

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 1980

| Inhalt | Seite |
|---|-------|
| 1 Grundlagen | |
| 1.1 Bundesverkehrswegeplan '80 | 4 |
| 1.2 Bundesfernstraßenbau | 4 |
| 1.3 Zweiter Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen 1976 bis 1980 | 5 |
| 1.4 Neuer Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen | 5 |
| 2 Aktuelles im Fernstraßenbau | |
| 2.1 Bau von Ortsumgehungen | 6 |
| 2.2 Beseitigung von Bahnübergängen | 6 |
| 2.3 Verbesserung der Anbindung von Berlin (West) | 7 |
| 2.4 Berücksichtigung des Ferienverkehrs | 7 |
| 2.5 Radwege an Bundesstraßen | 7 |
| 3 Baufortschritt im Jahre 1980 | |
| 3.1 Ausgaben und Leistungen insgesamt | 7 |
| 3.1.1 Gesamtausgaben | 7 |
| 3.1.2 Verpflichtungsermächtigungen | 9 |
| 3.1.3 Bauaufträge | 9 |
| 3.2 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen | 10 |
| 3.2.1 Neubau von Bundesautobahnen | 10 |
| 3.2.2 Aus- und Neubau von Bundesstraßen | 13 |

| | Seite |
|---|-------|
| 3.2.3 Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahnbetriebsstrecken | 14 |
| 3.2.4 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen | 15 |
| 3.2.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen | 16 |
| | |
| 4 Weitere Leistungen im Jahre 1980 | |
| 4.1 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit | 17 |
| 4.1.1 Beseitigung und Ausschaltung von Bahnübergängen | 17 |
| 4.1.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen | 17 |
| 4.1.3 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen | 17 |
| 4.1.4 Schutzzäune an Bundesautobahnen gegen wildlebende Tiere ... | 17 |
| 4.2 Verbesserung der Verkehrsbedienung | 17 |
| 4.2.1 Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen | 17 |
| 4.2.2 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien ... | 17 |
| 4.3 Schutz gegen Straßenverkehrsgeräusche | 18 |
| 4.4 Naturschutz und Landschaftspflege | 18 |
| 4.5 Bürgerbeteiligung bei der Planung von Bundesfernstraßen | 18 |
| 4.6 Verkehrserhebungen | 18 |
| | |
| 5 Forschung, Rationalisierung und internationale Zusammenarbeit | |
| 5.1 Straßenbauforschung | 18 |
| 5.2 Entwicklungen in der Straßenbautechnik | 19 |
| 5.3 Rationalisierung des Vergabewesens | 19 |
| 5.4 Internationale Zusammenarbeit | 19 |
| 5.4.1 Multi- und bilaterale Zusammenarbeit | 19 |
| 5.4.2 Ausländische Besucher | 20 |
| | |
| 6 Zusammenstellung wichtiger Bauvorhaben | |
| 6.1 Leistungen auf Bundesautobahnneubaustrecken im Jahre 1980 | 21 |
| 6.2 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1980 | 27 |
| 6.2.1 4streifige | 27 |
| 6.2.2 2streifige | 32 |
| 6.3 Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen | 40 |
| 6.4 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahnneubaustrecken im Jahre 1981 | 41 |

Seite

Verzeichnis der Tabellen

| | | |
|---|--|----|
| 1 | Erfüllungsgrad des 2. Fünfjahresplanes | 5 |
| 2 | Längenveränderungen an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1980 | 12 |
| 3 | Unterhaltungssätze der Bundesfernstraßen | 16 |

Verzeichnis der Abbildungen

| | | |
|---|--|----|
| 1 | Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen von 1950 bis 1980 | 9 |
| 2 | Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1980 | 11 |

Verzeichnis der Karten

| | | |
|---|--|--------|
| 1 | Langzeitprogramm zur Erneuerung und Modernisierung von Bundesautobahnbetriebsstrecken | vor 15 |
| 2 | Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen | vor 15 |
| 3 | Autobahnmeistereien | vor 19 |
| 4 | Voraussichtliche Fertigstellungen von Bundesautobahn-Neubau- strecken im Jahre 1981 | vor 21 |

Verzeichnis der Anlagen

| | | |
|---|--|---------|
| 1 | Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1980 (Karte 1 : 750 000) | nach 42 |
|---|--|---------|

Straßenbaubericht 1980

Der Bundesminister für Verkehr berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaues nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres (§ 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in der Fassung der Neubekanntmachung vom 26. August 1980, BGBl. I, S. 1615).

Der Straßenbaubericht ist erstmals für das Jahr 1971 aufgestellt worden.

Der Bericht für das Jahr 1979 wurde dem Präsidenten des Deutschen Bundestages mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 21. Mai 1980 zugeleitet und am 1. April 1981 im Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages beraten und zur Kenntnis genommen. Der vorliegende Bericht bezieht sich auf das Jahr 1980.

1 Grundlagen

1.1 Bundesverkehrswegeplan '80

Das Netz der Bundesfernstraßen ist ein Teil des Netzes der Bundesverkehrswege, zu denen ebenso die Schienenwege der Deutschen Bundesbahn, die Bundeswasserstraßen und die Flugsicherungsanlagen gehören. Die übergreifende Planungsgrundlage hierfür ist der „Bundesverkehrswegeplan '80“. Umfang und Struktur des Bundesverkehrswegeplanes müssen den veränderten Bedingungen, insbesondere dem gegenwärtigen und künftig zu erwartenden Finanzrahmen angepaßt werden.

Für die weitere Gestaltung des Bundesverkehrswegenetzes müssen die Ziele des Bundesverkehrswegeplanes '80 noch stärker akzentuiert werden. Dabei gelten folgende Prioritäten:

- bessere Nutzung von Kapazitätsreserven durch geeignete Verknüpfung der Verkehrssysteme
- stärkere Berücksichtigung der umwelt- und energiepolitischen Ziele
- Intensivierung des Dialogs mit dem Bürger
- Vermeidung von Parallelplanungen
- Vorrang von Investitionen zur Substanzerhaltung und Modernisierung des vorhandenen Netzes einschließlich der Erhöhung der Sicherheit vor reinen Neubaumaßnahmen.

Das bedeutet insbesondere

- Im *Schiennetz der DB* erhebliche Steigerung des Investitionsanteils gegenüber dem Anteil in den 70er Jahren
- Vorrang für Investitionen in den *öffentlichen Personennahverkehr*, insbesondere als Beitrag zur Verringerung der Mineralölabhängigkeit
- im Bundesfernstraßenbau Fertigstellung der Stufe I unter heutigen Prämissen (1981) bis zum

Jahre 2000; daher ab 1981 Unterteilung in Baustufen Ia und Ib. Baustufe Ia wird mit den finanziellen Möglichkeiten bis 1990 verzahnt. Vorrang haben qualitätsverbessernde Investitionen, kurzfristig wirksame Vorhaben, Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit sowie für die Substanzerhaltung. Generell gilt der Grundsatz „Ausbau geht vor Neubau“.

- für die *Bundeswasserstraßen* noch stärkere Konzentration auf die Substanzerhaltung und die Rationalisierung der Betriebsabläufe.

1.2 Bundesfernstraßenbau

Im Rahmen der alle Verkehrszweige umfassenden Ziele der Bundesverkehrswegeplanung soll eine angemessene Kapazität für den Straßenverkehr vorgehalten werden.

Die Bundesrepublik Deutschland verfügt über ein gut ausgebautes Netz von Bundesfernstraßen.

Das Bundesautobahnnetz wurde von 1971 bis 1980 um rd. 3 000 km erweitert. Seine Qualität ist durch den Bau von rd. 1 200 km zusätzlicher Fahrstreifen und von rd. 600 km Standspuren gehoben worden.

Rd. 2 600 km Bundesstraßen wurden neu- bzw. ausgebaut.

Der weitere, ausgewogene Ausbau muß als Ergänzung des vorhandenen Bundesfernstraßennetzes gesehen werden. Grundlage hierfür ist der vom Deutschen Bundestag beschlossene Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen.

Die veränderten Rahmenbedingungen (Finanzplanung, erhöhte Qualitätsansprüche, Lärmschutzmaßnahmen, Preissteigerung) erfordern für die kommenden Jahre eine Anpassung der Aus- und Neubaupläne.

Die Maßnahmen der Stufe I des Bedarfsplanes für den Bundesfernstraßenbau werden deshalb (längere Realisierungszeit) unter Beachtung der verkehrspolitischen Ziele und der Länderquoten nach den vorgegebenen Kriterien in die Baustufen Ia und Ib unterteilt.

Der Bundesfernstraßenbau wird sich in den nächsten Jahren auf folgende Maßnahmen konzentrieren müssen:

- Abwicklung eingegangener Verträge
- Fertigstellung laufender Maßnahmen
- Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Netz haben Vorrang vor Neubau
- Investitionen zur Modernisierung und Substanzerhaltung des vorhandenen Netzes sowie zur Erhöhung der Sicherheit sind zu verstärken
- Fortführung der Schwerpunktprogramme
 - Bau von Ortsumgehungen
 - Beseitigung von Bahnübergängen
 - Radwegbau an Bundesstraßen
 - Verkehrsbeeinflussung auf BAB
 - Lärmsanierung an Bundesfernstraßen
- Lückenschlüsse und Ergänzung in begonnenen Neubaustrecken von Bundesstraßen und Bundesautobahnen zur Erzielung eines vollen Verkehrswertes.

Alle Straßenplanungen sind so in die Landschaft einzugliedern, daß sie Naturhaushalt und Landschaftsbild so wenig wie möglich belasten.

1.3 Zweiter Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen 1976 bis 1980

Der Ausbau der Bundesfernstraßen wurde im Verlauf des 2. Fünfjahresplanes zunehmend von der

Diskussion über das Erfordernis weiterer Fernstraßen insbesondere weiterer Autobahnen beeinflusst.

Das spiegelt sich in den Fertigstellungsleistungen wie auch in den im Bundesfernstraßenbau ausgegebenen Geldbeträgen wieder.

Während die Ausgaben im Jahr 1979 mit 7 219 Millionen DM ihren Höchststand erreichten und 1980 auf 6 830 Millionen DM zurückgingen, lag der Höchststand des Baufortschritts bei den Autobahnen im Jahre 1978 mit 318 km neuen Streckenteilen und bei den Bundesstraßen im Jahr 1979 mit 320 km.

Insgesamt wurden von Anfang 1976 bis Ende 1980 980 km Bundesautobahnen neugebaut und 1 306 km Bundesstraßen neu- bzw. ausgebaut.

Als Finanzrahmen wurde dem 2. Fünfjahresplan für die Jahre 1976 bis 1980 ein Betrag von 30,9 Mrd. DM zugrunde gelegt. Hinzu kamen 1,8 Mrd. DM aus dem Programm für Zukunftsinvestitionen, also insgesamt 32,7 Mrd. DM. Davon waren 19,95 Mrd. DM für Investitionen gem. Bedarfsplan einschließlich ZIP vorgesehen.

Der BAB-Neubau ist um rd. 1,2 Mrd. DM hinter dem Plan-Soll zurückgeblieben, dafür wurden qualitätsverbessernde Maßnahmen an Bundesstraßen und Bundesautobahnen entsprechend verstärkt.

Gegenüber den im „2. Fünfjahresplan mit Ergänzungen bis 1985“ gesteckten Zielen erreichten die Bauleistungen für die Bundesfernstraßen zusammen 85,6 % und blieben damit hinter dem Ergebnis des 1. Fünfjahresplanes zurück. Den Erfüllungsgrad im einzelnen zeigt Tabelle 1.

1.4 Neuer Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Der Deutsche Bundestag hat am 13. Juni 1980 das 2. Änderungsgesetz zum Gesetz über den Ausbau

Tabelle 1

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

| Bedarfsgruppe | Ansätze im 2. Fünfjahresplan (Soll) | Ausgaben (Ist) | | Bauziele im 2. Fünfjahresplan | Fertiggestellt | |
|--|-------------------------------------|----------------|-------|-------------------------------|----------------|-------|
| | 1976 bis 1980 | 1976 bis 1980 | | 1976 bis 1980 | 1976 bis 1980 | |
| | Mrd. DM | Mrd. DM | % | km | km | % |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1. Neubau von Bundesautobahnen ... | 13,54 | 12,29 | 90,8 | 1 540 | 980,1 | 63,6 |
| 2. Neu- und Ausbau von Bundesstraßen ... | 4,54 | 4,84 | 106,6 | 1 130 | 1 305,9 | 115,6 |
| 3. Zukunftsinvestition (ZIP) | 1,87 | 1,85 | 98,9 | — | ²⁾ | — |
| 4. Bundesfernstraßen ... | 19,95 ¹⁾ | 18,98 | 95,1 | 2 670 | 2 286,0 | 85,6 |

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

²⁾ in Zeilen 1 und 2 enthalten.

der Bundesfernstraßen mit dem Bedarfsplan als Anlage beschlossen, der ab 1. Januar 1981 die Grundlage für den weiteren Ausbau bildet. (BGBl., 1980 I, S. 1614).

Angesichts des eingeschränkten Finanzrahmens, der für den Zeitraum bis 1990 erwartet werden kann, muß für die Verwirklichung der Maßnahmen der Stufe I dieses Bedarfsplanes von einem Zeitraum von mindestens 20 Jahren ausgegangen werden. Aus der Stufe I sind deshalb zur Aufstellung des 3. Fünfjahresplanes die Maßnahmen auszuwählen, die bis 1990 in Angriff genommen und ganz oder teilweise fertiggestellt werden sollen (Baustufe Ia). Dafür hat der BMV folgende Auswahlkriterien festgelegt:

Auswahlkriterien für neu zu beginnende Maßnahmen

Entsprechend den verkehrspolitischen Prioritäten werden aus dem Finanzvolumen für die Hauptbautitel Maßnahmen in nachfolgender Reihenfolge bedient. Dabei ist im Rahmen des gegebenen Spielraumes regionale Ausgewogenheit anzustreben, insbesondere im Hinblick auf strukturschwache Gebiete und Zonenrandgebiete.

1. Abzuwickelnde Maßnahmen

2. In Bau befindliche Maßnahmen

3. Neue Maßnahmen der Stufe I des Bedarfsplans in folgender Rangfolge:

Gruppe 1:

- Beseitigung von Unfallschwerpunkten
- Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen
- Ausbau von Bundesstraßen
- BAB-Modernisierung (Grunderneuerung und Verbreiterung, Standspurprogramm soweit Titel 741 16)

Gruppe 2:

Lückenschlüsse und Ergänzungen in begonnenen Neubaustrecken zur Erzielung des vollen Verkehrswertes an Bundesstraßen und BAB

Gruppe 3:

Sonstige vordringliche Neubauabschnitte der Stufe I des Bedarfsplanes an Bundesstraßen und BAB.

Weitere Bedingungen

- Planung und Bauvorbereitung müssen einen Baubeginn bis 1990 ermöglichen.
- Die jährlichen Ansätze müssen eine wirtschaftliche Bauabwicklung erlauben. Als Maßnahmen gelten verkehrswirksame Bauabschnitte.
- Die Summe der ab Ende 1990 noch benötigten Abwicklungsbeträge für alle im 3. und 4. Fünfjahresplan bei den Hauptbautiteln eingestellten Maßnahmen wird begrenzt auf den 2,5fachen Betrag des Landesansatzes für 1990. Bei Einzelmaßnahmen muß die Anfinanzierung bis 1990 mindestens 15 % der veranschlagten Kosten erreichen.

In Zusammenarbeit mit den Ländern wird auf dieser Grundlage z. Z. der 3. Fünfjahresplan aufgestellt.

2 Aktuelles im Fernstraßenbau

2.1 Bau von Ortsumgehungen

Im Rahmen der Erfüllung der verkehrspolitischen Ziele „Abbau von Unfallschwerpunkten“, „Verminderung von Umweltbelästigungen“ und „Verkehrsberuhigung in Ortschaften“ nimmt der Bau von Ortsumgehungen weiterhin einen bedeutenden Rang bei den Investitionsentscheidungen im Bundesfernstraßenbau ein. Die mit der allgemeinen Finanzsituation des Bundes zusammenhängenden Haushaltskürzungen werden allerdings auch hier zeitliche Streckungen notwendig machen.

Im Straßenbauplan 1981 sind 136 im Bau befindliche Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen aufgeführt und dafür 644 Millionen DM Haushaltsmittel veranschlagt. Wegen der Finanzenge konnte 1981 die Aufnahme der Bauarbeiten allerdings für nur 17 neue Umgehungsstraßen mit Ausgaben in Höhe von 23 Millionen DM vorgesehen werden. Davon entfallen 7 Maßnahmen auf das Programm zum Bau von Ortsumgehungen an Bundesstraßen (kleinere Maßnahmen bis zu 10 Millionen DM Gesamtkosten — vgl. Straßenbaubericht 1979, S. 6).

Der Schwerpunkt im Vollzug dieses Programms lag im Berichtsjahr im wesentlichen bei der Vorbereitung der Bauentwürfe sowie der Klärung planungsrechtlicher Fragen für die einzelnen Maßnahmen durch die Länder als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen.

Die erforderlich gewordene Anpassung an die aktuelle Finanzplanung hat den BMV veranlaßt, das OU-Programm 1979 bis 1985 in Zusammenarbeit mit den Ländern im Jahre 1981 durch Fortschreibung zu aktualisieren und bis 1990 zu ergänzen.

2.2 Beseitigung von Bahnübergängen 1980 bis 1985

Das in Zusammenarbeit mit den Ländern und der Deutschen Bundesbahn aufgestellte Programm zur beschleunigten Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes wurde vom BMV am 5. September 1980 bekanntgegeben.

Das Programm wird erheblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs bei dem beteiligten Straßen- und Schienenverkehr beitragen.

Es enthält heute 132 Maßnahmen, die in den Jahren 1980 bis 1985 begonnen werden sollen. Voraussichtliche Gesamtkosten ca. 1. Milliarde DM, von denen der Bund ca. 640 Millionen DM zu tragen haben wird.

Gemäß dem Fernziel, alle höhengleichen Kreuzungen der Deutschen Bundesbahn mit Bundesstraßen

zu beseitigen, wird das Programm jährlich durch Fortschreibung aktualisiert, wobei neue Maßnahmen aufgenommen werden können. (Leistungen siehe 4.1.1)

2.3 Verbesserung der Anbindung von Berlin (West)

Die Planungen für die Anschlußstrecken der Autobahn Berlin-Hamburg auf den Gebieten von Berlin (West) und Schleswig-Holstein wurden soweit abgeschlossen, daß das Bauleitplanverfahren bzw. das Planfeststellungsverfahren eingeleitet bzw. durchgeführt werden konnte. Dabei ist dem Schutz der Umwelt und der Landschaft besondere Beachtung geschenkt worden. Auch die Expertengespräche zur unmittelbaren Anbindung der Autobahn im Bereich der Grenzen haben gute Fortschritte gemacht.

2.4 Berücksichtigung des Ferienverkehrs

Die Bundesfernstraßen werden in der Ferienzeit durch den Urlaubsreiseverkehr zusätzlich so stark belastet, daß auf vielen Strecken die Staugefahr erheblich zunimmt. Zwei Gegenmaßnahmen haben sich als wirksam erwiesen:

1. Der Bundesminister für Verkehr hat in engem Zusammenwirken mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder auch im Jahre 1980 die Bauarbeiten an den Bundesautobahnen im Rahmen der bewährten Baubetriebsplanung erheblich eingeschränkt.
2. Mit dem „Ferienetzmodell 1980“ konnte nun bereits im dritten Jahr eine Vorhersage der in der Ferienzeit zu erwartenden Verkehrsverhältnisse angeboten werden. Die Informationen wurden den Medien und Automobilclubs des Inlandes und des benachbarten Auslandes zur Weitergabe an die Verkehrsteilnehmer zugeleitet. Außerdem dienten sie den zuständigen Behörden der Länder für präventive Maßnahmen. Der Bundesminister für Verkehr ließ ein eigenes Falblatt mit speziellen Informationen über acht kritische Wochenenden verteilen.

Für jeden Tag der Reisezeit wurde für jeden Abschnitt der vom Ferienverkehr beanspruchten Bundesautobahnen für beide Fahrrichtungen angegeben, ob mit dichtem oder zähflüssigem Verkehr oder mit der Gefahr von Stau zu rechnen war. Damit waren die Automobilclubs und Massenmedien in der Lage, die Ferienreisenden rechtzeitig über günstige Reisezeiten und Routen zu unterrichten, um auf deren Reisegewohnheiten mit dem Ziel einer Entzerrung der Spitzenbelastungen Einfluß zu nehmen.

2.5 Radwege an Bundesstraßen

Das Radfahren wird immer beliebter, weil es die Gesundheit fördert, die Umwelt schont und Energie

sparen hilft. Die Bevölkerung fordert daher, den Bau von Radwegen zu aktivieren und zu verstärken.

Im Frühjahr 1980 hat der Bundesminister für Verkehr Grundsätze für das Programm „Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ aufgestellt und mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder abgestimmt. Die Beiträge der Länder zu diesem Programm liegen seit Jahresende in Listen und Karten vor. Der Bund will an seinen Straßen mehr Radwege zur Verfügung stellen; es sollen aber auch ländliche Wege im Bereich der Bundesstraßen einbezogen werden. Die Beiträge der Länder werden ausgewertet; das Programm ist in Arbeit.

Der Bundesminister für Verkehr sieht in diesem Schwerpunktprogramm einen Beitrag des Bundes zur langfristigen Verbesserung der Radwegeverbindungen und der Radwegenetze; die Trennung der Verkehrsarten erhöht die Verkehrssicherheit.

3 Baufortschritt im Jahre 1980

3.1 Ausgaben und Leistungen insgesamt (s. auch Tabelle 1)

3.1.1 Gesamtausgaben

Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1980 (21. Dezember 1979) sowie des Nachtragshaushaltes 1980 (8. Juli 1980) folgende Ausgabemittel zur Verfügung:

| | Millionen DM | Millionen DM |
|--|-----------------|-----------------|
| Titelgruppe 01 — Straßenbau- plan — | | |
| Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen) .. | 6 092,4 | |
| Übertragene Ausgabereste (aus 1979) | 48,6 | |
| zusätzliche verwendbare Ein- nahmen (Beiträge Dritter) | 15,7 | |
| | 6 156,7 | |

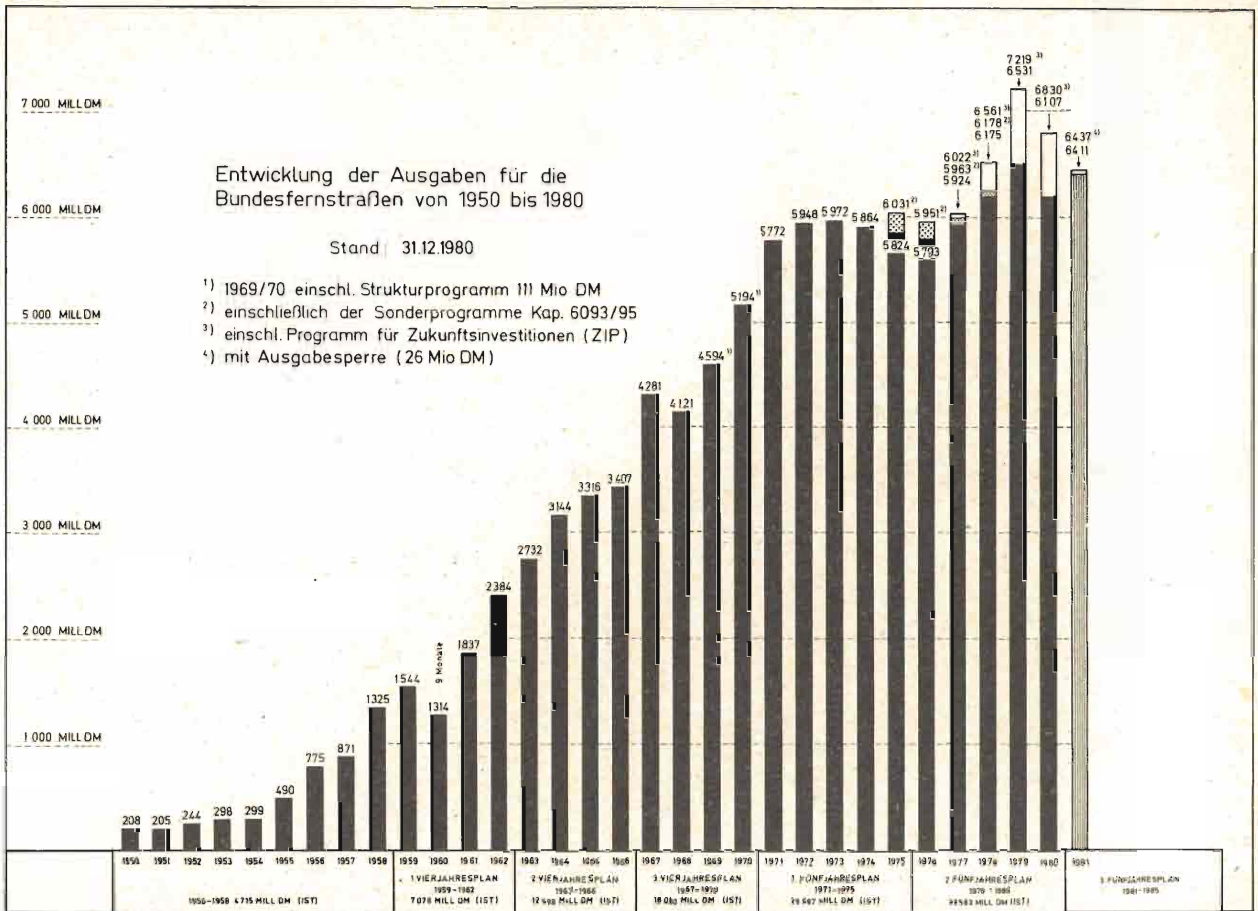
| | | |
|---|-------|---------|
| Titelgruppe 02 — Straßenbaumaßnahmen im Rahmen des Programms für Zukunftsinvestitionen (ZIF) — | | |
| Haushaltsmittel | 700,0 | |
| Übertragene Ausgabereste (aus 1979) | 40,0 | |
| Summe Titelgruppe 01 + 02 | | 6 896,7 |

Die Gesamtausgaben im Haus-
haltjahr 1980 betragen bei Ka-
pitel 12 10

| | | |
|---|---------|--|
| Länderausgaben (als Auftragsverwaltungen für die Bundesfernstraßen) | | |
| Titelgruppe 01 | 8 015,2 | |
| Titelgruppe 02 | 722,9 | |

| | Millionen DM | Millionen DM | | Millionen DM | Millionen DM |
|--|-----------------|-----------------|--|-----------------|-----------------|
| Ausgaben im Wohnungsbau für Straßenbauverdrängte und zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung | 9,7 | | cher Fahr- und Standstreifen auf BAB (ohne Grunderwerb) . | 676,2 | |
| Zuschuß an Kapitel 1211 | 64,5 | | Neubau des Grundnetzes BAB und der Ergänzungsstrecken (ohne Grunderwerb) | 1 991,1 | |
| (BAST/Bundesanstalt für Straßenwesen) zentralbewirtschaftete Ausgaben | 17,6 | | Hochbauten an BAB | 34,3 | |
| Ausgaben insgesamt | | 6 829,9 | Neubau, Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen | | 1 763,7 |
| Der Ausgabereist gegenüber dem tatsächlichen Verfügungsrahmen beträgt | | 66,8 | davon | | |
| das sind 1,0% des Verfügungsrahmens. | | | Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen | 1 039,1 | |
| Die Ausgaben des Einzelplans 12 Kapitel 1210 (einschließlich ZIP) im Haushaltsjahr 1980 gliedern sich wie folgt: | | | Neubau von Bundesstraßen . | 696,9 | |
| Unterhaltung und Instandsetzung | | 758,5 | Hochbauten an Bundesstraßen | 27,7 | |
| davon | | | Grunderwerb, Ersatzraumbeschaffung und Zinszuschüsse .. | | 437,6 |
| Unterhaltung und Instandsetzung von BAB (einschließlich Fahrzeuge und Geräte) | 346,6 | | davon | | |
| Unterhaltung und Instandsetzung von Bundesstraßen (einschließlich Fahrzeuge und Geräte) | 411,9 | | für BAB | 238,6 | |
| Neubau, Erneuerung, Um- und Ausbau von BAB | | 3 095,7 | für Bundesstraßen | 199,0 | |
| davon | | | Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz | | 412,5 |
| Deckenerneuerung, Um- und Ausbau von Betriebsstrecken der BAB (ohne Grunderwerb) | 394,1 | | Abgeltung von Zweckausgaben, die bei der Entwurfsbearbeitung und Bauleitung entstehen | | 154,6 |
| Erneuerung von Fahrbahndecken einschließlich Bau zusätzli- | | | Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz | | 86,4 |
| | | | Forschung, Veröffentlichung und Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen | | 17,4 |
| | | | Verschiedenes | | 103,5 |
| | | | zusammen | | 6 829,9 |
| | | | Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen 1950 bis 1980, sowie darüber hinaus das vorgesehene Planungs-Soll für 1981. | | |

Abbildung 1



3.1.2 Verpflichtungsermächtigungen

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

Titelgruppe 01

Im Jahre 1980 standen insgesamt 2800 Millionen DM VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

- im Haushaltsjahr 1981: 1 900 Millionen DM
- 1982: 700 Millionen DM
- 1983: 200 Millionen DM.

Während 23 Millionen DM davon für die zentralen Belange verblieben, erhielten die Länder als Auftragsverwaltungen für den Bundesfernstraßenbau den Hauptanteil der VE-Zuteilungen in Höhe von 2777 Millionen DM, zu dem noch Festlegungen der Vorjahre 1978 und 1979 von weiteren rd. 1200 Millionen DM hinzutraten, so daß sich zugunsten der Bauvorhaben ein Verfügungsrahmen von rd. 4000 Millionen DM ergab, der voll in Anspruch genommen wurde.

Titelgruppe 02

Im Rahmen des Programms für Zukunftsinvestitionen (ZIP) standen insgesamt 500 Millionen DM VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

- im Haushaltsjahr 1981: 400 Millionen DM
- 1982: 100 Millionen DM.

Nach Abschluß des Haushaltsjahres 1980 — viertes Ablaufjahr für das ZIP — ergibt sich hinsichtlich der Programmerfüllung folgendes:

Gesamtsoll durch Projekte

- festgelegt: rd. 2 873 Millionen DM
- davon bisher vergeben: rd. 2 379 Millionen DM (83%)
- davon bisher verausgabt: rd. 1 853 Millionen DM (65%)

3.1.3 Bauaufträge

Zu Beginn des Haushaltsjahres 1980 lagen aus den Vorjahren Bindungen in Bauverträgen in Höhe von rd. 4380 Millionen DM vor, davon 3160 Millionen DM zu Lasten der Ausgabemittel 1980 und 1220 Millionen DM zu Lasten von Ausgaben in den Jahren 1981 bis 1983.

Im Haushaltsjahr 1980 wurden neue Bauaufträge in Höhe von rd. 3910 Millionen DM erteilt, davon 1230

Millionen DM zu Lasten von Ausgabemitteln 1980 und 2680 Millionen DM aufgrund von Verpflichtungsermächtigungen zu Lasten der Jahre 1981 bis 1983.

Dazu kommen Bauaufträge in Höhe von rd. 620 Millionen DM im Rahmen des ZIP zu Lasten von Ausgabemitteln und Verpflichtungsermächtigungen.

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 2232,6 Millionen DM ausgegeben:

| | Millionen DM | Millionen DM |
|--|-----------------|-----------------|
| Autobahnneubau | | 2 232,6 |
| davon | | |
| Neubau von Bundesautobahnen (Grundnetz) | | |
| Baumittel (einschließlich Verstärkung im Rahmen des ZIP) | 1 433,3 | |
| Grunderwerb | <u>145,1</u> | |
| | | 1 578,4 |
| Neubau von Bundesautobahnen (Ergänzungsstrecken) | | |
| Baumittel | 557,8 | |
| Grunderwerb | <u>59,0</u> | |
| | | 616,8 |
| Hochbauten | 34,3 | |
| für Ersatzraumbeschaffung . | 3,1 | |

1980 wurden rd. 140 km neue Streckenteile für den Verkehr freigegeben; darin sind 13 km 2. Fahrbahnen enthalten, somit ist das Autobahnnetz im Jahre 1980 von 7291 auf 7431 km verlängert worden.

Von den im Berichtsjahr fertiggestellten 21 Autobahn-Neubaustrecken sind folgende besonders hervorzuheben:

Lübeck-Oldenburg/Holstein (A 1)

Durch Fertigstellung der 7,8 km langen letzten Teilstrecke zwischen Lensahn und Oldenburg/Holstein (A 1) erhält die Stadt Oldenburg/Holstein einen direkten Autobahnanschluß über die A 1 an das Autobahnnetz der Bundesrepublik.

Regensburg-Passau (A 3)

Östlich von Regensburg wurde eine 9 km lange Teilstrecke von Rosenhof bis Wörth für den Verkehr freigegeben. Die Inbetriebnahme dieses Abschnittes der A 3 bedeutet einen weiteren Schritt zur Fertigstellung der durchgehenden Autobahnverbindung im Zuge der Europastraßen E 8/36/3/5 zwischen Den Haag (Niederlande) und Wien (Österreich).

Weil am Rhein-Basel (A 5)

Mit der Freigabe des letzten 2,4 km langen Abschnittes der Autobahnstrecke Karlsruhe-Basel mit Anschluß an das schweizerische Autobahnnetz steht nunmehr eine durchgehende Autobahnverbindung als Europastraße zwischen Skandinavien und der Schweiz zur Verfügung.

Wuppertal-Münster (A 43)

Nach der Fertigstellung des 9,4 km langen Streckenabschnittes zwischen Marl und Lavesum im Berichtsjahr 1980 wird die 40 km lange Teilstrecke zwischen Recklinghausen und Münster, voraussichtlich ein halbes Jahr früher als erwartet, 1981 durchgehend befahrbar sein.

München-Lindau (A 96)

Mit Fertigstellung des 7,7 km langen Abschnittes von südlich Wangen bis Lindau in Verbindung mit dem 14 km langen anschließenden Abschnitt in Österreich (einschließlich des 6,7 km langen Pfändertunnels) wird der bisherige deutsche Grenzübergang erheblich entlastet. Damit wird ein besonders schwerwiegender Engpaß im grenzüberschreitenden Verkehr beseitigt.

Sonstige Abschnitte

Erwähnenswert sind noch die Fertigstellungen, die zur Verlängerung oder Ergänzung schon in Betrieb befindlicher Teile von wichtigen BAB-Strecken führten:

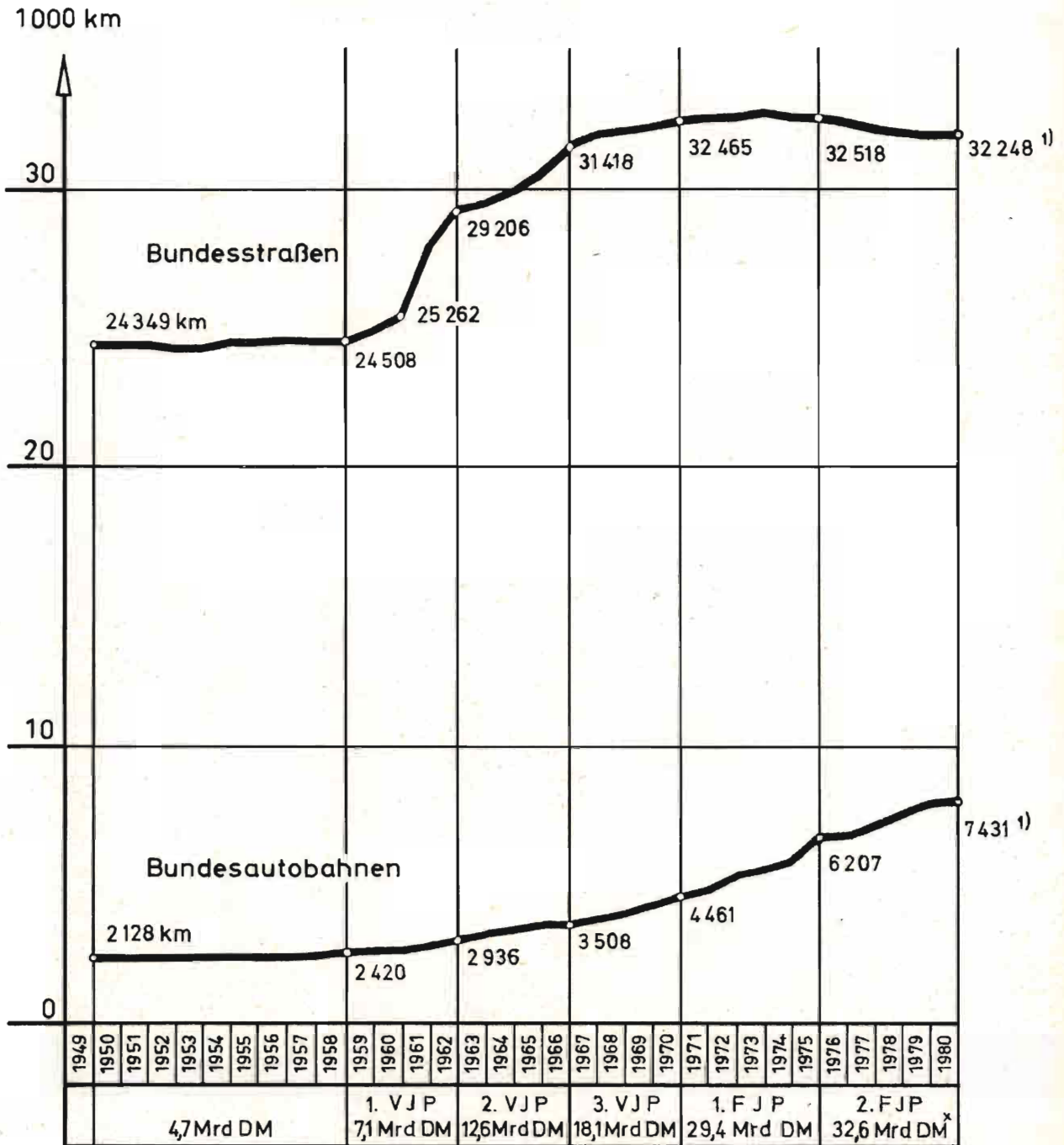
- Goch-Köln (A 57)
 Goch/Weeze-Sonsbeck
- Trier-Pirmasens (A 62)
 Birkenfeld-Freisen
- Mainz-Kaiserslautern (A 63)
 Niederholm-Wörrstadt
- Ludwigshafen-Karlsruhe (A 65)
 Assenheim-Neustadt
- Berlin (West);
 Abzweig Steglitz

Die letzte Teilstrecke des Abzweiges Steglitz wurde zwischen den Anschlußstellen Mecklenburgische Straße und Breitenbachplatz in Betrieb genommen. Damit ist dieser Abzweig, der die bevölkerungsreichen Zentren der Bezirke Wilmersdorf und Steglitz mit ihren zahlreichen Arbeitsplätzen verbindet, jetzt voll unter Verkehr. Benachbarte Stadtstraßen werden vom Kfz-Verkehr entlastet, so daß hier mit einer Verkehrsberuhigung gerechnet werden kann.

Darüber hinaus sind als Ortsumgehungen folgende zu erwähnen:

- Kassel-Gießen (A 49)
 Südtangente Kassel
- Bamberg-Nürnberg (A 73)
 Umgehung Forchheim
- Umgehung Wörth (A 652)

Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren von 1950 bis 1980



VJP=Vierjahresplan,

FJP=Fünffjahresplan

^x Soll - 2. FJP + Zip (1,8 Mrd)

¹⁾ Vorläufige Zahlen

Tabelle 2

Längenveränderungen *) an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1980

(in km)

| Jahr | Bundesautobahnen | | Bundesstraßen | | Bundesfernstraßen | |
|--------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|--|--|
| | Bestand am 31. Dezember | Veränderung gegenüber dem Vorjahr | Bestand am 31. Dezember | Veränderung gegenüber dem Vorjahr | Bestand am 31. Dezember (Spalte 2 + 4) | Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3 + 5) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1949 | 2 128,0 | — | 24 349,4 | — | 26 477,4 | — |
| 1950 | 2 128,0 | — | 24 327,4 | — 22,0 | 26 455,4 | — 22,0 |
| 1951 | 2 128,0 | — | 24 327,4 | — | 26 455,4 | — |
| 1952 | 2 131,3 | + 3,3 | 24 250,4 | — 77,0 | 26 381,7 | — 73,7 |
| 1953 | 2 163,0 | + 31,7 | 24 267,7 | + 17,3 | 26 430,7 | + 49,0 |
| 1954 | 2 186,6 | + 23,6 | 24 474,1 | + 206,4 | 26 660,7 | + 230,0 |
| 1955 | 2 186,6 | — | 24 553,5 | + 79,4 | 26 740,1 | + 79,4 |
| 1956 | 2 261,0 | + 74,4 | 24 481,8 | — 71,7 | 26 742,8 | + 2,7 |
| 1957 | 2 272,2 | + 11,2 | 24 480,2 | — 1,6 | 26 752,4 | + 9,6 |
| 1958 | 2 420,0 | +147,8 | 24 508,3 | + 28,1 | 26 928,3 | + 175,9 |
| 1959 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 | 38 725,0 | + 389,2 |
| 1976 | 6 434,5 | +227,5 | 32 460,0 | — 58,0 | 38 894,5 | + 169,5 |
| 1977 | 6 711,0 | +276,5 | 32 292,0 | — 168,0 | 39 003,0 | + 108,5 |
| 1978 | 7 029,0 | +318,0 | 32 252,0 | — 40,0 | 39 281,0 | + 278,0 |
| 1979 | 7 291,0 | +262,0 | 32 248,0 | — 4,0 | 39 539,0 | + 258,0 |
| 1980 ²⁾ | 7 430,5 | +139,5 | 32 248,0 | — 0,0 | 39 678,5 | + 139,5 |

*) Entstanden durch Neubau und Umstufungen

¹⁾ ab 1959 einschließlich Saarland²⁾ vorläufige Zahlen

Gegenüber Ende 1979 ist die Länge der im Bau befindlichen Streckenabschnitte im Zuge neuer Autobahnen mit rd. 900 km konstant geblieben. Aufgrund der starken Begrenzung von Ausgabemitteln im Jahre 1981 werden jedoch von den rd. 350 km zur Fertigstellung anstehenden Autobahneubaustrecken voraussichtlich nur etwa 290 km, davon 19 km 1. Fahrbahn, dem Verkehr übergeben werden können.

3.2.2 Aus- und Neubau von Bundesstraßen

Für den Aus- und Neubau von Bundesstraßen wurden im Jahre 1980 insgesamt 1 962,7 Millionen DM ausgegeben.

Die Ausgaben gliedern sich wie folgt:

| | Millionen DM | Millionen DM |
|---|-----------------|-----------------|
| Aus- und Neubau von Bundesstraßen | | 1962,7 |
| Erneuerung (u. a. einfacher Deckenausbau) | 251,6 | |
| Größerer Ausbau bis zu 2,5 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall | 318,5 | |
| Größerer Ausbau über 2,5 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall (einschl. Verstärkungen im Rahmen des ZIP) | 466,3 | |
| Neubau | 696,9 | |
| Hochbauten | 27,7 | |
| | 1761,0 | |
| Grunderwerb und Ersatzraumbeschaffung | 199,0 | |
| Schallschutz | 2,7 | |

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 1980 rd. 56 km Bundesstraßen fertiggestellt. Davon sind rd. 27 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 10/27 Verlegung bei Stuttgart-Zuffenhausen
- B 30 Neu- und Ausbau zwischen Ulm und Achstetten
- B 36 Verlegung bei Karlsruhe-Neureut
- B 37 Verlegung bei Neckarelz-Diedesheim
- B 290 Verlegung Saverwang-Oberalfingen (B 29)
- B 532 Neubau bei Weil am Rhein

Ende 1980 waren weitere rd. 213 km Bundesstraßen im Bau.

Bayern

In Bayern wurden 1980 rd. 66 km Bundesstraßen fertiggestellt. Davon sind rd. 10 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 11 Verlegung südlich Wolfratshausen (Zubringer zur A 95)
- B 20 Verlegung bei Eggenfelden
- B 27 Verlegung bei Höchberg
- B 85 Verlegung nördlich Kulmbach
- B 303 Ausbau zwischen Schweinfurt und der B 19 (Niederwerrn)
- B 470 Verlegung bei Burgbernheim
- B 470 Verlegung südlich Bad Windsheim

Ende 1980 waren weitere 169 km Bundesstraßen im Bau.

Bremen und Hamburg

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

Hessen

In Hessen wurden 1980 rd. 42 km Bundesstraßen fertiggestellt. Davon sind rd. 18 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 3 Umgehung Lollar
- B 43 Verlegung zwischen Flughafen Rhein-Main und Sportfeld (B 44)
- B 45 Verlegung bei Groß-Umstadt
- B 426 Verlegung zwischen Höchst (Odenwald) und Breuberg/Neustadt
- B 455 Verlegung bei Wiesbaden/Erbenheim

Ende 1980 waren weitere 109 km Bundesstraßen im Bau.

Niedersachsen

In Niedersachsen wurden rd. 27 km Bundesstraßen fertiggestellt. Davon sind rd. 8 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 27/243 Ortsumgehung Scharzfeld
- B 51 Ortsumgehung Bohmte
- B 64 Ortsumgehung Bad Gandersheim
- B 191 Ortsumgehung Dannenberg
- B 218 Ortsumgehung Engter
- B 404 Verlegung Eichholz-Handorf

Ende 1980 waren weitere rd. 54 km Bundesstraßen im Bau.

Nordrhein-Westfalen

In Nordrhein-Westfalen wurden rd. 55 km Bundesstraßen fertiggestellt. Davon sind rd. 5 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 51 Umgehung Dahlem
- B 56/265/477 Verlegung bei Zülpich
- B 64 Verlegung bei Rietberg
- B 67 Neubau bei Borken

- B 266 Ortsumgehung Firmenich-Obergartzem
 B 480 Verlegung bei Haaren

Ende 1980 waren weitere 106 km Bundesstraßen im Bau.

Für Lärmschutzanlagen an bestehenden Bundesfernstraßen wurden rd. 13 Millionen DM ausgegeben.

Rheinland-Pfalz

In Rheinland-Pfalz wurden 1980 rd. 7 km Bundesstraßen fertiggestellt. Davon sind rd. 3 km 4streifig

Besonders erwähnenswert sind:

- B 10 Verlegung Wörth
 B 39 Verlegung Dudenhofen
 B 256 Verlegung Neuwied

Ende 1980 waren weitere rd. 64 km in Bau.

Saarland

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

Schleswig-Holstein

In Schleswig-Holstein wurden rd. 11 km Bundesstraßen fertiggestellt, davon waren rd. 1,5 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 76 Ortsumgehung Plön (Teilstrecke Stadtsee)
 B 203 Verlegung Karby-Ellenberg
 B 431 Verlegung Wewelsfleth-Glückstadt
 B 502 Ortsumgehung Schönberg

Ende 1980 waren weitere rd. 41 km im Bau.

3.2.3 Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahnbetriebsstrecken

Für die älteren Betriebsstrecken der Bundesautobahnen wurde 1975 ein Langzeitprogramm aufgestellt, das sicherstellen soll, bestimmte hochbelastete Strecken durch Erneuerung und Modernisierung so schnell wie möglich dem Verkehrsaufkommen sowie dem Ausbaustandard der BAB-Betriebsstrecken anzupassen.

Mit den Querschnittserweiterungen für zusätzliche Fahr- und Standstreifen sind im allgemeinen auch Erweiterungen an Anschlußstellen, Knotenpunkten sowie Tank- und Rastanlagen einschl. des Baues neuer Sanitäreanlagen verbunden. Im Bedarfsplan werden Schallschutz- und Landschaftsschutzmaßnahmen miteinbezogen.

Durch Fertigstellung größerer Ausbauabschnitte konnten weitere Fortschritte erzielt werden, die zu spürbaren Verbesserungen im Verkehrsablauf führen:

Die Beendigung der Bauarbeiten im Zuge des 6streifigen Ausbaues der 57 km langen Strecke Hamburg-Lübeck (A 1) ist 1982 zu erwarten. Der Streckenabschnitt zwischen Hamburg und Lübeck-Mitte wird bereits Ende 1981 durchgehend 6streifig zur Verfügung stehen.

Die Strecke Köln-Frankfurt (A 3) mit einer Gesamtlänge von rd. 171 km ist bis auf einen kurzen Abschnitt von 10 km Länge im Bereich Siegburg-Troisdorf und dem Siebengebirge durchgehend 6streifig befahrbar. Mit der Schließung dieser in einer Fahrtrichtung noch bestehenden Lücke wird 1982 gerechnet.

Weiterhin sind auf dem Ausbauabschnitt der Strecke Hannover-Frankfurt-Karlsruhe (A 7/A 48/A 5) die Arbeiten soweit fortgeschritten, daß bereits Ende 1980 auf den Abschnitten

- zwischen Kreuz Kassel und Dreieck Hattenbach (rd. 59 km Länge; voraussichtliche Fertigstellung 1983)
- zwischen Dreieck Gambach und Kreuz Darmstadt (rd. 72 km Länge; Fertigstellung 1978) und
- zwischen Kreuz Walldorf und Dreieck Karlsruhe (rd. 38 km Länge; voraussichtliche Fertigstellung 1982)

also auf den Ausbauabschnitten von rd. 169 km Länge bereits rd. 150 km 6- bzw. 8streifig zur Verfügung stehen.

Auf der Hauptstrecke des Nord-Süd-Ferien-Reise-Verkehrs Erlangen-Nürnberg-München-Autobahndreieck Inntal (A 3/A 9/A 99/A 8) stehen von der rd. 250 km langen Gesamtstrecke Ende 1980 6streifige Abschnitte in einer Gesamtlänge von 189 km für den Verkehr zur Verfügung. Die Fertigstellung der 6streifigen Gesamtstrecke zwischen Kreuz Erlangen und dem Dreieck Inntal ist bis Ende 1982 vorgesehen.

Weitere Erfolge zeichnen sich auf den hochbelasteten BAB-Betriebsstrecken ab, auf denen der 6streifige Ausbau zügig weitergeführt wurde:

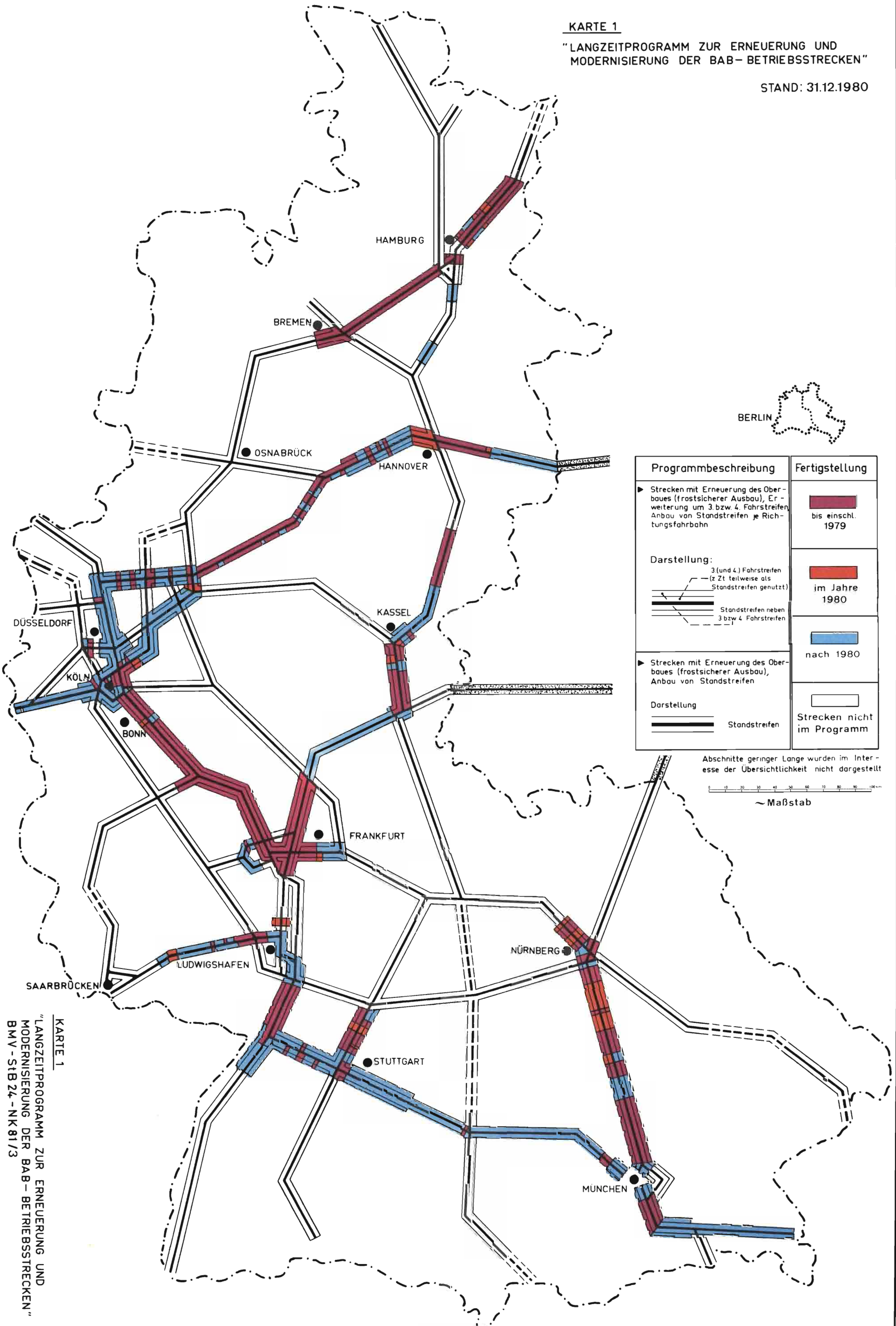
- BAB Hannover-Oberhausen;
Teilstrecken AK Hannover/Ost-AS Wunstorf/Luthe und AK Kamen-AK Oberhausen
- BAB Heilbronn-Stuttgart
- BAB Karlsruhe-München
Teilstrecke AD Stuttgart/Leonberg (A 8)-Mühlhausen
- BAB Köln-Kamen
- BAB Oberhausen-Köln
BAB Nordwestring Köln



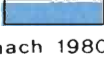
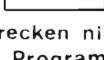
Die Karte I „Langzeitprogramm zur Erneuerung und Modernisierung der Bundesautobahnbetriebsstrecken“ gibt einen Überblick über das Gesamtprogramm mit Aussage über Fertigstellungsleistungen im Berichtsjahr.

KARTE 1

"LANGZEITPROGRAMM ZUR ERNEUERUNG UND MODERNISIERUNG DER BAB-BETRIEBSSTRECKEN"

STAND: 31.12.1980



| Programmbeschreibung | Fertigstellung |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Strecken mit Erneuerung des Oberbaues (frostsicherer Ausbau), Erweiterung um 3 bzw. 4 Fahrstreifen, Anbau von Standstreifen je Richtungsfahrbahn |  bis einschl. 1979 |
| <p>Darstellung:</p> <ul style="list-style-type: none"> 3 (und 4) Fahrstreifen (z. Zt. teilweise als Standstreifen genutzt) Standstreifen neben 3 bzw. 4 Fahrstreifen |  im Jahre 1980 |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Strecken mit Erneuerung des Oberbaues (frostsicherer Ausbau), Anbau von Standstreifen |  nach 1980 |
| <p>Darstellung</p> <ul style="list-style-type: none"> Standstreifen |  Strecken nicht im Programm |

Abschnitte geringer Länge wurden im Interesse der Übersichtlichkeit nicht dargestellt



KARTE 1
 "LANGZEITPROGRAMM ZUR ERNEUERUNG UND MODERNISIERUNG DER BAB-BETRIEBSSTRECKEN"
 BMV-StB 24-NK 81/3

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 1. 1. 1981

0 20 40 60 80 100 km

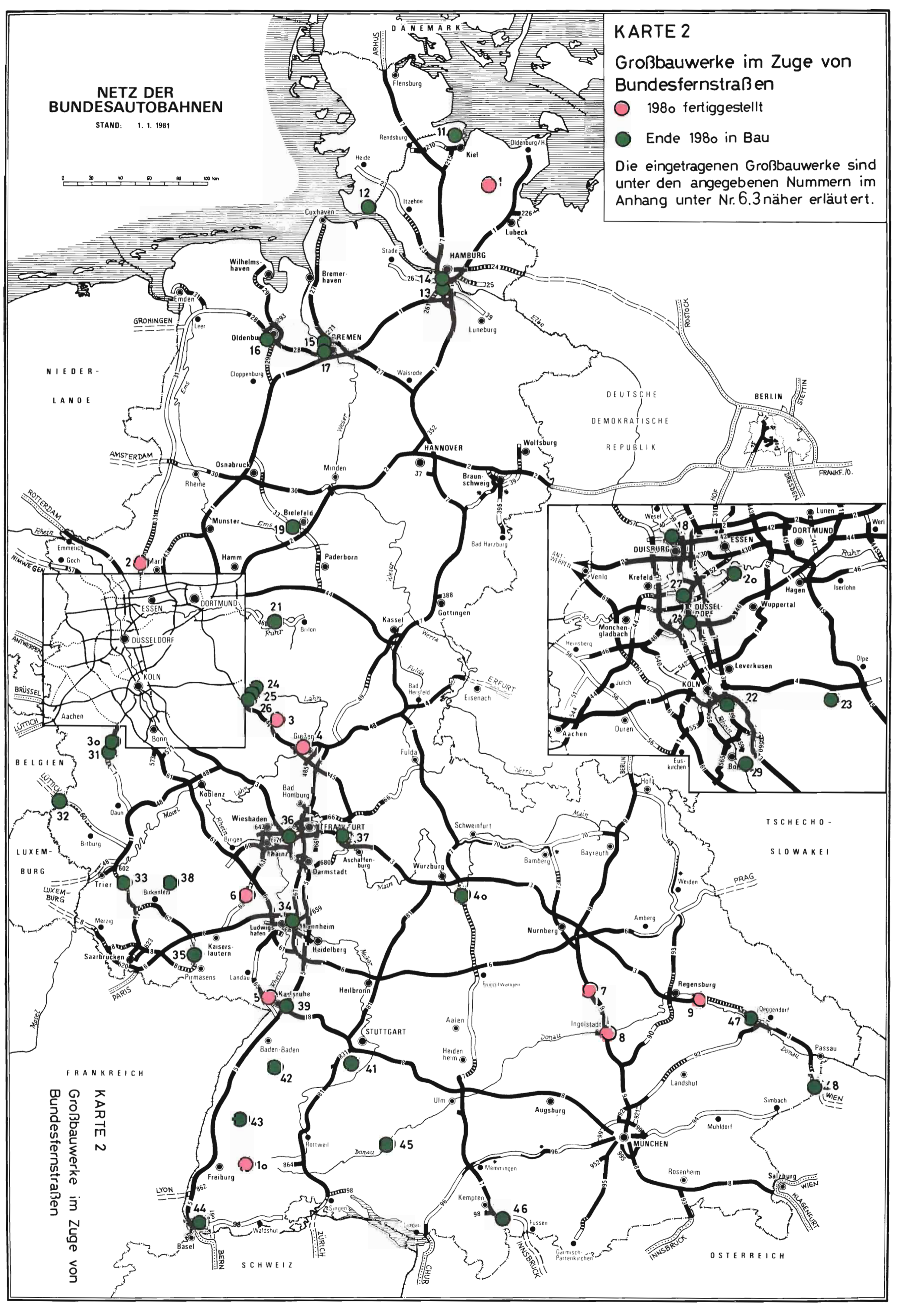
KARTE 2

Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

● 1980 fertiggestellt

● Ende 1980 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

| | Millionen DM | Millionen DM |
|---|-----------------|-----------------|
| Im Haushalt 1980 wurden für Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahn-Betriebsstrecken insgesamt aufgewandt | | 1 100,8 |
| davon für | | |
| — Erneuerung einschließlich Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen | 653,9 | |
| (Langzeitprogramm) Baumittel hierzu an Grunderwerb | 26,7 | |
| und außerdem für | | |
| — Erneuerung (u. a. einfacher Deckenausbau) | 184,7 | |
| — Größerer Ausbau bis zu 3,9 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall | 17,6 | |
| — Größerer Ausbau über 3,0 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall (einschließlich Verstärkungen im Rahmen des ZIP) | 191,8 | |
| — hierzu an Grunderwerb | 3,8 | |
| — Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen sowie Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen | 22,3 | |
| Es wurden insgesamt fertiggestellt (Länge bezogen auf Richtungsfahrbahnen) | km | km |
| davon entfielen auf | | 226,4 |
| — Grunderneuerung mit Anbau von Standstreifen | 14,0 | |
| — Grunderneuerung mit überbreiten Standstreifen | — | |
| — Anbau von Standstreifen ... | — | |
| — Anbau von 3. Fahrstreifen (Zusatzfahrstreifen) ohne Standstreifen | 0,5 | |
| — Erweiterung auf drei bzw. vier Fahrstreifen einschließlich Standstreifen (soweit erforderlich grunderneuert) | 211,9 | |

3.2.4 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

Der Bestand der Brücken an Bundesfernstraßen hat sich im Berichtsjahr um rd. 700 neue Bauwerke erhöht, so daß ein Gesamtbestand von rd. 27 300 Brücken erreicht ist.

Die Gesamtlänge aller Brücken an Bundesautobahnen und Bundesstraßen beträgt ca. 925 km. Die Gesamtfläche aller Brücken — gemessen zwischen den Geländern und Auflagern — beträgt 17,2 Millionen m².

Die Ausgaben für Kunstbauwerke (Brücken, Tunnel, Stützwände) haben im Bundeshaushalt keinen besonderen Titel. Der Anteil an den reinen Bauausgaben richtet sich nach der Geländestruktur und der Besiedlungsdichte. So wurden z. B. beim Neubau der A 2 Duisburg-Venlo für die 43,7 km lange Strecke 124,2 Millionen DM für Kunstbauwerke aufgewendet, das sind 36% der Gesamtkosten. Der Mittelwert liegt bei über 30% der Bauausgaben einer Strecke. Das sind im Berichtsjahr rd. 1 200 Millionen DM.

Durch gezielte Forschungsaufträge auf dem Gebiete des Brücken- und Ingenieurbauwes wurden vor allem Ursachen von Schäden an Brückenbauwerken erforscht und Wege zur Behebung vorhandener und Verhinderung künftiger Schäden gesucht.

Die Erhaltung des Bauwerksbestandes wird in den kommenden Jahren erheblich an Bedeutung zunehmen.

Fertigstellung

Folgende bemerkenswerte Bauwerke wurden im Jahre 1980 fertiggestellt:

- Hangbrücke Kindinger Berg (eine Fahrbahn) im Zuge der A 9 Berlin-München mit einer Länge von 630 m, Baukosten 9 Millionen DM;
- Donaubrücke Ingolstadt im Zuge der A 9 Berlin-München mit einer Länge von 379 m, Baukosten 15 Millionen DM;
- Fuldabrücke im Zuge der A 49 südlich Kassel mit einer Länge von 318 m, Baukosten 11,5 Millionen DM;
- Sulzbachviadukt im Zuge der A 8 mit einer Länge von 365 m, Baukosten 12 Millionen DM;
- Talbrücke Weinheim im Zuge der A 63 Mainz-Kaiserslautern mit einer Länge von 1 250 m, Baukosten 29 Millionen DM;
- Moorbrücke in Plön im Zuge der B 76 Kiel-Eutin mit einer Länge von 700 m, Baukosten 22,2 Millionen DM;
- Donaubrücke Wörth im Zuge der A 3 Regensburg-Passau mit einer Länge von 404 m, Baukosten 18 Millionen DM.

Fortführung

Die Arbeiten an einer Vielzahl von Großbrücken darunter Strom- bzw. Flußbrücken über Weser (1), Donau (2), Main (4), Inn (1), Neckar (2), Nahe (1) wurden fortgeführt.

Hervorzuheben sind hierbei folgende Bauwerke:

- Innbrücke Suben im Zuge der A 3 als Grenzbrücke nach Österreich mit einer Länge von 674 m, Baukosten 31,1 Millionen DM;
- Mainbrücke Rüsselsheim (2. Bauabschnitt) mit einer Länge von rd. 400 m, Baukosten 10,5 Millionen DM;
- Mainbrücke Steinheimerbogen im Zuge der B 43 mit einer Länge von 709 m, Baukosten 23 Millionen DM;

- Neckarbrücke Wendlingen im Zuge der A 8 München-Karlsruhe mit einer Länge von 142 m, Baukosten 11 Millionen DM;
- Weserbrücke Nienburg im Zuge der A 35 Hannover-Bremen mit einer Länge von 253 m, Baukosten 12 Millionen DM;
- Rottachtalbrücke im Zuge der A 7 Ulm-Füssen mit einer Länge von 723 m, Baukosten 21,7 Millionen DM;
- Hochbrücke Brunsbüttel im Zuge der B 5 Brunsbüttel-Wilster mit einer Länge von 1118 m, Baukosten 114 Millionen DM;
- Hochstraße Hannoversche-Straße im Zuge der B 4 in Hamburg mit einer Länge von 1070 m, Baukosten 57,3 Millionen DM;
- Autobahndreieck Heumar im Zuge der A 3/A 59 Wesel-Bonn mit einer Gesamtlänge von 1480 m, Baukosten 34,2 Millionen DM;
- Stützmauern für die Umgehung Ahrweiler im Zuge der B 267 beiderseits der neuen Trasse auf rd. 2000 m, Baukosten 20 Millionen DM.

Beginn

Im Jahre 1980 wurden rd. 40 größere Brücken und Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen begonnen. Zu den interessantesten Bauwerken gehören:

- Nahe-Überbauung im Zuge der B 41 in Idar-Oberstein auf eine Länge von 1860 m, Baukosten 130 Millionen DM;
- Nordwestknoten im Zuge der B 6 in Bremen mit Brückenbauwerken von über 1 000 m Länge, Baukosten 41,4 Millionen DM;
- Hugenwald-Tunnel im Zuge der B 294 bei Waldkirch mit einer Länge von 1 135 m, Baukosten 29,4 Millionen DM;
- Brücke über die Bundesbahn im Zuge der A 29 Oldenburg-Wilhelmshaven mit einer Länge von 255 m, Baukosten 12,2 Millionen DM;
- Ruhrbrücke Meschede im Zuge der B 55 in Meschede mit einer Länge von 269 m, Baukosten 12,7 Millionen DM;
- Lärmschutz tunnel und Grundwasserwanne im Zuge der A 46 bei Düsseldorf im Bereich des Universitätsgeländes mit einer Länge von 1 170 m, Baukosten 80 Millionen DM;
- Neue Süderelbebrücke im Zuge der B 4/B 75 in Hamburg mit einer Länge von 471 m, Baukosten 33,5 Millionen DM.

In Vorbereitung

Weitere 250 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:

- Siegbücke Hennef im Zuge der A 560 zwischen A 59 und A 3 mit einer Länge von 540 m;

- Neckarbrücke im Zuge der B 292 bei Neckarelz mit einer Länge von 465 m einschließlich Rampenbrücke;
- Grundwassertrog im Zuge der B 522, Querspanne zwischen der A 2 und der A 352 bei Hannover mit einer Länge von 775 m;
- Billetalbrücke im Zuge der A 24 Hamburg-Berlin mit einer Länge von 162 m;
- Eisbachtalbrücke im Zuge der B 271, Umgehung Grünstadt, mit einer Länge von 225 m;
- Lärmschutzbauwerk im Zuge der B 42, „Wanne Dollendorf in Königswinter“ mit einer Länge von 1850 m und mehreren Kreuzungsbauwerken.

Die im Jahre 1980 fertiggestellten und die Ende 1980 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 1980 aufgewandt worden:

758,5 Millionen DM

davon für

Bundesautobahnen 346,6 Millionen DM
Bundesstraßen 411,9 Millionen DM

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

Der Kostenaufwand für den Winterdienst in der Periode 1979/80 erforderte

für Bundesautobahnen
35,7 Millionen DM (= 3 800 DM/km)

für Bundesstraßen
60,2 Millionen DM (= 1 870 DM/km).

Die den Auftragsverwaltungen der Länder zur Verfügung gestellten Unterhaltungssätze wurden zur Anpassung an die gestiegenen Lohn- und Materialkosten gegenüber 1979 geringfügig angehoben (s. Tabelle 3).

Tabelle 3

Unterhaltung für Bundesfernstraßen

| Bezeichnung | DM je km | |
|-----------------------|--------------------|--------------------|
| | alter Satz 1979 | neuer Satz 1980 |
| Bundesautobahnen | | |
| 4streifig | 33 800 | 34 600 |
| 5streifig | 40 600 | 41 600 |
| 6streifig | 45 800 | 46 900 |
| 8streifig | 59 200 | 60 600 |
| Auf- und Abfahrtsarme | 12 200 | 12 500 |
| Bundesstraßen | | |
| 2streifig | 12 200 | 12 500 |
| 3streifig | 25 500 | 26 200 |
| 4streifig | 31 500 | 33 800 |
| Auf- und Abfahrtsarme | 12 200 | 12 500 |

4 Weitere Leistungen im Jahre 1980

4.1 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

4.1.1 Beseitigung und Ausschaltung von Bahnübergängen

Im Jahre 1980 wurden im Zuge von Bundesstraßen vier Bahnübergänge durch Bauwerke beseitigt und zehn Bahnübergänge durch Straßenverlegungen ausgeschaltet. Somit sind von 1949 bis 1980 insgesamt 373 beseitigt und 259 ausgeschaltet worden.

4.1.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahre 1980 sind für Fernmeldeeinrichtungen der Bundesfernstraßen insgesamt 22 Millionen DM aufgewendet worden. Damit wurden

- 113 km neue Bundesautobahnen mit Streckenfernmeldekabeln und Notrufsäulen ausgestattet, so daß nunmehr 7 033 km Bundesautobahnen mit diesen Einrichtungen versehen sind;
- in 15 Autobahnmeistereien die Handvermittlungen durch Selbstwählanlagen ersetzt;
- in neun Autobahnmeistereibezirken Maßnahmen zur Verbesserung der Notruftechnik und der Funkversorgung der Pannenhilfsdienste durchgeführt;
- im Land Nordrhein-Westfalen ein Landeswählknoten von einer Liegenschaft der DB in eine Liegenschaft der Straßenbauverwaltung verlegt.

Außerdem wurde der Autobahnmeisterei Fischbach eine für den Bereich der Autobahndirektion Nordbayern zuständige Fernmeldemeisterei angegliedert.

4.1.3 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen

Die bisher an den Bundesautobahnen eingerichteten Anlagen zur Verkehrsbeeinflussung (z. B. Versuchsfeld Rhein-Main, Stauwarnanlagen Aichelberg und Irschenberg, Autobahnweichen Dernbach und Koblenz) haben sich auch im Berichtsjahr bewährt. Als weitere Anlage wurde an der BAB A 5 bei Karlsruhe-Durlach eine mobile Stauwarnanlage eingerichtet, die im Bedarfsfalle schnell an anderer Stelle aufgestellt werden kann. Wie die Stauwarnanlage Irschenberg ist auch die Anlage bei Karlsruhe-Durlach mit StVO-konformen Matrixzeichen ausgerüstet. 1980 wurde ein Programmwurf zum Ausbau des Verkehrsbeeinflussungssystems auf Bundesautobahnen für den 1. Programmabschnitt 1981 bis 1990 aufgestellt und mit den Ländern erörtert.

4.1.4 Schutzzäune an Bundesautobahnen gegen wildlebende Tiere

Im Berichtsjahr wurden 197 km Schutzzäune an 122 km Bundesautobahnen errichtet. Damit hat sich die

Gesamtlänge der Schutzzäune an Bundesautobahnen auf 2 240 km, die Gesamtlänge der mit Schutzzäunen — meist beiderseits — ausgestatteten Bundesautobahnstrecken von 1 195 km auf 1 317 km erhöht.

4.2 Verbesserung der Verkehrsbedienung

4.2.1 Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen

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, Speditionsbüros und Touristikinformationsstände. Diese Versorgungseinrichtungen (Autobahnnebenbetriebe) sind Bestandteile der Bundesautobahnen. Der Bau der Nebenbetriebe hat sich der Bund vorbehalten, 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 1980 mit Erfolg bemüht, das Angebot an Serviceleistungen an den Bundesautobahnen weiter zu verbessern. So wurden u. a. im Berichtszeitraum vier Tankstellen und zwei Raststätten fertiggestellt und in Betrieb genommen. Damit standen Ende 1980 insgesamt zur Verfügung:

- 265 Tankstellen, davon 109 mit Verkaufskiosken,
- 167 Raststätten
- 56 Motels
- 48 Kioske mit WC (KWC)
- 58 Sonstige Betriebe, wie Campingplätze, Wechselstuben, Speditionsbüros, Lotsendienste, Touristikinformationsstände usw.

In das Bauprogramm 1980 für Um- und Erweiterungsbauten und Unterhaltungsmaßnahmen 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 wurden im Rahmen eines Sonderprogramms Nebenbetriebe mit Behinderten-WC's ausgestattet. Das gesamte Bauvolumen betrug 138,0 Millionen DM.

Die allgemeine Energiesituation zwingt auch im Bereich der Autobahnnebenbetriebe, alle Möglichkeiten zur Energieeinsparung auszuschöpfen. In einer Fachtagung über Energieeinsparung in Autobahnnebenbetrieben wurden Grundlagen zur Durchführung von entsprechenden Maßnahmen und vorliegende Erfahrungen von energiebewußt konzipierten Nebenbetrieben vermittelt.

4.2.2 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien

Im Jahre 1980 wurden drei Autobahnmeistereien fertiggestellt und in Betrieb genommen, so daß für

die Betreuung des rd. 7 400 km langen Streckennetzes zum Jahresende 135 Autobahnmeistereien zur Verfügung standen. Weitere Autobahnmeistereien sind im Bau (s. Karte 3).

Auch der Bau bundeseigener Straßenmeistereien wurde im Berichtsjahr fortgesetzt.

4.3 Schutz gegen Straßenverkehrsgeräusche

Bei den Neubauvorhaben, die im Berichtsjahr verwirklicht worden sind, ist den Belangen des Lärmschutzes durch möglichst günstige Trassenwahl und durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen in hohem Maße Rechnung getragen worden. Darüber hinaus sind an bestehenden Bundesstraßen im Zuge der Lärmsanierung verstärkt Lärmschutzfenster finanziert und Lärmschutzwände und -wälle errichtet worden.

Für Lärmschutzwände auf Brücken sind Richtzeichnungen erarbeitet und mit dem Hinweis eingeführt worden, daß den gestalterischen und ästhetischen Belangen bei der Errichtung von Lärmschutzwänden besondere Bedeutung beizumessen ist. Die vorgenannten Richtzeichnungen ergänzen die bereits 1979 eingeführten „Richtzeichnungen für Lärmschirme außerhalb von Kunstbauten“.

Ein Entwurf für „Zusätzliche Technische Vorschriften und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen“ wurde im Berichtsjahr aufgestellt. Dieses Regelwerk wird alle für die Ausschreibung von Lärmschutzwänden notwendigen Angaben enthalten.

4.4 Naturschutz und Landschaftspflege

Der Verwirklichung der Ziele von Naturschutz und Landschaftspflege bei der Aufstellung eines Entwurfes für den Bau von Bundesfernstraßen wird u. a. durch die Beteiligung der Naturschutzbehörden und Organisationen des Natur-, Umwelt- und Landschaftsschutzes Rechnung getragen. Die gemeinsamen Bemühungen finden im Fachplan oder im landschaftspflegerischen Begleitplan ihren Ausdruck. Deren Ziel ist es, die Straße so in die Landschaft einzugliedern, daß sie sich für die Natur und das Landschaftsbild nicht belastender und störender auswirkt, als es in verantwortlicher Abwägung aller Belange unvermeidbar ist.

Im Berichtsjahr wurden „Zusätzliche Technische Vorschriften und Richtlinien für Landschaftsbauarbeiten (ZTVLa-StB)“ für den Bereich der Bundesfernstraßen eingeführt. Sie gelten für alle Landschaftsbauarbeiten im Zusammenhang mit dem Neubau, dem Um- und Ausbau und der Unterhaltung von Straßen und Wegen sowie deren Nebenanlagen.

Der Erfolg der Bemühungen um einen effektiven Landschaftsschutz im Straßenbau zeigt sich u. a. darin, daß Straßennebenflächen, z. B. nicht bewirtschaftete Flächen, Böschungen, Feldraine, Weg- und

Straßenränder, häufig die einzigen Gebiete sind, in denen eine ungestörte Entwicklung der Tier- und Pflanzenwelt möglich ist. Die Verwendung von Herbiziden im Bereich von Bundesfernstraßen ist weitgehend eingeschränkt, solche mit dem Wirkstoff 2,4,5-T sind ab 1. Januar 1982 nicht mehr einzusetzen.

4.5 Bürgerbeteiligung bei der Planung von Bundesfernstraßen

Die Straßenbauverwaltungen der Länder haben im Berichtsjahr unter Mitwirkung des Bundesverkehrsministeriums ein „Rahmenkonzept zur Bürgerbeteiligung bei Straßenplanungen“ erarbeitet. Es sieht — entsprechend den Vorgaben des Bundesministers für Verkehr aus dem Jahre 1979 — eine Information und Beteiligung der Bürger in allen Phasen der Planung von Bundesfernstraßen von der Voruntersuchung (Erarbeitung von Varianten) bis zur Planfeststellung vor. Der Bundesminister für Verkehr hat im Berichtsjahr angekündigt, daß er bei neu anlaufenden Bundesfernstraßenplanungen die Linienbestimmung davon abhängig machen wird, ob vorher eine ausreichende Bürgerbeteiligung stattgefunden hat.

4.6 Verkehrserhebungen

Im Berichtsjahr wurde die im Turnus von zwei bzw. drei Jahren stattfindende Straßenverkehrszählung als manuelle Kurzzeiterhebung auf allen Bundesfernstraßen und vielen anderen klassifizierten Straßen durchgeführt. Neben den automatischen Langzeitzählstellen dienten rd. 200 Sonderzählstellen mit einer 16stündigen Zähldauer der Aktualisierung und Eichung der erforderlichen Hochrechnungsfaktoren. Die Ergebnisse aller Zählungen werden wie bisher zentral ausgewertet. Die Herstellung des Tabellenwerkes ist wieder in Buchform vorgesehen; der Druck der Verkehrsstärkenkarten wird vorbereitet. Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 1980 werden Anfang Juli 1981 vorliegen.

Das Netz der automatischen Langzeitzählstellen auf Bundesfernstraßen umfaßte am Jahresende 654 Zählstellen; davon lagen 311 auf Bundesautobahnen und 343 auf Bundesstraßen. Die Bundesanstalt für Straßenwesen wertet die Ergebnisse zentral aus. Quartals- und Jahresauswertungen werden regelmäßig veröffentlicht.

5 Forschung, Rationalisierung und internationale Zusammenarbeit

5.1 Straßenbauforschung

In der Straßenbau-, Brückenbau- und Straßenverkehrsforschung wurden — abgestimmt mit den übrigen Bundesressorts — schwerpunktmäßig Untersuchungen zur Bewältigung von Umweltproblemen, zu

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

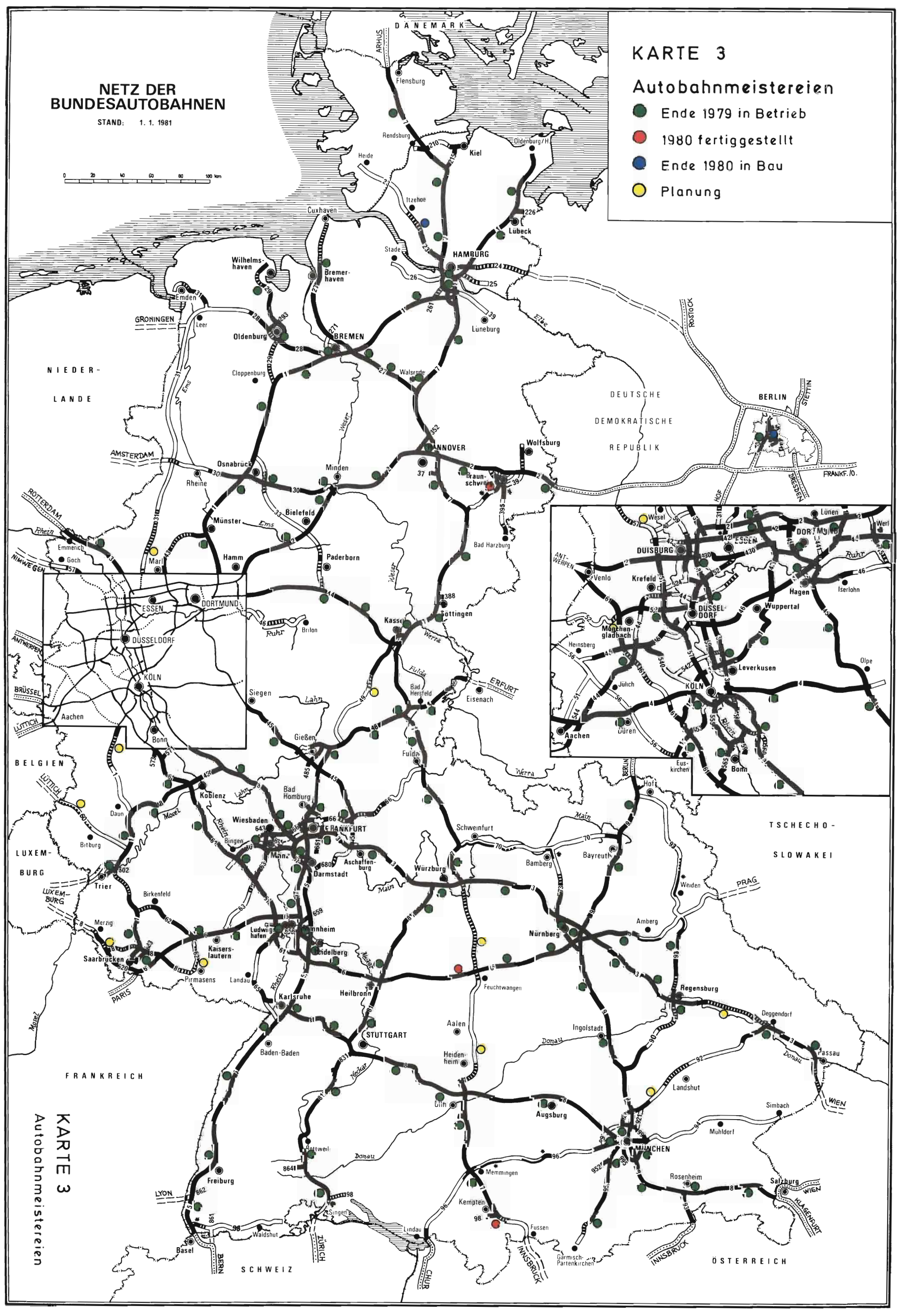
STAND: 1. 1. 1981



KARTE 3

Autobahnmeistereien

- Ende 1979 in Betrieb
- 1980 fertiggestellt
- Ende 1980 in Bau
- Planung



KARTE 3
Autobahnmeistereien

Fragen der Energieeinsparung, zur Rationalisierung und Kostensenkung bei den Bauweisen und Baumaterialien sowie zur Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit durch bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen gefördert.

5.2 Entwicklungen in der Straßenbautechnik

Durch eine Reihe von Richtlinien und Merkblättern wurden die Voraussetzungen für eine weitere Verbesserung der Bauweisen und Bauverfahren im Decken- und Erdbau geschaffen.

Im „Merkblatt für gewalzten Gußasphalt“ sind Hinweise und Erläuterungen für die Ausführung derartiger Deckschichten gegeben, welche gegenüber den konventionellen (geriffelten) Gußasphaltdeckschichten eine bessere Dränagewirkung und eine verminderte Sprühhahnenbildung aufweisen.

Die „Zusätzlichen Technischen Vorschriften und Richtlinien für den Bau von Fahrbahndecken aus Beton (ZTV Beton 78)“ wurden um einen Teil „Fahrbahndecken aus Beton mit Fließmittel (ZTV Beton, Erg. 80)“ erweitert. Die Anwendung von Beton mit Fließmittel bringt besonders dort Vorteile, wo der Einsatz von Deckenzügen nicht möglich oder nicht zweckmäßig ist. Frühhochfester Beton mit Fließmittel kann vor allem dort erfolgreich angewendet werden, wo nur kurzzeitige Verkehrssperrungen möglich sind, z. B. bei Ausbesserungsfeldern auf den schwerbelasteten BAB-Betriebsstrecken sowie im Stadtstraßenbereich.

Das „Merkblatt über Hochfenschlacken im Straßenbau“ befaßt sich mit den Einsatzbedingungen von Hochfenschlacken in bituminös und hydraulisch gebundenen sowie in ungebundenen Schichten der Straßenbefestigung und als Untergrundverbesserung.

„Maßnahmen zum Schutz des Erdplanums“ entsprechend dem gleichnamigen Merkblatt dienen der Erhaltung der Qualitätsmerkmale eines bereits fertiggestellten Erdplanums bei witterungsempfindlichen Boden- oder Felsarten, wenn mit längeren Wartezeiten zwischen Erd- und Oberbauarbeiten gerechnet werden muß.

Dem wachsenden Bedürfnis nach standfesten und ebenflächigen Rad- und Gehwegen kommen die Richtlinien für die Befestigung von Rad- und Gehwegen — Standardausführungen — (RStRG 80)“ entgegen. Sie enthalten Baugrundsätze und Befestigungsdicken für Rad- und Gehwege außerhalb von Ortsdurchfahrten, die von der Fahrbahn räumlich getrennt sind, können aber auch für Wegebefestigungen innerhalb von Ortsdurchfahrten angewendet werden.

Weitere Bemühungen im Bereich der Straßenbautechnik galten der Entwicklung einer technisch zweckmäßigen und wirtschaftlichen Erhaltungsstrategie, um künftig die bauliche Unterhaltung, die Instandsetzung und die Erneuerung von Fahrbahnbefestigungen nach einheitlichen Maßstäben einle-

ten und durchführen zu können. Ferner wurden Möglichkeiten für die Wiederverwendung von Aufbruchmaterial aus erneuerungsbedürftigen Straßen und von industriellen Nebenprodukten im Erd- und Deckenbau untersucht und entsprechende Versuchsvorhaben gefördert.

5.3 Rationalisierung des Vergabewesens

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

Für den STLK (Standardleistungskatalog für den Straßen- und Brückenbau) wurden 1980 ein neuer und fünf überarbeitete Leistungsbereiche fertiggestellt. Mehrere weitere Leistungsbereiche befinden sich in Neuaufstellung bzw. in Überarbeitung.

Die zusätzlichen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (ZVB-StB 80) wurden wegen Änderungen auf dem Tarifsektor, des Umsatzsteuergesetzes und der VOB überarbeitet und neu herausgegeben.

Neu eingeführt wurden Richtlinien für das Aufstellen von Unterlagen zur Vergabe von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (RU-StB 80). Die RU-StB 80 enthält u. a. Muster für die Aufforderung zur Angebotsabgabe, Angebotsschreiben, Besondere Vertragsbedingungen und zur Leistungsbeschreibung.

5.4 Internationale Zusammenarbeit

5.4.1 Multi- und bilaterale Zusammenarbeit

Die Zusammenarbeit mit Frankreich auf den Gebieten Straßenplanung, Straßenbau und Straßenverkehrstechnik hat u. a. zu einem vertieften Meinungs- und Erfahrungsaustausch in den besonders aktuellen Fragen des Energieverbrauchs und der Umweltbelastungen geführt.

Folgende grenzüberschreitende Straßenbauvorhaben wurden durch Verträge mit den Nachbarstaaten vereinbart:

— Über den Autobahnzusammenschluß bei Basel und Weil am Rhein war am 9. Juni 1978 mit der Schweiz ein Staatsvertrag unterzeichnet worden.

Der Staatsvertrag wurde 1980 ratifiziert und trat in Kraft; der Autobahnzusammenschluß wurde inzwischen dem Verkehr übergeben.

— Zur Herstellung einer Verbindung zwischen der geplanten, streckenweise bereits im Bau befindlichen Autobahn A 60 (Bitburg—Steinebrück) mit der im Bau befindlichen belgischen Autobahn Steinebrück—Verviers (mit weiterem Anschluß nach Brüssel) wurde mit Belgien durch Vertrag vom 5. Februar 1979 der Bau einer Autobahnbrücke über die Our bei Steinebrück vereinbart. Das deutsche Zustimmungsgesetz hierzu ist am

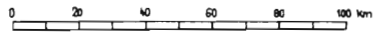
20. Juni 1980 in Kraft getreten, die Ratifizierung des Vertrages steht noch aus. Die Grenzbrücke ist bereits im Bau.

5.4.2. Ausländische Besucher

Informationsbesuche ausländischer Straßenbau-fachleute beim BMV haben auch 1980 in größerem Umfang stattgefunden, wobei die Besuche aus osteuropäischen Ländern besonders stark zugenommen haben (Polen, Ungarn, Rumänien).

NETZ DER BUNDES-AUTOBAHNEN

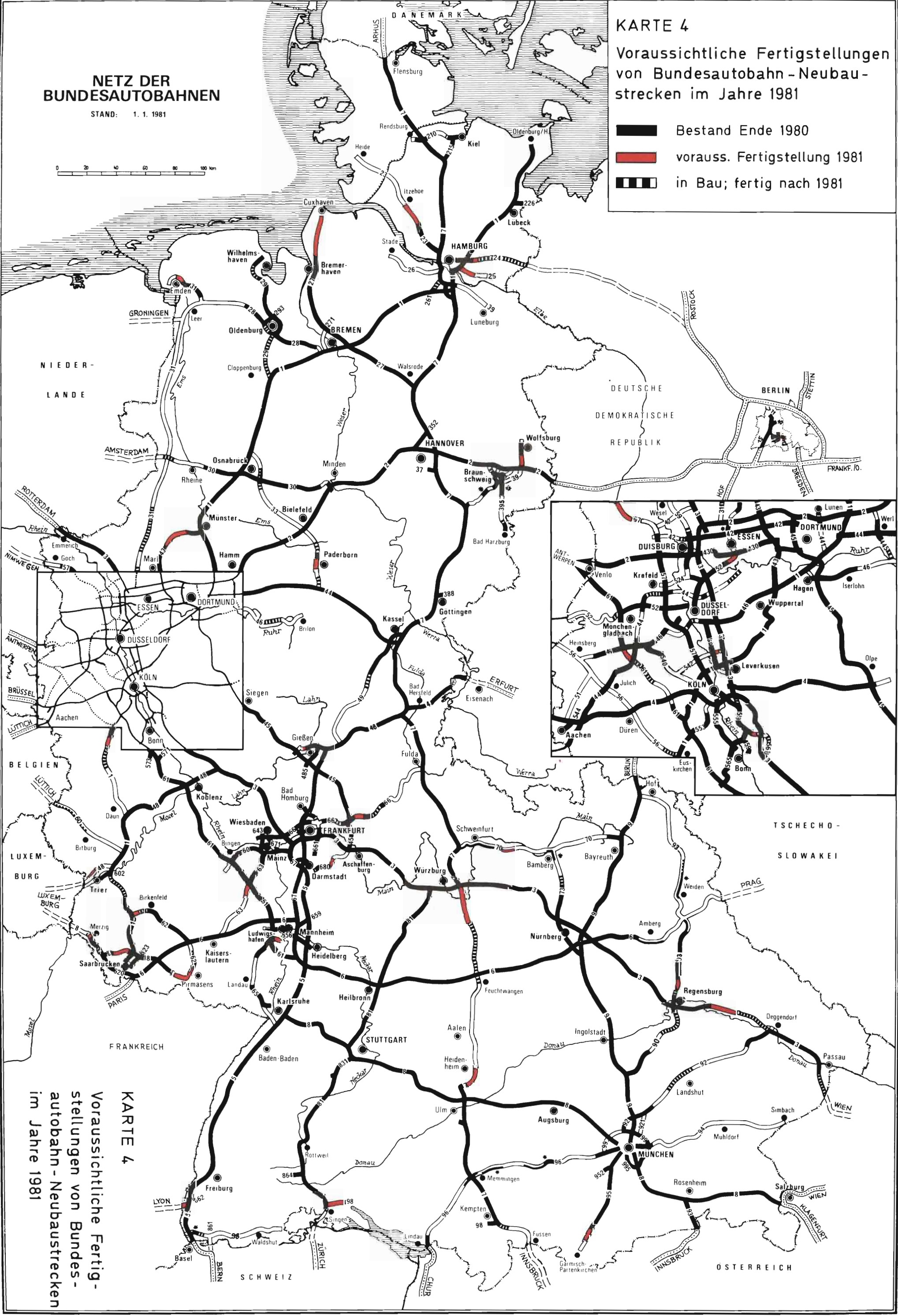
STAND: 1. 1. 1981



KARTE 4

Voraussichtliche Fertigstellungen von Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1981

- Bestand Ende 1980
- vorauss. Fertigstellung 1981
- in Bau; fertig nach 1981



Voraussichtliche Fertig-
 stellungen von Bundes-
 autobahn-Neubaustrecken
 im Jahre 1981

KARTE 4

6 Zusammenstellung wichtiger Bauvorhaben

6.1 Leistungen auf Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1980

| Bundesautobahn-Neubaustrecke | | | Bauleistungen | | | 1980 fertiggestellte Teilstrecken | | |
|-------------------------------|---|---|--|---|------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|-----|
| Bezeichnung der Gesamtstrecke | Gesamt- länge | Gesamt- kosten ¹⁾ Millio- nen | Bis Ende 1979 fertig- gestellt | 1980 fertig- gestellt | Ende 1980 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 | 44,5 | — | 2,4 | — | Weil am Rhein bis Basel (Grenze) | 2,4 |
| A 7 | Würzburg–Ulm | 78,8 | 619,2 | 13,8 | — | 15,7 | — | — |
| A 81 | Singen–Schaffhausen: AK Singen bis Bietingen (B 34) | 10,5 | 136,1 | — | — | 4,4 | — | — |
| A 98 | Lörrach–Schaffhausen: Lörrach bis Säckingern | 31,1 | 318,0 | 5,5 davon: (1,4) (1. Fahr- bahn) | — | 6,4 | — | — |
| A 98 | Singen–Stockach | 13,1 | 108,0 | — | — | 13,1 | — | — |
| A 862 | Freiburg–Mülhausen . | 1,4 | 13,2 | — | — | 1,4 | — | — |
| Bayern | | | | | | | | |
| A 3 | Regensburg–Passau: AS Rosenhof bis Passau (Grenze) | 123,4 | 888,1 | 49,2 | 9,0 | 65,2 | AS Rosenhof bis AS Wörth | 9,0 |
| A 7 | Würzburg–Ulm | 86,6 | 560,6 | — | — | 75,3 | — | — |
| A 7 | Ulm–Füssen: AK Allgäu bis Füssen . | 32,5 | 261,6 | 2,7 | — | 6,7 | — | — |
| A 70 | Schweinfurt–Bamberg | 65,7 | 483,9 | (27,5) (1. Fahr- bahn) | — | (9,7) (1. Fahr- bahn) | — | — |
| A 73 | Bamberg–Nürnberg: Bamberg bis Forchheim–Süd | 29,4 | 197,0 | — | 4,6 | 14,8 | AS Forchheim bis AS Forchheim–Süd | 4,6 |
| A 90 | Regensburg– Wolnzach: AS Pentling bis AS Elsendorf | 38,6 | 140,0 | — | — | 22,8 | — | — |
| A 92 | München–Deggendorf | 132,3 | 638,6 | 38,3 | 9,8 | 19,2 | AS Oberschleißheim bis AK Neufahrn | 9,8 |
| A 93 | Regensburg–Hof: AK Regensburg bis Pfreimd | 61,6 | 326,6 | 49,1 davon: (6,5) (1. Fahr- bahn) | — | 12,5 | — | — |

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

| Bundesautobahn-Neubaustrecke | | | Bauleistungen | | | 1980 fertiggestellte Teilstrecken | | |
|-------------------------------|--|------------------|---|--|-----------------------------|-----------------------------------|---|----------------------------|
| Bezeichnung der Gesamtstrecke | | Gesamt- länge | Gesamt- kosten ¹⁾ Millio- nen | Bis Ende 1979 fertig- gestellt | 1980 fertig- gestellt | Ende 1980 in Bau | Bezeichnung der Teilstrecken | km |
| | | km | DM | km | km | km | | km |
| 1 | | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| A 93 | Weiden-Nord Mitterteich | 28,1 | 67,2 | (9,8) (1. Fahr- bahn) | — | (6,5) (1. Fahr- bahn) | — | — |
| A 95 | München-Garmisch- Partenkirchen: Ohlstadt bis Garmisch- Partenkirchen | 14,7 | 218,8 | — | — | 4,9 | — | — |
| A 96 | München-Lindau: östlich Memmingen bis Lindau (Grenze) (bayer. Teilstrecken) . | 18,8 | 117,4 | 8,0 davon: (4,6) (1. Fahr- bahn) | 7,7 | (3,1) (1. Fahr- bahn) | südlich AK Wangen bis Lindau | 7,7 |
| Berlin | | | | | | | | |
| A 10 | BAB Ring Berlin (West): AK Schöneberg bis AS Seestraße | 8,9 | 884,0 | 0,6 | — | 3,7 | — | — |
| | Jakob-Kaiser-Platz bis AS Seestraße | 3,1 | 76,0 | 2,1 | 1,0 | — | Unterführung Beusselstraße | 1,0 |
| A 11 | Berlin-Hamburg: Kurt-Schuhmacher- Platz bis Waidmanns- luster Damm | 4,9 | 452,5 | 2,1 | — | 1,1 | — | — |
| A 13 | Berlin-Südost: AK Schöneberg bis AS Geradestraße | 5,7 | 330,5 | 1,1 | — | 3,2 | — | — |
| | Abzweig Steglitz: AS Mecklenburger Straße bis AS Breitenbachplatz . | 1,2 | 53,0 | — | 1,2 | — | AS Mecklenburger Straße bis AS Breitenbachplatz | 1,2 |
| Hamburg | | | | | | | | |
| A 25 | Hamburg-Geesthacht | 14,5 | 159,0 | — | — | 14,5 | — | — |
| A 26 | Eckverbindung Harburg | 2,4 | 21,8 | — | — | 2,4 | — | — |
| Hessen | | | | | | | | |
| A 48 | Wetzlar-Gießen | 27,3 | 194,3 | 14,4 | — | 2,2 (2. Fahr- bahn) | — | — |
| A 49 | Kassel-Gießen: Südtangente Kassel . | 6,3 | 66,1 | — | 6,3 | — | Südtangente Kassel | 6,3 |
| | Fritzlar bis Lumda . . | 70,3 | 490,7 | (11,3) (1. Fahr- bahn) | 11,3 (2. Fahr- bahn) | 18,5 | AS Fritzlar bis AS Borken | 11,3 (2. Fahr- bahn) |

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

| Bundesautobahn-Neubaustrecke | | | Bauleistungen | | | 1980 fertiggestellte Teilstrecken | |
|--|-------------|---|------------------------------|---------------------|------------------|---|-----|
| Bezeichnung der Gesamtstrecke | Gesamtlänge | Gesamtkosten ¹⁾ Millionen | Bis Ende 1979 fertiggestellt | 1980 fertiggestellt | Ende 1980 in Bau | Bezeichnung der Teilstrecken | km |
| | km | DM | km | km | km | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| A 66 Frankfurt a. M.–Fulda: | 100,4 | 1 208,5 | 32,6 | — | 24,2 | — | — |
| A 680 Darmstadt–Aschaffenburg: | 34,4 | 150,3 | 9,1 | — | 7,1 | — | — |
| Niedersachsen | | | | | | | |
| A 26 Eckverbindung Harburg | 7,3 | 65,0 | — | — | 7,3 | — | — |
| A 27 Bremen–Cuxhaven | 70,6 | 433,5 | 44,7 | — | 25,9 | — | — |
| A 28 Westerstede–Delmenhorst: AS Westerstede bis westlich Delmenhorst | 54,1 | 327,5 | 49,5 | 1,2 | 3,4 | AS Oldenburg–Marschweg bis AS Oldenburg–Kreyensbrück | 1,2 |
| A 29 Wilhelmshaven–Cloppenburg | 90,4 | 577,4 | 49,1 | — | 41,3 | — | — |
| A 30 Rheine–Bad Oeynhausen: Ortsumgehung Schüttorf | 7,4 | 31,6 | — | — | 7,4 | — | — |
| A 31 Bottrop–Emden: Wolthusen bis nördlich Emden | 3,2 | 38,4 | — | — | 3,2 | — | — |
| A 33 Osnabrück–Paderborn: Schinkel-Ost bis Harderberg | 7,4 | 85,0 | — | — | 7,4 | — | — |
| A 39 Wolfsburg–Salzgitter: Mörse (B 248) bis Wartjenstedt | 55,8 | 276,7 | 10,6 | — | 8,7 | — | — |
| A 391 Westtangente Braunschweig | 10,7 | 177,9 | 5,9 | — | 4,8 | — | — |
| A 395 Braunschweig–Bad Harzburg: AK Braunschweig–Süd bis AS Vienenburg | 33,2 | 127,5 | 4,3 | 6,1 | 4,3 | AS Braunschweig Stöckheim bis AS Wolfenbüttel-Südwest | 6,1 |
| Nordrhein-Westfalen | | | | | | | |
| A 1 Köln–Trier: AK Bliesheim bis Landesgrenze NRW/Rh-Pf | 46,4 | 272,5 | 15,7 | — | 21,8 | — | — |
| A 30 Rheine bis Bad Oeynhausen: Landesgrenze bis südl. Bad Oeynhausen | 33,9 | 269,4 | 24,5 | 1,1 | — | AK Bad Oeynhausen bis südl. Babbenhausen (B 514) | 1,1 |
| A 31 Bottrop bis Emden | 83,0 | 613,9 | — | — | 37,4 | — | — |

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

| Bundesautobahn-Neubaustrecke | | | Bauleistungen | | | 1980 fertiggestellte Teilstrecken | | |
|-------------------------------|---|---|--|-----------------------------|------------------------|-----------------------------------|---|------|
| Bezeichnung der Gesamtstrecke | Gesamt- länge | Gesamt- kosten ¹⁾ Millio- nen | Bis Ende 1979 fertig- gestellt | 1980 fertig- gestellt | Ende 1980 in Bau | Bezeichnung der Teilstrecken | km | |
| | km | DM | km | km | km | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | |
| A 33 | Osnabrück- Paderborn: Brackwede bis Wünnenberg/Haaren . | 52,0 | 380,8 | — | 4,7 | 21,0 | Sennelager (B 68) bis Schloß Neuhaus (B 64) | 4,7 |
| A 42 | Duisburg-Dortmund: Kamp-Lintfort bis Essen-Bottrop | 32,0 | 500,0 | 16,2 | 2,7 | 2,0 | AS Duisburg-Beeck bis Duisburg-Hamborn | 2,7 |
| A 43 | Wuppertal-Münster: AK Recklinghausen bis AK Münster-Süd . | 55,9 | 325,7 | 25,1 | 9,1 | 21,7 | AS Marl-Nord bis AS Haltern-Nord | 9,1 |
| A 44 | Mönchengladbach- Dortmund: AK Holz bis Essen . . . | 64,8 | 895,9 | 13,3 | — | 16,6 | — | — |
| A 46 | Heinsberg-Wuppertal: Elvekum (A 57) bis Düsseldorf-Wersten . | 8,5 | 351,0 | 3,8 | — | 3,1 | — | — |
| A 46 | Hagen-Brilon: Neheim-Hüsten bis bis Velmede | 33,5 | 382,0 | — | — | 15,7 | — | — |
| A 52 | Roermond-Marl: Mönchengladbach/ Hard bis AK Mönchen- gladbach | 4,0 | 26,1 | — | — | 4,0 | — | — |
| A 56 | Breitscheid bis Essen/Huttrop (A 430) | 17,8 | 237,5 | 12,8 | — | 5,0 | — | — |
| A 56 | Heinsberg- Euskirchen: Zülpich (B 477) bis Euskirchen (A 1) | 8,0 | 45,3 | — | — | 8,0 | — | — |
| A 57 | Krefeld- Ludwigshafen: Hommersum (niederl. Grenze) bis Moers Hülsdank | 49,9 | 279,6 | 3,0 | 13,7 | 10,5 | AS Goch-Weeze bis AS Sonsbeck | 13,7 |
| A 59 | Düsseldorf-Bonn: AD Heumar bis Porz-Eil | 2,1 | 68,3 | — | — | 2,1 | — | — |
| A 61 | Erfstadt-Venlo: Erfstadt (A 1) bis Borschemich (L 277) . | 41,2 | 178,5 | 7,3 | — | 21,0 | — | — |
| A 441 | Lünen-Schwerte: Lünen (B 54) bis Dortmund-Remsberg . | 12,1 | 190,0 | — | — | 8,3 | — | — |
| A 445 | Werl-Neheim/Hüsten | 22,2 | 163,2 | 5,6 | — | 9,6 | — | — |
| A 542 | Pulheim-Langfeld: Hitdorf (A 59) bis Langfeld (L 403 n) . | 7,0 | 95,2 | — | — | 4,4 | — | — |
| A 560 | Hennef-Bonn | 13,3 | 143,7 | 1,5 | — | 8,4 | — | — |

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

| Bundesautobahn-Neubaustrecke | | | Bauleistungen | | | 1980 fertiggestellte Teilstrecken | | |
|-------------------------------|--|---|------------------------------|--|----------------------------------|--|--|------------|
| Bezeichnung der Gesamtstrecke | Gesamtlänge | Gesamtkosten ¹⁾ Millionen | Bis Ende 1979 fertiggestellt | 1980 fertiggestellt | Ende 1980 in Bau | Bezeichnung der Teilstrecken | km | |
| | km | DM | km | km | km | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | |
| Rheinland-Pfalz | | | | | | | | |
| A 1 | Trier-Saarbrücken: AD Moseltal bis nördl. AS Reinsfeld | 21,5 | 202,0 | — | — | 21,5 | — | — |
| A 8 | Saarbrücken-Pirmasens: Zweibrücken bis Pirmasens (B 10) | 21,2 | 184,2 | 13,9 | — | 7,3 | — | — |
| A 48 | Koblenz-Trier: Ehrang (B 52 n) bis Mesinich (Grenze) . . . | (13,9) (1. Fahr- bahn) | 142,0 | — | — | (5,2) (1. Fahr- bahn) | — | — |
| A 60 | St. Vieth/Wittlich . . . | 66,1 | 510,3 | — | — | (37,7) (1. Fahr- bahn) | — | — |
| A 62 | Trier-Pirmasens: AS Birkenfeld bis AS Reichweiler | 13,4 | 112,8 | 4,0 | 9,4 | — | AS Birkenfeld bis AS Freisen | 9,4 |
| | AD Landstuhl bis Pirmasens (B 10) | 25,5 | 201,6 | — | — | (19,4) (1. Fahr- bahn) | — | — |
| A 63 | Mainz-Kaiserslautern: AK Mainz bis Mauchenheim (B 40) . | 31,5 | 254,9 | 16,5 | 7,6 | 7,4 | südl. AS Niederolm bis AS Wörrstadt | 7,6 |
| A 65 | Ludwigshafen-Karlsruhe: Rheingönheimer Kreuz (B 9) bis südl. Landau . | 43,0 | 282,9 | 11,6 | 9,0 | 4,6 | Assenheim (B 38) bis AS Neustadt | 9,0 |
| A 652 | Abzweig Wörth | 7,4 | 85,0 | — | 7,4 | — | AS Kandel-Süd bis AS Wörth | 7,4 |
| Saarland | | | | | | | | |
| A 8 | Saarbrücken-Luxemburg (Luxemburgische Grenze): | 61,8 | 472,5 | 10,0 davon (1,8) (1. Fahr- bahn) | 4,3 1,8 (2. Fahr- bahn) | 34,4 davon (6,7) (1. Fahr- bahn) | Niedmüng bis Mechern Mechern bis Hilbringen | 4,3 1,8 |
| A 62 | Trier-Pirmasens: AD Nonnweiler bis AS Birkenfeld | 14,5 | 150,0 | — | — | 8,1 | — | — |
| A 620 | Saarbrücken-Dillingen: Umgehung Lisdorf . . | 3,7 | 14,6 | — | — | 3,7 | — | — |

1) ohne Grunderwerbskosten

| Bundesautobahn-Neubaustrecke | | | Bauleistungen | | | 1980 fertiggestellte Teilstrecken | | |
|-------------------------------|--|---|--|-----------------------------|------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|-----|
| Bezeichnung der Gesamtstrecke | Gesamt- länge | Gesamt- kosten ¹⁾ Millio- nen | Bis Ende 1979 fertig- gestellt | 1980 fertig- gestellt | Ende 1980 in Bau | Bezeichnung der Teilstrecken | km | |
| | km | DM | km | km | km | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | |
| Schleswig-Holstein | | | | | | | | |
| A 1 | Lübeck-Oldenburg: nördl. Neustadt-Nord bis Oldenburg (B 202) . | 15,9 | 73,0 | 7,8 | 8,1 | — | AS Lensahn bis Oldenburg (B 202) | 8,1 |
| A 23 | Hamburg-Heide: Elmshorn bis südl. Itzehoe | 22,4 | 153,1 | — | — | 22,4 | — | — |
| A 24 | Hamburg-Berlin: AK Hamburg-Ost bis Godow (Grenze) | 45,3 | 201,0 | 5,3 | — | 39,8 | — | — |
| | | | | | | | 139,5 | |

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

6.2 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1980

6.2.1 4streifige Bundesstraßen

| Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen | | | | Bauleistungen 1980 | | |
|---|---|---|---|-----------------------------------|------------------------------|------|
| Bezeichnung der Gesamtstrecke | Gesamtlänge km | Gesamtkosten ¹⁾ Millionen DM | Bis Ende 1979 fertig- gestellt km | 1980 fertig- gestellt km | Ende 1980 in Bau km | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| Baden-Württemberg | | | | | | |
| B 10 | Planfreier Ausbau der Kreuzung mit der L 1239 bei Dornstadt | 2,5 | 11,8 | — | 0,5 | 2,0 |
| B 10/27 | Verlegung zwischen Stuttgart/Nord und Stuttgart/Zuffenhausen einschließlich Querspange Kornwestheim | 7,2 | 105,7 | — | 5,2 | — |
| B 14 | Überbrückung des Schattenkreises Stuttgart | 1,5 | 12,7 | — | — | 1,5 |
| B 27 | Ausbau in Bietigheim (4. Bauabschnitt) . . | 1,3 | 15,5 | 0,3 | 1,0 | — |
| B 27 | Neubau zwischen Aich und Schlaitdorf (Reg.-Bez.-Grenze) | 4,9 | 44,0 | — | — | 1,5 |
| | Neubau zwischen Schlaitdorf (Reg.-Bez.-Grenze) und Kirchentelliusfurt | 7,0 | 55,0 | — | — | 5,7 |
| B 27 | Verlegung zwischen Engstlatt und Balingen/Süd | 6,2 | 66,0 | — | — | 1,0 |
| B 27/33 | Verlegung zwischen Bad Dürkheim und Donaueschingen | 7,1 | 43,0 | 4,4 (1. Fahr- bahn) | — | 2,7 |
| B 28 | Neubau Schloßbergtunnel Tübingen einschließlich Hegelstraße | 3,5 | 65,0 | 1,9 | 0,3 | — |
| B 29 | Neubau zwischen Großheppach und Schwäbisch Gmünd | 31,6 | 202,0 | 9,0 | — | 16,3 |
| B 30 | Neubau zwischen Ulm (Landesgrenze) und Ulm/Kastbrücke | 2,6 | 15,0 | — | 2,6 | — |
| B 30 | Neubau zwischen Ulm/Kastbrücke und Achstetten/Nord | 11,5 | 22,9 | — | 11,5 | — |
| B 30 | Neubau zwischen Äpfingen/Nord und Biberach/Jordansbad | 11,5 | 55,6 | 3,6 | — | 7,9 |
| B 33 | Neubau zwischen Singen und Radolfzell . . | 11,0 | 59,0 | — | — | 10,9 |
| B 33 | Neubau Konstanz (Reichenaustraße) bis Konstanz (Schweizer Grenze) | 1,3 | 61,0 | — | — | 1,3 |
| B 36 | Verlegung bei Karlsruhe-Neureut | 4,5 | 32,0 | — | 4,5 | — |
| B 294 | Verlegung von Freiburg/Gundelfingen bis Waldkirch/Süd | 7,0 | 45,0 | 3,4 | — | 3,6 |
| B 313 | Verlegung bei Wernau-Köngen — A 8 . . . | 2,9 | 21,4 | — | — | 2,9 |
| B 464 | Neubau zwischen Sindelfingen (L 1183) und Böblingen (L 1182) | 1,5 | 10,6 | — | 1,5 | — |

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

| Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen | | | | Bauleistungen 1980 | | |
|---|---|--|---|---------------------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| Bezeichnung der Gesamtstrecke | Gesamt- länge km | Gesamt- kosten ¹⁾ Millionen DM | Bis Ende 1979 fertig- gestellt km | 1980 | Ende | |
| | | | | fertig- gestellt km | 1980 in Bau km | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| Bayern | | | | | | |
| 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 | — | — | (6,0) (1. Fahr- bahn) |
| B 4 | Ausbau zwischen Nürnberg/Buch und Tennenlohe (2. Fahrbahn) | 6,0 | 13,6 | 3,0 | 1,1 | — |
| B 8 | Verlegung westlich Aschaffenburg | 4,2 | 28,6 | 1,9 (+1,7) (1. Fahr- bahn) | 1,7 (2. Fahr- bahn) | — |
| B 8 | Ausbau von Etterzhausen bis Regensburg | 7,7 | 18,0 | (2,5) (+3,8) (2. Fahr- bahn) | — | 1,2 (1. Fahr- bahn) |
| B 13 | Ausbau nördlich München | 5,0 | 6,5 | 2,5 | — | 2,5 |
| B 14 | Ausbau zwischen Nürnberg und Lauf (einschließlich Ortsumgehung) | 10,9 | 19,0 | 7,0 | 2,0 | — |
| B 17n | Neubau von Augsburg bis Oberottmars- hausen | 13,5 | 58,0 | 10,0 | — | 3,5 |
| B 18 | Nordumgehung Memmingen (1. Fahr- bahn) | 3,0 | 17,0 | — | — | (3,0) (1. Fahr- bahn) |
| B 19 | Entlastungsstraße Bad Neustadt a.d. Saale | 1,8 | 6,6 | 1,2 | 0,6 | — |
| B 19/30 | Neubau Wiblinger Kreuz | 1,6 | 20,6 | — | — | 1,6 |
| B 27 | Ausbau von Würzburg bis Veitshöchheim . | 3,8 | 32,0 | 3,3 | — | 0,5 |
| B 173n | Verlegung bei Staffelstein (1. Fahrbahn) . . | 10,4 | 29,6 | — | — | (7,8) (1. Fahr- bahn) |
| B 289 | Verlegung bei Kulmbach | 3,3 | 29,8 | 3,0 | 0,3 | — |
| B 299 | Verlegung bei Neumarkt/Opf. | 1,1 | 9,3 | — | — | 1,1 |
| B 303 | Ausbau zwischen Schweinfurt und der B 19 (Niederwerrn) | 6,0 | 17,0 | (1,0) (1. Fahr- bahn) | 4,2 | — |
| B 469 | Verlegung bei Obernburg | 4,1 | 32,0 | — | 2,0 | 2,1 |
| Bremen | | | | | | |
| B 6 | Teilortsumgehung zwischen Stephani- brücke und Hansestraße/Utbremer Straße | 1,4 | 73,6 | — | — | 1,4 |
| B 6n | Verlegung der B 6 neu von der AS Bremen/ Arsten bis zur Kattenturmer Heerstraße . . | 3,9 | 33,8 | 3,3 | 0,6 | — |
| B 74 | 1. Bauabschnitt mit Verlegung im Raume Bremen — St. Magnus/Lesum zwischen den Straßen Schafgegend und Hinterm Halm | 4,1 | 83,6 | 1,8 | — | 2,3 |

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

| Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen | | | | Bauleistungen 1980 | | |
|---|--|--|---------------------------------------|-----------------------------|----------------------|---------------------------|
| Bezeichnung der Gesamtstrecke | Gesamtlänge km | Gesamtkosten ¹⁾ Millionen DM | Bis Ende 1979 fertiggestellt km | 1980 | Ende | |
| | | | | fertiggestellt km | 1980 in Bau km | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| B 74 | Verlegung im Raum Blumenthal zwischen den Straßen Lüssumer Straße und Kreinslogger | 1,2 | 25,9 | — | — | 1,2 |
| Hamburg | | | | | | |
| B 4/75 | Kornweide/Wilhelmsburger Reichsstraße bis Bremer Straße/Hohe Straße | 4,6 | 241,6 | — | — | 4,6 |
| B 431 | Bau der Ortsumgehung Rissen | 2,0 | 55,8 | — | — | 2,0 |
| Hessen | | | | | | |
| B 3a | Neubau zwischen Cölbe und Marburg-Nord | 3,4 | 36,4 | — | — | 3,4 |
| B 3a | Verlegung zwischen Marburg (L 3125) und Nord Kreuz Gießen (A 48) | 15,2 | 105,1 | — | 4,2 | — |
| B 3 | Verlegung bei Darmstadt/Eberstadt 2. Bauabschnitt: B 426 bis Rüdesheimer Straße | 5,0 | 8,3 | — | — | 5,0 |
| B 8/49/54 | Verlegung in Limburg an der Lahn | 0,9 | 23,6 | — | — | 0,9 |
| B 27 | Ausbau in Bad Hersfeld zwischen B 324 und AS Bad Hersfeld A 4 (ausschließlich) . | 1,2 | 7,9 | 0,4 | 0,8 | — |
| B 40a | Neubau zwischen A 66 und Frankfurt a. M. (Südumgehung Frankfurt-Höchst) | 8,3 | 104,0 | 4,4 | — | 2,1 |
| B 43 | Verlegung zwischen Hanau/Steinheim und Hanau/Wolfgang einschließlich Mainbrücke | 9,5 | 133,8 | — | — | 4,5 |
| B 43 | Verlegung zwischen Hanau/Wolfgang und Hanau/Kreuz (A 66/A 45) | 2,5 | 18,8 | — | 2,5 | — |
| B 43 | Verlegung zwischen Flughafen Rhein-Main und Sportfeld (B 44) | 5,9 | 42,7 | — | 5,9 | — |
| B 44 | Verlegung zwischen Bürstadt und Lampertheim | 4,4 | 11,8 | — | — | 4,4 |
| B 45 | Verlegung zwischen Eppertshausen und Münster | 5,0 | 32,7 | — | — | 5,0 |
| B 47 | Verlegung bei Lorsch | 5,8 | 31,9 | — | — | 5,8 |
| B 49 | Ausbau zwischen Limburg/Ahlbach und Limburg | 4,8 | 19,6 | (4,8) (1. Fahr- bahn) | — | 4,8 (2. Fahr- bahn) |
| B 277 | Verlegung zwischen Dillenburg und Dillenburg/Niederscheld | 2,8 | 17,2 | — | — | 2,8 |
| B 277 | Verlegung zwischen Dillenburg/Niederscheld und Herborn | 5,3 | 52,0 | 2,5 | — | 2,8 |
| B 448 | Neubau zwischen Tannenmühle (B 45) und Offenbach (B 43) | 9,7 | 61,0 | 4,7 | — | 2,2 |
| B 455 | Verlegung in Wiesbaden/Bierstadt zwischen Bundessonderstraße an Rheinlandstraße | 1,3 | 3,1 | — | — | 1,3 |
| B 455 | Verlegung bei Wiesbaden/Erbenheim | 4,4 | 35,0 | — | 4,4 | — |

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

| Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen | | | | Bauleistungen 1980 | | |
|---|---|--|---|-----------------------------|----------------------|---------------------------|
| Bezeichnung der Gesamtstrecke | Gesamt- länge km | Gesamt- kosten ¹⁾ Millionen DM | Bis Ende 1979 fertig- gestellt km | 1980 | Ende | |
| | | | | fertig- gestellt km | 1980 in Bau km | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| B 519 | Verlegung zwischen Rüsselsheim (B 43) und Flörsheim/Weilbach (B 40 alt) | 2,1 | 35,8 | (0,8) (1. Fahr- bahn) | — | 1,3 (2. Fahr- bahn) |
| Niedersachsen | | | | | | |
| B 3 | Neubau von Moormühle (B 3) bis A 7 | 4,7 | 24,2 | — | — | 4,7 |
| B 3 | Neubau von A 7 bis Hannover (L 382) | 5,7 | 56,1 | — | — | 5,7 |
| B 4 | Ausbau der B 3 (Bad Harzburg bis Braunschweig) zur A 395 (Ortsumgehung Lengde) | 3,4 | 13,3 | — | 3,4 | — |
| B 27 | Verlegung von östlich Scharzfeld bis östlich Bad Lauterberg | 4,0 | 18,0 | — | — | 4,0 |
| B 27/243 | Verlegung bei Scharzfeld | 4,6 | 37,0 | — | 4,6 | — |
| B 213 | Neubau von Vahren (B 68) bis Bethen (Orts- umgehung Cloppenburg) | 11,5 | 44,2 | 5,5 | — | 6,0 |
| B 522 | Neubau von Langenhagen bis zur A 2 | 3,1 | 70,0 | 1,0 | — | 1,3 |
| Nordrhein-Westfalen | | | | | | |
| B 42n | Neubau von Bonn/Beuel (A 562) bis Königswinter | 5,2 | 204,5 | — | — | 5,2 |
| B 54 | Hüttentalstraße zwischen Buschhütten und Geisweid | 3,7 | 63,2 | — | — | 3,7 |
| B 54 | Hüttentalstraße zwischen Geisweid und Weidenau | 2,4 | 113,9 | — | — | 2,4 |
| B 55/61 | Neubau zwischen Brackwede und Rheda | 12,3 | 98,8 | 4,2 | 3,8 | — |
| B 61n | Neubau zwischen Wiedenbrück und Bielefeld | 3,5 | 62,5 | — | — | 3,5 |
| B 68 | Ausbau Brackwede (Südring) | 0,7 | 5,2 | — | — | 0,7 |
| B 236 | Neubau der Querspange Letmathe | 1,3 | 32,0 | — | — | 1,3 |
| B 256n | Neubau zwischen A 4 und Bergneustadt . . | 2,6 | 52,0 | — | — | 2,0 |
| B 264 | Verlegung bei Eschweiler | 2,4 | 8,4 | 1,6 | 0,8 | — |
| Rheinland-Pfalz | | | | | | |
| B 9 | Verlegung bei Worms | 6,3 | 34,2 | 3,0 | — | 3,3 |
| B 9 | Verlegung bei Lingenfeld | 6,7 | 34,5 | — | — | 6,2 |
| B 41 | Verlegung in Idar-Oberstein einschließlich Nahewehr | 2,8 | 170,0 | — | — | 2,8 |
| 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 | 2,0 | 3,1 | — |
| B 266 | Verlegung zwischen Sinzig und Bad Neuenahr | 6,7 | 90,0 | 3,8 | — | 2,2 |

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

| Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen | | | | Bauleistungen 1980 | | |
|---|--|--|---|---------------------------|----------------------|-----|
| Bezeichnung der Gesamtstrecke | Gesamt- länge km | Gesamt- kosten ¹⁾ Millionen DM | Bis Ende 1979 fertig- gestellt km | 1980 | Ende | |
| | | | | fertig- gestellt km | 1980 in Bau km | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| Saarland | | | | | | |
| B 41 | Neubau der Westumgehung Neunkirchen | 4,9 | 65,0 | — | 0,7 | 2,5 |
| B 51 | Verlegung bei Völklingen | 1,9 | 30,0 | 1,6 | — | 0,3 |
| B 423 | Ausbau BAB-AS Homburg und Stadt Homburg | 3,7 | 28,8 | 2,0 | — | 1,7 |
| Schleswig-Holstein | | | | | | |
| B 76 | Ausbau von Kiel (OD-Grenze) bis Elm- schenhagen | 1,5 | 15,0 | — | 1,5 | — |
| B 76 | Elmschenhagen bis Raisdorf | 4,4 | 54,9 | — | — | 4,4 |
| B 76 | Blickstedt bis Kiel einschließlich Kanal- übergang | 9,9 | 155,3 | — | — | 3,5 |
| B 200 | Verlegung zwischen der A 7 und der B 76 bei Flensburg | 7,2 | 28,0 | — | — | 6,8 |
| | | | | 75,3 | | |

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1980

6.2.2 2streifige Bundesstraßen

| Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen | | | | Bauleistungen 1980 | | |
|---|--|--|---|-----------------------------------|------------------------------|------|
| Bezeichnung der Gesamtstrecke | Gesamt- länge km | Gesamt- kosten ¹⁾ Millionen DM | Bis Ende 1979 fertig- gestellt km | 1980 fertig- gestellt km | Ende 1980 in Bau km | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| Baden-Württemberg | | | | | | |
| B 3 | Verlegung zwischen Nußloch und Leimen | 6,7 | 46,7 | — | — | 6,7 |
| B 3 | Verlegung bei Wiesloch | 10,1 | 31,3 | — | — | 10,1 |
| B 3 | Neubau zwischen Freiburg/St. Georgen und Wolfenweiler | 5,1 | 37,6 | — | — | 5,1 |
| B 14 | Verlegung bei Dettingen | 1,8 | 10,0 | — | — | 1,8 |
| B 14 | Verlegung von Zimmern bis südlich Rottweil | 6,0 | 31,3 | — | — | 6,0 |
| B 14 | Verlegung bei Oberndorf | 1,2 | 6,0 | — | — | 1,2 |
| B 19/466 | Ausbau zwischen Heidenheim und Schnaitheim | 4,0 | 14,2 | — | — | 4,0 |
| B 27 | Ausbau der B 27 (Verlegung bei Walheim) | 2,2 | 5,8 | — | — | 2,2 |
| B 27 | Verlegung bei Buchen | 6,2 | 25,0 | — | — | 6,2 |
| B 27/37 | Verlegung zwischen Neckarelz und Diedesheim | 7,1 | 45,5 | — | 7,1 | — |
| B 28 | Verlegung bei Nußbach | 4,2 | 11,0 | — | — | 4,2 |
| 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 zwischen Kirchzarten und Buchenbach | 3,0 | 13,8 | — | — | 3,0 |
| B 31 | Neubau zwischen Löffingen/Unadingen und östlich Bräunlingen/Döggingen | 7,0 | 21,0 | 1,7 | — | 5,3 |
| B 31 | Ortsumgehung Pfohren | 4,1 | 9,7 | — | — | 4,1 |
| B 31 | Verlegung bei Friedrichshafen (B 30 neu — B 31 alt östlich Friedrichshafen) | 3,7 | 27,7 | — | — | 3,0 |
| B 32 | Neubau östlich Horb | 4,1 | 8,6 | — | 4,1 | — |
| B 33 | Verlegung zwischen Biberach und Haslach (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 | Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges bei Hegne/Konstanz | 1,4 | 9,3 | — | — | 1,4 |
| B 34 | Verlegung bei Wallbach | 2,5 | 6,3 | — | — | 2,5 |
| 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 | 36,0 | 0,4 | 6,3 | — |

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

| Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen | | | | Bauleistungen 1980 | | |
|---|--|--|---------------------------------------|----------------------|----------------------|-----|
| Bezeichnung der Gesamtstrecke | Gesamtlänge km | Gesamtkosten ¹⁾ Millionen DM | Bis Ende 1979 fertiggestellt km | 1980 | Ende | |
| | | | | fertiggestellt km | 1980 in Bau km | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| B 290 | Ausbau von der B 29 bei Oberalfingen bis Ellwangen: 2. Bauabschnitt, Saverwang bis B 29 | 6,4 | 19,6 | 1,9 | 4,5 | — |
| B 290 | Verlegung bei Gröningen | 2,9 | 11,2 | — | — | 2,9 |
| B 290 | Verlegung zwischen Satteldorf und Wallhausen (Umgehung Satteldorf) | 3,4 | 22,0 | 1,0 | — | 2,4 |
| B 292 | Verlegung bei Obrigheim | 3,3 | 33,6 | — | — | 3,3 |
| B 293 | Beseitigung des Bahnüberganges in Berghausen | 0,5 | 19,4 | — | — | 0,5 |
| B 293 | Verlegung bei Flehingen | 5,8 | 13,6 | — | — | 5,8 |
| B 294 | Verlegung von Freudenstadt (B 28 alt) bis Loßburg | 4,0 | 12,5 | — | 2,0 | — |
| B 294 | Verlegung bei Waldkirch | 7,6 | 45,0 | — | — | 7,6 |
| B 312 | Verlegung bei Riedlingen | 2,4 | 20,0 | — | — | 2,4 |
| B 313 | Verlegung bei Laiz | 3,3 | 11,2 | — | — | 3,3 |
| B 314 | Ausbau Wutöschingen—Oftringen | 2,3 | 7,0 | — | — | 2,3 |
| B 317 | Verlegung bei Utzenfeld | 2,1 | 7,0 | — | — | 2,1 |
| B 462 | Ausbau südlich Forbach | 3,0 | 6,0 | — | 3,0 | — |
| B 462 | Ausbau Schramberg-Sulgen | 4,3 | 10,8 | — | — | 4,3 |
| B 462 | Verlegung bei Langenbrand | 1,2 | 15,8 | — | — | 1,2 |
| B 500 | Ausbau zwischen Waldkirch und Waldshut | 5,0 | 18,7 | — | — | 5,0 |
| B 523 | Zubringer Villingen—Schwenningen/Nord | 6,2 | 17,6 | — | — | 6,2 |
| B 523 | BAB Zubringer/Villingen/Schwenningen (B 27) bis Tuningen/Talheim (einschließlich Ortsumgehung Talheim) | 12,0 | 36,6 | 4,2 | — | 7,8 |
| B 532 | Neubau bei Weil | 2,0 | 30,2 | — | 2,0 | — |
| Bayern | | | | | | |
| B 8 | Ausbau westlich Passau | 1,0 | 15,0 | — | — | 0,6 |
| B 10 | Beseitigung des Bahnüberganges Burgau | 2,3 | 8,0 | — | 1,6 | 0,7 |
| B 11 | Verlegung südlich Wolfratshausen (Zubringer zur A 95) | 3,3 | 19,0 | — | 3,3 | — |
| B 12 | Ausbau bei Freyung | 3,0 | 16,5 | 0,6 | 2,4 | — |
| B 13 | Verlegung bei Eibelstadt | 3,3 | 6,3 | — | — | 1,0 |
| B 13 | Ausbau von Ansbach bis Hohe Fichte | 3,4 | 8,9 | 1,5 | 1,9 | — |
| B 13 | Ausbau Hohe Fichte bis Triesdorf | 7,3 | 7,0 | 5,0 | 2,3 | — |
| B 13/466 | Verlegung westlich Gunzenhausen | 7,5 | 15,8 | — | — | 2,0 |
| B 14 | Verlegung westlich Wernberg-Unterkoblitz (OU) | 3,3 | 5,6 | — | 3,3 | — |
| B 15 | Verlegung östlich Reitmehrig | 5,7 | 20,9 | — | — | 5,7 |
| B 16 | Verlegung bei Gundelfingen | 3,6 | 7,0 | — | — | 3,6 |
| B 16 | Verlegung zwischen Straß und Rain am Lech | 14,2 | 26,0 | — | — | 9,6 |

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

| Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen | | | | Bauleistungen 1980 | | |
|---|---|--|---|---------------------------|----------------------|-----|
| Bezeichnung der Gesamtstrecke | Gesamt- länge km | Gesamt- kosten ¹⁾ Millionen DM | Bis Ende 1979 fertig- gestellt km | 1980 | Ende | |
| | | | | fertig- gestellt km | 1980 in Bau km | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| B 16 | Verlegung von Wenzelbach bis Hauzen- dorf | 9,0 | 25,0 | — | — | 0,2 |
| B 18 | Aufweitung der Eisenbahnüberführung in Memmingen | 0,1 | 7,8 | — | 0,1 | — |
| B 20 | Verlegung von Chammünster bis Furth i. Wald | 15,0 | 33,0 | — | — | 5,5 |
| B 20 | Verlegung bei Haunersdorf | 3,3 | 5,9 | — | 3,3 | — |
| B 20 | Verlegung bei Eggenfelden | 4,9 | 17,1 | — | 4,9 | — |
| B 21 | Ausbau von Schwarzbach (Bundesgr.) bis B 20 | 3,5 | 7,0 | — | — | 2,3 |
| B 22 | Ausbau von Unterneuses bis Bamberg | 6,4 | 5,5 | 0,4 | — | 6,0 |
| B 22 | Verlegung von Cham bis Rötze | 17,0 | 25,2 | 10,0 | 3,5 | — |
| B 25 | Verlegung bei Schopfloch | 2,5 | 8,0 | — | — | 2,5 |
| B 26 | Beseitigung des Bahnüberganges Lan- genprozelten | 3,9 | 14,7 | 0,5 | 0,5 | 1,0 |
| B 26 n | Verlegung bei Arnstein | 5,8 | 11,4 | — | — | 5,8 |
| B 26 | Ausbau in Schweinfurt | 1,6 | 10,0 | 0,8 | — | 0,8 |
| B 27/37 | Beseitigung des Bahnüberganges Karl- stadt | 4,7 | 10,0 | 4,2 | — | 0,5 |
| B 27 | Ausbau und Verlegung bei Thünthersheim | 2,5 | 4,8 | — | 2,5 | — |
| B 27 | Verlegung bei Höchberg | 5,9 | 21,2 | — | 4,5 | — |
| B 85 | Verlegung zwischen Passau/Hacklberg und Patriching | 8,5 | 55,0 | 2,5 | — | 6,0 |
| B 85 | Verlegung bei Tittling | 5,6 | 18,0 | 1,7 | — | 3,9 |
| B 85 | Verlegung nördlich Kulmbach | 2,9 | 7,9 | — | — | 2,9 |
| B 173 | Verlegung zwischen Überkehr und Schwarzenbach | 8,7 | 19,0 | 6,9 | 1,8 | — |
| B 279 | Verlegung bei Hollstadt | 2,8 | 9,2 | — | 0,8 | 2,0 |
| B 287 | Ausbau zwischen Euerdorf und Bad Kis- singen | 7,1 | 7,0 | 5,0 | 2,1 | — |
| B 289 | Verlegung bei Kulmbach | 3,0 | 13,5 | 2,0 | 0,4 | 0,6 |
| B 289 | Verlegung bei Schwarzenbach/Saale | 1,7 | 5,9 | — | — | 1,7 |
| B 299 | Entlastungsstraße bei Trostberg | 1,1 | 8,0 | — | — | 0,5 |
| B 299 | Verlegung nördlich Landshut bei Altdorf . | 2,6 | 9,3 | — | 0,4 | 1,3 |
| B 299 | Verlegung bei Pfeffenhausen | 4,2 | 10,9 | — | — | 4,2 |
| B 299 | Verlegung bei Siegenburg | 6,2 | 12,2 | — | 6,2 | — |
| B 299 | Verlegung bei Neumarkt OPf | 1,2 | 5,5 | — | — | 1,2 |
| B 299 | Verlegung bei Freihung | 2,8 | 10,2 | — | — | 2,8 |
| B 300 | Verlegung westlich Langenbruck | 10,3 | 19,5 | 5,6 | — | 2,8 |
| B 303 | Verlegung bei Dietersdorf | 3,6 | 10,0 | — | — | 3,6 |
| B 303 | Verlegung zwischen Seußen und Schir- nding | 4,8 | 17,5 | — | 0,9 | 3,9 |

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

| Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen | | | | Bauleistungen 1980 | | |
|---|---|--|---|-----------------------------------|------------------------------|-----|
| Bezeichnung der Gesamtstrecke | Gesamt- länge | Gesamt- kosten ¹⁾ Millionen DM | Bis Ende 1979 fertig- gestellt km | 1980 fertig- gestellt km | Ende 1980 in Bau km | |
| | km | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| B 304 | Neubau der Eisenbahnüberführung in Traunstein | 0,5 | 6,5 | — | — | 0,5 |
| B 305 | Ausbau Unterwössen und Marquartstein | 1,3 | 5,0 | — | — | 1,3 |
| B 306 | Ausbau zwischen Traunstein und Siegsdorf | 5,0 | 9,6 | 4,0 | — | 1,0 |
| B 310 | Ausbau zwischen Oberjoch und Oy | 11,8 | 22,5 | 4,8 | — | 7,0 |
| B 340 | Verlegung bei Simbach a. Inn | 1,3 | 9,5 | — | 1,3 | — |
| B 388 | Verlegung bei Eggenfelden | 3,9 | 7,7 | — | — | 3,9 |
| B 466 | Ausbau zwischen Pfäfflingen und Nördlingen | 7,0 | 10,0 | — | 3,5 | 3,5 |
| B 466 | Ausbau bei Barthelmeßaurach | 6,3 | 5,8 | — | 2,2 | — |
| B 470 | Verlegung bei Burgbernheim | 3,8 | 5,0 | — | — | 3,8 |
| B 470 | Verlegung südlich Bad Windsheim | 5,5 | 9,9 | 1,0 | — | 4,5 |
| B 470 | Verlegung bei Pressath | 8,9 | 9,8 | — | — | 8,9 |
| B 471 | Verlegung bei Fürstenfeldbruck | 8,9 | 32,0 | — | — | 8,9 |
| B 472 | Verlegung bei Bad Tölz | 3,6 | 35,5 | — | — | 3,6 |
| Hessen | | | | | | |
| B 3 | Verlegung bei Zwesten/Oberurff und Jesberg | 3,7 | 7,1 | — | 3,7 | — |
| B 27 | Ausbau in Bad Sooden und Allendorf/Kleinach | 2,8 | 6,6 | — | — | 2,8 |
| B 27 | Verlegung zwischen Bebra/Breitenbach und Bebra/Blankenheim | 3,6 | 11,3 | — | — | 3,6 |
| B 27 | Verlegung bei Petersberg/Marbach | 5,5 | 14,0 | — | — | 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 bei Rüdesheim/Aßmannshausen | 2,0 | 17,5 | — | 2,0 | — |
| B 42 | Bahnübergang Ginsheim-Gustavsburg | 1,6 | 5,9 | — | 1,6 | — |
| B 44 | Verlegung zwischen Groß-Gerau/Dornheim und Stockstadt am Rhein | 7,6 | 5,7 | — | — | 7,6 |
| B 45 | Verlegung bei Groß-Umstadt | 3,6 | 7,6 | — | 3,6 | — |
| B 62 | Verlegung zwischen Cölbe/Bürgeln und B 62 alt, westlich Plausdorf | 13,1 | 36,6 | — | — | 7,0 |
| B 62 | Ausbau in Bad Hersfeld (Obersberg) | 1,5 | 7,9 | — | — | 1,5 |
| B 62 | Verlegung bei Friedewald | 4,1 | 7,6 | 3,5 | — | 0,6 |
| B 251 | Verlegung bei Korbach (2. BA) | 1,8 | 7,5 | — | 1,8 | — |
| B 252 | Ausbau in Vöhl/Thalitter | 0,9 | 6,1 | — | — | 0,9 |
| B 253 | Verlegung bei Bad Wildungen | 11,2 | 25,3 | 4,5 | 2,5 | 4,2 |
| B 275 | Verlegung bei Idstein | 4,6 | 15,2 | — | — | 4,6 |
| B 276 | Verlegung bei Schotten | 3,2 | 7,3 | 2,2 | — | 1,0 |
| B 276 | Bahnübergang Wächtersbach | 1,5 | 6,6 | — | — | 1,5 |
| B 277 | Ausbau in Wetzlar | 3,0 | 15,8 | 2,9 | 0,1 | — |

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

| Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen | | | | Bauleistungen 1980 | | |
|---|--|--|---|---------------------------|----------------------|-----|
| Bezeichnung der Gesamtstrecke | Gesamt- länge km | Gesamt- kosten ¹⁾ Millionen DM | Bis Ende 1979 fertig- gestellt km | 1980 | Ende | |
| | | | | fertig- gestellt km | 1980 in Bau km | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| B 323 | Verlegung zwischen Homberg (Efze) B 254 und der AS Homberg (Efze) A 7 | 8,5 | 21,7 | 2,7 | 2,1 | 1,4 |
| 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 | — | 1,3 | 1,0 |
| B 455 | Ausbau zwischen Falkensteiner Stock und der K 771 bei Kronberg/Taunus | 2,1 | 5,0 | 0,8 | — | 1,3 |
| B 457 | Verlegung bei Fernwald/Steinbach | 3,7 | 11,2 | — | — | 3,7 |
| B 457 | Verlegung bei Lich | 6,1 | 11,1 | — | — | 6,1 |
| B 460 | Verlegung zwischen Lorsch (B 47 neu) und Heppenheim | 3,2 | 10,6 | 2,7 | — | 0,5 |
| B 485 | Verlegung bei Bad Wildungen | 4,0 | 7,5 | — | — | 4,0 |
| Niedersachsen | | | | | | |
| B 3/248 | Erneuerung Ruhmebrücke in Northeim . . . | 0,4 | 7,2 | — | — | 0,4 |
| B 4 | Neubau der Ortsumgehung Braunlage im Zuge der B 4 (I. Bauabschnitt) | 3,6 | 14,0 | 0,8 | — | 3,1 |
| B 51 | Verlegung bei Bohmte | 3,7 | 15,8 | — | 3,7 | — |
| B 64 | Verlegung von westlich bis östlich Bad Gandersheim (Südumgehung Gandersheim) | 4,0 | 23,8 | 3,2 | 0,8 | — |
| B 70 | Verlegung von nördlich bis westlich Lingen (von B 70 bis B 214 1. Bauabschnitt) . . . | 9,3 | 59,7 | 6,8 | — | 2,5 |
| B 70 | Verlegung von der B 214 südlich Lingen bis zur B 213 südwestlich Lingen (Südumgehung Lingen) | 7,3 | 31,8 | — | — | 2,6 |
| B 71/75 | Verlegung der Ortsumgehung Rotenburg . . | 10,9 | 40,1 | — | 2,0 | — |
| B 72 | Neubau zwischen Cloppenburg und A 1 . . . | 12,0 | 28,0 | — | — | 5,7 |
| B 214 | Beseitigung des Bahnüberganges in Diepholz | 1,2 | 8,0 | — | 1,2 | — |
| B 215 | Beseitigung des Bahnüberganges bei Rohrsen | 1,7 | 8,5 | — | 0,3 | 1,4 |
| B 218 | Neubau der Ortsumgehung Engter | 2,7 | 7,1 | — | 2,7 | — |
| B 238 | Ortsumgehung Rinteln (1. Bauabschnitt) . . | 6,4 | 52,8 | — | 0,4 | 3,6 |
| B 240 | Umgehung von Linse bis Bodenwerder . . . | 2,5 | 68,5 | — | 0,4 | 2,1 |
| B 401 | Verlegung bei Dörpen | 4,6 | 25,0 | — | — | 4,6 |
| B 402 | Verlegung bei Haren | 4,1 | 23,0 | — | — | 4,1 |
| B 404 | Verlegung von Eichholz bis Handorf | 5,3 | 20,3 | — | 5,3 | — |
| 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 | 1,4 |
| B 443 | Hochwasserfreier Ausbau zwischen Rethen und Koldingen | 1,6 | 10,5 | — | 1,6 | — |

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

| Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen | | | | Bauleistungen 1980 | | |
|---|--|--|---|-----------------------------------|------------------------------|------|
| Bezeichnung der Gesamtstrecke | Gesamt- länge | Gesamt- kosten ¹⁾ Millionen DM | Bis Ende 1979 fertig- gestellt km | 1980 fertig- gestellt km | Ende 1980 in Bau km | |
| | km | | km | km | km | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| Nordrhein-Westfalen | | | | | | |
| B 9 | Verlegung bei Wesseling, Sürth, Rodenkirchen | 8,9 | 38,4 | 4,5 | — | 3,2 |
| B 51 | Verlegung zwischen Tondorf und Stadtkyll | 16,5 | 42,2 | 3,3 | 6,0 | — |
| B 51 | Verlegung bei Iversheim | 4,4 | 11,3 | — | — | 0,6 |
| B 56 | Ausbau zwischen Düren und Birkesdorf . . | 2,2 | 6,3 | — | — | 2,2 |
| B 56/265/477 | Verlegung bei Zülpich Geich-Füssenich . . | 12,8 | 32,6 | 4,1 | 8,7 | — |
| B 229 | Ausbau von Teilstrecken zwischen Solingen und Radevormwald, einschließlich Ortsdurchfahrt Radevormwald | 10,2 | 45,8 | 4,4 | — | 3,2 |
| B 256 | Ausbau von nördlich Allenbach (B 256) bis Derschlag (B 55) | 2,1 | 16,2 | — | — | 2,1 |
| B 266 | Verlegung der Ortsumgehung von Firmenich bis Obergartzem | 5,0 | 11,2 | — | 5,0 | — |
| B 484 | Verlegung zwischen Siegburg und Overath | 8,6 | 18,9 | 5,5 | 3,1 | — |
| B 1 | Neubau Paderborn — Bad Lippspringe — Schlangen | 15,2 | 39,5 | — | — | 15,2 |
| B 54 | Neubau zwischen Nordwalde und Nienberge/Münster | 13,5 | 42,0 | — | — | 13,5 |
| B 54 | Verlegung bei Herdecke | 2,2 | 27,5 | — | — | 2,2 |
| B 55 | Verlegung Oberveischede | 2,2 | 5,7 | — | 2,2 | — |
| B 58 | Ausbau zwischen Drensteinfurt und Ahlen | 6,3 | 14,4 | — | — | 4,0 |
| B 61 | Verlegung bei Petershagen | 7,0 | 9,5 | — | — | 7,0 |
| B 64 | Verlegung bei Rietberg | 5,4 | 12,0 | — | 5,4 | — |
| B 64 | Verlegung zwischen Bad Driburg und Herste | 2,1 | 4,8 | — | 2,1 | — |
| B 64 | Neubau zwischen Riesel, Brakel und Hemsben | 9,2 | 36,9 | — | — | 9,2 |
| B 67 | Neubau bei Borken (B 70 bis L 829) | 9,5 | 23,0 | — | 9,5 | — |
| B 67 | Neubau Borken-Reken (L 829—L 600) . . . | 6,8 | 12,6 | — | — | 6,8 |
| B 225 | Ausbau zwischen Recklinghausen und Marl | 5,8 | 11,0 | — | 2,2 | 1,2 |
| B 235 | Ausbau zwischen Datteln und Henrichenburg | 2,4 | 15,2 | — | 1,5 | — |
| B 236/229 | Ausbau in Werdohl | 1,5 | 19,0 | 0,8 | — | 0,7 |
| B 236 | Bahnübergang in Altenhundem | 1,6 | 14,3 | 1,0 | — | 0,6 |
| B 239 | Neubau zwischen Lübbecke und Espelkamp | 6,8 | 24,5 | — | — | 4,7 |
| B 251 | Ausbau in Brilon/Wald | 1,5 | 9,1 | — | — | 1,5 |
| B 475 | Verlegung bei Fürchtorf | 6,5 | 10,1 | — | — | 3,2 |
| B 480 | Bau der DB-Brücke nördlich Winterberg . | 1,8 | 5,1 | — | — | 1,8 |
| B 480 | Verlegung bei Haaren | 4,4 | 15,5 | — | 4,4 | — |
| B 514 | Ausbau in Vlotho | 1,2 | 6,3 | — | — | 1,2 |

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

| Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen | | | | Bauleistungen 1980 | | |
|---|--|--|---|-----------------------------------|------------------------------|------|
| Bezeichnung der Gesamtstrecke | Gesamt- länge | Gesamt- kosten ¹⁾ Millionen DM | Bis Ende 1979 fertig- gestellt km | 1980 fertig- gestellt km | Ende 1980 in Bau km | |
| | km | | | km | km | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| B 514 | Ausbau zwischen Vlotho und Bad Oeyn- hausen | 1,6 | 7,8 | — | — | 1,0 |
| | AK Bad Oeynhaus — Babbenhausen . . . | 1,9 | — | — | — | 1,9 |
| Rheinland-Pfalz | | | | | | |
| B 10 | Verlegung Albersweiler (1. Bauabschnitt) . | 3,8 | 17,4 | — | — | 3,8 |
| B 10 | Verlegung Wilgartswiesen | 3,5 | 24,4 | — | — | 3,5 |
| B 10/272 | Verlegung von Albersweiler bis Landau/ West | 4,5 | 22,4 | 4,0 | 0,5 | — |
| B 37 | Verlegung bei Bad Dürkheim einschließ- lich Bad Dürkheim-Ellerstadt | 6,3 | 25,1 | 2,0 | 1,0 | — |
| B 39 | Ausbau zwischen Frankenstein und Neu- stadt | 4,1 | 18,0 | 1,7 | — | 2,0 |
| B 42 | Verlegung bei Rheinbrohl | 3,0 | 21,1 | — | — | 3,0 |
| B 47 | Verlegung zwischen Dreisen und Watten- heim | 9,8 | 22,7 | 3,5 | — | 2,7 |
| B 48 | Verlegung bei Winnweiler | 4,5 | 22,5 | — | — | 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 50 | Verlegung bei Kirchberg | 9,3 | 21,3 | — | — | 5,0 |
| B 51 | Verlegung von Saarburg nach Ayl | 9,1 | 30,4 | 3,6 | — | 1,0 |
| B 51/419 | Verlegung zwischen Konz und Wasser- liesch | 3,2 | 23,0 | — | — | 3,2 |
| B 52 | Verlegung von Neuhinkelhaus bis A 48 . . . | 15,8 | 60,8 | 12,0 | — | 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 267 | Verlegung bei Ahrweiler | 4,0 | 35,0 | — | — | 4,0 |
| B 270 | Verlegung bei Lauterecken | 4,3 | 19,0 | — | — | 1,8 |
| B 327 | Verlegung bei Emmelshausen | 4,8 | 13,3 | 1,6 | — | 1,7 |
| B 412 | Verlegung Kempenich bis Weibern | 5,5 | 14,4 | — | — | 5,5 |
| Saarland | | | | | | |
| B 41 | Verlegung von Hofeld bis A 62 | 12,3 | 43,5 | — | 2,5 | — |
| B 51 | Verlegung bei Merzig | 2,6 | 17,3 | 2,0 | 0,6 | — |
| B 51 | Verlegung zwischen Saarfels und Bahn- hof Fremersdorf | 3,1 | 5,0 | — | 1,6 | 1,5 |
| Schleswig-Holstein | | | | | | |
| B 5 | Verlegung von nördlich Husum bis nörd- lich Platenhörn | 10,5 | 30,1 | — | — | 0,1 |
| B 5 | Verlegung zwischen Tönning und der B 203, Hemme bis westlich Heide | 10,6 | 26,0 | — | — | 0,1 |
| B 5 | Verlegung bei Brunsbüttel einschließlich Kanalquerung | 13,9 | 193,0 | — | — | 12,0 |

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

| Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen | | | | Bauleistungen 1980 | | |
|---|---|--|---|-----------------------------------|------------------------------|-----|
| Bezeichnung der Gesamtstrecke | Gesamt- länge | Gesamt- kosten ¹⁾ Millionen DM | Bis Ende 1979 fertig- gestellt km | 1980 fertig- gestellt km | Ende 1980 in Bau km | |
| | km | | km | km | km | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| B 75 | Ausbau Kücknitz bis Travemünde | 7,3 | 44,0 | — | — | 5,0 |
| B 76 | Verlegung bei Plön | 3,1 | 49,0 | 2,5 | 0,6 | — |
| B 76 | Ausbau zwischen Middelburg und Haff- krug (Ortsumgehung Süsel) | 3,5 | 6,7 | — | — | 3,5 |
| B 201 | Verlegung bei Schuby mit Beseitigung des Bahnüberganges | 1,2 | 7,0 | — | — | 0,1 |
| B 203 | Verlegung zwischen Karby und Ellenberg | 2,9 | 10,7 | — | 2,9 | — |
| B 207 | Verlegung der Ortsumgehung Fredeburg/ Buchholz | 7,7 | 16,7 | — | 0,1 | — |
| B 430 | Verlegung bei Hohenwestedt | 5,5 | 10,0 | — | — | 5,5 |
| B 431 | Verlegung zwischen Wewelsfleth und Glückstadt | 8,2 | 20,0 | — | 3,4 | — |
| B 502 | Verlegung der Ortsumgehung Schönberg . | 2,1 | 9,3 | — | 2,1 | — |
| | | | | | 192,6 | |

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 1980 fertiggestellte Großbauwerke | | | | | |
| 1 | 700 | 22,2 | Moorbrücken in Plön | B 76 Kiel-Eutin | Spannbeton |
| 2 | 389 | 26,0 | Lippebrücken | A 31 bei Dorsten | Stahlverbund/ Spannbeton |
| 3 | 461 | 15,0 | Hochstraße im Dillfeld | B 253 Umgehung Dillenburg | Spannbeton |
| 4 | 675 | 22,2 | Krebsbachtalbrücke | A 48 Koblenz-Gießen | Spannbeton |
| 5 | 676 | 22,3 | Grundwasserwanne Wörth am Rhein | A 652 Landau-Karlsruhe | Stahlbeton |
| 6 | 1250 | 28,9 | Talbrücke Weinheim | A 63 Mainz- Kaiserslautern | Spannbeton |
| 7 | 630 | 8,1 | Hangbrücke Kindinger Berg (1. Fahrbahn) | A 9 Berlin-München | Spannbeton |
| 8 | 379 | 15,0 | Donaubrücke Ingolstadt | A 9 Berlin-München | Spannbeton |
| 9 | 404 | 17,9 | Donaubrücke Wörth | A 3 Regensburg-Passau | Spannbeton |
| 10 | 751 | 20,0 | Gutachtalbrücke | B 31 bei Neustadt | Spannbeton |
| 11 | 365 | 38,8 | Hochbrücke Levensau | B 76 Kiel-Eckernförde | Stahlbeton |
| 12 | 1118 | 114,0 | Hochbrücke Brunsbüttel | B 5 Brunsbüttel-Wilster | Stahl/ Spannbeton |
| 13 | 471 | 33,5 | Neue Süderelbebrücke | B 4/75 in Hamburg | Spannbeton |
| b) Ende 1980 in Bau befindliche Großbauwerke | | | | | |
| 14 | 1070 | 57,3 | Hochstraße-Hannoversche Straße | B 4 Hamburg | Spannbeton |
| 15 | 720 | 24,6 | Trogbauwerk Heidbergstift | B 74 Bremen | Spundwand- bauweise |
| 16 | 784 | 31,3 | Hochstraße Eversten | A 28 Westerstede- Delmenhorst | Spannbeton |
| 17 | 1056 | 41,4 | Nordwestknoten | B 6 in Bremen | Stahl und Spannbeton |
| 18 | 800 | 34,4 | Hochstraße Duisburg-Beeck | A 42 in Duisburg | Spannbeton |
| 19 | 548 | 22,8 | Brücke über DB und B 61 | A 47 Bielefeld-Brackwede | Spannbeton |
| 20 | 807 | 32,1 | Lärmschutztunnel Birth | A 44 Düsseldorf-Bochum | Stahlbeton |
| 21 | 477 | 20,6 | Talbrücke Berkey | A 46 Hagen-Brilon | Spannbeton |
| 22 | 1480 | 34,2 | Autobahndreieck Heumar | A3/A59 Wesel-Bonn | Stahlverbund/ Spannbeton |
| 23 | 470 | 20,1 | Steinaggertalbrücke | B 256 bei Waldbröl | Spannbeton |
| 24 | 546 | 18,5 | Talbrücke Weidenau | B 62 Hüttentalstraße | Spannbeton |
| 25 | 2230 | 43,3 | Hochstraße bei Siegen | B54/62 Hüttentalstraße | Spannbeton |
| 26 | 1230 | 58,0 | Hochstraße bei Geisweid | B54/62 Hüttentalstraße | Spannbeton |
| 27 | 895 | 65,8 | Nordring Düsseldorf | A 44 AK Strümp-Bochum | Spannbeton |

6.4 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken und zweibahnige Bundesstraßen im Jahre 1981

| Bundesautobahn-Neubaustrecke | Bundesautobahn-Teilstrecke | Länge in km | voraussichtliche Verkehrsübergabe |
|---------------------------------------|---|-------------|-----------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| Baden-Württemberg | | | |
| Freiburg-Mühlhausen | Anschluß der französischen A 36 an die A 5 bei Steinstadt | 1,4 | 14. Februar |
| Würzburg-Ulm (A 7) | Heidenheim (B 466) bis AS Niederstotzingen | 15,7 | 3. Quartal |
| Singen-Stockach (A 98) | AK Singen bis östlich Stockach (B 31) | 13,1 | 4. Quartal |
| Bayern | | | |
| Regensburg-Passau (A 3) | AS Wörth bis Straubing | 20,4 | 3. oder 4. Quartal |
| Würzburg-Ulm (A 7) | AD Biebelried bis Langensteinach (B 25) | 33,1 | 3. oder 4. Quartal |
| Schweinfurt-Bamberg (A 70) | Horhausen bis Knetzgau (2. Fahrbahn) | 9,7 | 3. oder 4. Quartal |
| Regensburg-Pfreimd (A 93) | Regenstauf bis Ponholz | 4,0 | 4. Quartal |
| München-Garmisch-Partenkirchen (A 95) | Ohlstadt (B 2) bis Eschenlohe (B 2) | 4,9 | 4. Quartal |
| Berlin | | | |
| BAB Berlin-Südost (A 13) | AS Tempelhofer Damm bis AS Gradestraße | 3,2 | 4. Quartal |
| Hamburg | | | |
| Hamburg-Geesthacht (A 25) | Westliche AS Hamburg-Moorfleet bis Börnsen (Grenze HH/SH) | 14,5 | 4. Quartal |
| Hessen | | | |
| Darmstadt-Aschaffenburg (A 680) | AS Groß-Zimmern bis östlich Dieburg (B 26) | 7,1 | 2. Quartal |
| Wetzlar-Gießen (A 48) | Heuchelheim bis AS Krofdorf-Gleiberg (1. Fahrbahn) | (2,2) | 4. Quartal |
| Frankfurt/M.-Fulda (A 66) | westlich Rothenbergen bis westlich Gelnhausen (L 3202) | 7,1 | 4. Quartal |
| Niedersachsen | | | |
| Bremen-Cuxhaven (A 27) | AS Debstedt bis Cuxhaven/Groden | 25,9 | 3. oder 4. Quartal |
| Emden-Bottrop (A 31) | Wolthusen bis nördlich Emden (B 70) | 3,2 | 3. oder 4. Quartal |
| Wolfsburg-Salzgitter (A 39) | AS Wolfsburg/Mörse bis östlich Lehre (A 2) | 8,7 | 3. oder 4. Quartal |
| Nordrhein-Westfalen | | | |
| Krefeld-Ludwigshafen (A 57) | AS Sonsbeck bis Alpen (B 58) | 10,5 | Ende März |

| Bundesautobahn-Neubaustrecke | Bundesautobahn-Teilstrecke | Länge in km | voraussichtliche Verkehrsübergabe |
|--|--|----------------|--------------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| Erfstadt-Venlo (niederländische Grenze) (A 61) | Jackenrath bis Borschemich (L 277) | 7,0 | 1. Quartal |
| Roermond-Essen (A 52) | AS Essen-Rüttenscheid bis Abzweig Essen-Ost | 5,0 | 3. April |
| Wuppertal-Münster (A 43) | Haltern-Nord bis AS Nottuln | 21,7 | 28. April |
| Osnabrück-Paderborn (A 33) | Schloß Neuhaus (B 64) bis Paderborn (B 1) | 4,6 | 3. Quartal |
| Köln-Trier (A 1) | AS Euskirchen/Wißkirchen bis Holzheim (L 165) | 8,5 | 3. oder 4. Quartal |
| Pulheim-Langenberg (A 542) | Hitdorf (A 59) bis Langenberg (L 403 n) | 4,4 | 3. oder 4. Quartal |
| St. Augustin-Hennef (A 560) | AS St. Augustin-Zentrum bis Niederpleis (L 121) | 4,6 | 3. oder 4. Quartal |
| Rheinland-Pfalz | | | |
| Saarbrücken-Pirmasens (A 8) | AS Walshausen bis Pirmasens (B 10) | 7,3 | 1. Quartal |
| Trier-Luxemburg (Luxemburgische Grenze) (A 48) | Ehrang (B 52 n) bis westlich Trier (B 51) (1. Fahrbahn) | (5,2) | 1. Quartal |
| Ludwigshafen-Karlsruhe (A 65) | Rheingönheimer Kreuz bis AS Mutterstadt | 4,6 | 1. Quartal |
| Mainz-Kaiserslautern (A 63) | AK Alzey bis Mauchenheim (B 40) | 7,4 | 2. Quartal |
| Trier-Pirmasens (A 62) | B 270 bis Pirmasens (B 10) (1. Fahrbahn) | (4,4) | 4. Quartal |
| Saarland | | | |
| Saarbrücken-Dillingen (A 620) | Umgehung Lisdorf | 3,7 | 2. Quartal |
| Saarbrücken-Luxemburg (Luxemburgische Grenze) (A 8) | Hilbringen bis Ripplingen AK Saarbrücken bis AS Saarwellingen | 2,2 18,8 | 3. Quartal 4. Quartal |
| Trier-Pirmasens (A 62) | AD Nonnweiler bis Türkismühle | 8,1 | 4. Quartal |
| Schleswig-Holstein | | | |
| Hamburg-Heide (A 23) | AS Elmshorn bis südlich Itzehoe | 22,4 | 3. oder 4. Quartal |
| Hamburg-Berlin (A 24) | Westlich Stenwarde bis Witzhave (L 94) | 5,5 | 3. oder 4. Quartal |
| | | 318,3 | |