A 81—L 361)	3,6	10,2	—	—	3,6
B 28	Verlegung bei Blaubeuren	2,3	24,0	—	—	0,8
B 31	Verlegung bei Neustadt	7,9	68,0	—	—	7,0
B 31	Verlegung von Buchenbach bis Hinterzarten	13,0	30,0	12,0	—	1,0
B 31	Neubau zwischen Löffingen/Unadingen und östlich Bräunlingen/Döggingen	7,0	21,0	1,7	—	5,3
B 31	Verlegung bei Kreßbronn, Abschnitt Oberdorf	2,1	6,7	—	—	2,1
B 32	Neubau östlich Horb	4,1	8,6	—	—	4,1
B 32/313	Verlegung bei Sigmaringen (2. Bauabschnitt)	3,6	17,7	0,6	3,0	—
B 33	Verlegung zwischen Biberach und Hasloch (einschließlich Anschluß an die B 294) ..	11,8	78,0	—	—	11,8
B 33	Verlegung bei Marbach	6,8	15,0	—	—	6,8
B 33	Neubau bei Singen mit Beseitigung des Bahnübergangs	3,2	15,3	—	3,2	—
B 34	Verlegung bei Dogern	4,2	7,7	—	—	4,2
B 34	Ausbau in Waldshut	2,7	10,0	1,0	—	1,7
B 34/518	Verlegung bei Öflingen/Brennet, mit Neubau der B 518 bis nördlich Wehr	6,7	22,6	0,6	—	6,3
B 290	Ausbau von der B 29 bei Oberalfingen bis Ellwangen: 2. Bauabschnitt, Saverwang bis B 29	6,4	11,8	1,9	—	4,5

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1978	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1977 fertig- gestellt km	1978 fertig- gestellt km	Ende 1978 in Bau km
1	2	3	4	5	6
B 293 Beseitigung des Bahnüberganges in Berg- hausen	0,5	19,4	—	—	0,5
B 293 Verlegung bei Wössingen	5,0	11,0	—	5,0	—
B 293 Verlegung bei Flehingen	5,8	13,6	—	—	5,8
B 294 Ausbau von Teilstrecken zwischen Bretten und Pforzheim	2,8	9,0	—	2,8	—
B 294 Verlegung von Freudenstadt (B 28 alt) bis Lossburg	4,0	12,5	—	—	4,0
B 296 Ausbau in Calw	5,6	11,5	—	2,8	—
B 312 Verlegung bei Berkheim bis Edenbachen, Abschnitt: Eichenberg—Berkheim	2,4	7,8	—	—	2,4
B 314 Ausbau bei Tengen	2,9	5,7	—	—	2,9
B 314 Ausbau Wutöschingen—Oftringen	2,3	7,0	—	—	2,3
B 462 Ausbau südlich Forbach	3,0	6,0	—	—	3,0
B 462 Ausbau Schramberg—Sulgen	4,3	9,3	—	—	4,3
B 463 Verlegung zwischen Winterlingen und Sigmaringen-Nollhof	10,5	14,7	—	10,5	—
B 500 Neubau zwischen B 36 und der Staustufe Iffezheim	5,1	8,4	—	5,1	—
B 500 Ausbau zwischen Baden-Baden und Sand .	6,5	16,0	2,0	4,5	—
B 500 Ausbau bei Schluchsee	3,0	10,5	1,6	1,4	—
B 500 Ausbau zwischen Waldkirch und Waldshut	5,0	17,0	—	—	5,0
B 518 Neubau bei Säckingen (Rheinübergang) .	1,6	10,0	—	—	1,6
B 523 Zubringer Villingen—Schwenningen-Nord	6,2	17,6	—	—	6,2
B 523 BAB Zubringer Villingen—Schwenningen (B 27) bis Tuningen-Talheim (einschließ- lich Ortsumgehung Talheim)	12,0	24,0	4,2	—	7,8
B 532 Neubau bei Weil	2,0	13,0	—	—	2,0
Bayern					
B 2 Verlegung zwischen Ellingen und Wei- ßenburg	9,6	23,0	—	—	3,4
B 8 Ausbau von Etterzhausen bis Regensburg .	7,7	19,2	2,8	3,5	1,0
B 10 Beseitigung des Bahnübergangs Burgau .	2,0	5,5	—	—	2,0
B 11 Neubau eines Zubringers zur BAB Mün- chen—Deggenhofen bei Freising	3,0	15,4	—	3,0	—
B 11 Beseitigung des Bahnübergangs Buchen- hain	0,8	8,4	—	0,8	—
B 11 Verlegung südlich Wolfratshausen (Zu- bringer zur A 95)	3,3	14,6	—	—	3,3
B 12 Verlegung von Kempten bis Kaufbeuren: Kempten bis Geisenried	41,6	90,0	—	—	—
Geisenried bis Altdorf	—	—	23,8	—	—
Altdorf bis Kaufbeuren	—	—	6,0	—	—
B 12 Verlegung bei Simbach a. Inn	13,1	12,1	—	—	11,0
B 12 Neubau von Passau zur A 3 AS Passau—Süd	3,8	7,6	—	—	3,8

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1978		
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt- länge km	Gesamt- kosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1977 fertig- gestellt km	1978 fertig- gestellt km	Ende 1978 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 12	Ausbau von Passau bis Straßkirchen	12,7	17,2	2,5	7,2	3,0
B 12	Ausbau bei Freyung	3,0	7,0	—	—	3,0
B 13	Verlegung bei Pfaffenhofen	6,0	6,9	—	—	6,0
B 13	Ausbau von Ansbach bis Hohe Fichte	4,2	7,9	—	—	4,2
B 13	Ausbau Hohe Fichte bis Triesdorf	7,3	7,0	—	1,4	5,9
B 13/466	Verlegung westlich Gunzenhausen	7,5	11,6	—	—	4,2
B 13	Verlegung von Holzkirchen bis Bad Tölz	16,0	18,0	—	3,6	5,4
B 16	Ausbau von Steinheim bis Lauingen	6,8	5,8	5,6	1,2	—
B 16	Verlegung zwischen Straß und Rain am Lech	14,0	11,5	—	—	14,0
B 16	Verlegung von Regensburg bis Wenzen- bach	7,3	19,2	2,3	2,2	1,8
B 19	Entlastungsstraße in Bad Neustadt a. d. Saale	1,5	6,2	1,2	—	0,3
B 19	Verlegung bei Tiefenthal	3,6	5,5	—	3,6	—
B 19	Ausbau und Verlegung von Pfersdorf bis B 287 bei Bad Kissingen	10,6	9,0	6,5	—	2,0
B 20	Verlegung bei Eggenfelden	4,9	11,7	—	—	4,9
B 20	Verlegung von Freilassing bis Laufen	7,9	9,0	—	—	7,9
B 21	Ausbau von Schwarzbach (Bundesgrenze) bis B 20	3,0	5,0	—	—	3,0
B 22	Ausbau von Unterneuses bis Bamberg	6,0	5,5	—	—	6,0
B 22	Verlegung bei Erbdorf	3,1	8,0	—	—	3,1
B 22	Verlegung von Cham bis Rötz	17,0	25,2	7,0	—	3,5
B 25	Ausbau von Hoppingen bis Nördlingen	9,5	11,0	6,2	3,3	—
B 26	Beseitigung des Bahnübergangs Langen- porzelten	3,6	16,4	—	—	0,7
B 27/37	Beseitigung des Bahnübergangs Karlstadt	4,9	17,7	—	—	4,9
B 27	Ausbau und Verlegung bei Thüngersheim	2,5	6,2	—	—	2,5
B 27	Verlegung bei Höchberg	4,5	21,2	—	—	4,5
B 31	Verlegung von Lindau zur Bundesgrenze	3,0	10,0	—	—	3,0
B 47/469	Verlegung bei Amorbach (Milttenberg)	5,0	10,8	1,0	4,0	—
B 85	Verlegung zwischen Passau-Hacklberg und Patriching	8,8	43,5	1,0	1,5	—
B 85	Verlegung bei Tittling	5,7	10,0	—	—	5,7
B 85/22	Verlegung bei Cham	6,4	27,5	2,5	3,9	—
B 85	Verlegung bei Schwandorf	7,3	18,5	—	—	7,3
B 85	Ausbau zwischen Bayreuth und Unter- brücklein	8,9	9,0	1,6	3,3	4,0
B 173	Verlegung zwischen Überkehr und Schwarzenbach	6,9	19,0	—	6,9	—
B 279	Verlegung bei Hollstadt	2,8	9,2	—	—	2,8
B 287	Ausbau zwischen Euerdorf und Bad Kis- singen	7,1	7,0	—	—	7,1

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1978		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1977 fertig- gestellt km	1978	Ende	
				fertig- gestellt km	1978 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 289	Verlegung bei Kulmbach	5,6	34,7	2,2	1,3	2,4
B 299	Verlegung bei Siegenburg	6,2	8,2	—	—	6,2
B 299	Verlegung bei Neumarkt OPf	1,1	5,5	—	—	1,1
B 300	Verlegung westlich Langenbruck	10,3	12,5	1,3	—	4,3
B 300	Verlegung bei Aichach	8,5	19,0	—	8,5	—
B 303	Verlegung zwischen Seußen und Schir- ding	5,0	13,5	—	—	4,5
B 306	Ausbau zwischen Traunstein und Siegs- dorf	5,0	7,0	1,9	—	3,1
B 308	Verlegung von Lindau-Rothkreuz bis Schlachters	4,6	10,0	—	—	4,6
B 308	Ausbau von Sonthofen bis Hindelang	6,2	19,6	5,2	1,0	—
B 310	Ausbau zwischen Oberjoch und Oy	11,8	18,0	4,8	—	7,0
B 388	Verlegung bei Birnbach	10,5	18,0	—	—	1,0
B 466	Ausbau zwischen Pfäfflingen und Nörd- lingen	7,0	5,6	—	—	7,0
B 466	Ausbau bei Barthelmeßaurach	6,4	5,8	—	—	6,4
B 470	Verlegung bei Pressath	8,9	8,0	—	—	8,9
B 471	Verlegung südlich Dachau (2. Bauabschnitt)	4,5	8,0	—	—	4,5
B 472	Verlegung bei Bad Tölz	3,6	20,0	—	—	3,6
Bremen						
B 74	Verlegung im Raum Blumenthal zwischen Lüssumer Straße und Kreinsloger Straße .	1,2	25,9	—	—	1,2
B 6n	Verlegung der B 6 neu von der AS Bremen Arsten (A 1) bis zur Kattenturmer Heer- straße	3,9	39,9	—	3,3	0,6
Hamburg						
B 73	Ausbau der Cuxhavener Straße	0,9	3,9	—	—	0,9
B 431	Umgehung Rissen (1. Bauabschnitt)	2,0	55,8	—	—	2,0
Hessen						
B 3	Verlegung bei Zwesten-Oberurff und Jes- berg	3,7	7,1	—	—	3,7
B 7	Verlegung zwischen Kaufungen-Nieder- kaufungen und Helsa	7,5	23,9	—	—	7,5
B 27	Verlegung bei Bebra	5,3	17,2	4,4	0,9	—
B 27	Verlegung zwischen Bebra-Breitenbach und Bebra-Blankenheim	3,6	11,3	—	—	3,6
B 27	Verlegung bei Petersberg-Marbach	5,5	15,5	—	—	5,5
B 37	Verlegung bei Hirschhorn (Neckar)	1,9	34,4	—	—	1,9
B 42	Ausbau bei Lorch	2,2	19,1	—	0,1	2,1
B 42	Ausbau zwischen Rüdesheim-Aßmanns- hausen und Rüdesheim	2,0	17,5	—	—	2,0

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1978		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1977 fertiggestellt km	1978 fertiggestellt km	Ende 1978 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 42	Bahnübergang Ginsheim-Gustavsburg ..	2,7	5,9	—	—	0,7
B 45	Verlegung bei Groß-Umstadt	3,6	5,7	—	—	3,6
B 49	Ausbau zwischen Limburg und Limburg-Ahlbach	3,9	12,8	—	—	3,9
B 62/27	Ausbau in Bad Hersfeld (Obersberg sowie Knotenpunkt B 62/27, Fuldabrücke)	2,8	11,4	—	1,2	1,6
B 62	Verlegung bei Friedewald	4,1	7,6	—	3,5	0,6
B 83	Verlegung bei Grabenstein	1,9	6,2	—	1,9	—
B 251	Verlegung bei Korbach zwischen Industriestraße und B 252	2,0	4,7	—	—	2,0
B 253	Verlegung bei Bad Wildungen	11,2	25,3	—	—	11,2
B 253	Verlegung zwischen Fritzlar (B 253 alt) und Fritzlar-Süd (A 49)	3,6	65,5	2,4	1,2	—
B 253	Ausbau zwischen Felsberg-Gensungen und AS Melsungen (A 7)	2,9	5,7	—	2,9	—
B 254	Verlegung bei Homburg (Efze)	4,9	12,8	—	—	4,9
B 254	Verlegung bei Schwalmstedt-Ziegenheim (Kottenberg)	2,0	5,5	—	2,0	—
B 255	Verlegung bei Roth	1,9	4,3	—	—	1,9
B 276/455	Verlegung bei Schotten	3,2	7,3	1,2	1,0	1,0
B 277	Ausbau in Wetzlar	3,0	15,8	2,9	—	0,1
B 323	Verlegung zwischen Homberg (Efze) B 254 und der AS Homberg (Efze)	8,5	21,7	1,3	1,4	2,1
B 417	Verlegung zwischen Limburg-Linter und Hünfelden-Kirberg	2,6	2,5	—	—	2,6
B 426	Verlegung zwischen Höchst (Odw.) und Breuberg-Neustadt	5,3	15,0	—	—	5,3
B 455	Verlegung bei Kelkheim-Fischbach	2,3	8,0	—	—	2,3
B 455	Ausbau zwischen Falkensteiner Stock und der K 771 bei Kronberg/Taunus	2,1	5,0	—	0,8	1,3
B 455	Ausbau in Bad Homburg v. d. Höhe	2,1	5,0	1,8	0,3	—
B 458	Verlegung zwischen Dipperz-Friesenhäuser und Hilders-Dietges	3,8	7,5	—	—	3,8
B 460	Verlegung zwischen Lorsch (B 47 neu) und Heppenheim	3,2	8,5	2,7	—	0,5
B 519	Verlegung zwischen Hofheim (L 3018) und Königstein (B 8 neu)	7,6	16,0	6,6	1,0	—
B 520	Verlegung zwischen A 44 und Schauenburg-Breitenbach	6,2	13,4	1,7	4,5	1,0
B 251	Verlegung bei Niederdorfelden	2,1	7,1	—	—	2,1
Niedersachsen						
B 1	Ausbau von Himmelsthür bis westlich Hildesheim	1,9	12,3	1,1	0,6	0,2
B 3/248	Erneuerung Rohmebrücke in Northeim ..	0,4	5,9	—	—	0,4

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1978		
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt- länge km	Gesamt- kosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1977 fertig- gestellt km	1978 fertig- gestellt km	Ende 1978 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 4	Neubau der Ortsumgebung Braunlage im Zuge der B 4 (1. und 2. Bauabschnitt) . . .	5,1	10,0	—	—	3,9
B 27	Ausbau und Verlegung von östlich Ebergötzen bis westlich Gieboldehausen	6,8	10,3	2,0	—	4,8
B 27/446	Verlegung bei Ebergötzen	5,7	21,1	3,9	1,8	—
B 51	Verlegung bei Bohmte	3,7	15,8	—	—	3,7
B 64	Verlegung von westlich bis östlich Bad Gandersheim (Südumgebung Gandersheim)	4,0	23,8	—	—	4,0
B 70	Verlegung von nördlich bis westlich Lingen (von B 70 bis B 214, 1. Bauabschnitt) .	9,3	45,0	1,8	—	7,5
B 72	Ausbau und Verlegung von südwestlich Hesel bis östlich Potshausen	13,3	34,0	10,5	2,8	—
B 73	Beseitigung von Unfallschwerpunkten auf der Ortsumgebung Stade	5,5	8,4	0,3	0,3	—
B 83	Verlegung von nördlich Emmern bis nördl. Grohnde (OU Emmerthal)	6,2	17,6	—	3,0	—
B 212	Ausbau und Verlegung von nördlich Esenshamm bis nördlich Rodenkirchen . .	6,2	6,2	—	—	6,2
B 214	Beseitigung des Bahnüberganges in Diepholz	1,2	8,0	—	—	0,1
B 215	Beseitigung des Bahnüberganges bei Rohrsen	1,7	8,5	—	—	0,1
B 238	Ortsumgebung Rinteln (1. Bauabschnitt) .	6,4	38,1	—	—	0,1
B 240	Umgehung von Linse bis Bodenwerder . .	3,6	27,6	—	—	3,6
B 401	Verlegung bei Dörpen	4,6	18,0	—	—	0,7
B 402	Verlegung bei Haren	4,1	18,4	—	—	0,5
B 404	Verlegung von Geesthacht (Landesgrenze) bis Eichholz	5,4	19,7	0,7	4,7	—
B 404	Verlegung von Eichholz bis Haudorf	5,3	16,7	—	—	1,0
B 437	Verlegung von Varel bis einschließlich Kreuzungsbereich mit A 29	2,1	10,1	1,7	—	0,4
B 441/442	Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges in Wunstorf	1,7	37,7	—	—	0,3
B 422	Verlegung von der A 2 bis nördlich Messenkamp (Ortsumgebung Lauenau)	3,0	10,2	—	—	3,0
B 495	Verlegung von westlich Basbeck bis nordöstlich Osten	3,4	19,1	3,3	—	0,1
Nordrhein-Westfalen						
B 9	Verlegung bei Wesseling, Sürth, Rodenkirchen	10,7	38,3	6,3	—	3,2
B 51	Verlegung zwischen Tondorf und Stadtkyll	9,9	42,2	3,3	—	6,0
B 56/265/477	Verlegung bei Zülpich, Geich-Füssenich .	11,6	28,7	—	4,1	7,5
B 58	Verlegung bei Alpen	4,9	7,7	—	4,9	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1978		
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt- länge km	Gesamt- kosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1977 fertig- gestellt km	1978 fertig- gestellt km	Ende 1978 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 229	Ausbau von Teilstrecken zwischen Solingen und Radevormwald, einschließlich Ortsdurchfahrt Radevormwald	9,7	41,5	4,0	—	3,2
B 230	Verlegung bei Glehn und Grefrath	7,2	19,1	2,4	—	4,8
B 232	Ausbau zwischen Opladen und Burscheid, (einschließlich Ortsdurchfahrten Burscheid und Opladen)	10,0	30,3	6,0	—	1,6
B 484	Verlegung zwischen Siegburg und Overath	8,6	18,9	5,5	—	3,1
B 504	Verlegung bei Frasselt	5,9	18,9	3,4	—	2,5
B 1	Neubau Paderborn—Bad Lippspringe—Schlangen	15,2	39,5	—	—	15,2
B 51/58	Bahnübergang in Haltern	4,2	21,2	3,7	0,5	—
B 54	Verlegung bei Herdecke	2,0	27,5	—	—	2,0
B 54	Neubau zwischen Steinfurt und Nordwalde	13,5	54,2	4,5	—	9,0
B 61	Bahnübergang Lage	0,7	12,0	—	0,7	—
B 64	Verlegung bei Rietberg	5,4	12,0	—	—	5,4
B 67	Neubau bei Borken (B 70 bis L 829)	9,5	18,5	—	—	9,5
B 67	Neubau Borken—Reken (L 829 bis L 600)	6,8	12,6	—	—	6,8
B 68	Ausbau in Haxtergrund bei Paderborn	2,6	9,2	—	—	2,6
B 223/224	Ausbau in Dorsten	4,2	38,3	1,3	0,6	—
B 225	Ausbau Recklinghausen—Marl	1,9	11,0	—	—	1,0
B 239	Bahnübergang in Altenhundem	1,6	14,3	1,0	—	0,6
B 239	Ausbau zwischen Lübbecke und Quernheim	5,8	9,8	—	5,8	—
B 239	Neubau Lübbecke—Espelkamp	7,3	21,5	—	—	4,4
B 473	Neubau zwischen Bocholt und Dingden	7,7	16,0	—	7,7	—
B 480	Verlegung bei Haaren	4,3	14,6	—	—	4,3
B 480	Verlegung in Assinghausen	1,3	4,9	1,2	0,1	—
B 514	Ausbau in Vlotho	1,1	6,3	—	—	1,1
B 514	Ausbau zwischen Vlotho und Bad Oeynhausien	1,6	7,8	—	—	1,0
Rheinland-Pfalz						
B 9	Verlegung bei Boppard	3,0	27,0	1,5	—	1,5
B 9	Verlegung zwischen St. Goar und Werlau	2,5	6,0	—	2,5	—
B 9	Verlegung bei Nierstein	2,2	6,1	—	—	2,2
B 9	Verlegung zwischen Gernersheim und Rülzheim	4,3	14,6	—	—	4,3
B 9	Verlegung bei Nackenheim	3,0	16,0	—	3,0	2,2
B 9	Verlegung bei Lingenfeld	6,7	43,5	—	—	6,7
B 10	Verlegung Albersweiler (1. Bauabschnitt)	3,2	8,0	—	—	3,2
B 10	Verlegung Wilgartswiesen	3,5	24,4	—	—	3,5

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1978		
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt- länge km	Gesamt- kosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1977 fertig- gestellt km	1978 fertig- gestellt km	Ende 1978 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 10	Verlegung zwischen Rinnthal und Sarnstall	3,2	26,5	—	—	3,2
B 10/272	Verlegung bei Albersweiler bis Landau West	4,5	22,4	3,0	—	1,5
B 37	Verlegung bei Bad Dürkheim (einschließlich Bad Dürkheim-Ellerstadt)	6,3	25,1	—	2,0	1,0
B 30	Ausbau zwischen Frankenstein und Neustadt	4,1	17,2	1,7	—	2,0
B 41	Verlegung in Idar-Oberstein (2. Bauabschnitt)	2,8	65,8	—	—	2,8
B 42	Verlegung zwischen Lahnstein und Braubach	10,3	70,0	9,8	—	0,5
B 42	Ausbau in Vallendar	1,5	7,4	0,8	—	0,7
B 47	Verlegung zwischen Worms und Monsheim	12,7	62,4	5,1	—	1,0
B 47	Verlegung zwischen Dreisen und Wattenheim	9,8	22,7	3,5	—	2,7
B 48	Verlegung bei Winnweiler	4,5	19,0	—	—	4,5
B 48	Verlegung Bad Münster a. Stein	0,7	7,0	—	—	0,7
B 49	Verlegung bei St. Aldegund und Ediger ..	6,4	14,5	0,5	—	0,4
B 51	Verlegung von Saarburg nach Ayl	9,1	30,4	1,5	2,1	—
B 51	Verlegung zwischen A 60 und Bitburg ..	7,1	18,6	5,1	2,0	—
B 51	Trier bis Konz (1. Bauabschnitt, Brücke Feyen)	1,1	14,0	—	1,1	—
B 51	Verlegung Konz	3,2	23,0	—	—	3,2
B 52	Verlegung von Neuhinkelhaus bis A 48 ..	15,8	60,8	12,0	—	3,8
B 53	Verlegung bei Mühlheim/Mosel	2,5	6,0	—	2,5	—
B 255	Verlegung bei Rennerod	3,8	7,7	—	—	3,8
B 256	Verlegung bei Altenkirchen	5,8	30,0	—	3,9	1,9
B 257	Ausbau in Adenau mit Überbrückung des Adenauer Baches	1,6	8,8	0,3	—	1,3
B 258/256	Verlegung in Mayen (1. Bauabschnitt) ..	4,6	24,5	—	2,0	2,6
B 267	Verlegung bei Ahrweiler	4,0	35,0	—	—	4,0
B 270	Verlegung bei Lauterecken	4,3	19,0	—	—	1,8
B 270	Verlegung Schopp und Steinalberg	5,8	20,8	3,1	—	2,7
B 407	Ausbau von Höfchen bis Abtei	6,2	13,5	2,2	4,0	—
B 412	Verlegung Kempenich bis Weibern	5,5	14,4	—	—	5,5
B 420	Verlegung bei Niedermoschel	1,6	6,1	—	—	1,6
Saarland						
B 41	Verlegung von Hofeld bis A 62	12,3	43,5	—	—	2,5
B 51	Verlegung bei Merzig	2,6	15,0	—	—	2,6
B 51	Verlegung zwischen Saarfels und Bahnhof Fremersdorf	3,1	5,0	—	—	3,1
B 268	Verlegung bei Losheim	7,3	21,0	0,5	—	6,0

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1978		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1977 fertig- gestellt km	1978 fertig- gestellt km	Ende 1978 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
Schleswig-Holstein						
B 5	Verlegung bei Brunsbüttel (einschließlich Kanalquerung)	13,9	193,0	—	—	6,1
B 75	Ausbau in Bad Oldeslohe	1,9	6,5	1,5	0,4	—
B 76	Verlegung bei Plön	3,1	35,0	0,6	—	2,5
B 77	Verlegung bei Jevenstedt	4,0	8,6	—	—	4,0
B 77	Ausbau und Verlegung in Itzehoe (Delftorbrücke)	1,5	14,0	0,2	0,7	—
B 202	Verlegung zwischen Osterrönfeld und Osterfeld	5,7	28,5	3,8	1,9	—
B 206	Verlegung bei Kellinghusen	4,0	12,0	—	4,0	—
B 431	Verlegung zwischen Wewelsfleth und Glückstadt	8,2	20,0	—	—	3,3
				198,2		

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

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

Nr.	Länge (m)	Kosten (Millio- nen DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt	Baustoff
1	2	3	4	5	6
a) im Jahre 1978 fertiggestellte Großbauwerke					
1	441	15,0	Brücke über die Hunte östlich Oldenburg	A 29 Cloppenburg– Oldenburg	Spannbeton
2	399	18,2	Lippetalbrücke Haltern	A 43 Münster Recklinghausen	Stahl/ Spannbeton
3	2 500	110,8	Rheinbrücke Neuwied mit Vorlandbrücken	B 256 Verbindung B 9–B 42	Stahl und Spannbeton
4	307	27,0	Mainbrücke Griesheim	A 5 Frankfurt–Mannheim	Spannbeton
5	451	17,6	Mainbrücke Mainflingen	A 45 Gießen–Frankfurt	Spannbeton
6	322	16,1	Mainbrücke Sindlingen	B 40 Umgehung Höchst	Spannbeton
7	603	28,4	Schönbuchtunnel (2 Röhren)	A 81 Stuttgart–Singen	Stahlbeton
8	900	65,0	Neckartalbrücke Weitingen	A 81 Stuttgart–Singen	Stahl
9	580	14,9	Mühlbachtalbrücke	A 81 Stuttgart–Singen	Spannbeton
10	365	15,7	Talbrücke Neckarburg	A 81 Stuttgart–Singen	Spannbeton
11	422	15,0	Schöllnachbrücke	A 3 Regensburg–Passau	Spannbeton
12	598	18,6	Brückenzufahrt Tempelhofer Kreuz	A 13 Osttangente	Spannbeton
b) Ende 1978 in Bau befindliche Großbauwerke					
13	700	22,2	Moorbrücken in Plön	B 76 Kiel–Eutin	Spannbeton
14	1442	49,7	Hochstraße Oldenburg	A 28 Westerstede– Delmenhorst	Spannbeton
15	389	26,0	Lippebrücken	A 31 bei Dorsten	Stahlverbund u. Spannbeton
16	1166	94,6	Rheinbrücke Düsseldorf– Flehe	A 46 Rheydt– Düsseldorf	Stahl/ Spannbeton
17	2230	43,3	Hochstraße bei Siegen	B 54/62 Hüttentalstraße	Spannbeton
18	461	15,0	Hochstraße im Dillfeld	B 253 Umgehung Dillenburg	Spannbeton
19	675	22,2	Krebsbachtalbrücke	A 48 Koblenz–Gießen	Spannbeton
20	491	15,0	Gleisdreieck Gießen	A 480 Wetzlar–Gießen	Spannbeton
21	472	15,0	Krebsbachtalbrücke	A 1 Köln–Trier	Spannbeton
22	800	23,4	Quartbachtalbrücke	A 1 Köln–Trier	Spannbeton
23	712	34,0	Ourtalbrücke	A 60 St. Vith–Wittlich	Spannbeton
24	547	11,0	Lahnbrücke Lahnstein	B 42 Koblenz–Braubach	Spannbeton
25	1250	28,9	Talbrücke Weinheim	A 63 Mainz–Kaiserslautern	Spannbeton
26	709	23,0	Mainbrücke „Steinheimerbogen“	B 43 bei Hanau	Spannbeton
27	980	49,6	Mainbrücke Markbreit	A 7 Würzburg–Ulm	Spannbeton
28	676	22,3	Grundwasserwanne Wörth a. Rhein	A 652 Landau–Karlsruhe	Stahlbeton

Nr.	Länge (m)	Kosten (Millio- nen DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt	Baustoff
1	2	3	4	5	6
29	1128	70,2	Kochertalbrücke	A 6 Weinsberg–Nürnberg	Spannbeton
30	528	15,0	Gronachtalbrücke	A 6 Weinsberg–Nürnberg	Spannbeton
31	2065	34,3	Plochinger Dreieck mit Hochstraßen	B 10/B Stuttgart–Ulm 313	Spannbeton
32	630	8,1	Hangbrücke Kindinger Berg (1. Fahrbahn)	A 9 Berlin–München	Spannbeton
33	379	15,0	Donaubrücke Ingolstadt	A 9 Berlin	Spannbeton
34	700	27,0	Rheinbrücke Konstanz mit Vorlandbrücken	A 81 Singen–Konstanz	Spannbeton
35	751	20,0	Gutachtalbrücke	B 31 bei Neustadt	Spannbeton
36	723	21,7	Rottachtalbrücke	A 7 Ulm–Füssen	Spannbeton
37	404	17,9	Donaubrücke Wörth	A 3 Regensburg–Passau	Spannbeton
38	622	22,6	Donaubrücke Metten	A 3 Regensburg–Passau	Spannbeton
39	674	32,1	Innbrücke Suben	A 3 Passau–Linz	Spannbeton
40	393	15,0	Butterbergtunnel	B 241 Osterode	Stahlbeton
41	800	29,4	Tunnel-Tegel (Ausstattung)	A 10 Berlin-Nord	
42	880	28,0	Bereich Flughafen Tegel, Trog und Rampe	A 11 Berlin-Nord	Spannbeton

6.4 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken und zweibahnige Bundesstraßen im Jahre 1979

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Baden-Württemberg			
Würzburg-Ulm (A 7)	AS Bissingen (L 1168) bis AS Langenau (L 1170)	12,5	Frühling
Stuttgart-Herrenberg (B 14)	AK Stuttgart-Vaihingen bis AS Stuttgart-Universität	3,0	September
Maystadt-Böblingen (B 464)	Sindelfingen (L 1183) bis Böblingen (L 1182)	1,5	Herbst
Stuttgart-Tübingen-Donaueschingen (A 83)	Echterdingen bis Aich	9,1	Herbst
Singen-Konstanz (A 881)	Rheinbrücke Konstanz zwischen AS Reichenaustraße und AS Gottlieberstraße	(1,3)	Herbst
Stuttgart-Aalen (A 87)	Urbach-West bis Waldhausen	8,4	Herbst
Würzburg-Ulm-Füssen (A 7)	AS Langenau (L 1170) bis Kreuz-Ulm (A 8)	1,6	November
Nürnberg-Heilbronn (A 6)	Crailsheim (Grenze BW/By) bis Kupferzell	31,5	Dezember
Bayern			
Nürnberg-Pfreimd (A 6)	AK Nürnberg-Ost (A 9) bis AK Altdorf (A 3)	6,8	Juni
Regensburg-Weiden (A 93)	Burglengenfeld (B 15) bis AS Klardorf	13,9	August
Regensburg-Passau (österr. Grenze) (A 3)	AS Passau-Nord bis Passau-Süd (B 12)	7,5	August
München-Lindau (A 96)	Verlegung nördl. Landsberg (Teilstrecke)	4,0	Herbst
BAB-Zweig Nürnberg-Feucht (A 752)	Nürnberg/Hafen bis AK Nürnberg-Süd (A 6)	5,7	Oktober
Schweinfurt-Bamberg (A 70)	Weyer bis Hornhausen	(8,8) 2streifig	November
Würzburg-Ulm-Füssen (A 7)	Kreuz Ulm (A 8) bis Burlafingen (B 10)	6,8	November
Nürnberg-Pfreimd (A 6)	AS Amberg-Kastl bis östlich Amberg (B 85)	(16,6) 2streifig	November
Nürnberg-Heilbronn (A 6)	AS Ansbach-West (B 14) bis Crailsheim (Grenze By/BW)	24,7	Dezember
Regensburg-Wolnzach (A 90)	Mainburg bis Elsendorf	(12,3) 2streifig	Dezember
Ulm-Füssen (A 7)	AS Grönenbach bis AS Leubas	14,4	Dezember
München-Lindau (A 96)	AK Wangen (Grenze By/BW) bis Lindau	7,7	Dezember

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Berlin			
BAB Berlin–Hamburg (A 11)	AS Seidelstraße bis AS Holzhauserstraße und AS Scharnweberstraße bis Hohenzollernkanal	3,0	Mai
BAB Ring Berlin (West) (A 10)	Unterfahrung Beusselstraße	0,5	Dezember
BAB Zweig Steglitz	AS Mecklenburgische Straße bis AS Paulsenstraße	1,2	Dezember
Hessen			
Bad Hersfeld–Eisenach (A 4)	Herleshausen–Wommen bis Herleshausen (2. Fahrbahn)	3,5	Mai
Lahn/Wetzlar–Lahn/Gießen bis A 48 (B 429)	Südtangente Gießen	2,7	Herbst
Koblenz–Gießen (A 48)	Nordkreuz Gießen (A 49) bis AD Reiskirchen (A 5/48)	8,5	Herbst
Frankfurt/Main–Fulda (A 66)	Kruppstraße (B 448) bis Hanau-West	7,2	Dezember
Niedersachsen			
Bad Oeynhausen–Hannover (A 30)	Ortsumgehung Stadthagen	4,9	Frühling
Hannover–Laatzen (A 37)	Hannover–Waldhausen (B 3/65) bis Laatzen (A 30)	2,2	August
Westerstede–Oldenburg–Bremen (A 28)	Südumgehung Oldenburg	4,2	November
Wilhelmshaven–Cloppenburg (A 29)	B 210 bis Paffrathstraße	7,5	November
Nordrhein-Westfalen			
Essen–Wuppertal (B 224 n)	Velbert (B 224) bis südlich Neviges (L 355)	5,9	März
Mönchengladbach–Düsseldorf– Dortmund (A 44)	Düsseldorf–Reichswaldallee (L 455) bis Ratingen (L 239)	3,0	Mai
Wuppertal–Münster in Westf. (A 43)	Westl. Recklinghausen (L 511 n) bis südlich Haltern (L 612)	9,5	Juni
Bielefeld–Lippstadt (A 47)	von der L 568 bis zu B 64	4,2	Sommer
Heinsberg–Erkelenz–Jüchen (A 46)	AK Wanlo (A 61) bis Erkelenz Erkelenz bis Hückelhoven	10,6 7,0	Juli Juli
Bielefeld–Haaren (A 33)	Sennelager (B 68) bis Schloß Neuhaus (B 64)	5,9	Herbst
Aachen–Düsseldorf (A 46)	Neuß (B 9 alt) bis Himmelgeister Straße in Düsseldorf–Flehe (einschließlich Rheinbrücke)	3,5	November
Krefeld–Ludwigshafen (A 57)	Goch (B 9 n) bis Sonsbeck (L 491)	17,8	Dezember
Duisburg–Dortmund (Emscherschnellweg) (A 42)	Duisburg–Beeck (L 287) bis Duisburg–Hamborn (A 59)	2,4	Dezember
Heerlen (niederl. Grenze) – Sulingen (A 54)	Hitdorf (A 59) bis Langenfeld (L 403)	4,3	Dezember

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Rheinland-Pfalz			
Saarbrücken–Karlsruhe (A 8)	AS Zweibrücken (Grenze RP/Sa) bis Walshausen	12,5	August
Trier–Pirmasens (A 62)	Nohfelden bis Freisen	9,4	November
Ludwigshafen–Karlsruhe (A 652)	Neustadt–Mussbach bis Laachen (B 39)	8,6	November
	Umgehung Wörth	7,1	November
Saarland			
Saarbrücken–Luxemburg (luxemb. Grenze) (A 8)	Niedmündung bis Mechern (B 406)	4,4	Dezember
	Mechern bis Hilbringen (2. Fahrbahn)	1,8	Dezember
Schleswig-Holstein			
Hamburg–Heiligenhafen (A 1)	Nördlich Neustadt bis Lensahn	5,9	Herbst

6.5 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken und zweibahnige Bundesstraßen im Jahre 1980

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Baden-Württemberg			
Frankfurt–Basel (Schweizer Grenze) (A 5)	Weil a. Rhein bis Basel	2,4	
Basel–Singen–Lindau (A 98)	AK Singen (A 81/881) bis Stockach (B 31) (1. Fahrbahn)	(16,0)	
Freiburg–Mülhausen (A 862)	Anschluß der franz. A 36 an die A 5 bei Steinenstadt	2,3	
Bayern			
Regensburg–Linz (österr. Grenze) (A 3)	Rosenhof bis Wörth	9,0	
Bamberg–Nürnberg (A 73)	Verlegung Forchheim	5,5	
München–Deggendorf (A 92)	AS Oberschleißheim (B 471) bis AK Neufahrn (A 9)	8,0	
Hessen			
Marburg–Gießen (A 485)	Staufenberg (L 3356) bis AK Lahn/Gießen (A 48)	3,4	
Darmstadt–Aschaffenburg (A 680)	Gunderhausen (B 26) bis Dieburg (A 683)	7,0	
Niedersachsen			
Wolfsburg–Braunschweig– Salzgitter (A 39)	Üfingen (L 612) bis Salzgitter– Engelnstedt (K 14)	2,4	
Nordrhein-Westfalen			
Rheine (niederl. Grenze)– Bad Oeynhausen (A 30)	Rehme (B 514) bis Bad Oeynhausen (A 2)	3,9	
Wattenscheid–Marl (A 41)	Gelsenkirchen–Hassel bis Polsum (L 612)	2,9	
Wuppertal–Münster i. Westf. (A 43)	Marl (L 612) bis Lavesum (L 652)	9,3	
Bielefeld–Lippstadt (A 47)	von der B 64 bis Langenberg (B 55)	3,8	
Düsseldorf–Essen (A 52)	in Essen Alfredstraße bis A 430	4,9	
Krefeld–Ludwigshafen (A 57)	Rheinberg (B 58) bis Sonsbeck (L 491)	10,8	
Venlo (niederl. Grenze)– Kerpen (A 61)	Jackerath (B 1) bis Borschemich	5,9	
Rheinland-Pfalz			
Saarbrücken–Karlsruhe (A 8)	Walshausen bis Pirmasens	7,4	
Koblenz–Trier–Luxemburgische Grenze (A 48)	Ehrang (B 52n) bis westl. Trier (B 51) (einbahnig)	(5,2)	
Mainz–Kaiserslautern (A 63)	Nieder–Olm (B 40) bis Wörrstadt	10,1	
Mainz–Kaiserslautern (A 63)	Autobahnkreuz A 63/61 bis Mauchenheim	7,4	
Ludwigshafen–Karlsruhe (A 652)	AK Rheingönheim (B 9) bis Neustadt-Mußbach	15,7	

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Saarland			
Saarbrücken–Luxemburg (luxemburgische Grenze) (A 8)	AK Saarbrücken (A 1) bis Niedersalbach	9,0	
	Niedersalbach (L 141) bis AS Saarwellingen	9,8	
	Ripplingen bis Wehingen (einbahnig)	(6,3)	
Schleswig-Holstein			
Hamburg–Heiligenhafen (A 1)	Lensahn bis Oldenburg (B 202)	8,3	

