

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 1985

Inhalt	Seite
1. Grundlagen	4
1.1 Bedarfsplan, Fünfjahresplan	4
1.2 Das Netz der Bundesfernstraßen	5
1.3 Der Verkehr auf den Bundesfernstraßen	5
2. Aktuelles im Bundesfernstraßenbau	7
2.1 Ziele und Schwerpunkte	7
2.2 Neuer Bedarfsplan 1986	7
2.3 Bilanz des 3. Fünfjahresplanes (1981 bis 1985)	8
2.4 Erhaltungsbedarf	9
2.5 Autobahnbau	9
2.5.1 Vollendung des Autobahnnetzes	9
2.5.2 Modernisierung bestehender Bundesautobahnen	10
2.6 Ausbau der Bundesstraßen	10
2.7 Umweltschutz	11
2.7.1 Schutz vor Lärm und Abgasen	11
2.7.2 Naturschutz und Landschaftspflege	11
2.8 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen	12
3. Baufortschritt im Jahre 1985	12
3.1 Leistungsübersicht	12
3.2 Ausgaben	12
3.2.1 Verfügungsbetrag	12
3.2.2 Ausgaben und Ausgabereste	13
3.2.3 Ausgaben nach Ausgabenbereichen	13
3.2.4 Verpflichtungsermächtigungen	15
3.2.5 Bauaufträge	15

	Seite
3.3 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen	15
3.3.1 Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahnbetriebsstrecken	15
3.3.2 Neubau von Bundesautobahnen	15
3.3.3 Ausbau und Neubau von Bundesstraßen	16
3.3.4 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	17
3.3.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen	18
4. Weitere Leistungen im Jahre 1985	19
4.1 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen	19
4.2 Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen	19
4.3 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien	19
4.4 Nebenbetriebe an Bundesautobahnen	19
4.5 Parkplätze mit WC (PWC)	20
5. Verkehrserhebungen	21
6. Forschung, Rationalisierung und internationale Zusammenarbeit ..	21
6.1 Straßenbauforschung	21
6.2 Entwicklungen in der Straßenbautechnik	21
6.3 Rationalisierung des Vergabewesens	21
6.4 Internationale Zusammenarbeit	21
Anhang I Baufortschritt 1985 bei den Bauvorhaben im einzelnen	22
1 Leistungen auf Bundesautobahnneubaustrecken im Jahre 1985	22
2 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1985	27
2.1 4streifige Bundesstraßen	27
2.2 2streifige Bundesstraßen	29
3 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1985 — Ortsumgehungsprogramm —	32
4 Leistungen zur Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn an Bundesstraßen — Bahnübergangsbeseitigungspro- gramm —	39
5 Radwege an Bundesstraßen — Radwegeprogramm —	40
6 Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	49
7 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahnneubau- strecken im Jahre 1986	51

Verzeichnis der Tabellen im Text

1 Finanzrahmen	4
2 Längen der Bundesfernstraßen am 1. Januar 1986	5
3 Maßnahmen des neuen Bedarfsplanes 1986	8
4 Erfüllung des Fünfjahresplanes 1981 bis 1985	9
5 Leistungsübersicht 1985	12
6 Unterhaltung für Bundesfernstraßen	19
7 Stand der Wildschutzz aunerrichtung	19
8 Art der Nebenbetriebe	20

Seite

Verzeichnis der Abbildungen im Text

1	Fahrleistungen des Kraftfahrzeugverkehrs nach Bundesfernstraßenkategorien	6
2	Verkehrsleistungen des binnenländischen Straßengüterverkehrs ...	6
3	Entwicklung der mittleren täglichen Verkehrsstärken nach Straßenklassen	7
4	Anteile der Ausgabenbereiche	13
5	Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfernstraßen von 1950 bis 1985	14
6	Erhaltungskosten von Brücken an Bundesfernstraßen	18

Anhang II

Beilagen

1	Längenentwicklung der Bundesfernstraßen 1949 bis 1985 (Tabelle) ..	52
2	Längenentwicklung der Bundesfernstraßen 1950 bis 1985 (Graphik) . Karten	55 nach Seite 56
3	Fertigstellungen von Bundesautobahnen-Neubaustrecken	
4	Modernisierung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken	
5	Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	
6	Ausstattung der Bundesautobahnen mit Glatteis- und Taumittelsprühanlagen	
7	Autobahnmeistereien	
8	Nebenbetriebe	
9	Tankstellen mit bleifreiem Benzin	
s.	Tasche Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1985 (Karte 1 : 750 000)	

Straßenbaubericht 1985

Der Bundesminister für Verkehr berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaues nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres (§ 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen — Fernstraßenausbaugesetz — i. d. F. vom 21. April 1986, BGBl. I 1986 Seite 557).

Der Straßenbaubericht ist erstmals für das Jahr 1971 aufgestellt worden.

Der Bericht für das Jahr 1984 wurde dem Präsidenten des Deutschen Bundestages mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 2. September 1985 zugeleitet und am 6. November 1985 im Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages beraten.

Der vorliegende Bericht bezieht sich auf das Jahr 1985.

1. Grundlagen

1.1 Bedarfsplan und Fünfjahresplan

Das Netz der Bundesfernstraßen ist ein Teil der Bundesverkehrswege, zu denen auch die Schienenwege der Deutschen Bundesbahn, die Bundeswasserstraßen und die Flugsicherungsanlagen gehören. Die übergreifende Planungsgrundlage für die Bundesverkehrswege ist der Bundesverkehrswegeplan 1985.

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gemäß Fernstraßenausbaugesetz ist Teil des Bundesverkehrswegeplans; er enthält die Investitionsentscheidungen für den Bundesfernstraßenbau der kommenden Jahre. Der Bedarfsplan wird im Abstand von jeweils fünf Jahren überprüft.

Die Verwirklichung des Bedarfsplans richtet sich nach den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln.

Dem Fünfjahresplan 1981 bis 1985 lagen der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gemäß 2. Fernstraßenausbauänderungsgesetz vom 25. August 1980 und der zum Zeitpunkt seiner Aufstellung gültige Finanzplan des Bundes 1981 bis 1985 vom 2./3. September 1981 — Stand vom 17. Februar 1982 — zugrunde.

Inzwischen wurde der 4. Fünfjahresplan 1986 bis 1990 auf der Basis des neuen Bedarfsplanes gem. 3. Fernstraßenausbauänderungsgesetz vom 21. April 1986 aufgestellt. Dem Fünfjahresplan 1986 bis 1990 liegt der zum Aufstellungszeitpunkt gültige Finanzplan des Bundes 1986 bis 1990 vom 1. Juli 1986 zugrunde.

Die in Tabelle 1 angegebenen Beträge für Kap. 12 10 enthalten die Ist-Ausgaben 1981 bis 1985 und darüber hinaus bis 1990 die geltende Finanzplanung.

Tabelle 1

Finanzrahmen — in Mio. DM —

(Stand 31. Dezember 1985)

	1981 Ist	1982 Ist	1983 Ist	1984 Ist	1985 Ist	Summe 1981–85 Ist	1986 Soll	1987 Soll	1988 Soll	1989 Soll	1990 Soll	Summe 1986–90 Soll
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Kap. 12 10	6 410,6	6 167,1	6 215,4	6 148,6	6 157,6	31 099,3 ²⁾	6 200,0	6 200,0	6 200,0	6 200,0	6 200,0	31 000,0
Nichtinvestitionen ..	1 051,1	1 082,7	1 124,5	1 225,3	1 141,1	5 624,7	1 146,4	1 145,5	1 144,4	1 144,4	1 144,5	5 725,2
Investitionen	5 359,5	5 084,4	5 090,9	4 923,3	5 016,5	25 474,6	5 053,6	5 054,5	5 055,6	5 055,5	5 055,5	25 274,8
— Titelgruppe 01 ...	4 735,2	4 618,1	4 912,8	4 837,0	4 973,5	24 076,6	5 053,6	5 054,5	5 055,6	5 055,5	5 055,5	25 274,8
— Titelgruppe 02 (ZIP) ¹⁾	624,3	466,3	178,1	86,3	43,0	1 398,0	—	—	—	—	—	—

1) ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm

2) Zum Vergleich: Fünfjahresplan 1981 bis 1985 (Soll):
Finanzrahmen 1981 bis 1985 (Stand 31. Dezember 1985/Ist)
Differenz

31 966,8 Mio. DM
31 099,3 Mio. DM
— 867,5 Mio. DM

1.2 Das Netz der Bundesfernstraßen

Dieses umfaßte am 1. Januar 1985

8 198 km Bundesautobahnen und
31 485 km Bundesstraßen.

Die Längen zum 1. Januar 1986 und die Längenteile der verschiedenen Straßenquerschnitte der Bundesfernstraßen zeigt Tabelle 2.

1.3 Der Verkehr auf den Bundesfernstraßen

Von Mitte 1983 bis Mitte 1985 ist die Zahl der Pkw um etwa 627 000 auf 25,845 Mio. Fahrzeuge angewachsen. Die Zahl der Lkw beträgt rd. 1,28 Mio. und hat sich nur unwesentlich verändert.

Auf den Bundesfernstraßen wurden im Jahr 1985 von Kraftfahrzeugen rd. 179 Mrd. km (s. Abb. 1) zurückgelegt, das ist rund die Hälfte des gesamten Kraftfahrzeugverkehrs im Bundesgebiet (360 Mrd. km). Dabei beträgt der Längenteil der Bundesfernstraßen an der Gesamtlänge des Straßennetzes (rd. 490 000 km) nur 8,1%. Besonders stark ist die Konzentration des Verkehrs auf den Autobahnen, die bei 1,7% der Länge rd. 26% der Fahrleistungen tragen.

Die mittlere tägliche Verkehrsstärke des Jahres 1985 hat folgende Werte erreicht:

BAB rd. = 32 450 Kfz/24 h
Bundesstraßen
(außerorts) rd. = 7 440 Kfz/24 h.

Die unterschiedliche Entwicklung auf Autobahnen und anderen Straßen zeigt Abb. 3.

Tabelle 2

Längen (km) der Bundesfernstraßen
am 1. Januar 1986

Straßenklasse	Längen			insgesamt
	und Fahrstreifenanzahl			
	bis 3	4 bis 5	6 und mehr	
Bundesautobahnen	208	6 845	1 297 ¹⁾	8 350
Bundesstraßen	28 869	2 350	153	31 372 ²⁾
Insgesamt	29 077	9 195	1 450	39 722

¹⁾ hierin sind 33 km Autobahn mit 8 Fahrstreifen enthalten.

²⁾ weniger gegenüber Vorjahr durch Umstufungen.

Abbildung 1

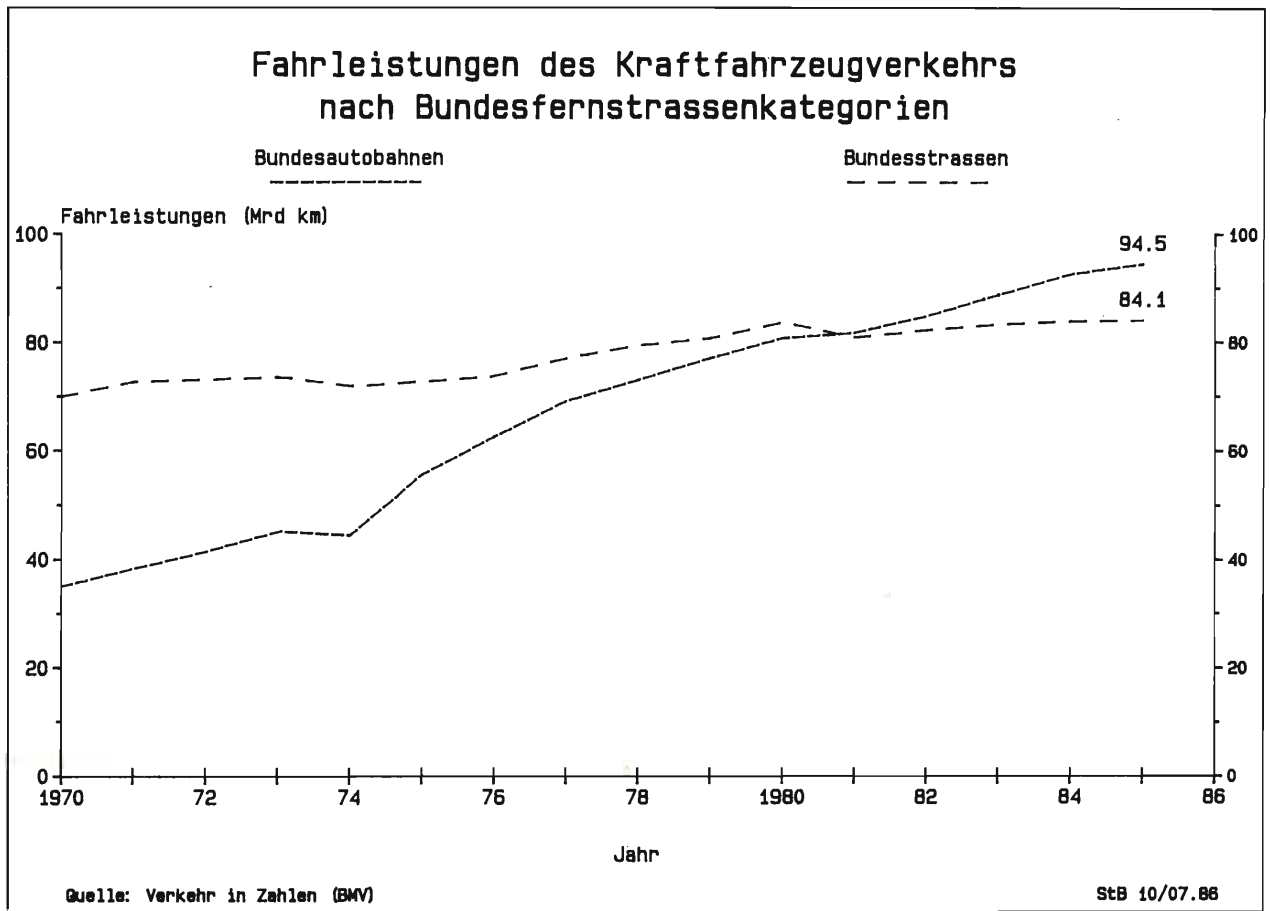


Abbildung 2

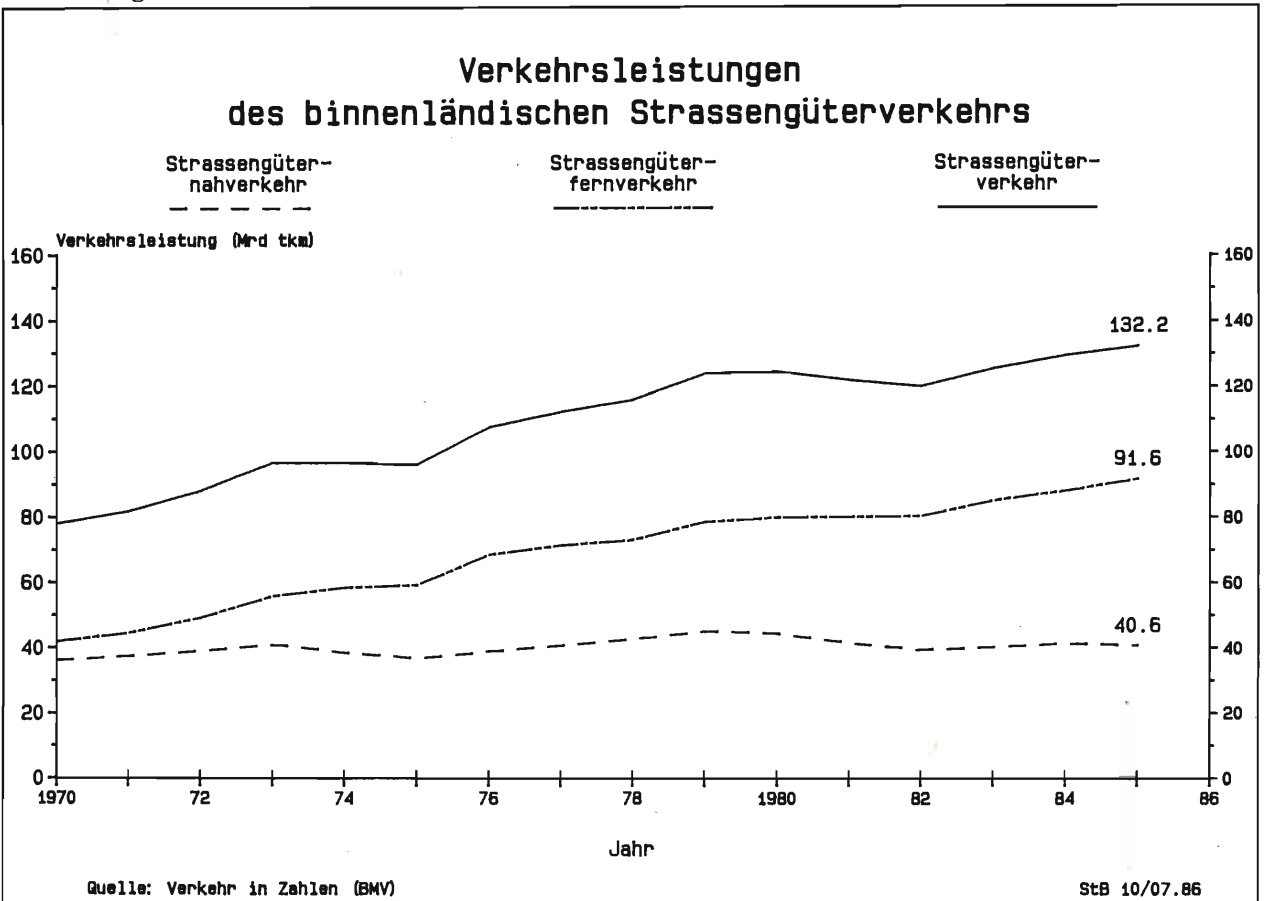
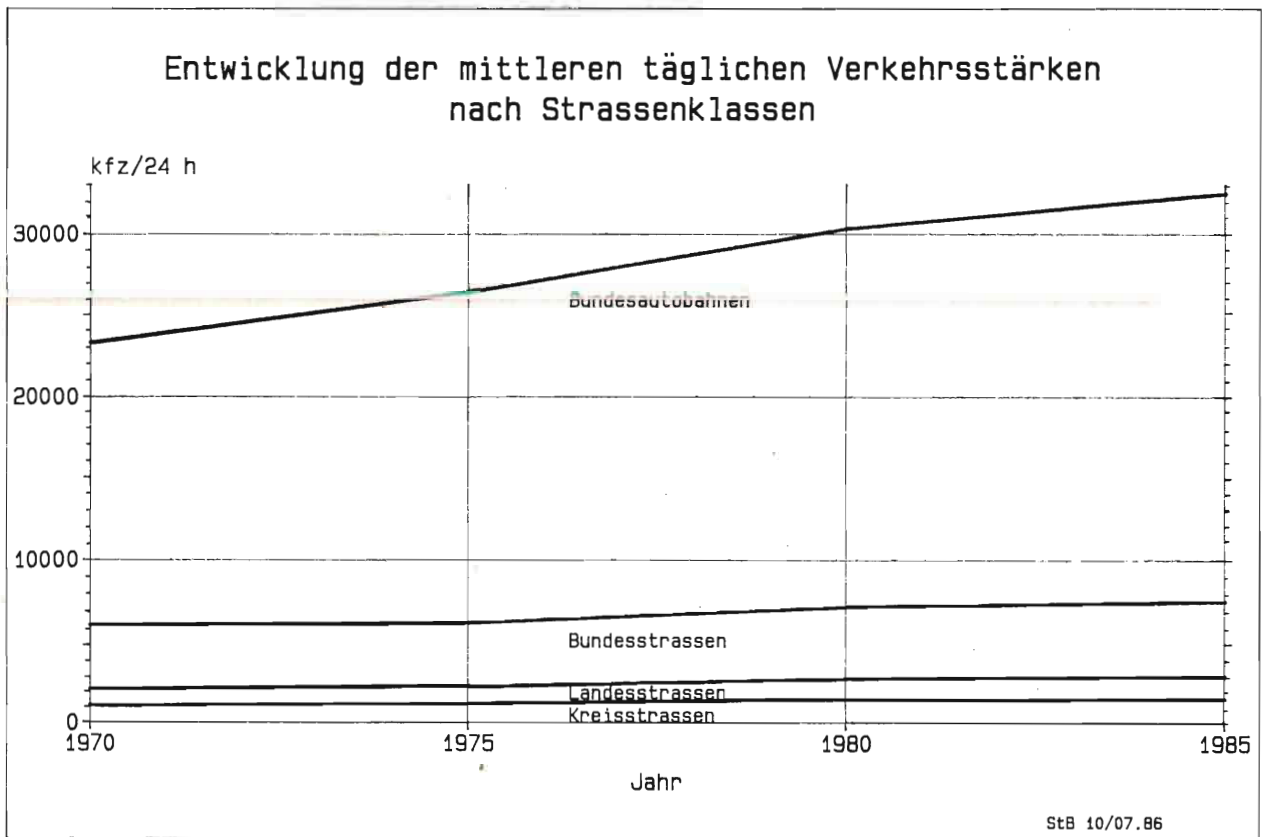


Abbildung 3



2. Aktuelles im Bundesfernstraßenbau

2.1 Ziele und Schwerpunkte

Die Ziele der Verkehrsinvestitionspolitik sind

- verkehrssichere Erhaltung der Substanz der Verkehrswege,
- zügige Fertigstellung laufender Projekte,
- Erfüllung veränderter qualitativer Ansprüche,
- regionale Erschließung und Anbindung strukturschwacher und peripherer Gebiete sowie
- bedarfsgerechter Ausbau der Verkehrsnetze

unter Beachtung von Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit, der Energieeinsparung, der Schutzwürdigkeit von Umwelt, Natur und Landschaft sowie der städtebaulichen Belange.

Für den Bundesfernstraßenbau kommen folgende besondere Schwerpunkte hinzu:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Beseitigung von Unfallschwerpunkten, schienengleichen Bahnübergängen und Engpässen sowie durch den Bau von Radwegen,
- Entlastung von Ortsdurchfahrten durch Bau von Ortsumgehungen,

- Lärmschutz an vorhandenen und neuen Bundesfernstraßen
- Verkehrsbeeinflussung zur besseren Ausnutzung vorhandener Kapazitäten.

2.2 Neuer Bedarfsplan 1986

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wurde 1985 überprüft.

Der nicht erfüllte Teil des Bedarfsplans von 1980 einschließlich der im Aufdruck auf dem Bedarfsplan genannten Vorbehaltsstrecken und eine Anzahl von Neuanmeldungen würden ab 1986 noch ein Finanzvolumen von rd. 92 Mrd. DM erfordern. Darin ist mit einem Maßnahmenvolumen von 18,8 Mrd. DM der sog. Überhang enthalten, d. s. die in Bau befindlichen Maßnahmen und einige Lückenschlüsse bzw. Ergänzungsabschnitte.

Auf der Grundlage der Finanzplanung des Bundes vom 1. Juli 1985 und nach Abzug der für Ersatzbedarf und Nichtinvestitionen benötigten Mittel wurde ein Finanzrahmen für den „vordringlichen Bedarf“ in Höhe von 38,7 Mrd. DM für den Zeitraum 1986 bis 2000 zugrunde gelegt. Dieser Betrag wurde mit 18,8 Mrd. DM vom Überhang ausgefüllt, so daß noch 19,9 Mrd. DM für neue Vorhaben verblieben. Die Auswahl der Projekte für den Entwurf des

neuen Bedarfsplans erfolgte auf der Grundlage der Nutzen/Kosten-Verhältnisse; dabei wurden regionalpolitisch bedeutsame Vorhaben präferenziert und solche, die aus ökologischer Sicht oder wegen starker Interdependenzen zum Schienenverkehr oder ÖPNV problematisch erschienen, mit einem Malus versehen.

Auf der Basis der so erarbeiteten Einstufungsvorschläge für den vordringlichen Bedarf wurden die für die nächsten Jahre der Mittelverteilung zugrunde zu legenden Länderanteile ermittelt.

Der Deutsche Bundestag hat am 30. Januar 1986 den neuen Bedarfsplan beschlossen und dabei 95% der Einstufungsvorschläge bestätigt. Das Änderungsgesetz mit dem Bedarfsplan als Anlage ist inzwischen im BGBl, Teil I 1986 S. 557, veröffentlicht worden.

Der wesentliche Inhalt des Bedarfsplans umfaßt nunmehr in den beiden Dringlichkeitsstufen

„Vordringlicher Bedarf“

— den Überhang im Umfang von nunmehr 18,4 Mrd. DM; diese Projekte sollen zügig weitergebaut werden.

— Neue Vorhaben im Umfang von 20,8 Mrd. DM und

„Planungen“

— Maßnahmen mit einem Volumen von rd. 41 Mrd. DM.

Bei den angenommenen Haushaltsansätzen können die Vorhaben des vordringlichen Bedarfs unter der Voraussetzung konstanter Baupreise etwa bis zum Jahre 2000 fertiggestellt werden. Die Maßnahmen der Stufe Planungen werden erst nach dem Jahr 2000 fertiggestellt werden können.

Folgende wesentliche Bauleistungen sieht der neue Bedarfsplan vor:

Tabelle 3

Maßnahmen des neuen Bedarfsplanes 1986

Einstufung	Neubau		Ausbau einschließlich Anbau von Fahrstreifen, Erneuerung	
	Länge km	Kosten Mrd. DM	Länge km	Kosten Mrd. DM
BAB				
Überhang	1 000	7,3	700	4,3
Neue Vorhaben	600	5,5	400	2,5
Vordringlicher Bedarf	1 600	12,8	1 100	6,8
Planungen	360	7,0	1 470	8,6
Insgesamt	1 960	19,8	2 570	15,4
Bundesstraßen				
Überhang	1 450	6,3	150	0,5
Neue Vorhaben	2 000	12,0	100	0,8
Vordringlicher Bedarf	3 450	18,3	250	1,3
Planungen	3 650	20,7	800	4,7
Insgesamt	7 100	39,0	1 050	6,0

Hinzu kommen die kleineren Maßnahmen zur Erneuerung (ohne Verbreiterung) sowie die Ausbaumaßnahmen, die Erhaltungsarbeiten, Beseitigung von Bahnübergängen und Lärmsanierung.

2.3 Bilanz des 3. Fünfjahresplanes (1981 bis 1985)

Als Finanzrahmen wurde dem Fünfjahresplan für die Jahre 1981 bis 1985 ein Betrag von 31 966,8 Mio. DM zugrunde gelegt. Darin sind 790 Mio. DM aus dem Programm für Zukunftsinvestitionen (ZIP) enthalten. 17 420 Mio. DM waren für Investitionen

gemäß Bedarfsplan einschließlich ZIP vorgesehen. Die tatsächlichen Ausgaben betragen 17 700 Mio. DM, das sind 280 Mio. DM über dem Soll.

Bei der Modernisierung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken wurden 411 km, das sind 99% der Bauziele, fertiggestellt; darin enthalten sind Teilabschnitte in einer Gesamtlänge von rd. 80 km, die bereits vor 1981 fertiggestellt waren, dabei blieben die Ausgaben um 270 Mio. DM unter dem Soll.

Dagegen lagen beim Neubau von Bundesautobahnen die Ausgaben einschl. ZIP um 580 Mio. DM = rd. 8,2% über dem Soll; die km-Leistung blieb trotzdem infolge der zum Teil erheblich gestiegenen

Aufwendungen um rd. 80 km hinter den Erwartungen. In den Jahren von 1981 bis 1985 konnten rd. 860 km neue Autobahnteilstrecken für den Verkehr freigegeben werden; darin enthalten sind Teilschnitte in einer Gesamtlänge von rd. 30 km, die bereits vor 1981 fertiggestellt waren.

Bei dem Neu- und Ausbau der Bundesstraßen lagen die Ist-Ausgaben 30 Mio. DM unter dem Soll. Von den vorgesehenen Maßnahmen konnten nur rd. 1 010 km, das sind rd. 78 %, für den Verkehr freigegeben werden. Diese Angaben schließen die Maßnahmen des Programms zum Bau von Ortsumgehungen ein. In diesem sollten 1981 bis 1985 einschließlich ZIP 4 900 Mio. DM eingesetzt und 198 Ortsumgehungen neu begonnen werden. Tat-

sächlich betragen die Ausgaben 5 022 Mio. DM, 143 Ortsumgehungen wurden fertiggestellt. Weitere 135 Ortsumgehungen waren Ende 1985 im Bau.

In den Jahren 1981 bis 1985 wurden im Programm zur Beseitigung von Bahnübergängen 47 Bahnübergänge durch Über- oder Unterführungen ersetzt. Die Ausgaben hierfür betragen 217 Mio. DM.

Im Radwegeprogramm konnten von den geplanten 1 600 km nur 1 350 km fertiggestellt werden. Die Ursache liegt hier in den aufgetretenen Anlaufschwierigkeiten. Gegenüber einer jährlichen Durchschnittsleistung von 320 km wurden 1981 rd. 90 km und 1982 rd. 160 km erreicht.

Den Erfüllungsgrad im einzelnen zeigt Tabelle 3.

Tabelle 4

Erfüllung des Fünfjahresplans 1981 bis 1985 (nur Hauptbautitel)

Bedarfsgruppe	Ausgaben 1981 bis 1985			Fertigstellungen 1981 bis 1985 einschließlich ZIP		
	Soll Mrd. DM	Ist Mrd. DM	Erfüllungs- grad %	Soll km	Ist km	Erfüllungs- grad %
1	2	3	4	5	6	7
Modernisierung von BAB-Betriebsstrecken	2,76	2,49	90,2	415 ³⁾	411,4 ³⁾	99,1
Neubau von Bundesautobahnen ²⁾ ZIP	7,05 0,06	7,34 0,35	108,2	936 ¹⁾⁴⁾	857,4 ⁴⁾	91,6
Neu- und Ausbau von Bundesstraßen	7,00	6,85		1 300	1 007,2	77,5
ZIP	0,55	0,67	100,4			
Insgesamt (ohne ZIP) ²⁾	16,81	16,68	99,2			
Insgesamt (mit ZIP) ²⁾	(17,42)	(17,70)	(101,6)			

¹⁾ davon sind 24 km einbahnige BAB

²⁾ einschließlich zunächst zentral eingeplanter rd. 40 Mio. DM

³⁾ davon 87 km Ende 1980 in Verkehr

⁴⁾ davon 30 km Ende 1980 in Verkehr

2.4 Erhaltungsbedarf

In den letzten 30 Jahren ist das Autobahnnetz von rd. 2 150 km auf rd. 8 350 km, das Bundesstraßennetz von 24 200 km auf rd. 31 370 km erweitert worden.

Diese rd. 40 000 km Bundesfernstraßen stellen heute ein Anlagevermögen von ca. 165 Mrd. DM dar. Hiervon sind schätzungsweise je $\frac{1}{3}$ dem Erdkörper, den Brücken und anderen Kunstbauten sowie dem Oberbau zuzurechnen.

Die Investition in dieses Netz für kapazitäts- und substanzerhaltende Maßnahmen werden wegen des zunehmenden Alters des Anlagebestandes und der begrenzten Möglichkeiten zur Erweiterung bei wei-

terhin wachsender Verkehrsbelastung zunehmen. Der mittlere jährliche Erhaltungsbedarf für dieses Netz beträgt derzeit rd. 2,3 Mrd. DM und wird bis Mitte der 90er Jahre auf 3 Mrd. DM ansteigen.

2.5 Autobahnbau

2.5.1 Vollendung des Autobahnnetzes

Autobahnen

- sind Verkehrswege von hoher Leistungsfähigkeit und Sicherheit,
- verbessern durch hohe Reisegeschwindigkeit die verkehrliche Erschließung und Verbindung

der Regionen und erweitern damit den Aktionsradius von Bevölkerung und Wirtschaft,

- entlasten durch Bündelung der Verkehrsströme Ortschaften, so daß dort die Unfallzahlen sinken sowie Lärm- und Abgasbelastung zurückgehen.

Im Jahre 1985 sind rd. 160 km neue BAB-Strecken fertiggestellt worden. Unter Berücksichtigung der 1985 erfolgten Umstufungen ergibt sich für das Netz der Bundesautobahnen Ende 1985 eine Länge von 8 350 km, das sind 81% der im neuen Bedarfsplan vorgesehenen Gesamtlänge von 10 300 km. Zu Ende des Jahres 1985 waren 585 km BAB-Neubaustrecken in Bau, davon 58 km mit vorerst nur einer Fahrbahn (vgl. Abschn. 3.3.2 und Beilage 3).

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Jahre 1985 insgesamt 1 506 Mio. DM aufgewendet.

Die Bauarbeiten sind 1985 so vorangekommen, daß im Jahre 1986 voraussichtlich mit der Fertigstellung von 101 km, davon rd. 17 km mit einer Fahrbahn, zu rechnen ist. Damit ist u.a. sichergestellt, daß

- durch Schließung der 16,4 km langen Lücke zwischen Abensberg und Elsendorf die A 93 von Regensburg bis Wolzsch durchgehend befahren werden kann,
- durch Fertigstellung des 17,3 km langen Lückenschlusses zwischen Winterspelt und Prüm der von Belgien kommende Verkehr über die zunächst einbahnige Strecke der A 60 bis Bitburg und von dort über die B 51 weitergeleitet werden kann,
- die linksrheinische Autobahn A 57 durch Fertigstellung des 6,0 km langen Grenzabschnitts Hommersum-Goch Anschluß an das niederländische Autobahnnetz findet,
- die Bauarbeiten auf dem 11,0 km langen Abschnitt Luhe-Pfreimd der A 93 abgeschlossen werden können und somit die Anbindung der Oberpfalz an das Autobahnnetz weiter verbessert wird.

2.5.2 Modernisierung bestehender Bundesautobahnstrecken

Wegen der Konzentration des Verkehrs auf den Bundesautobahnen war und ist es notwendig, die Leistungsfähigkeit bestehender Autobahnen zu verbessern bzw. ihren Ausbaustandard zu modernisieren, um eine ausreichende Kapazität und Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die derzeitige mittlere Verkehrsbelastung liegt bei etwa 32 500 Kfz/Tag. Im Bereich des Autobahnkreuzes München-Nord wurden auf der 6streifig ausgebauten Strecke der A 9 im Sommerferienverkehr Spitzenbelastungen von 140 000 Kfz/Tag erreicht.

An einer Anzahl von BAB-Betriebsstrecken werden zur Verbesserung des Verkehrsflusses und zur Hebung der Verkehrssicherheit zusätzliche Fahr- und Standstreifen angebaut. Diese Arbeiten müssen un-

ter Aufrechterhaltung des Verkehrs so zügig wie möglich vorgenommen werden, um die auftretenden Beeinträchtigungen auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Die Substanzerhaltung bzw. die Erneuerung und Modernisierung von BAB-Betriebsstrecken hat mit dem Ausbau des Autobahnnetzes zunehmend an Bedeutung gewonnen.

Von den insgesamt geplanten 10 300 km Autobahnen sollen im Endzustand etwa 2 800 km sechs oder acht Fahrstreifen erhalten. Davon wurden 330 km sofort als 6streifige Strecken geplant; fertiggestellt sind hiervon inzwischen rd. 250 km. Im Rahmen des BAB-Erweiterungsprogramms sind von den auszubauenden 2 470 km Autobahn-Betriebsstrecken bis Ende 1985 rd. 850 km auf sechs oder acht Fahrstreifen erweitert worden. Die Gesamtlänge der 6- und 8streifigen Strecken betrug am 1. Januar 1986 rd. 1 300 km.

Im Jahre 1985 wurden rd. 461 Mio. DM für die Modernisierung des BAB-Netzes aufgewendet.

Wesentliche Bauziele des Modernisierungsprogramms sind mit der durchgehenden 6streifigen Fertigstellung der Hauptstrecken im Nord-Süd-Verkehr, nämlich der Autobahnen Köln-Frankfurt-Darmstadt (1983) und Erlangen-Nürnberg-Inntal-dreieck (1982) erreicht worden.

Zur Zeit liegt der Schwerpunkt der Erneuerungsarbeiten auf den sehr stark belasteten Autobahnstrecken im Ruhrgebiet und im Bereich der Stadt Köln. Weitere Schwerpunkte liegen in den Räumen Stuttgart, Kassel und Hannover.

Die Beilage 4 „Modernisierung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken“ gibt einen Überblick über das Programm zum Ausbau auf sechs bzw. acht Fahrstreifen mit Standstreifen sowie über die Fertigstellungsleistungen im Berichtsjahr.

Die Leistungen und Ausgaben im Jahre 1985 sind in Abschnitt 3.3 aufgegliedert.

2.6 Ausbau der Bundesstraßen

Zu den wichtigsten Aufgaben beim Ausbau des Bundesstraßennetzes gehören:

- Bau von Ortsumgehungen,
- Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und
- Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge.

Das Programm für den Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes wurde 1985 im Rahmen des Fünfjahresplanes 1981 bis 1985 fortgeführt; 30 Ortsumgehungen mit rd. 130 km Gesamtlänge konnten 1985 fertiggestellt werden; weitere 135 Ortsumgehungen mit insgesamt ca. 480 km Länge waren 1985 in Bau. Insgesamt wurden im Berichtsjahr rd. 981 Mio. DM für den Bau von Ortsumgehungen ausgegeben.

Einige Bundesstraßen entsprechen in ihrem Verlauf infolge ihrer geschichtlichen Entwicklung z. Z. noch nicht den Anforderungen des modernen Straßenverkehrs. Enge Kurven und Kuppen, unübersichtliche Einmündungen und Kreuzungen z. B. sind Gefahrenstellen. Durch örtliche Maßnahmen werden diese Abschnitte umgestaltet. Damit wird die Sicherheit des Verkehrs auch auf diesen Straßen erhöht.

Radwege an Bundesstraßen wurden besonders gefördert. Durch die Trennung des Fahrradverkehrs vom motorisierten Verkehr wird die Verkehrssicherheit erheblich erhöht. Der Bau von Radwegen soll außerdem dazu beitragen, das umweltfreundliche Fahrrad nicht nur für die Gestaltung der Freizeit, sondern auch im Berufs- und Ausbildungsverkehr attraktiver zu machen.

Der Bundesminister für Verkehr setzt sich deshalb nachdrücklich für den Bau von Radwegen ein. Seit Beginn des Radwegeprogramms im Jahre 1981 sind von 1981 bis 1984 rd. 1 000 km und 1985 rd. 350 km Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes gebaut worden (siehe Straßenbauberichte 1981 bis 1984). Damit vergrößerte sich bis Ende 1985 die Länge der nach dem Programm gebauten Radwege auf rd. 1 350 km.

Im Rahmen des Programms zur Beseitigung von Bahnübergängen der DB im Zuge von Bundesstraßen wurden sieben Bahnübergänge durch Über- oder Unterführungen ersetzt; weitere zehn Bahnübergänge sind durch Straßenverlegungen ausgeschaltet worden.

Für die Beseitigung von BÜ sowie für andere technische Sicherungen an Eisenbahnkreuzungen DB/Bundesstraßen wurden im Jahre 1985 aus dem Straßenbauplan ca. 43 Mio. DM ausgegeben.

Seit 1949 sind insgesamt 420 Bahnübergänge der Deutschen Bundesbahn im Zuge von Bundesstraßen beseitigt, weitere 299 Bahnübergänge durch Verkehrsverlagerungen entlastet oder ausgeschaltet worden.

Am Jahresende 1985 waren 16 Maßnahmen in Bau.

2.7 Umweltschutz

2.7.1 Schutz vor Lärm und Abgasen

Beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen ist, wie bereits in den vergangenen Jahren, dem Schutz vor Lärm und Abgasen durch eine möglichst günstige Trassenwahl verstärkt Rechnung getragen worden. Darüber hinaus sind Schutzmaßnahmen gegen den Straßenverkehrslärm an der Straße oder an den betroffenen Gebäuden durchgeführt worden.

Im Berichtsjahr hat der BMV für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) rd. 150 Mio. DM aufgewendet. Für

den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) wurden weitere 56,4 Mio. DM ausgegeben.

Der Deutsche Bundestag hat im Berichtsjahr beschlossen, daß im Bundeshaushalt 1986 die Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung an bestehenden Bundesstraßen in der Baulast des Bundes herabgesetzt und nach Gebietsorten bzw. schutzbedürftigen Objekten gestaffelt werden. Die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes vom 6. Juli 1983 wurden insoweit neu gefaßt.

Der BMV mißt der Gestaltung von Lärmschutzanlagen und ihrer Eingliederung in das Orts- und Landschaftsbild große Bedeutung bei. Mit den „Empfehlungen für die Gestaltung von Lärmschutzanlagen an Straßen“, die im Berichtsjahr erschienen sind, werden Anregungen und Hinweise für eine landschaftsgerechte und ästhetisch befriedigende Gestaltung von Lärmschutzeinrichtungen gegeben.

Die vom Straßenverkehr ausgehenden Luftverschmutzungen lassen sich mit Mitteln des Straßenbaues im allgemeinen nur wenig reduzieren oder mildern. Der Schwerpunkt der Verminderung der Luftverunreinigungen liegt bei den Maßnahmen an den Kraftfahrzeugen und der Verringerung der Schadstoffe in den Brenn- und Treibstoffen. Daher hat der BMV die Voraussetzungen für die Einführung schadstoffarmer Kraftfahrzeuge geschaffen.

2.7.2 Naturschutz und Landschaftspflege

Der BMV setzt sich schon lange dafür ein, daß die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Straßenbau verstärkt berücksichtigt werden. In allen Planungsstufen wird in der nach dem jeweiligen Planungsmaßstab möglichen Form eine durchgängige stufenweise Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt durchgeführt. Mit diesem Vorgehen besteht im Bereich des Bundesfernstraßenbaues bereits eine Praxis, die den Anforderungen im wesentlichen entspricht, die die Europäische Gemeinschaft in ihrer Richtlinie vom 27. Juni 1985 für eine Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten festgelegt hat (Amtsblatt der EG Nr. L 175/40 vom 5. Juli 1985).

Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden in den einzelnen Planungsstufen wie folgt berücksichtigt:

— Bedarfsermittlung

Bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen im Jahre 1985 wurde das Verfahren zur ökologischen Risikoanalyse erstmals eingesetzt, das für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans eigens entwickelt wurde. Für alle Neubauvorhaben von mehr als 15 km Länge wurde diese raumbezogene Prüfung der Umwelterheblichkeit sowie die Abschätzung der zu erwartenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durchgeführt. Für die übrigen Vorhaben erfolgte eine verein-

fachte Aussage über Merkmale des Planungsraumes und der Planung.

— Bestimmung der Linienführung

Bei der Bestimmung der Linienführung wird die Umweltverträglichkeitsstudie als der geeignete landespflegerische Planungsbeitrag angesehen, um dem Belang Naturschutz und Landschaftspflege entsprechend seinem politischen Gewicht Rechnung tragen zu können. Die Umweltverträglichkeitsstudie besteht aus einer Empfindlichkeitsstudie zur Ermittlung geeigneter Korridore und einer Variantenbeurteilung. Ziel ist u. a. die Ermittlung einer Variante mit möglichst geringen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie die Erstellung eines Konzeptes zur Minderung und zum Ausgleich unvermeidbarer Beeinträchtigungen.

— Entwurfsbearbeitung

Unter Einbeziehung der für die vorhergehenden Planungsstufen durchgeführten Untersuchungen erfolgt eine umfassende und abschließende Untersuchung der Wirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt und Erarbeitung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit der Erstellung des landschaftspflegerischen Begleitplanes. Er umfaßt den Bestands- und Konfliktplan (detaillierte Darstellung der Eingriffe in Natur und Landschaft), den Maßnahmenplan (erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) und die Eingriffs- und Ausgleichsbilanz.

Ein besonderer Aspekt des Naturschutzes und der Landschaftspflege ist die Bepflanzung der Böschungs- und Nebenflächen der Bundesfernstraßen. Hierfür wurden im Zeitraum 1976 bis 1985 rd. 750 Mio. DM aufgewandt. Dies entspricht einer jährlichen Ausgabe von 75 Mio. DM. Insgesamt sind damit in den letzten zehn Jahren an Bundesfernstraßen rd. 70 Mio. Bäume und Sträucher gepflanzt worden. Der Straßenbepflanzung kommt eine besondere ökologische Bedeutung zu, da sie gerade in intensiv genutzten Landschaften Rückzugsgebiete für Pflanzen- und Tiergesellschaften bieten kann.

2.8 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen

Auch im Jahre 1985 sind weitere Einrichtungen der kollektiven Verkehrsbeeinflussung auf der Grundlage des 1980 erstellten Rahmenprogramms zur Verkehrsbeeinflussung errichtet worden. Insbesondere ist der erste Bauabschnitt der Streckenbeeinflussung auf dem hochbelasteten BAB-Ring Berlin (West), A 10, zwischen Spandauer Damm und Hohenzollerndamm in Nord/Süd-Richtung abgeschlossen worden.

Der Bundesminister für Verkehr hat die bereits 1984 mit der Industrie, den Verwaltungen und den einschlägigen wissenschaftlichen Institutionen begonnenen Gespräche fortgesetzt und ein allgemein konsensfähiges Grundkonzept zur Verkehrsbeein-

flussung entwickelt. Dieses Grundkonzept sieht als stufenweise Realisierung vor,

- eine Verdichtung der Verkehrsfassung auf den Bundesautobahnen, wodurch eine schnellere Störfallentdeckung ermöglicht und damit die Grundlage für aktuellere Verkehrsinformationen gegeben wird,
- die Verbesserung des Verkehrsfunks durch digitale Datenübertragung, wobei das von der Europäischen Rundfunkunion vorgestellte „Radio Data System“ mit benutzt werden soll,
- die individuelle, verkehrsabhängige Verkehrsbeeinflussung mittels straßenseitiger Infrastruktur.

3. Baufortschritt im Jahre 1985

3.1 Leistungsübersicht

Tabelle 5

Leistungsübersicht 1985

Straßenart	Anzahl der Fahrstreifen	Fertiggestellte Streckenlänge (km)	Veranschlagte Gesamtkosten (Mio. DM)
Bundesautobahnen	6	28 (1. Fahrbahn)	210,0
	4	131	1 454,5
Bundesstraßen	2	132	616,0
	4	42	588,5

Im Jahre 1985 sind Baustrecken mit den in Tabelle 4 zusammengefaßten Längen und Kosten fertiggestellt worden. Damit wurden weitere Einzelziele des Fünfjahresplans 1981 bis 1985 erreicht. Die Einzelbaufortschritte im Jahre 1985 sind im Anhang I zusammengestellt.

3.2 Ausgaben

3.2.1 Verfügungsbetrag (Soll) — Kap. 12 10 —

- Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1985 vom 20. Dezember 1984 (BGBl. I S. 1658) folgende Ausgabemittel zur Verfügung:

Mio. DM Mio. DM

Titelgruppe 01

— Straßenbauplan —

- Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen) 6 150,0

	Mio. DM	Mio. DM
○ Verstärkung aus Kap. 60 02 Tit. 709 41 gemäß Nachtragshaushalt (800 Mio. DM — Programm für Hochbaumaßnahmen des Bundes insbesondere zur Energieeinsparung und Modernisierung)	2,2	
○ Übertragene Ausgabereste (aus 1984)	5,1	
○ Zusätzliche verwendbare Einnahmen (Beträge Dritter)	13,9	
○ Mittelausgleich zugunsten Titelgr. 02	- 43,3	
Titelgruppe 01		6 127,9
<i>Titelgruppe 02 — Straßenbaumaßnahmen im Rahmen des Programms für Zukunftsinvestitionen (ZIP) —</i>		
○ Haushaltsmittel	—	
○ Mittelausgleich zu Lasten Titelgr. 01	+ 43,3	
Titelgruppe 02		43,3
Summe Verfügungsbetrag (Soll) bei Titelgruppe 01+02 ..		6 171,2

3.2.2 Ausgaben und Ausgabereste bei Kap. 12 10

- Die Ausgaben im Haushaltsjahr 1985 betragen
- Länderausgaben (als Auftragsverwaltungen für die Bundesfernstraßen)
 - Titelgruppe 01 6 031,2
 - Titelgruppe 02 (ZIP) 43,0
- Ausgaben im Wohnungsbau für Straßenverdrängte und zur

	Mio. DM	Mio. DM
Ersatzbetriebsraumbeschaffung	4,7	
○ Steuern aus Gesellschaft für Nebenbetriebe der BAB (GfN)	14,8	
○ Zuschuß an Kapitel 12 11 (BAST/Bundesanstalt für Straßenwesen)	45,5	
○ zentralbewirtschaftete Ausgaben	18,4	
Ausgaben insgesamt		6 157,6
— An Ausgaberesten entstanden:		
○ Einsparung für Kap. 14 12, Titel 55 24	0,9	
○ Der tatsächliche Ausgabereist beträgt	12,7	
(das sind 0,2 % des tatsächlichen Verfügungsrahmens)		13,6
		6 171,2

3.2.3 Ausgaben

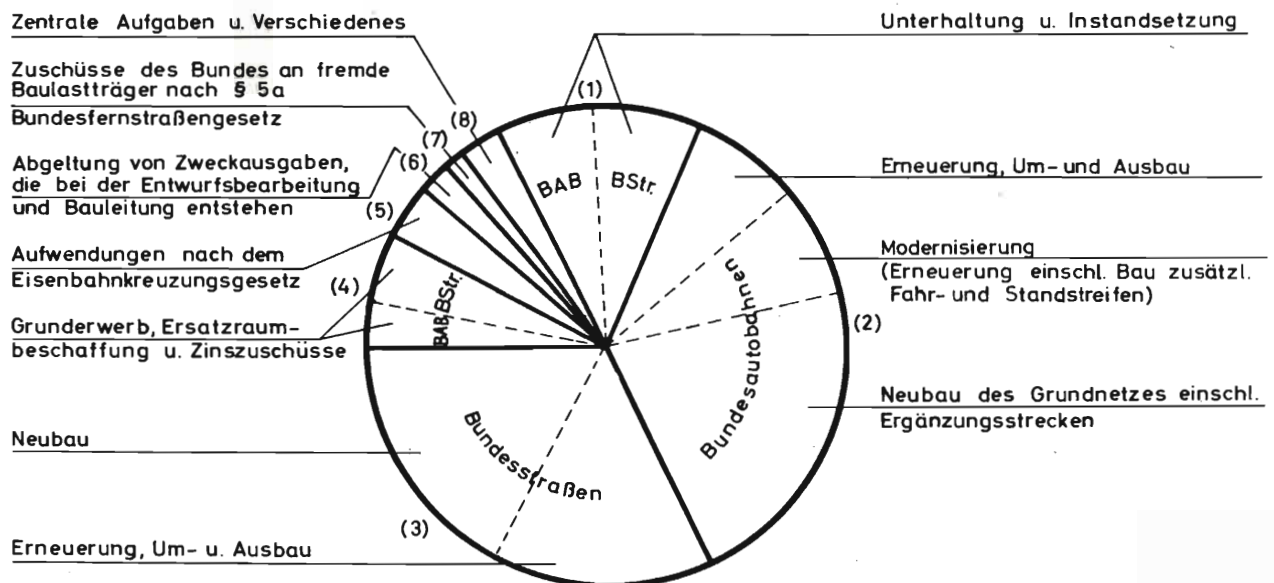
(gem. Ziff. 3.2.2 in Höhe von 6 157,6 Mio. DM) nach Ausgabebereichen

— Die Ausgaben gliedern sich nach Ausgabebereichen wie folgt (siehe auch Abbildung 4):

- (1) Unterhaltung und Instandsetzung 945,3
 - davon:
 - Unterhaltung und Instandsetzung von BAB (einschließlich Fahrzeuge und Geräte) 452,4
 - Unterhaltung und Instandsetzung von Bundesstraßen (einschließlich Fahrzeuge und Geräte) 492,9

Abbildung 4

Anteile der Ausgabebereiche bei Kap. 1210 (Straßenbauhaushalt)



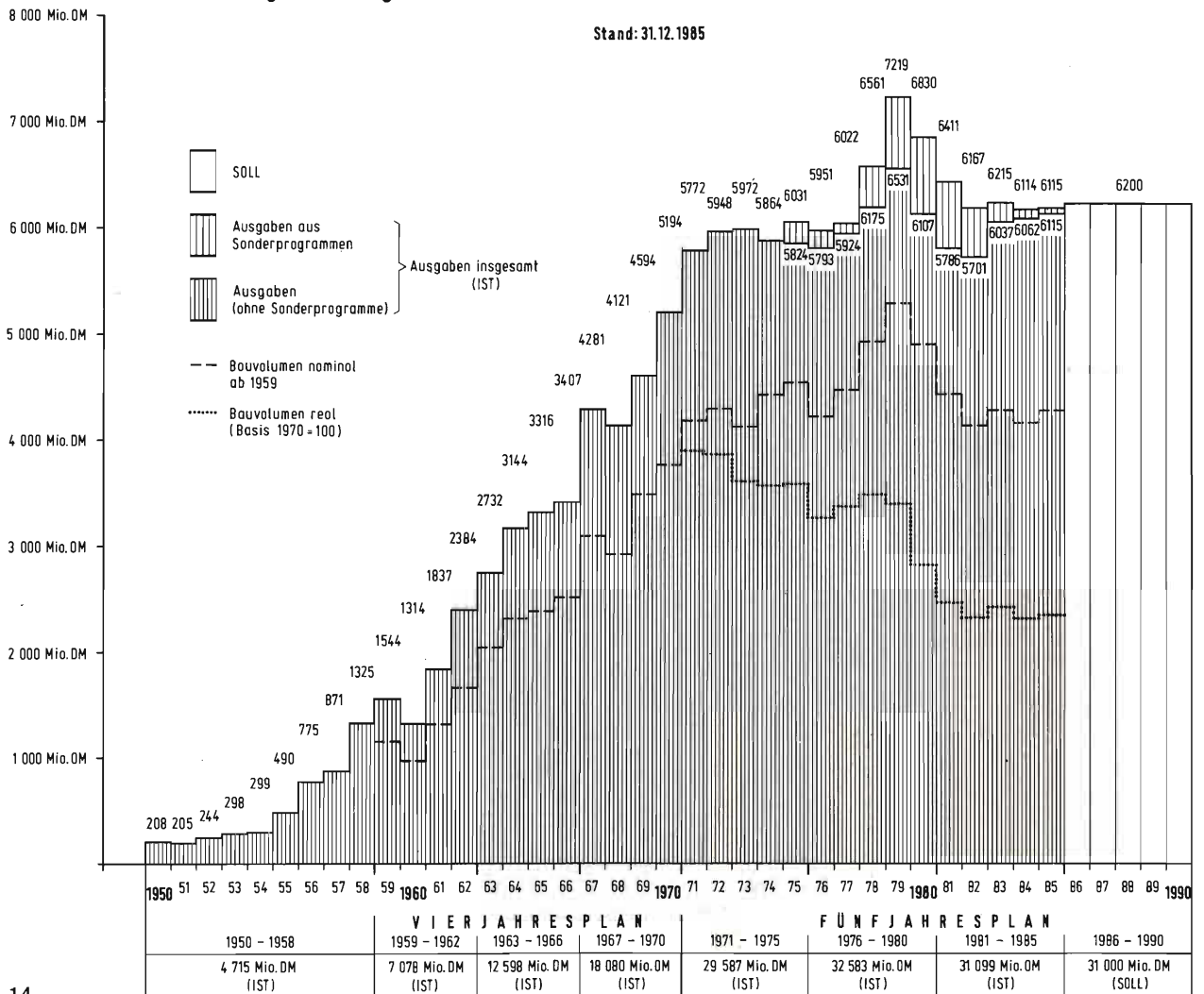
Erläuterungen zu den Ziffern im Abschnitt 3.2.3.

	Mio. DM	Mio. DM		Mio. DM	Mio. DM
(2) Neubau, Erneuerung, Um- und Ausbau von BAB (ohne Grunderwerb)		2 365,9	(4) Grunderwerb, Ersatzraumbe-schaffung und Zinszuschüsse :		502,9
davon:			davon:		
Erneuerung, Um- und Ausbau von Betriebsstrecken der BAB (ohne Grunderwerb)	508,2		für BAB	220,9	
Modernisierung von BAB-Strecken (Erneuerung von Fahrbahndecken einschließ-lich Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen auf BAB)	456,9		für Bundesstraßen	282,0	
Neubau des Grundnetzes BAB einschließlich der Ergänzungs-strecken	1 354,1		(5) Aufwendungen nach dem Ei-senbahnkreuzungsgesetz		174,8
Hochbauten an BAB	46,7		(6) Abgeltung von Zweckausga-ben, die bei der Entwurfsbear-beitung und Bauleistung ent-stehen		138,5
(3) Neubau, Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen (ohne Grunderwerb)		1 833,0	(7) Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz .		66,5
davon:			(8) Zentrale Aufgaben und Ver-schiedenes		130,7
Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen	854,8		davon:		
Neubau von Bundesstraßen ...	958,7		Forschung, Veröffentlichung und verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	12,0	
Hochbauten an Bundesstraßen	19,5		Zusammen		6 157,6

Abbildung 5 zeigt die Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfernstraßen bis 1985.

Abbildung 5

Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfernstraßen 1950 - 1985



3.2.4 Verpflichtungsermächtigungen

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

Im Jahre 1985 standen insgesamt 2 650 Mio. DM neue VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

im Haushaltsjahr 1986: 1 780 Mio. DM
1987: 640 Mio. DM
1988: 230 Mio. DM

3.2.5 Bauaufträge

Zu Beginn des Haushaltsjahrs 1985 lagen aus bereitgestellten VE der Vorjahre folgende Verpflichtungen vor:

	rd. Mio. DM
Zu Lasten 1985	2 276
zu Lasten 1986	553
zu Lasten 1987/88	173
zusammen	3 002

Im Haushaltsjahr 1985 wurden neue Bauaufträge in Höhe von ... 4 250 erteilt, und zwar:

zu Lasten der Ausgabemittel	1 943
zu Lasten der VE	2 307

3.3 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen**3.3.1 Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahn-Betriebsstrecken**

	Mio. DM	Mio. DM
Ausgaben 1985 insgesamt		998,6
davon für		
— Erneuerung einschließlich Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen		
○ Baumittel	434,6	
○ Grunderwerb	26,0	
— Erneuerung (u. a. einfacher Deckenausbau)	345,1	
— Größerer Ausbau bis zu 3,0 Mio. DM Gesamtkosten im Einzelfall	31,6	
— Größerer Ausbau über 3,0 Mio. DM Gesamtkosten im Einzelfall (einschließlich Verstärkungen im Rahmen des ZIP)	131,5	
— hierzu Grunderwerb	7,5	

	Mio. DM	Mio. DM
— Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen sowie Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen	22,3	
	km	km
Es wurden fertiggestellt (Länge bezogen auf Richtungsfahrbahnen)		93,9
davon		
— Grunderneuerung mit Anbau von Standstreifen	16,3	
— Grunderneuerung mit überbreiten Standstreifen	—	
— Anbau von Standstreifen	4,8	
— Anbau von 3. Fahrstreifen (Zusatzfahrstreifen) ohne Standstreifen	—	
— Erweiterung auf drei Fahrstreifen einschließlich Standstreifen (soweit erforderlich grunderneuert)	72,8	
— Erweiterung auf vier Fahrstreifen einschließlich Standstreifen (soweit erforderlich grunderneuert)	—	

3.3.2 Neubau von Bundesautobahnen

	Mio. DM	Mio. DM
Ausgaben 1985 insgesamt		1 588,2
davon für		
— Baumittel (einschließlich Verstärkung im Rahmen des ZIP)	1 354,1	
— Grunderwerb	186,4	
— Hochbauten	46,7	
— für Ersatzraumbeschaffung ...	1,0	

Im Jahre 1985 wurden 18 Bundesautobahn-Streckenabschnitte von insgesamt rd. 160 km fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Davon sind rd. 28 km mit nur einer ersten Fahrbahn gebaut worden.

Am Ende des Berichtsjahres beträgt die Länge der Bundesautobahnen bei gleichzeitiger Berücksichtigung von Widmungen bzw. Umstufungen 8 360 km. Die Fertigstellungsleistung nach 1945 beläuft sich somit auf rd. 6 200 km.

Von den im Berichtsjahr fertiggestellten 18 Streckenabschnitten sind besonders hervorzuheben:

Würzburg-Ulm (A 7)

Mit der Fertigstellung des 42,1 km langen Abschnitts zwischen Uffenheim/Langensteinach und Feuchtwangen mit Anschluß an die A 6 Heilbronn-Nürnberg wurde ein erstes Teilziel zur Entlastung des Nord-Süd-Verkehrs erreicht. Es ist nun möglich, über diese Strecke und die A 6 die stark überlastete Strecke Würzburg-Nürnberg (A 3) zu umfahren. Für diesen Abschnitt wurden rd. 314 Mio. DM ver-

ausgibt. Die volle Bedeutung dieser neuen Verkehrsverbindung zwischen Würzburg und Ulm wird mit Fertigstellung der rd. 166 km langen Gesamtstrecke im Jahre 1987 erreicht.

Rheine-Bad Oeynhausen (A 30)

Mit der Fertigstellung der 15,7 km langen Teilstrecke zwischen der niederländischen Grenze bei Bentheim und Schüttorf mit Gesamtkosten von rd. 112 Mio. DM wurde ein wichtiger Schritt zur Schließung der Lücke zwischen Bentheim und Rheine getan. Insbesondere wird der Grenzübergang zu den Niederlanden erleichtert.

Goch-Köln (A 57)

Bis auf den 6 km langen Grenzabschnitt konnte im Berichtsjahr die A 57 durchgehend fertiggestellt werden. Freigegeben wurden die Abschnitte Goch/Kleve bis Goch/Weeze mit 4,5 km Länge und Alpen bis Kamp-Lintfort mit 11,0 km Länge; die Kosten betragen rd. 93 Mio. DM. Die Fertigstellung der Gesamtstrecke erfolgt 1986. Dann steht dem internationalen Durchgangsverkehr eine weitere wichtige Strecke voll zur Verfügung.

Frankfurt-Fulda (A 66)

Mit der Fertigstellung des 10,6 km langen Abschnitts Gelnhausen bis Salmünster (Gesamtkosten rd. 108 Mio. DM) konnte eine weitere Lücke im Zuge der A 66 geschlossen werden. Hiermit wurde ein wesentlicher Beitrag zur Hebung der Verkehrssicherheit und zur besseren Erschließung des Kinzigtales geleistet.

Bamberg-Nürnberg (A 73)

Mit dem 8,1 km langen Abschnitt Bamberg-Süd bis Hirschaid wurde bis auf die 2. Fahrbahn der Umgehung Bamberg die Gesamtstrecke der A 73 fertiggestellt. Diese Strecke stellt eine wichtige Verkehrsverbindung für die strukturschwachen Gebiete Oberfrankens dar. Für den Bau dieses letzten neuen Abschnitts wurden rd. 65 Mio. DM aufgewendet.

Die Inbetriebnahme der übrigen fertiggestellten neuen Streckenabschnitte hat bis zur Vollendung der Gesamtstrecken vorwiegend regionale bzw. lokale Bedeutung, wie z. B. durch den Anschluß an das durchgehende Streckennetz der Bundesautobahnen oder durch Entlastungen von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen. Hierzu zählen:

- Saarbrücken-Luxemburg (A 8):
Rehlingen bis Niedmündung
- Bottrop-Emden (A 31):
Gescher/Coesfeld bis Legden/Ahaus
- Hagen-Brilon (A 46):
östlicher Teil der Umgehung Meschede

- St. Vith-Wittlich (A 60):
Prüm bis Bitburg
- Bad Homburg-Darmstadt (A 661):
Frankfurt-Eckenheim bis Friedberger Landstraße (B 3)

3.3.3 Ausbau und Neubau von Bundesstraßen

	Mio. DM	Mio. DM
Ausgaben 1985 insgesamt		2 115,0
davon für		
— Erneuerung (u. a. einfacher Deckenausbau)	385,8	
— Größerer Ausbau bis zu 3 Mio. DM Gesamtkosten im Einzelfall	334,6	
— Größerer Ausbau über 3 Mio. DM Gesamtkosten im Einzelfall (einschließlich Verstärkungen im Rahmen des ZIP)	127,6	
— Neubau (einschließlich Ortsumgehungs-Programm)	958,7	
— Hochbauten	19,5	
— Grunderwerb und Ersatzraumbeschaffung	282,0	
— Schallschutz	6,3	
— Betriebsfunkanlagen	0,5	

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

Baden-Württemberg

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rd. 40 km, davon rd. 16 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 29 Neubau zwischen Waldhausen/Ost und Schwäbisch Gmünd/West
- B 39 Ortsumgehung Reilingen
- B 294 Ortsumgehung Freudenstadt
- B 294 Ortsumgehung Waldkirch

Bundesstraßen in Bau: rd. 160 km, davon rd. 40 km 4streifig.

Bayern

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rd. 35 km, davon rd. 2 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 11, Verlegung bei Zwiesel, 1. Bauabschnitt
- B 12, Ortsumgehung Röhrnbach
- B 279, Ortsumgehung Brendlorenzen

Bundesstraßen in Bau: rd. 100 km, davon rd. 18 km 4streifig.

Berlin

Für die geplante Bundesstraße von Waidmannsluster Damm bis Schulzendorfer Straße ist der Planfeststellungsbeschluß im Oktober 1985 ergangen; mit den Bauarbeiten wurde im Februar 1986 begonnen.

Bremen

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: das rd. 0,4 km lange Reststück der 4streifigen Teil-Ortsumgehung zwischen Stephanibrücke und Utbremer Straße im Zuge der B 6.

Bundesstraßen-Abschnitte in Bau: rd. 2 km, davon rd. 1 km 4streifig.

Hamburg

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rd. 7,0 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

B 4/75, Ortsumgehung Harburg
B 431, Ortsumgehung Rissen

Hessen

Bundesstraßen fertiggestellt: rd. 21 km, davon rd. 2 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

B 26, Verlegung Darmstadt/Ostbahnhof
B 252, Ortsumgehung Arolsen/Mengeringhausen
B 275, Verlegung bei Idstein
B 323, Verlegung bei Homberg/Relbehausen
B 426, Verlegung bei Darmstadt-Eberstadt
B 521, Verlegung bei Altenstadt/Lindheim.

Bundesstraßen in Bau: rd. 54 km, davon rd. 3 km 4streifig.

Niedersachsen

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rd. 20 km, davon 4streifig rd. 6 km.

Besonders erwähnenswert sind:

B 4/209, Ortsumgehung Lüneburg (1. Teilstrecke)
B 70, Ortsumgehung Lingen
(Teilstrecke B 70–B 213)
B 71/75, Ortsumgehung Rotenburg/Wümmen
(Teilstrecke)

Bundesstraßen in Bau: rd. 76 km, davon rd. 13 km 4streifig.

Nordrhein-Westfalen:

In Nordrhein-Westfalen wurden rd. 24 km neue 2- bzw. 4streifige Bundesstraßen mit einem Kostenaufwand von rd. 95 Mio. DM fertiggestellt.

An größeren Neubaustrecken sind zu erwähnen:

B 9, Verlegung bei Wesseling
B 57, Verlegung bei Rheinberg
B 64, Ortsumgehung Brakel
B 477, Verlegung bei Bergheim
B 504, Ortsumgehung Kessel

Bundesstraßen in Bau: rd. 120 km, davon rd. 12 km 4streifig.

Rheinland-Pfalz

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rd. 18 km, davon 4streifig rd. — km.

Besonders erwähnenswert sind:

B 9, Verlegung zwischen Speyer und Schwegenheim
B 42, Verlegung bei Rheinbrohl
B 410, Verlegung bei Prüm

Bundesstraßen in Bau: rd. 80 km, davon rd. 18 km 4streifig.

Saarland

Die Bauarbeiten an der B 51 bei Mettlach im Zusammenhang mit dem Saarausbau wurden weitergeführt.

Bundesstraßen in Bau: 10 km, davon rd. 3 km 4streifig.

Schleswig-Holstein

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rd. 9 km.

Besonders erwähnenswert sind:

B 5, Verlegung bei Brunsbüttel einschließlich Kanalquerung (Reststrecke)
B 201, Ortsumgehung Schleswig (2. Bauabschnitt)

Bundesstraßen in Bau: rd. 43 km, davon rd. 20 km 4streifig.

3.3.4 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

Der Bestand der Brücken an Bundesfernstraßen hat sich im Berichtsjahr um rd. 350 neue Bauwerke erhöht, so daß ein Gesamtbestand von 29 578 Brücken erreicht ist. Die Gesamtlänge aller Brücken an Bundesautobahnen und Bundesstraßen beträgt 1 090 km, die Gesamtfläche — gemessen zwischen den Geländern und Auflagern — beträgt 20,43 Mio. m².

Für die Ausgaben der Kunstbauwerke (Brücken, Tunnel, Stützwände) besteht im Bundeshaushalt kein besonderer Titel. Im Mittel betragen sie etwa 30% der reinen Bauausgaben einer Strecke; das sind im Berichtsjahr rd. 1,24 Mrd. DM. Die topographische Struktur der Neubaustrecken im Mittelgebirge erfordert z. T. eine Vielzahl von großen Talbrücken, so daß z. B. beim Neubau der A 81 Stutt-

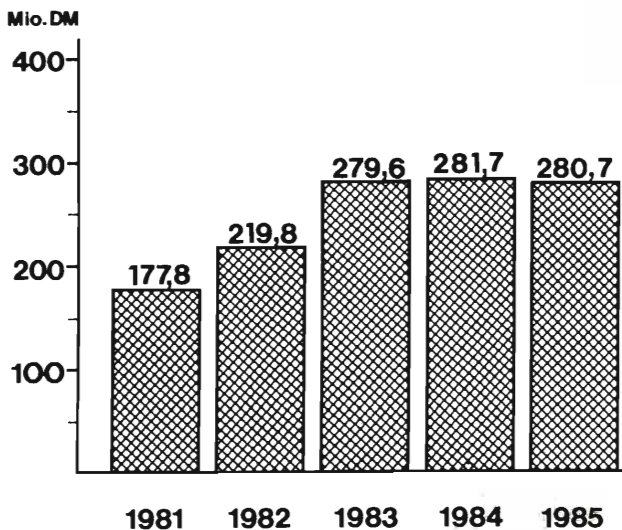
gart-Singen 37% der Gesamtkosten für Bauwerke aufgewendet wurden. Beim Neubau der A 3 Regensburg–Passau wurden für die 123 km lange Neubautrecke 30,2% der Gesamtkosten, das sind 333 Mio. DM, für Brücken aufgewendet.

Die Erhaltung der Bauwerkssubstanz gewinnt gegenüber dem Neubau mehr und mehr an Bedeutung. Deshalb müssen die personellen und sachlichen Voraussetzungen für eine regelmäßige und ordnungsgemäße Überwachung, Prüfung und für eine rechtzeitige und wirtschaftliche Unterhaltung und Instandsetzung der Bauwerke laufend dieser wichtigen Aufgabe angepaßt werden. Offenbar ist die Anpassung an die veränderte Aufgabenstellung, d. h. die zunehmende Verlagerung des Personalbedarfs zum Schwerpunkt „Erhaltung“ noch nicht von allen Länderstraßenbauverwaltungen vollzogen worden; denn seit 1984 stagnieren wider Erwarten die Ausgaben. Die Entwicklung der Erhaltungskosten von Brücken an Bundesfernstraßen ist aus der nachstehenden Abbildung 6 ersichtlich.

Um die Kosten für die Erhaltung künftig in erträglichen Grenzen zu halten, wird der Sicherung und Verbesserung des Qualitätsstandards neuer Kunstbauwerke besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Abbildung 6

Erhaltungskosten von Brücken an Bundesfernstraßen



Fertigstellung

Die 1985 fertiggestellten Großbauwerke sind in Anhang I Nr. 6 aufgeführt. Darüber hinaus wurden folgende bemerkenswerten Bauwerke vollendet:

- Stabbogenbrücke über den Dortmund-Ems-Kanal bei Rheine im Zuge der A 30 mit einer Stützweite von 125 m; Baukosten 12 Mio. DM
- Okerflutbrücken im Zuge der A 2 Duisburg–Helmstedt mit einer Länge von 180 m, Baukosten 10 Mio. DM

- Griesbachtalbrücke im Zuge der Südtangente Koblenz B 49/B 237 mit einer Länge von 198 m; Baukosten 6,0 Mio. DM
- 2 Naabbrücken im Zuge der A 93 Regensburg–Hof mit Längen von 304 und 200 m; Baukosten 16,5 Mio. DM
- Hesperbachtalbrücke im Zuge der A 44 bei Velbert mit einer Länge von 234 m; Baukosten 7,0 Mio. DM
- Mönbachtalbrücke im Zuge der A 60 Steinebrück–Wittlich mit einer Länge von 442 m; Baukosten 11,5 Mio. DM
- Alfbachtalbrücke im Zuge der A 60 Steinebrück–Wittlich mit einer Länge von 332 m; Baukosten 8,9 Mio. DM

Neubeginn

- Schuntertalbrücke im Zuge der A 391 bei Braunschweig mit einer Länge von 267 m; Baukosten 18,3 Mio. DM
- Talbrücke „Kuhpfadsiepen“ im Zuge der A 46 bei Arnsberg mit einer Länge von 196 m; Baukosten 7,0 Mio. DM
- Nahebrücke im Zuge der A 62 Trier–Landstuhl mit einer Länge von 142 m; Baukosten 6,3 Mio. DM
- Talbrücke „Untere Argen“ im Zuge der A 96 München–Lindau bei Wangen mit einer Länge von 390 m; Baukosten 11,8 Mio. DM
- Tunnel und Grundwasserwanne im Zuge der B 17, Westtangente Augsburg mit einer Länge von 439 m; Baukosten 14,0 Mio. DM
- Talbrücke Kiedricher Bach und Walluftal im Zuge der B 42 mit Längen von 188 m und 409 m; Gesamtbaukosten 20 Mio. DM

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

- Alsenz-Talbrücke im Zuge der B 48 bei Winnweiler mit einer Länge von 210 m
- Rheinbrücke Emscherschnellweg im Zuge der A 42 bei Duisburg mit einer Länge von 1 030 m.

Die im Jahre 1985 fertiggestellten Großbauwerke mit einer Länge von über 500 m oder Gesamtkosten von über 15 Mio. DM sowie der Ende 1985 in Bau befindlichen Großbauwerke sind in Beilage 5 dargestellt und in der Zusammenstellung unter Anhang I, Nr. 6 erläutert.

3.3.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen

Zur Gewinnung von Entscheidungshilfen für die wirtschaftliche Verwendung der Mittel werden in steigendem Maße betriebswirtschaftliche Kostenrechnungen im Straßenunterhaltungs- und Betriebsdienst durchgeführt. Hierbei gewonnene Da-

ten werden vom Bund und den Ländern gemeinsam ausgewertet.

Im Straßenwinterdienst wurde eine wesentliche Verbesserung der Wirtschaftlichkeit u. a. durch den Einbau von

- 5 Taumittelsprühanlagen,
- 44 Glatteismeldeanlagen und
- 101 Außenmeßstellen im Bereich der Bundesfernstraßen erreicht.

Aufwendungen für Unterhaltung und Betrieb

Für Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen sind im Jahre 1985 aufgewandt worden:

945,3 Mio. DM

davon für

- Bundesautobahnen 452,4 Mio. DM
- Bundesstraßen 492,9 Mio. DM

Die Aufgliederung dieser Kosten nach der Anzahl der Fahrstreifen und je Kilometer zeigt Tabelle 5. Die für die Beschaffung von Fahrzeugen und Geräten benötigten Mittel sind in diesen Beträgen enthalten.

Der in diesen Beiträgen ebenfalls enthaltene Kostenaufwand für den Winterdienst erforderte in der Periode 1984/85

- für Bundesautobahnen 68,9 Mio. DM (= ca. 6 090 DM/km)
- für Bundesstraßen 51,7 Mio. DM (= ca. 1 610 DM/km).

Tabelle 6

Unterhaltung für Bundesfernstraßen

Bezeichnung	DM je km 1985
Bundesautobahnen	
4streifig	35 300
5streifig	42 300
6streifig	47 000
8streifig	61 700
Auf- und Abfahrtsarme	14 000
Bundesstraßen	
2streifig	14 000
3streifig	26 900
4streifig	35 300
5streifig	42 300
6streifig	47 000
Auf und Abfahrtsarme	14 000

4. Weitere Leistungen im Jahre 1985

4.1 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahre 1985 sind für Fernmeldeeinrichtungen der Bundesfernstraßen insgesamt 36 Mio. DM aufgewendet worden. Damit wurden

- 235 km neue Bundesautobahnen mit Streckenfernmeldekabeln und Notrufsäulen ausgestattet, so daß nunmehr 8 102 km Bundesautobahnen mit diesen Einrichtungen versehen sind;
- in 11 Autobahnmeistereibezirken Maßnahmen zur Verbesserung der Notruftechnik durchgeführt.

Die verbesserte Notruftechnik — u. a. automatische Standortidentifizierung, unmittelbare Polizeisuche bei Unfällen — war Ende 1985 bereits an ca. 7 700 km Bundesautobahnen im Einsatz.

4.2 Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen

Im Berichtsjahr wurden neue Richtlinien des Bundes eingeführt, nach denen an bestimmten Bundesfernstraßen, nämlich

- Bundesautobahnen,
- Bundesstraßen,
 - die autobahngleich gebaut sind,
 - die planfreie Knoten und keine sonstigen Zufahrten haben,

Wildschutzzäune erreicht werden können. Maßgebend sind Wildbestand und -art, Lage der Wildwechsel, Vegetation, Geländeverhältnisse und die Zahl und Schwere der Unfälle mit Wildbeteiligung. Die Wildarten bestimmen die Bauweise der Wildschutzzäune.

Tabelle 7

Stand der Wildschutzzäunerrichtung

Bundesfernstraße	Wildschutzzäunlänge (km)		eingezäunte Streckenlänge (km)	
	1984	1985	1984	1985
Bundesautobahnen	3 764	4 165	2 113	2 314
Bundesstraßen	175	286	105	158

Diese Maßnahme ist eine freiwillige Leistung des Bundes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

4.3 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien

Im Jahre 1985 standen für eine Betreuungslänge von rd. 8 350 km 142 Autobahnmeistereien zur Verfügung. In Bau befinden sich weitere 5 Autobahnmeistereien. Planungsarbeiten für weitere 10 Auto-

bahnmeistereien werden durchgeführt (siehe Beilage 7).

Der Neu- und Ausbau bundeseigener Straßenmeistereien wurde fortgesetzt.

4.4 Nebenbetriebe an Bundesautobahnen

Nebenbetriebe an Bundesautobahnen sind Raststätten, Tankstellen, Motels, Kioske mit WC (KWC-Anlagen) sowie (an den Grenzübergängen) Wechselstuben und Touristikinformationsstände. Diese Nebenbetriebe sind Bestandteile der Bundesautobahnen und dienen der Versorgung der Verkehrsteilnehmer.

Den Bau der Nebenbetriebe hat sich der Bund vorbehalten, ihre Finanzierung und Verwaltung ist der bundeseigenen Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN) übertragen.

Zur Einführung von bleifreiem Benzin an den 269 Bundesautobahntankstellen und deren Umrüstung sind in einem Zeitraum von 1984 bis 1988 insgesamt 60 Mio. DM aufzuwenden.

Bis zum 31. 12. 1985 wurden 173 Bundesautobahntankstellen auf die Abgabe von bleifreiem Benzin umgestellt (s. Beilage 9).

Der im Rahmen des Bauprogramms 1985 für Um- und Erweiterungsarbeiten sowie Unterhaltungsmaßnahmen an den Autobahnnebenbetrieben bestehende enge Finanzrahmen gestattete vornehmlich Maßnahmen zur Sicherung und Erweiterung von tanktechnischen Einrichtungen sowie zur Beseitigung von Ölschäden im Bereich von Bundesautobahntankstellen und die Durchführung dringender Ersatzmaßnahmen. Außerdem konnten weitere Nebenbetriebe behindertengerecht ausgebaut werden, so daß an 215 Standorten behindertengerechte Anlagen und Einrichtungen im Sinne der DIN 18 024 vorhanden sind.

Die Gesamtausgaben für alle Baumaßnahmen einschließlich der 1985 fertiggestellten Neubauten betragen rd. 76 Mio. DM.

Zur besseren Information der Verkehrsteilnehmer über das Service-Angebot an den Bundesautobahnen wurden von der GfN auch 1985 die Faltbroschüren

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

und einige weitere Informationsschriften herausgegeben, die an allen Autobahnnebenbetrieben kostenlos zu erhalten sind.

Tabelle 8

Art der Nebenbetriebe

Am 31. Dezember 1985 standen dem Verkehrsteilnehmer insgesamt zur Verfügung (s. Beilage 8):

Anzahl	Art des Nebenbetriebes	Kurzbezeichnung	Tankstellen	Verkaufskiosk	Raststätten	Motel	Kioske mit WC	Sonstige
1	2	3	4	5	6	7	8	9
6	Tankstellen	(T)	6	—	—	—	—	—
108	Tankstellen mit Verkaufskiosken	(TK)	108	108	—	—	—	—
13	Raststätten	(R)	—	—	13	—	—	—
105	Tankstellen mit Raststätten	(TR)	105	—	105	—	—	—
4	Motels	(M)	—	—	4	4	—	—
50	Tankstellen mit Motel und Raststätten	(TM)	50	—	50	50	—	—
38	Kioske mit WC	(KWC)	—	—	—	—	38	—
58	Sonstige Nebenbetriebe		—	—	—	—	—	58
Summe			269	108	172	54	38	58
Nebenbetriebe am 31. Dezember 1985			Insgesamt 699 (Summe der Spalten 4 bis 9)					

4.5 Rastplätze mit WC (PWC)

Zur Verbesserung der Ausstattung der Bundesautobahnen mit sanitären Einrichtungen sind im Berichtszeitraum 16 weitere PWC-Anlagen auf bewirt-

schafteten Autobahnrastplätzen errichtet worden. Damit standen Ende 1985 den Verkehrsteilnehmern neben den sanitären Einrichtungen in vorhandenen Autobahnnebenbetrieben insgesamt 214 PWC-Anlagen zur Verfügung.

5. Verkehrserhebungen

Das Netz der automatischen Langzeitzählstellen auf den Bundesfernstraßen umfaßte am Ende des Berichtsjahres 615 Zählstellen, davon 311 auf Bundesautobahnen und 304 auf Bundesstraßen. Die Ergebnisse dieser Zählstellen wurden als Quartals- und Jahresauswertungen von der Bundesanstalt für Straßenwesen herausgegeben und in der Schriftenreihe „Straßenverkehrszählungen“ veröffentlicht.

Die besonderen Feiertags- und Ferienwochenendzählungen zur aktuellen Beobachtung der Verkehrsentwicklung in kritischen Reisezeiten an 22 repräsentativen, automatisch arbeitenden Langzeitzählstellen auf den Bundesautobahnen wurden auch 1985 durchgeführt und jeweils kurzfristig ausgewertet.

Im Berichtsjahr erfolgte auch die nach den Richtlinien für die Straßenverkehrszählung im Jahre 1985 auf den Bundesfernstraßen durchgeführte große Straßenverkehrszählung. Es wurden dabei zehn Fahrzeugarten erfaßt. Die Zählung berücksichtigte auch die Empfehlungen der ECE für die Erfassung des Verkehrs auf den Europastraßen. Die Ergebnisse der Zählung werden z. Z. ausgewertet.

6. Forschung, Rationalisierung und internationale Zusammenarbeit

6.1 Straßenbauforschung

Die Aktivitäten der Straßenbau-, Brückenbau- und straßenverkehrstechnischen Forschung konzentrierten sich auf die Förderung von Untersuchungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs, zur Verringerung der Umweltbelastung durch den Verkehr sowie zur Rationalisierung und zur Kostensenkung bei den Bauweisen und Baustoffen. Ferner wurden Fragen der Energieersparnis und zur Steigerung der Leistungsfähigkeit von Straßen untersucht.

6.2 Entwicklungen in der Straßenbautechnik

Breiten Raum nahmen die Beratungen über die Neufassung der „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen“, RStO, ein, die gegenüber den früheren Richtlinien nunmehr auch den Bau von Stadtstraßen sowie Rad- und Gehwegen berücksichtigen. Dasselbe trifft auch für die „Zusätzlichen Technischen Vorschriften und Richtlinien für Tragschichten im Straßenbau“, ZTVT-StB, und die „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung“, RAS-Ew, zu.

Besonders mit der Wiederverwendung von Straßenbaustoffen befaßt sich das neu erarbeitete „Merkblatt für die Erhaltung von Asphaltstraßen“ in den Teilen „Bauliche Maßnahmen; Erneuerung“ und „Bauliche Maßnahmen; Wiederverwendung von Asphalt“. Die Bedeutung der Verwendung von industriellen Nebenprodukten und Altstoffen fand des weiteren ihren Niederschlag in der Herausgabe von Merkblättern über „Wiederverwendung von Baustoffen“ und „Steinkohleflugasche“.

Die erwähnten und eine Reihe weiterer Regelwerke tragen der Entwicklung im Straßenbau zur verstärkten Integration des Straßenbaus in die Landschaft und den umweltpolitischen Gegebenheiten Rechnung. Sie spiegeln gleichzeitig die Verlagerung der Straßenbautätigkeit vom Neubau zur Erhaltung und die verstärkte Akzeptanz umweltschonender Gesichtspunkte wider.

6.3 Rationalisierung des Vergabewesens

Die Rationalisierungsbemühungen auf dem Gebiet des Bauvergabewesens erstreckten sich im Berichtsjahr insbesondere auf

- die „Richtlinien für das Abwickeln der Verträge für Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (RV-StB)“, deren Gesamtentwurf fertiggestellt werden konnte,
- das „Verzeichnis der Vergabebestimmungen und Vertragsbedingungen für Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (VzB-StB)“, dessen erster Entwurf nunmehr vorliegt und
- mehrere Leistungsbereiche des „Standardleistungskataloges für den Straßen- und Brückenbau (STLK)“, von denen zwei neue und zwei überarbeitete Leistungsbereiche eingeführt wurden.

Das Regelwerk für die Vergabe und Abwicklung von Ingenieurleistungen wurde ebenfalls weiterbearbeitet.

6.4 Internationale Zusammenarbeit

Mit Frankreich wurde die Zusammenarbeit intensiv fortgesetzt. Bilateral dabei besonders interessierend waren Fragen der Verkehrsbeeinflussung auf Straßen, der Rationalisierung von Planung und Bau sowie der Verringerung der Umweltbelastung durch den Verkehr.

Mit den USA wurde die bestehende Zusammenarbeit durch den Abschluß einer Regierungsvereinbarung erheblich erweitert, in der schwerpunktmäßig besonders interessierende Fragen der Verkehrstechnik, des Umweltschutzes, der Bemessung des Fahrbahnoberbaues und aktuelle Themen des Brückenbaues vorgesehen sind.

Anhang I

Baufortschritt 1985 bei den Bauvorhaben im einzelnen

1. Leistungen auf Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1985

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1985 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1984 fertiggestellt	1985 fertiggestellt	Ende 1985 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km
			km	km	km		
1	2	3	4	5	6	7	8
Baden-Württemberg							
A 7 Würzburg-Ulm: Neustädtlein (Grenze BY/BW) bis Ulm (Grenze BW/BY)	78,3	709,0	29,5	—	48,7	—	—
A 81 Singen-Schaffhausen: AS Singen bis Bietingen (B 34)	12,3	195,2	—	—	10,1	—	—
A 96 München-Lindau: Ferthofen (Grenze BY/BW) bis Esseratsweiler (Grenze BW/BY)	53,5	495,7	0,8 (1. Fahr- bahn)	—	24,6	—	—
A 98 Lörrach-Schaffhausen: A 5 bis Bad Säckingen	29,9	460,0	7,6	1,5	1,6	AS Kandern bis AS Lörrach	1,5
Bayern							
A 7 Würzburg-Ulm: AK Biebelried bis Neustädtlein (Grenze BY/BW)	86,2	614,3	33,2	42,1	10,9	AS Ufferheim/ Langensteinach bis AS Feuchtwangen	42,1
A 7 Ulm-Füssen: AK Allgäu bis Füssen (Grenze)	29,7	313,3	—	—	29,7	—	—
A 70 Schweinfurt-Bamberg: Weyer bis Eltmann (1. Fahrbahn)	26,4 (1. Fahr- bahn)	167,5	18,8 (1. Fahr- bahn)	—	7,6 (1. Fahr- bahn)	—	—
A 73 Bamberg-Nürnberg: Bamberg bis AS Forchheim-Nord	24,9	171,2	10,9	8,1	—	AS Bamberg-Süd bis AS Hirschaid	8,1
A 92 München-Deggendorf	134,5	766,8	69,2	—	42,6	—	—
A 93 Hof-Regensburg: Mitterteich-Nord bis AS Regensburg-Pfaffenstein	111,5	714,1	81,5 (davon: 31,1 km 1. Fahr- bahn)	—	18,4	—	—
A 93 Regensburg-Wolnzach: AS Regensburg/Süd bis AS Elsendorf	41,0	175,8	24,6	—	16,4	—	—

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1985 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1984 fertig- gestellt km	1985 fertig- gestellt km	Ende 1985 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
			4	5	6		
A 94 München-Simbach: AK München-Ost bis Simbach (Grenze) (teilw. 1. Fahrbahn)	100,9	642,4	—	—	24,7 (davon: 14,7 km 1. Fahr- bahn)	—	—
A 96 München-Lindau: AS Oberpfaffenhofen bis AS Landsberg-Ost	28,9	237,8	—	—	3,5	—	—
Berlin							
A 10 Ring Berlin (West): AK Schöneberg bis Ballinstraße	6,5	369,0	2,9	—	1,3	—	—
A 11 Berlin-Hamburg: prov. AS Wittestraße bis Waidmannsluster Damm	2,2	307,0	—	—	2,2	—	—
Hamburg							
A 252 Südtangente Hamburg: Umgehung Veddel	4,2	179,1	—	—	4,2	—	—
Hessen							
A 66 Frankfurt a. M.-Fulda	98,5	1486,3	45,5	11,4	—	AS Gelnhausen- Ost bis West. AS Bad Soden- Salmünster	11,4
A 661 Bad Homburg- Darmstadt: AS Frankfurt- Eckenheim bis AS Frankfurt-Seckbach	2,6	58,5	—	2,4	—	AS Frankfurt- Eckenheim bis AS Frankfurt- Seckbach	2,4
Kreuz Erlenbruch bis AS Egelsbach	19,1	266,1	17,0	—	1,4	—	—
Niedersachsen							
A 28 Leer-Delmenhorst: Logabirum bis Westerstede	31,8	195,6	—	—	29,0	—	—
A 30 Bad Bentheim-Bad Oeynhausen: Bentheim (Grenze NL/D) westl. Rheine (Grenze NS/NW)	28,4	176,2	—	15,7	—	Bentheim (Grenze NL/D) bis AS Schüttorf	15,7
A 31 Bottrop-Emden: Haren bis Neermoor	65,5	585,3	—	—	57,7	—	—
A 33 Osnabrück-Paderborn: Osnabrück-Lüstringen bis Borgholzhausen	27,8	239,3	7,1	—	10,7	—	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1985 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Bau- kosten ¹⁾	Bis Ende 1984 fertig- gestellt	1985 fertig- gestellt	Ende 1985 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km
	km	Mio. DM	km	km	km		
1	2	3	4	5	6	7	8
A 250 Hamburg-Lüneburg: Maschen-Winsen	14,3	89,8	—	1,3	8,0	Maschener Kreuz bis AS Maschen	1,3
A 391 Westtangente Braunschweig	11,6	252,8	6,1	2,9	2,8	AS Braunschweig- Hansestraße bis AK Ölper	2,9
A 395 Braunschweig-Bad Harzburg: AK Braunschweig-Süd bis AS Vienenburg	32,1	140,6	15,4	—	4,4	—	—
Nordrhein-Westfalen							
A 30 Bad Bentheim-Bad Oeynhausens: Landesgrenze NS/NW bis AK Osnabrück/ Lotte	35,6	203,3	26,2	—	9,4	—	—
A 31 Bottrop-Emden: Bottrop bis Grenze NW/NS	83,0	633,3	14,3	12,9	25,6	AS Gescher/ Coesfeld bis AS Legden/Ahaus	12,9
A 33 Osnabrück-Paderborn: Bielefeld bis Wünnen- berg-Haaren	52,7	402,9	25,3	—	7,5	—	—
A 42 Duisburg-Dortmund: Rheinkamp bis AK Duisburg-Hamborn	14,3	388,9	2,9	1,3	10,1	östl. Beeckerwerth bis AS Duisburg- Beeck	1,3
A 44 Aachen-Düsseldorf: AK Neersen bis AS Meerbusch-Strümp	15,6	100,4	9,9	—	5,7	—	—
AS Messe (B 8) bis Ratingen (A 3)	14,7	564,7	3,5	2,1	—	AS Düsseldorf- Messe bis AS Nordstern	2,1
A 44 Düsseldorf-Bochum: AS Heiligenhaus- Hetterscheidt bis östl. Velbert (K 23)	6,3	179,5	—	2,2	3,6	AS Heiligenhaus- Hetterscheidt bis AS Velbert Nord	2,2
A 46 Heinsberg-Wuppertal: AK Neuss-Süd bis Düsseldorf-Wersten	9,1	472,1	6,4	—	2,7	—	—
A 46 Hagen-Brilon: Neheim-Hüsten bis As Bestwig	33,7	628,8	0,6	5,5	17,6	AS Meschede bis AS Bestwig	5,5
A 52 Roermond-Essen: westl. Elmpt bis AS Mönchengladbach- Hardt (1. Fahrbahn)	12,9	67,8	—	—	4,7	—	—
A 57 Goch-Köln: Hommersum (niederl. Grenze) bis Moers- Hülsdonk	50,9	258,0	29,4	15,5	6,0	AS Goch/Kieve bis AS Goch/Weeze AS Alpen bis AS Kamp-Lintfort	11,0

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1985 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis	1985 fertig- gestellt km	Ende 1985 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
			Ende 1984 fertig- gestellt km				
1	2	3	4	5	6	7	8
A 59 Dinslaken-Duisburg: Dinslaken (L 1) bis AS Duisburg-Fahrn	5,2	86,7	—	2,2	—	AS Duisburg- Walsum bis AS Duisburg-Fahrn	2,2
AS Duisburg-Buchholz bis AK Duisburg-Süd	3,9	40,2	—	—	3,9	—	—
A 61 Erftstadt-Venlo: Erftstadt (A 1) bis Borschenmich (L 277)	41,2	231,3	27,3	—	13,9	—	—
A 524 Düsseldorf-Krefeld: AS Krefeld-Oppum (A 57) bis OD Krefeld (L 386)	1,0	15,1	—	—	1,0	—	—
A 542 Pulheim-Langenfeld: AK Monheim/Langen- feld bis Langenfeld (A 3)	5,3	60,0	4,0	—	1,0	—	—
A 560 Hennef-Bonn: südöstlich Hennef bis AD St. Augustin	13,1	231,1	5,7	—	7,4	—	—
Rheinland-Pfalz							
A 48 Trier-Luxemburg: Ehrang bis Mesenich (Grenze)	13,6	159,8	4,9 (1. Fahr- bahn)	—	8,7	—	—
A 60 St. Vieth-Bitburg: Steinebrück bis Bitburg	37,8 (davon 36,2 km 1. Fahr- bahn)	304,3	1,6	19,0 (1. Fahr- bahn)	17,2 (1. Fahr- bahn)	AS Prüm bis AS Bitburg	19,0 (1. Fahr- bahn)
A 62 Trier-Pirmasens: Landstuhl bis Pirmasens	28,3 (davon 20,2 km 1. Fahr- bahn)	260,1	5,6 (davon 4,9 km 1. Fahr- bahn)	9,0 (1. Fahr- bahn)	7,3 (1. Fahr- bahn)	AS Weselberg bis AS Thal- eischweiler	9,0 (1. Fahr- bahn)
A 63 Mainz-Kaiserslautern	70,9	606,1	31,6	—	11,5	—	—
A 65 Ludwigshafen- Karlsruhe: AS Neustadt-Süd bis AS Landau-Süd	17,7	179,2	0,3	—	17,4	—	—
Saarland							
A 8 Saarbrücken-Luxem- burg: AD Saarlouis bis AS Merzig/Wellingen	23,5 (davon 5,2 km 1. Fahr- bahn)	236,2	17,8 (davon 5,2 km 1. Fahr- bahn)	4,4	0,8	AS Rehlingen bis Niedmündung	4,4

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1985 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1984 fertig- gestellt km	1985 fertig- gestellt km	Ende 1985 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
A 62 Trier-Pirmasens: AS Nonnweiler bis AS Birkenfeld	14,6	178,0	8,0	—	6,6	—	—
Schleswig-Holstein							
A 23 Hamburg-Heide	92,5	699,6	37,0	—	28,2	—	—
A 210 Rendsburg-Kiel	23,1	156,5	4,8	—	18,3	—	—
darin enthalten 1. Fahrbahnen							159,5 28,0

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

2. Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1985

2.1 4streifige Bundesstraßen

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1985		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge	Baukosten ¹⁾	Bis Ende 1984 fertiggestellt	1985 fertiggestellt	Ende 1985 in Bau	
	km	Mio. DM	km	km	km	
1	2	3	4	5	6	
Baden-Württemberg						
B 10	Ausbau in Mühlacker 1. BA	1,0	7,1	—	—	1,0
B 27	Verlegung von Ludwigsburg-Nord bis Bietigheim	3,2	16,0	1,6	1,6	—
B 27	Neubau von Bodelshausen bis Hechingen/Nord	2,7	17,3	—	—	2,7 (2. Fahr- bahn)
B 28	Ausbau bei der BAB-Anschlußstelle Appenweier	3,1	33,7	—	—	3,1
B 28	Schloßbergtunnel Tübingen (einschließlich Hegelstraße)	3,8	87,1	2,2	—	1,6
B 29	Neubau zwischen Großheppach und Schorndorf/West	7,6	39,6	3,0	1,0 (2. Fahr- bahn)	3,6 (2. Fahr- bahn)
B 30	Neubau zwischen Laupheim/Süd und Äpfingen (2. Fahrbahn)	4,9	13,5	—	—	4,9
B 33	Neubau Konstanz (Reichenaustraße) bis Konstanz (Schweizer Grenze)	1,3	61,0	—	—	1,3
B 44	Verlegung von Mannheim/Sandhofen bis Landesgrenze BW/HE	4,6	9,7	1,2	—	3,4
Bayern						
B 8	Ausbau westlich Passau	2,0	20,0	0,6	—	0,8
B 13	Ausbau zwischen Hochbrück und Lohhof	2,9	6,3	2,4	0,1	0,4
B 19	Neubau Grainbergknoten in Würzburg (Anteil Bund)	1,0	10,5	—	0,9	—
B 27	Ausbau von Würzburg bis Veitshöchheim	3,8	32,0	3,3	—	0,5
B 173	Ausbau südlich Kronach	1,1	7,1	—	—	0,1
B 303	Ausbau Kreuzung B 19-Schweinfurt (1. BA)	5,1	18,8	4,2	0,9	—
Berlin						
	Neubau von AS Waidmannsluster Damm bis Grenze Berlin (West)	5,3	258,0	1,9	—	3,4
Bremen						
B 6	Teilortsumgehung zwischen Stephanibrücke und Utbremer Straße	1,7	91,5	1,3	0,4	—
B 6	Verlegung zwischen der B 6 und der Utbremer Straße	0,4	54,3	—	—	0,1

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1985		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Bau- kosten ¹⁾	Bis Ende 1984 fertig- gestellt	1985 fertig- gestellt	Ende 1985 in Bau	
	km	Mio. DM	km	km	km	
1	2	3	4	5	6	
Hessen						
B 3 a	Neubau zwischen Marburg-Südspange (L 3125) und Weimar/Argenstein	3,4	39,9	—	—	3,4
B 448	Neubau zwischen Tannenmühle (B 45) und Offenbach (AS „Am Turm“)	6,9	24,1	4,7	2,2	—
Niedersachsen						
B 6/248	Umgestaltung des Knotens B 6/B 248/K 33 bei Salzgitter-Bad	1,0	8,7	—	—	1,0
B 6 n	Neubau von Goslar bis Bad Harzburg (A 395) ..	8,1	61,5	4,2	—	3,9
B 65	Verlegung von Hannover-Waldheim (B 6) bis Anderten (A 7)	7,5	75,9	7,2	0,3	—
B 522	Neubau von Langenhagen (A 352) bis AS Langenhagen (A 2)	1,9	109,7	1,0	0,4	0,5
Nordrhein-Westfalen						
B 61 n	Neubau zwischen Brackwede und Bielefeld	3,5	84,4	—	—	3,5
B 224	Neubau zwischen Wuppertal und nördl. Velbert	4,8	99,7	—	—	4,8
B 227	Neu- und Ausbau zwischen Heiligenhaus und Heiligenhaus-Hetterscheid	1,1	5,7	—	1,1 (1. Fahr- bahn)	1,1 (2. Fahr- bahn)
B 256 n	Neubau zwischen A 4 und Bergneustadt	4,0	54,9	2,0	—	2,0
Rheinland-Pfalz						
B 9	Verlegung zwischen Rehhütte und Speyer (2. Fahrbahn)	3,7	13,6	—	—	3,7
B 9	Verlegung zwischen Speyer und Schwegenheim	6,1	16,0	—	6,1	—
B 41	Verlegung in Idar-Oberstein einschließlich Nahewehr	3,4	247,0	—	—	3,4
B 42	Pfaffendorfer Brücke bis Balthasar-Neumann Straße	2,5	22,0	1,5	—	1,0
Schleswig-Holstein						
B 76	Verlegung von Blickstedt bis Kiel einschließlich Kanalübergang	10,7	183,4	3,4	—	6,6
B 404	Ausbau zwischen Negernbötel und Hammoor ..	20,8	100,3	—	—	15,1
					13,9	

1) ohne Grunderwerbskosten

2. Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1985

2.2 2streifige Bundesstraßen

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1985		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Bau- kosten ¹⁾	Bis Ende 1984 fertig- gestellt	1985 fertig- gestellt	Ende 1985 in Bau	
	km	Mio. DM	km	km	km	
1	2	3	4	5	6	
Baden-Württemberg						
B 19	Verlegung und Ausbau in der OD Heidenheim (3. BA)	1,6	10,5	—	—	0,3
B 33	Ausbau von Triberg bis Gremmelsbach	0,8	9,5	—	—	0,8
B 34	Ausbau in Waldshut	3,3	10,0	2,0	—	1,3
B 292	Ausbau westlich Obrigheim (1. BA)	2,2	6,8	—	—	2,2
B 294	Ausbau zwischen Halbmeil und Schiltach	0,7	7,3	—	—	0,7
B 296	Ausbau in Calw	5,6	16,7	1,5	—	4,1
B 298	Ausbau in Schwäbisch Gmünd (Pfitzerstraße) .	0,3	8,4	—	—	0,3
B 313	Neubau zwischen Rübgarten (B 27 n) und Reutlingen (L 378)	5,7	38,5	—	—	0,8
B 462	Ausbau Schramberg-Sulgen	4,3	10,8	—	4,3	—
B 462	Ausbau zwischen Schwarzenberg und Klosterreichenbach	10,0	14,0	1,5	1,2	—
B 500	Ausbau zwischen Waldkirch und Waldshut	5,0	18,7	3,0	—	2,0
B 523	Verlegung bei Esslingen	4,3	13,8	—	—	4,3
Bayern						
B 10	Ausbau Vogelsang-Biburg	2,3	6,5	—	2,3	—
B 11	Ausbau zwischen Urfeld und Walchensee	3,7	22,8	0,6	—	1,9
B 12 n	Neubau Weitnau (KE 7) bis AS Waltenhofen ...	15,4	133,0	—	—	15,4
B 13	Ausbau südlich Ochsenfurt (St. Wolfgangsbach)	1,9	8,0	0,4	1,5	—
B 13	Neubau der Altmühlbrücke in Eichstätt	0,1	3,7	—	0,1	—
B 19	Ausbau zwischen Heustreu und Unsleben	2,2	3,2	—	—	0,8
B 21	Ausbau von Schwarzbach (Bundesgrenze) bis B 20	3,5	8,6	2,5	—	1,0
B 22	Ausbau von Unterneuses bis Bamberg (1. BA, Anschluß St 2276)	6,4	5,5	0,4	—	6,0
B 22	Verlegung nördlich Schönthal	5,8	10,0	—	4,4	—
B 85	Ausbau Bayreuth-Unterbrücklein	9,2	11,9	5,0	4,1	0,1
B 279	Ausbau zwischen Schönau und Brendlorenzen .	6,1	3,6	2,0	—	1,9
B 299	Verlegung und Ausbau in Amberg	1,8	14,4	—	—	1,4
B 303	Neubau zwischen Ibind und Kreuztal	14,3	18,2	—	—	7,0
B 388	Ausbau in Passau (Zahnradfabrik)	1,4	10,5	—	—	1,4

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1985		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1984 fertig- gestellt km	1985	Ende 1985	
				fertig- gestellt km	in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
Bremen						
B 212	Ausbau von der B 6 bis zum Knotenpunkt Lloydstraße/Hafenstraße in Bremerhaven	1,3	42,7	—	—	0,1
Hessen						
B 7	Ausbau zwischen Calden und Espenau (K 34) einschließlich Knoten B 7/83/L 3217	3,1	12,8	—	1,7	1,4
B 253	Verlegung zwischen Fritzlar (B 253 alt) und Wabern (B 254)	10,2	32,3	5,9	2,2	2,1
Niedersachsen						
B 1	Ausbau von westlich Klein Berkel bis Hameln .	4,2	8,0	—	—	1,8
B 65	Verlegung und Ausbau von westlich Wittlage bis östlich Rabber	5,5	10,0	0,9	2,0	0,7
B 73	Ausbau in Cuxhaven (Grodener Chaussee bis einschließlich Bahnhofstraße)	3,7	13,9	2,5	0,5	—
B 216	Lüneburg-Dahlenburg	14,5	16,2	10,8	2,5	—
B 437	Verlegung von Varel bis einschließlich Kreuzungsbereich mit A 29	2,1	10,1	1,7	—	0,4
Nordrhein-Westfalen						
B 7/55	Neubau in Meschede (Durchstich)	0,5	3,1	—	—	0,5
B 7/515	Einbahnring in Menden (1. BA)	0,6	15,0	—	—	0,6
B 51	Verlegung zwischen Stadtkyll (Gr. RP) und Tondorf	9,5	47,9	7,9	1,6	—
B 54	Ausbau von Priorei bis Rummenohl	1,2	7,5	—	—	1,2
B 54	Ausbau von Kreuztal bis Langenau	0,5	13,9	—	—	0,5
B 58	Verlegung in Lüdinghausen	1,2	5,1	—	—	1,2
B 62	Verlegung zwischen Weidenau und Dreistiefenbach	2,8	14,1	—	—	2,8
B 64/84	Verlegung bei Höxter	2,1	9,7	—	—	2,1
B 258	Ausbau bei Monschau (Stützmauer)	0,6	6,5	—	—	0,6
B 473	Neubau zwischen Hamminkeln (A 3) und Dingden (L 465)	2,4	5,0	—	—	2,4
B 477	Verlegung bei Bergheim	9,6	28,7	3,1	1,0	2,5
B 514	Ausbau zwischen Vlotho und Bad Oeynhaus	1,6	7,0	—	—	1,6
B 516	Ausbau in Rüthen-Belecke	1,2	10,2	—	—	1,2
Rheinland-Pfalz						
B 39	Ausbau zwischen Frankenstein und Neustadt ..	5,0	38,0	1,7	—	2,0
B 40	Ausbau mit Brückenneubau über die DB bei Kaiserslautern-Eselsfürth	1,0	9,4	—	—	1,0
B 42	Ausbau zwischen Neuwied und Leutesdorf	4,2	25,1	—	—	1,5
B 42	Ausbau zwischen Leutesdorf und Rheinbrohl ..	3,5	10,5	—	—	1,0

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1985		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Bau- kosten ¹⁾	Bis Ende 1984 fertig- gestellt	1985 fertig- gestellt	Ende 1985 in Bau	
	km	Mio. DM	km	km	km	
1	2	3	4	5	6	
B 42	Ausbau und Verbreiterung zwischen Kamp und Filsen (Stützmauersanierung)	2,2	19,2	1,0	—	1,2
B 49	Verlegung bei St. Aldegund und Ediger	6,1	15,2	0,5	—	0,4
B 51	Verlegung zwischen Landesgrenze und AS Saarburg/Mitte	14,4	37,9	4,8	—	9,6
B 257	Ausbau in Adenau mit Überbrückung des Adenauer Baches	1,6	7,2	0,3	—	1,3
Schleswig-Holstein						
B 5	Verlegung von nördlich Husum bis nördlich Platenhörn	12,1	53,0	—	—	7,7
B 5	Verlegung zwischen Tönning und der B 203, 2. Bauabschnitt, Hemme bis westlich Heide	10,6	30,1	—	—	10,6
B 204	Erneuerung der Hochbrücke Grünenthal	2,2	25,0	—	—	0,5
B 404	Neubau von Grande bis Kasseburg	5,3	23,1	—	—	0,7
B 430	Ausbau OU Schenefeld bis OU Hohenwestedt .	7,2	5,1	6,5	<u>0,7</u> 30,1	—

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

3. Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1985

— Ortsumgehungsprogramm —

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1985		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1984 fertiggestellt km	1985 fertiggestellt	Ende 1985 in Bau	
				km	km	
1	2	3	4	5	6	
Baden-Württemberg						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 3	Neubau zwischen Freiburg-St. Georgen und Schallstadt-Wolfenweiler	5,4	62,0	—	—	5,4
B 10/27	Verlegung zwischen Stuttgart/Nord und Stuttgart/Zuffenhausen einschließlich Querspange Kornwestheim	7,2	124,9	5,2	—	2,0
B 27	Verlegung zwischen Engstlatt und Balingen/Süd	6,5	75,3	1,0	—	2,0
B 27	Neubau von Hechingen/Süd bis Engstlatt	6,3	34,8	—	—	1,0
B 29	Neubau zwischen Waldhausen/Ost und Schwäbisch Gmünd/West	8,9	93,4	—	8,5	0,4
B 30	Neubau von nördlich Baidt (B 30 alt beim Egelsee) bis Ravensburg-Weingarten-Eschach einschließlich Anschluß der B 33 an die B 30 ...	24,5	281,2	—	—	6,0
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 3	Verlegung bei Wiesloch	10,1	33,5	6,1	2,0	2,0
B 27	Ortsumgehung Schwenningen	5,0	14,1	—	—	5,0
B 31	Verlegung zwischen Kirchzarten und Buchenbach	3,0	27,9	—	—	3,0
B 31/33	Ortsumgehung Meersburg	6,4	38,4	—	—	6,4
B 32	Ausbau von Hausen nach Burladingen	2,9	8,2	—	—	2,9
B 33	Verlegung zwischen Biberach und Haslach	11,8	81,0	5,5	—	6,3
B 36	Ortsumgebung Neulußheim	3,0	31,7	—	—	3,0
B 36	Verlegung bei Waghäusel/Wiesental	8,5	26,7	—	—	8,5
B 36	Ortsumgehung Linkenheim	4,4	9,0	—	—	4,4
B 39	Ortsumgehung Altlußheim	3,2	9,8	—	—	3,2
B 39	Verlegung bei Reilingen	4,7	14,0	—	4,7	—
B 39	Verlegung bei Rauenberg	3,2	23,6	1,5	—	1,7
B 292	Verlegung bei Obrigheim	4,7	32,0	—	—	4,7
B 293	Verlegung bei Zaisenhausen	3,8	19,3	—	—	3,8
B 294	Verlegung nordöstlich Freudenstadt	5,1	15,5	—	5,1	—
B 294	Verlegung Freudenstadt-Loßburg	3,5	21,6	2,0	1,5	—
B 294	Ortsumgehung Schiltach	4,5	94,0	—	—	4,5
B 294	Verlegung bei Waldkirch	7,7	77,0	—	3,3	4,4
B 295	Neubau der Ortsumgehung Stuttgart-Weilimdorf	4,8	55,4	1,5	2,4	0,9

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1985	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1984 fertiggestellt km	1985 fertiggestellt	Ende 1985 in Bau
				km	km
1	2	3	4	5	6
B 295 Ortsumgehung Renningen	3,5	13,1	—	—	3,5
B 314 Ortsumgehung Horheim	3,6	6,7	—	—	3,6
B 314 Verlegung bei Untereggingen	4,9	12,7	—	—	4,9
B 317 Verlegung von Lörrach-Tumringen bis Steinen	5,9	48,1	1,8	—	4,1
B 463 Ortsumgehung Winterlingen	3,9	8,8	—	—	0,1
B 523 Zubringer Villingen—Schwenningen/Nord	6,2	19,3	—	—	6,2
Bayern					
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>					
B 4 Verlegung zwischen Niederfüllbach und Rossach (6,2 km einbahnig)	9,2	35,7	8,5	— (0,7 km einbahnig) (2,7 km 2. Fahrbahn)	3,4
B 17 a Neubau einer Westtangente Augsburg (1. BA — Stadtbergen)	1,6	40,0	—	—	1,6
B 19 Verlegung Estenfeld	7,1	36,0	—	—	4,0
B 173 Verlegung bei Breitengüßbach	3,2	19,8	2,8	—	0,4
B 173 Verlegung von Breitengüßbach bis Ebenfeld ..	11,5	93,3	—	—	3,0
B 173 Verlegung bei Staffelstein	10,3	54,5	7,0	3,3	—
B 300 Verlegung südlich Steppach	4,1	15,2	—	—	4,1
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>					
B 2 Verlegung bei Weißenburg	6,2	15,0	—	—	3,5
B 2 Ausbau und Verlegung bei Pleinfeld	6,4	13,6	4,0	2,4	—
B 8 Ortsumgehung Neumarkt/Oberpfalz (2. BA)	1,7	10,9	—	0,3	—
B 11 Verlegung bei Zwiesel	6,7	20,7	—	4,0	2,7
B 12 Ortsumgehung Röhrnbach	3,5	11,0	—	3,5	—
B 13 Verlegung westlich Gunzenhausen mit B 466 ..	7,5	18,1	2,9	—	2,2
B 13 Ortsumgehung Reichertshofen	3,7	14,2	—	—	3,7
B 14 Verlegung bei Wittschau	4,5	8,7	—	2,2	2,3
B 19 Ortsumgehung Geldersheim	3,5	7,3	—	—	3,5
B 20 Ortsumgehung Simbach b. Landau	2,5	4,0	—	—	2,5
B 20 Verlegung zwischen Steinach und Stallwang ...	14,6	33,4	—	—	2,0
B 20 Verlegung von Kothmaißling bis Furth i. Wald (Grenze CSSR)	14,5	40,6	5,5	2,5	—
B 21 Verlegung bei Melleck (bei Bad Reichenhall) ..	1,5	24,6	—	—	0,1
B 25 Verlegung bei Östheim	5,6	8,7	3,9	1,7	—
B 279 Ortsumgehung Brendlorenzen	3,8	9,1	—	3,8	—
B 289 Verlegung bei Kulmbach	3,0	13,5	2,4	—	0,6
B 299 Ortsumgehung Geisenhausen	5,1	9,1	—	—	3,7
B 304 Verlegung nördlich Wasserburg	5,6	42,8	—	—	5,6
B 310 Ausbau zwischen Wertach und Oy	5,8	16,7	0,5	—	5,3

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1985	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1984 fertig- gestellt km	1985	Ende 1985
				fertig- gestellt km	in Bau km
1	2	3	4	5	6
B 388 Verlegung bei Vilsbiburg	8,1	12,3	—	—	3,5
B 388 Ortsumgehung Gangkofen	6,3	16,4	—	—	1,6
B 466 Ausbau von Pfäfflingen bis Nördlingen (mit Ortsumgehung Löpsingen)	5,5	11,0	3,5	—	1,0
B 466 Verlegung bei Barthelmesaurach	6,3	7,2	2,2	—	4,1
B 470 Verlegung bei Adelsdorf	5,2	15,3	—	—	5,2
Bremen					
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>					
B 74 Verlegung im Raum Blumenthal zwischen Lüssumer Straße und Kreinsloger	1,3	36,4	—	—	0,8
Hamburg					
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>					
B 4/75 Umgehung Harburg von Kornweide/Wilhelmsburger Reichsstraße bis Bremer Straße/Hohe Straße	4,6	256,1	—	4,6	—
B 431 Bau der Ortsumgehung Rissen von Sülldorfer Brooksweg bis Sandmoorweg	2,0	68,6	—	2,0	—
Hessen					
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>					
B 26 Neubau zwischen Darmstadt/Ostbahnhof und Babenhausen/Harpertshausen	20,9	102,7	15,6	1,3 (1. Fahrbahn)	—
B 40 a Neubau zwischen A 66 und Frankfurt a. M. (Südumgehung Frankfurt-Höchst)	7,6	107,7	4,4	—	3,2
B 42 Verlegung bei Eltville und Walluf/Niederwalluf	6,8	118,4	—	—	6,8
B 43 Verlegung zwischen Hanau/Steinheim und Hanau/Wolfgang einschließlich Mainbrücke ...	6,7	147,7	3,9	—	2,8
B 45 a Verlegung zwischen Eppertshausen und Münster	5,5	42,0	—	—	5,5
B 47 Verlegung bei Lorsch	5,8	57,0	3,2	1,1	1,5
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>					
B 3 Ortsumgehung Rauschenberg/Albshausen	2,0	5,8	—	—	2,0
B 3 a Verlegung bei Bad Nauheim von A 5/B 3 bis B 3/L 3124 südlich Bad Nauheim	7,8	40,5	—	—	2,4
B 27 Verlegung bei Burghaun/Rothenkirchen	2,9	11,5	—	—	2,9
B 40 Verlegung bei Hochheim a. Main	3,9	19,3	—	—	3,9
B 252 Ortsumgehung Arolsen/Mengeringhausen	2,3	14,7	—	2,3	—
B 252 Verlegung bei Korbach	5,6	19,5	1,8	1,4	2,4
B 253 Ortsumgehung Eschenburg/Eibelshausen	3,4	14,1	—	—	3,4
B 275 Verlegung bei Idstein	4,7	23,8	—	4,7	—
B 276/455 Verlegung bei Schotten	3,2	9,4	2,2	—	1,0
B 323 Verlegung Homberg/Relbehausen	1,8	5,5	—	1,8	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1985	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1984 fertiggestellt km	1985 fertiggestellt	Ende 1985 in Bau
				km	km
1	2	3	4	5	6
B 426 Verlegung bei Darmstadt/Eberstadt	4,9	29,6	—	2,8	2,1
B 454 Ortsumgehung Schwalmstadt/Ziegenhain	1,8	5,7	—	—	1,8
B 456 Verlegung bei Wehrheim	5,3	19,3	—	—	5,3
B 457 Ortsumgehung Gründau/Lieblös	1,7	8,2	—	—	1,7
B 521 Verlegung bei Altstadt/Lindheim	2,0	10,5	—	2,0	—
Niedersachsen					
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>					
B 4/209 Ortsumgehung Lüneburg	15,7	93,4	—	5,0	6,0
B 65 Neubau bei Empelde	4,6	50,6	1,1	—	0,8
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>					
B 1 Verlegung von westlich Behrensen bis westlich Coppnenbrügge	2,7	19,3	—	—	2,7
B 3 Verlegung von nördlich Northeim bis Northeim (nördlich B 241) (Westtangente)	1,9	8,5	—	—	1,3
B 3/64 Verlegung bei Brunsen	1,4	8,1	—	—	1,4
B 3 Ortsumgehung Elze	5,5	28,6	—	—	2,9
B 4 Verlegung von nördlich Wagenhoff bis nördlich Gifhorn	6,9	16,2	—	—	6,9
B 6 Ortsumgehung Frielingen	2,9	21,0	—	—	2,9
B 65 Ortsumgehung Bückebug	4,5	41,2	—	—	2,0
B 70 Verlegung von der B 70 südlich Lingen bis zur B 213 südwestlich Lingen (Südumgehung Lingen)	4,6	31,9	2,1	2,5	—
B 71/75 Verlegung bei Rotenburg (Nordumgehung)	10,2	40,1	6,2	4,0	—
B 72 Verlegung von Emstek (B 72 alt) bis zur A 1 ...	6,1	16,4	—	—	6,1
B 73 Verlegung von Altenwalde (B 6) bis südlich Cuxhaven (A 27)	2,7	24,7	—	2,7	—
B 74 Verlegung und Ausbau von Landesgrenze Bremen bis westlich Ritterhude	0,7	3,1	—	—	0,7
B 82 Ortsumgehung Schladen	1,1	4,7	—	—	1,1
B 83 Ortsumgehung Bückebug (Südumgehung)	4,4	21,4	—	—	4,4
B 211 Ortsumgehung Großenmeer	2,0	6,3	—	—	2,0
B 213 Verlegung Nordhorn	8,1	37,8	—	—	4,1
B 213 Ortsumgehung Herzlake	3,1	7,9	—	—	3,1
B 213/402 Ortsumgehung Haselünne	4,8	16,1	—	—	4,8
B 214 Ortsumgehung Steinfeld	2,8	7,9	—	—	2,8
B 238 Verlegung bei Rinteln	6,2	56,1	4,1	—	2,1
B 241 Verlegung in Northeim (Osttangente)	1,3	18,6	—	—	1,3
B 402 Verlegung von der B 70 bis zur B 402 (Ortsumgehung Meppen, östlicher Abschnitt) ..	2,8	19,0	—	—	2,8
B 403 Ortsumgehung Uelzen	2,3	6,7	—	—	2,3
B 446 Ortsumgehung Seeburg	3,1	15,9	1,2	—	1,9

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1985		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1984 fertig- gestellt km	1985	Ende 1985	
				fertig- gestellt km	in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
Nordrhein-Westfalen						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 54	Hüttentalstraße zwischen Buschhütten und Kreuztal	4,8	68,9	—	—	4,8
B 54	Hüttentalstraße zwischen Buschhütten und Geisweid	4,2	98,8	2,1	—	2,1
B 54	Hüttentalstraße in Siegen	3,3	142,2	—	—	1,1
B 62	Hüttentalstraße zwischen Siegen/West und Eiserfeld	3,1	69,6	—	—	3,1
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 1 n	Ortsumgehung Horn-Bad Meinberg	10,7	45,9	—	—	—
B 9	Verlegung bei Goch	6,3	19,9	—	1,8	4,5
B 9	Ortsumgehung Dormagen	2,8	10,6	—	—	2,8
B 9	Verlegung in Wesseling	10,7	39,4	8,2	2,5	—
B 51	Verlegung bei Iversheim	4,4	11,3	0,8	0,6	—
B 54	Verlegung bei Herdecke	2,0	77,0	—	—	2,0
B 56/221	Ortsumgehung Geilenkirchen	13,1	40,5	4,5	—	4,7
B 57	Verlegung bei Rheinberg	3,0	15,7	—	3,0	—
B 58/63	Verlegung bei Drensteinfurt	6,4	17,1	—	—	6,4
B 64/51	Verlegung bei Telgte	4,1	13,1	—	—	4,1
B 64	Neubau bei Schloß Neuhaus (Ortsumgehung Quinhagen)	1,5	5,7	—	—	1,5
B 64	Neubau Herste-Riesel	6,7	23,1	—	—	0,5
B 64	Neubau zwischen Riesel, Brakel und Hembsen	9,1	58,1	—	6,4	2,7
B 64/83	Verlegung in Höxter	2,1	16,1	0,8	—	0,9
B 66	Neubau in Bielefeld	3,6	47,4	—	—	3,6
B 70	Neubau der Westtangente Rheine	7,5	38,9	—	—	7,5
B 70	Verlegung bei Borken einschließlich Querspange	8,0	39,2	—	—	8,0
B 229	Ortsumgehung Radevormwald	2,5	16,4	—	0,5	2,0
B 229	Neubau bei Enkhausen	2,2	9,7	—	0,6	—
B 235	Verlegung bei Olfen	2,2	7,6	—	—	2,2
B 239	Verlegung bei Fürstenau	3,5	7,4	—	—	3,5
B 239	Verlegung Preußisch Ströhen	4,9	7,8	—	—	4,9
B 241	Neubau bei Borgentreich	5,1	12,3	—	—	5,1
B 241	Neubau bei Lütgeneder	4,1	5,8	—	—	4,1
B 477	Verlegung bei Bergheim	18,5	28,7	4,1	2,5	—
B 481	Verlegung bei Mesum	2,5	8,0	—	—	2,5
B 504	Ortsumgehung Kessel	2,9	6,6	—	2,9	—
B 508	Verlegung bei Hilchenbach	1,1	5,6	—	—	1,1

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1985	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1984 fertig- gestellt km	1985	Ende 1985
				fertig- gestellt km	in Bau km
1	2	3	4	5	6
Rheinland-Pfalz					
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>					
B 9 Verlegung bei Lingenfeld mit Umgehung Schwegenheim im Zuge der B 272	8,4	59,3	6,8	1,6	—
B 9 Verlegung bei Germersheim	4,1	22,3	—	—	4,1
B 266 Verlegung zwischen Bad Neuenahr und Lohrsdorf	6,7	92,6	3,8	—	2,2
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>					
B 10 Verlegung bei Annweiler	4,8	55,6	—	—	4,8
B 38 Verlegung bei Bad Bergzabern	4,1	17,6	—	—	4,1
B 39 Verlegung bei Hahnhofen	4,5	9,6	—	—	4,5
B 41 Verlegung bei Steinhardt	3,0	14,8	—	—	3,0
B 42 Verlegung bei Rheinbrohl	3,0	27,1	—	3,0	—
B 47 Verlegung zwischen Dreisen und Eisenberg ...	6,8	29,5	3,5	—	3,3
B 48 Ortsumgehung Alsenz-Oberndorf	4,1	17,1	—	—	4,1
B 48 Verlegung bei Winnweiler	4,5	22,5	—	—	4,5
B 49 Verlegung zwischen Horchheimer Höhe und Neuhäusel	8,0	54,1	—	—	8,0
B 50 Verlegung bei Kirchberg	9,3	35,3	—	—	9,3
B 50 Verlegung bei Sohren-Bückenbeuren	8,4	29,0	—	—	8,4
B 51 Verlegung von Ayl nach Saarburg	5,8	33,4	3,6	—	1,0
B 51/419 Verlegung zwischen Trier und Wasserliesch ...	4,5	51,6	—	—	1,5
B 53 Verlegung bei Issel	1,7	5,6	—	1,7	—
B 256 Verlegung von Oberbieber nach Neuwied (1. BA)	4,1	17,6	—	—	2,5
B 258 Ortsumgehung Bassenheim	1,8	3,8	—	—	1,8
B 410 Verlegung bei Prüm (2. BA)	4,5	16,4	—	4,5	—
B 412 Verlegung Kempenich bis Weibern	4,4	14,4	—	—	4,4
B 413 Ortsumgehung Dierdorf-Marienhausen	3,5	5,9	—	—	3,5
Saarland					
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>					
B 41 Neubau der Westumgehung Neunkirchen	4,9	115,2	1,0	—	2,6
B 51 Teilumgehung Völklingen	1,9	34,0	1,4	—	0,5
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>					
B 41 Verlegung bei Hofeld	3,0	17,2	1,5	—	1,5
B 51 Mettlach-Saarhölzbach	5,0	25,0	—	—	5,0
B 423 Umgehung Blieskastel	0,8	6,0	—	—	0,3

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1985	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1984 fertig- gestellt km	1985	Ende 1985
				fertig- gestellt km	in Bau km
1	2	3	4	5	6
Schleswig-Holstein					
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>					
B 75 Verlegung von Kücknitz bis Travemünde	7,3	59,0	2,7	—	4,6
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>					
B 5 Verlegung bei Brunsbüttel einschließlich Kanalquerung	13,9*)	260,6	7,3	6,6	—
B 201 Ortsumgehung Schleswig (2. BA)	1,4	2,9	—	1,4	—
B 207 Ortsumgehung Fredeburg-Buchholz	4,8	21,7	2,5	—	2,3
B 431 Verlegung zwischen Wewelsfleth und Glückstadt	4,6	25,6	3,4	—	1,2
				<u>129,0</u>	

*) dazu 4,3 km vorhandene Straße aufgestuft

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

4. Leistungen zur Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn an Bundesstraßen — Bahnübergangsbeseitigungsprogramm —

Bahnübergang		Gesamtkosten ¹⁾	
Bundesstraße	Bezeichnung des Bahnüberganges	insgesamt in 1000 DM	Bundesanteil in 1000 DM
1	2	3	4
Baden-Württemberg			
<i>beseitigt</i>			
292	Osterburken	20 774	10 437
<i>im Bau befindlich</i>			
290	Ellwangen	40 085	17 500
314	Oberlauchringen	10 980	6 930
Bayern			
<i>beseitigt</i>			
26	Langenprozelten	18 246	14 821
<i>im Bau befindlich</i>			
13	Lohhof	19 900	13 830
Hessen			
<i>beseitigt</i>			
521	Altenstadt/Lindheim .	3 345	1 115
<i>im Bau befindlich</i>			
252	Twistetal/Twiste	11 814	10 351
Niedersachsen			
<i>beseitigt</i>			
4	Fleestedt	8 963	5 656
70	nördlich Leer	12 533	8 120
<i>im Bau befindlich</i>			
3	Northeim	19 769	12 426
65	Schüttorf I	7 860	5 002

Bahnübergang		Gesamtkosten ¹⁾	
Bundesstraße	Bezeichnung des Bahnüberganges	insgesamt in 1000 DM	Bundesanteil in 1000 DM
1	2	3	4
noch Niedersachsen			
65	Schüttorf II	20 568	12 426
442	Neustadt	22 698	12 404
Nordrhein-Westfalen			
<i>beseitigt</i>			
8	Wesel	8 976	5 984
64	Brakel	1 533	1 022
<i>im Bau befindlich</i>			
7	Neheim-Hüsten	18 772	17 436
219	Ibbenbüren	23 316	10 581
219	Spakel	16 205	10 312
229	Arnsberg/Neheim-Hüsten	30 836	6 852
236	Altena	26 586	16 463
Rheinland-Pfalz			
<i>im Bau befindlich</i>			
54	Diez	14 191	9 140
274	St. Goarshausen	37 482	23 459
Schleswig-Holstein			
<i>im Bau befindlich</i>			
208	Bad Oldesloe	43 549	27 036

¹⁾ einschließlich Grunderwerbskosten

5. Radwege an Bundesstraßen – Radwegeprogramm –

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1000 DM	1985 fertig- gestellt km	Ende 1985 in Bau km
1	2	3	4	5
Baden-Württemberg				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 10 Mühlacker–Enzberg	3,5	400	—	3,5
B 14 Oppenweiler–Reichenberg	0,4	140	0,4	—
B 18 Leutkirch–Niederhofen	1,4	400	1,4	—
B 19 Belsenberg zur L 1045	1,3	200	1,3	—
B 30 Meckenbeuren–Ravensburg	0,9	135	—	0,9
B 31 OD Friedrichshafen (Zeppelinstraße)	0,6	150	0,6	—
B 31 Nussdorf–Uhldingen	0,8	130	—	0,8
B 32/311 Mengen–Herbertingen	3,7	1 200	3,7	—
B 34 Gottmadingen–Singen	3,7	1 200	—	3,7
B 34 Waldshut–Tiengen	2,0	300	—	2,0
B 36 Rastatt–Iffezheim	5,2	1 000	—	5,2
B 47 Eselsbrücke Walldürn	0,2	700	—	0,2
B 290 Crailsheim–Schummhof	0,8	275	0,8	—
B 292 in Dühren	0,3	300	0,3	—
B 294 Schiltach–Halbmeil	1,0	200	—	1,0
B 311 Ehingen–Ehingen/Stetten	1,6	180	1,6	—
B 311 Erbach–Donaurieden	1,1	145	1,1	—
B 317 Lörrach/Brombach bei Steinen	3,5	500	2,5	1,0
B 317 bei Schopfheim (Güнденhausen–K 6336)	1,1	530	—	1,1
B 466 Reichenbach i. T.–Bad Überkingen	3,9	530	3,9	—
B 466 Grünbach–Weißenstein	3,6	550	2,9	0,7
B 466 Neresheim–Ohmenheim	2,3	250	2,3	—
Bayern				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 2 Kissing–Schwabhof	3,1	610	0,5	1,7
B 2 südlich Weißenburg	4,1	412	2,6	1,5
B 10 Pfuhl–Burlafingen	1,5	380	1,4	0,1
B 11 Garching–Freising	9,5	1 900	2,0	—
B 11 Landshut (Luitpoldstraße)	0,4	125	0,4	—
B 12 Forstinning–Bauamtsgrenze	8,6	1 420	1,5	—
B 12 südlich Pocking	1,6	300	1,6	—
B 13 Ansbach (Residenzstraße)	1,7	300	1,7	—
B 14 Ansbach–Obereichenbach	1,4	320	—	1,2
B 14 westlich Hersbruck	0,6	80	—	0,6

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen

Bezeichnung der Maßnahme		Gesamt- länge	Bau- kosten ¹⁾ in 1000 DM	1985 fertig- gestellt km	Ende 1985 in Bau km
		km			
1		2	3	4	5
B 14	östlich Hersbruck	2,3	210	1,0	—
B 14	Pommelsbrunn-Hartmannhof	2,9	319	2,2	—
B 15	Pfaffenhofen-Erlensee	4,4	900	3,2	—
B 15	St. Wolfgang-Dorfen	2,0	400	2,0	—
B 15	in Altheim	0,4	40	0,4	—
B 15	nördlich Zielheim	2,6	640	2,6	—
B 15	südlich Schwandorf	0,5	478	0,5	—
B 16	Ausbau nördlich Füssen	4,3	500	—	1,0
B 16	Neuburg/Donau-B 300	15,7	2 833	1,9	—
B 16	südlich Pentling	0,9	515	—	0,1
B 16A	Ingolstadt-Vohburg	4,3	793	—	2,1
B 20	Königsee-Schneewinkel	0,7	340	0,7	—
B 21	Baumgarten-Unterjettenberg	3,8	1 075	3,8	—
B 22	in Altenstadt	0,6	516	0,6	—
B 25	Dinkelsbühl-Neustädtlein	1,3	374	—	1,3
B 25	Harburg-St 2221	0,4	30	—	0,4
B 25	Hoppingen-Grosorheim	2,3	190	—	2,3
B 25	Möttingen-Nördlingen	6,5	237	3,3	—
B 26	Wernfeld-Gemünden	4,7	400	4,7	—
B 26	Viereth-Trosdorf	1,9	770	1,6	—
B 26	nördlich Bischberg	1,4	235	1,4	—
B 32	Opfenbach-Meckatz	0,8	200	—	0,7
B 85	östlich Gärmersdorf	1,5	258	1,5	—
B 85	in Amberg	0,4	56	0,4	—
B 85	westlich Amberg	0,7	340	0,7	—
B 85	Kronach-Friedrichsberg	1,2	180	—	1,2
B 85	Pressig-Rothenkirchen	1,5	384	0,6	—
B 85	Kronach-Knellendorf	1,1	255	1,1	—
B 137	Kronach-Ruppen	1,8	354	1,0	—
B 173	Köditz-Hof	1,3	235	—	0,5
B 173	Neuses-Johannistal	1,6	432	—	1,6
B 173	Höfles-Unterrodach	1,4	360	1,4	—
B 299	Pilsach-Neumarkt	1,8	800	—	0,1
B 299	südlich Sengenthal	1,3	150	—	1,3
B 299	nördlich Neuötting	0,4	400	—	0,4
B 303	bei Marktredwitz	1,7	120	1,7	—
B 304	Zorneding-Ebersberg	5,0	1 330	1,2	—
B 388	Moosinning-Erding	3,5	565	1,0	—
B 470	westlich Oesdorf	3,0	400	—	1,1
B 470	Oesdorf-Wimmelbach	1,6	250	—	1,6
B 470	östlich Ebermannstadt	0,5	130	0,5	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bezeichnung der Maßnahme		Gesamt- länge	Bau- kosten ¹⁾ in 1000 DM	1985 fertig- gestellt km	Ende 1985 in Bau km
1		2	3	4	5
B 470	Weiden-Eschenbach	6,3	770	—	1,1
B 471	Inning-Ismaning	8,6	2 310	0,6	—
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen</i>					
B 2	Gersthofen-Stiftersiedlung	1,2	160	1,2	—
B 8	westlich Passau	1,0	300	—	1,0
B 8	bei Neumarkt i. d. Opf.	1,7	350	—	0,3
B 8	Isarbrücke Plattling	0,6	860	0,6	—
B 14	in Hirschau	1,0	80	1,0	—
B 14	Sommerau-Feuchtwangen	0,6	96	0,6	—
B 15	Pfraundorf-Rosenheim	3,2	1 200	2,5	—
B 15	Haglstadt-Alteglöfshaus	1,3	250	—	1,3
B 17	Landsberg-Klosterlechfeld	5,0	1 000	2,0	—
B 24	Griesen-Garmisch	7,8	1 700	—	4,5
B 25	bei Harburg	0,4	20	0,4	—
B 25	Baldingen-Ehringen	1,3	196	1,3	—
B 26	in Aschaffenburg	0,4	80	0,4	—
B 287	Hammelburg-Bad Kissingen	3,2	440	1,4	—
B 289	östlich Untersiemau	1,0	310	1,0	—
B 299	Neumarkt-Sengenthal	1,7	900	0,2	—
B 388	Südumgehung Erding	0,9	420	0,9	—
B 388	östlich Passau	1,1	741	0,8	0,3
B 466	in Nördlingen	0,5	200	0,5	—
B 466	in Nördlingen	1,0	100	1,0	—
Bremen					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>					
B 74/6	Ihlpohler Kreisel	0,4	600	—	0,2
Hamburg					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>					
B 5	Moorfleeter Straße-Rückesweg	1,9	989	0,8	1,1
B 75	Maldfeldstraße-Landesgrenze Niedersachsen ..	1,0	402	1,0	—
Hessen					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>					
B 3	Cölbe-Cölbe/Bernsdorf	3,9	3 000	—	3,9
B 3	bei Marburg	0,6	1 110	—	0,6
B 7	Ringgau/Datterode-Ringgau/Röhrda	2,6	403	2,6	—
B 7	OD Els (einschl.)-Limburg/Staffel	1,4	200	1,4	—
B 8	Bad Camberg-Bad Camberg/Würges	0,6	117	0,6	—
B 27	Hauneck/Oberhaun-Hauneck/Unterhaun	1,3	438	—	1,3

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen

Bezeichnung der Maßnahme		Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1000 DM	1985 fertig- gestellt km	Ende 1985 in Bau km
1		2	3	4	5
B 27	OD Fulda	3,1	397	3,1	—
B 38	Rimbach-Mörtenbach	0,9	502	0,9	—
B 42	Groß-Gerau-Büttelborn	1,7	368	1,7	—
B 45	OD Dieburg	0,4	79	0,4	—
B 62	Philippsthal-Philippsthal/Heimboldshausen ...	2,9	920	—	2,9
B 80	Reinhardshagen/Vaake-Reinhardshagen/ Vaake-Süd	0,9	325	—	0,9
B 253	Dillenburg/Frohnhausen-Dillenburg	2,3	604	2,3	—
B 255	OD Herborn/Burg-OD Herborn	1,1	504	1,1	—
B 276	Grünberg/Stockhausen-Mücke/Flensungen	1,6	257	—	1,6
B 276	Flörsbachtal/Kempfenbrunn-Flörsbachtal/ Lohrhaupten	0,2	151	0,2	—
B 277	Aßlar/Werdorf-Aßlar	1,9	800	—	1,9
B 426	Ober-Ramstadt-Ober-Ramstadt/Hahn	2,5	707	2,5	—
B 426	Breuberg/Rosenbach-Breuberg/Hainstadt	0,7	340	0,7	—
B 415	Witzenhausen/Hundelshausen-Witzenhausen ..	2,6	565	—	2,6
B 455	Königstein/Schneidhain-Königstein	0,5	286	0,5	—
B 457	Lich-Lich/Langsdorf	1,1	170	1,1	—
B 486	Rüsselsheim-Rüsselsheim/Mönchbruch	2,7	271	2,7	—
B 488	Münzenberg/Ober-Hörgern-Lich/Eberstadt	0,8	255	0,8	—
B 521	Altenstadt/Höchst-Altenstadt/Lindheim	3,5	110	3,5	—
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen</i>					
B 252	BÜ Twistetel/Twiste	3,5	800	1,2	2,3
B 323	Verlegung bei Homberg/Relbehausen	0,5	70	0,5	—
Niedersachsen					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>					
B 1	Burgstemmen-Mahlerten	0,7	100	0,7	—
B 1	Mahlerten/Heyersum	1,1	630	1,1	—
B 1	Kl. Berkel-Hameln	1,8	360	—	1,8
B 1/217	OD Hameln	0,9	230	—	0,9
B 3	Göttingen-AS A 2	0,6	150	0,6	—
B 3	Welle-Sproetze-Trelde	5,3	900	5,3	—
B 3	Varringen-Ammensen	1,7	260	1,7	—
B 3	Ehlershausen	0,3	70	0,3	—
B 4	OD Wolfenbüttel	0,6	100	0,6	—
B 4	Winsen/Luhe	0,6	90	—	0,6
B 6	Stotel-Nesse	1,2	170	1,2	—
B 27	Wollbrandshausen	2,8	115	2,8	—
B 65	Nordgoltern-Stemmen	1,6	240	1,6	—
B 65	Rabber-Hördinghausen	1,9	350	1,9	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bezeichnung der Maßnahme		Gesamt- länge	Bau- kosten ¹⁾ in 1000 DM	1985 fertig- gestellt km	Ende 1985 in Bau km
1		2	3	4	5
B 65	OD Salzbergen	0,9	180	0,9	—
B 65	OD Wehrendorf	0,3	70	0,3	—
B 65	Wittlage-Rabber	0,8	200	0,8	—
B 65	OD Schwicheldt	1,1	210	—	1,1
B 68	Talge-Langen/Grothe	5,1	960	5,1	—
B 69	Diepholz-Aschen	1,0	200	1,0	—
B 70	Emmeln-Hemsen	3,8	600	—	3,8
B 70	Melstrup	0,4	75	—	0,4
B 71	Gilmerdingen-Leverdingen	0,7	160	0,7	—
B 71	OD Gross-Liedern	1,0	200	1,0	—
B 71	OD Veerssen	0,5	130	0,5	—
B 71	Bevern-Selsingen	6,1	1 050	6,1	—
B 74	Basdahl-Brillit	3,5	700	3,5	—
B 79	Wittmar	1,0	150	1,0	—
B 188	Dannendorf-Velpke	1,7	460	1,7	—
B 191	Garssen-Hornshof	2,6	350	—	2,6
B 211	Loyer Moor	2,4	500	—	2,4
B 211	Rastede	1,2	280	—	1,2
B 212	Hammelwarden-Golzwarden	3,1	1 500	3,1	—
B 212	OD Rodenkirchen	1,3	300	1,3	—
B 212	Ganderkesee	1,5	300	—	1,5
B 213	Haselünne	1,0	900	1,0	—
B 214	Gehrde-Rüsfort	2,2	400	2,2	—
B 214	Schwülper-Watenbüttel	9,0	1 100	9,0	—
B 214	Diepholz	1,4	220	1,4	—
B 216	Eimstorf	2,8	550	2,8	—
B 217	OD Ronneberg	0,3	150	0,3	—
B 240	Lüerdissen	0,3	60	0,3	—
B 241	Moringen	1,6	220	1,6	—
B 241	OD Katlenburg	0,3	60	0,3	—
B 243	Marienburg-Egenstedt	1,2	230	1,2	—
B 243	Barbis	0,4	180	0,4	—
B 244	OD Helmstedt	0,4	90	—	0,4
B 248	OD Prisser	0,5	130	0,5	—
B 322	Leeste-Seckenhausen	1,6	310	1,6	—
B 401	Edeweicht	1,8	360	—	1,8
B 402	OD Emmeln	0,5	150	0,5	—
B 403	Wilsum-Emlichheim	3,2	660	3,2	—
B 403	Wilsum	2,6	600	—	2,6
B 436	Bagband-Strackholt	2,3	430	—	2,3
B 437	Diekmannshausen	1,1	250	1,1	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen

Bezeichnung der Maßnahme		Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1000 DM	1985 fertig- gestellt km	Ende 1985 in Bau km
1		2	3	4	5
B 438	Ostrhauderfehn	0,9	220	0,9	—
B 442	Rodenberg	0,9	170	0,9	—
B 444	Stederdorf-Edemissen	3,1	620	3,1	—
B 461	Wittmund-Funnix	5,6	1 200	5,6	—
B 493	Kuesten-Lübeln	1,8	350	1,8	—
B 493	Rosche	1,2	390	—	1,2
B 495	Glinde-Ebersdorf	3,5	750	3,5	—
Nordrhein-Westfalen					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>					
B 1	OD Soest	1,9	235	1,9	—
B 7	Stockhausen-Engste	2,0	742	0,2	—
B 7	Mettmann (beidseitig)	0,7	124	0,7	—
B 9	Rad-Gehweg Wesseling-Urfeld	1,0	245	1,0	—
B 9	OD Goch	1,9	380	—	1,9
B 51	Rad-Gehweg OD Neuboddenberg	1,0	200	—	1,0
B 51	Telgte Ostbevern	3,5	1 300	3,5	—
B 51	OD Telgte	0,9	250	—	0,9
B 55	Remmelsohl-Niederseßmar	1,1	660	1,1	—
B 56	Süsterseel-Gangelt bis Gillrath-Bauchem	4,7	1 300	2,9	—
B 57/ B 220	OD Kleve	2,0	390	2,0	—
B 58	Lüdinghausen	2,4	270	—	2,4
B 58	OD Haltern	2,0	520	—	2,0
B 61	Wiedenbrück-Gütersloh	3,2	900	—	3,2
B 61	Hamm	2,4	1 393	1,4	—
B 64	Bad Driburg-Joselfsmühle	0,3	60	0,3	—
B 66	Lage-Horstmar-Lemgo	3,8	820	—	3,8
B 66	Dörentrup-Humpfeld	1,3	168	1,3	—
B 66	Farmbeck-Humpfeld	1,5	300	—	1,5
B 67	Darup-Nottuln	1,9	610	1,9	—
B 67	OD Nottuln	0,9	184	0,9	—
B 70	Borken	0,6	80	—	0,6
B 70	Südlohn-Stadtlohn	1,6	395	1,6	—
B 219	OD Ibbenbüren	1,0	270	—	1,0
B 221	Arsbeck-Niederkrüchten	2,9	428	2,9	—
B 227	Heiligenhaus km 0,000—km 0,852 (einseitig)	0,9	81	0,9	—
B 227	Heiligenhaus km 2,200—km 2,990 (einseitig)	0,8	75	0,8	—
B 230	Elmpt-Niederkrüchten	3,0	674	3,0	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen

Bezeichnung der Maßnahme		Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1000 DM	1985 fertig- gestellt km	Ende 1985 in Bau km
1		2	3	4	5
B 230	in Niederkrüchten (Zwischen Grenze und Zollamt)	4,0	565	4,0	—
B 233	Unna Königsborn	1,9	836	1,9	—
B 235	bei Senden (DEK)	0,4	60	0,4	—
B 237	Hämmern	0,5	200	0,5	—
B 238	Dehletrup-Loßbruch	1,3	458	1,3	—
B 239	Preußisch-Ströhen	1,4	300	—	1,4
B 239	Belle-Beller Wald	2,6	545	2,6	—
B 241	Menne	0,2	75	0,2	—
B 241	Lütgeneder	2,8	270	—	2,8
B 256	Kalsbach-Rodt	1,4	560	1,4	—
B 403	OD Ochtrup	2,2	240	—	2,2
B 474	bei Legden	0,4	67	0,4	—
B 474	A 31-Ahaus	1,5	90	—	1,5
B 474	Südlich Epe	2,0	540	—	2,0
B 475	Soest-Ostinghausen	3,9	638	0,2	—
B 475	Oesterheide-Hultrop	1,6	70	1,6	—
B 475	Kattenvenne	0,6	120	—	0,6
B 476	Versmold	2,0	490	—	0,6
B 477	Zingsheim-Engelau	4,2	336	4,2	—
B 477	Engelau-Tondorf	2,9	1 555	—	2,9
B 504	Umgehung Kessel	2,8	250	2,8	—
B 508	Hilchenbach-Allenbach	1,8	100	—	1,8
B 508	Hilchenbach	2,1	120	—	2,1
B 513	Greffen-Harsewinkel	3,3	853	—	3,3
B 513	OD Harsewinkel	2,4	437	—	2,4
B 514	Vlotho	0,7	70	—	0,7
Rheinland-Pfalz					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>					
B 9	Bingerbrück-Trechtingshausen	3,2	800	3,2	—
B 9	Trechtingshausen-Niederheimbach	4,2	950	—	5,2
B 9	südlich Wörth	0,5	110	0,5	—
B 10	Annweiler-Queichhambach	0,7	180	—	0,7
B 37	Bad Dürkheim-Hardenburg	0,4	100	—	0,4
B 40	Kaiserslautern-Eselsfürth	0,4	100	0,4	—
B 41	Burbach-Niederbrombach	1,5	315	—	1,5
B 41	Weinsheim-Rüdesheim	2,2	570	—	2,2
B 41	Gau Algesheim-Ockenheim	2,6	300	—	2,6
B 42	Erpel-Landesgrenze Nordrhein-Westfalen/Rheinland-Pfalz	1,5	380	0,6	0,9
B 42	Kamp-Filsen	2,3	500	—	1,5

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bezeichnung der Maßnahme		Gesamt- länge	Bau- kosten ¹⁾ in 1000 DM	1985 fertig- gestellt	Ende 1985 in Bau
1		2	3	4	5
		km		km	km
B 49	Igel-Wasserbillig	3,1	800	3,1	—
B 54	Diez-Landesgrenze Rheinland-Pfalz/Hessen ...	4,0	800	1,0	—
B 51	Serrig-Landesgrenze	9,1	1 700	—	9,1
B 62	In Freusburg	0,5	100	—	0,5
B 62	In Büdenholz	0,9	200	0,9	—
B 255	Ettinghausen-Oberahr	1,0	210	—	1,0
B 256	Rengsdorf-Gierender Höhe	1,2	210	1,2	—
B 270	Oberweiler-Wolfstein	0,9	240	0,9	—
B 270	Olsbrücken-Sulzbachtal	1,2	250	1,2	—
B 272	Bornheim-Weingarten	3,7	900	—	3,7
B 410	Lissingen-Gerolstein	1,0	190	1,0	—
B 418	bei Mesenich	0,7	150	0,7	—
B 419	Temmels-Wasserliesch	4,0	930	1,5	—
B 420	Lauterecken-Medard	1,1	240	1,1	—
B 420	Schornsheim-Undenheim	2,8	600	2,8	—
B 420	Köngernheim-Friesenheim	1,4	300	1,4	—
B 424	Rimschweiler-Hornbach	3,0	610	3,0	—
B 427	Oberhausen-Kapellen	1,3	230	1,3	—
Saarland					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>					
B 40	OD Homburg (Talstraße)	0,7	5	0,7	—
B 40	OD Homburg (Saarbrücker Straße)	0,9	38	0,9	—
B 423	OD Homburg (Zweibrücker Straße)	0,5	12	0,5	—
B 423	OD Homburg (Entenweilerstraße)	0,5	15	0,5	—
B 423	Schwarzenbach-Schwarzenacker	0,1	30	0,1	—
B 406	Tünsdorf-Büschdorf	1,1	150	1,1	—
Schleswig-Holstein					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>					
B 4	Radweg Langeln-Lentförden	6,0	1 535	6,0	—
B 75	Verlegung Kücknitz-Travemünde	0,8	110	—	0,8
B 75	Ausbau mit Radweg Reinfeld-Stubbendorf	1,3	197	1,3	—
B 76	Ausbau mit Radweg Scharbeutz-Timmendorfer Strand	0,8	56	0,8	—
B 76	Radwegbrücke in Plön	0,5	1 390	—	0,5
B 76	Ausbau mit Radweg Fahrdorf-Fahrdorffeld	2,4	350	2,4	—
B 76	Ausbau mit Radweg Fahrdorffeld-Güby	2,5	410	—	2,5
B 76	Höhenfreie Radwegkreuzung bei Kosel	0,2	885	—	0,2
B 77	Radweg Spannan-L 126 (Legan)	1,8	440	1,8	—
B 199	Radweg Stadum-Schafflund	8,0	2 650	8,0	—
B 200	Radweg Wanderup-Hoffnung	3,5	750	3,5	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bezeichnung der Maßnahme		Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1000 DM	1985 fertig- gestellt km	Ende 1985 in Bau km
1		2	3	4	5
B 201	Ausbau mit Radweg Triangel-Moldenit	2,1	280	2,1	—
B 201	Ausbau mit Radweg Moldenit-Schallby	1,5	310	—	1,6
B 201	Ausbau mit Radweg in Süderbrarup	1,5	390	1,5	—
B 201	Radweg in Schuby	0,8	230	0,8	—
B 202	Ausbau mit Radweg in St. Peter Ording	0,5	100	0,5	—
B 202	Ausbau mit Radweg in St. Peter Ording	0,1	25	—	0,1
B 202	Radweg Esing-Tating-Heisternest	3,0	1 000	—	3,0
B 202	Radweg Bredenbek-Achterwehr	6,0	840	6,0	—
B 202	Ausbau mit Radweg in Selent	1,0	250	—	1,0
B 202	Radweg Selent-Bellin (Reststrecke)	0,2	55	0,2	—
B 202/ 203	Ausbau mit Radweg in Fockbeck	1,2	430	1,2	—
B 202	Radweg und Kurvenverbesserung zwischen Kreisgrenze und Friederikenhof	3,0	1 940	—	3,0
B 202	Radweg und Kurvenverbesserung zwischen Friederikenhof und Farve	4,0	1 880	—	4,0
B 203	Radweg Elsdorf-Lurup	2,7	440	2,7	—
B 204	Ausbau mit Radweg von Grünenthal bis zur Abzweigung nach Beldorf	1,1	140	1,1	—
B 204	Radweg Nordhastedt-Albersdorf	5,2	716	5,2	—
B 206	Ausbau mit Radweg Fuhlenrue-Bockhorn	6,2	830	6,2	—
B 206	Radweg Schafhaus-Wittenborn	2,7	900	2,7	—
B 207	OU Fredeburg-Buchholz	2,3	540	—	2,3
B 207	Radweg Elmenhorst-Breitenfelde	3,8	825	3,8	—
B 208	Ausbau mit Radweg in Ratzeburg	0,4	160	—	0,4
B 430	Radweg in Lütjenburg	0,1	125	—	0,1
B 430	Radweg L 178-B 202 südlich Lütjenburg	0,6	190	0,6	—
B 430	L-Spur Langenrade in Ascheberg mit Radweg ..	0,6	115	0,6	—
B 430	Ausbau OU Schenefeld bis OU Hohenwestedt ..	1,0	195	1,0	—
B 432	Radweg Heckkaten-Ahrensböck	4,4	1 960	—	4,4
B 434	Ausbau in Hoisbüttel	1,1	200	1,1	—

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

**6. Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen
(über 500 m Länge oder 15 Mio. DM Gesamtkosten)**

Nr.	Länge (m)	Kosten (Mio. DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt	Baustoff
1	2	3	4	5	6
a) im Jahre 1985 fertiggestellte Großbauwerke					
1	541	23,6	Okertalbrücke	A 391 bei Braunschweig	Spannbeton
2	476	15,1	Talbrücke Kohlwederbach	A 46 Hagen-Brilon	Spannbeton
3	477	20,6	Talbrücke Berkey	A 46 Hagen-Brilon	Spannbeton
4	895	46,0	Tiefstraße Nordstern	A 44 in Düsseldorf	Stahlbeton
5	700	20,0	Prümtalbrücke	A 60 St. Vith-Wittlich	Spannbeton
6	690	30,2	Hochstraße über DB und Firmengelände	B 43 bei Steinheim	Spannbeton
7	405	15,7	Talbrücke Pfeffermühle	A 7 Würzburg-Ulm	Spannbeton
8	770	19,0	Schussentalbrücke	B 30 Weingarten- Ravensburg	Spannbeton
9	265	15,8	Innbrücke Pfraundorf	A 8 München- Salzburg	Spannbeton
b) Ende 1985 in Bau befindliche Großbauwerke					
10	392	40,1	Hochbrücke Hohnehörn	A 23 Hamburg-Heide	Stahlbeton
11	312	20,7	Zollhafen Muggenburg	A 252 Hamburg-Veddel	Spannbeton
12	1 453	145,0	Emstunnel	A 28/A 31 bei Leer	Stahlbeton
13	301	16,0	Hochstraße „Am Ammerländer“	A 28 Westerstede- Delmenhorst	Spannbeton
14	438	17,3	Tunnel Utbremerstraße	B 6 in Bremen	Stahlbeton
15	562	16,7	Talbrücke Arensburg	A 2 Hannover- Duisburg	Spannbeton
16	385	38,0	Trogbauwerk und Tunnel	A 11 in Berlin	Stahlbeton
17	840	49,0	Tunnel Beyschlagsiedlung	A 11 in Berlin	Spannbeton
18	710	73,5	Hochstraße Schmargendorf	A 10 in Berlin	Spannbeton
19	342	15,5	Ruhrbrücke	A 2 Hannover- Duisburg	Spannbeton
20	478	15,8	Talbrücke Oberdüssel/ Stiepelsmühle	B 224 bei Wülfrath	Spannbeton
21	575	15,0	Neandertalbrücke	A 3 Oberhausen-Köln	Spannbeton
22	957	117,3	Trog- und Lärmschutz- tunnel Wersten	A 46 in Düsseldorf	Spann- und Stahlbeton
23	620	20,0	Knoten Flehe	A 46 in Düsseldorf	Spannbeton
24	574	20,0	Wannebachtalbrücke	A 46 bei Arnsberg	Spannbeton
25	747	22,9	Lohme/Alme-Talbrücke	A 33 bei Paderborn	Spannbeton
26	522	17,6	Talbrücke Wennemen	A 46 Hagen-Brilon	Spannbeton
27	838	23,2	Hochstraße	B 54/62 Hüttentalstr.	Spannbeton

Nr.	Länge (m)	Kosten (Mio. DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt	Baustoff
1	2	3	4	5	6
28	544	17,8	Sülzbachtalbrücke	B 42 bei Eltville	Spannbeton
29	1 195	83,0	Sauertalbrücke	A 48 Trier-Luxemburg	Stahlbeton
30	1 860	130,0	Nahe-Überbauung in Idar-Oberstein	B 41 Kirn-Birkenfeld	Spannbeton/ Stahlbeton
31	1 054	21,5	Mainbrücke Eltmann	A 70 Schweinfurt- Bamberg	Spannbeton/ Stahlverbund
32	738	16,3	Tunnel Schwarzer Berg	A 70 Schweinfurt- Bamberg	Stahlbeton
33	508	12,0	Grundwasserwanne	B 36 Neulußheim	Stahlbeton
34	933	26,9	Virgundtunnel	A 7 Würzburg-Ulm	Stahlbeton
35	547	18,2	Jagstbrücke Westhausen	A 7 Würzburg-Ulm	Spannbeton
36	707	24,8	Agnesburg-Tunnel	A 7 Würzburg-Ulm	Stahlbeton
37	745	17,2	Neckartalviadukt	B 313 Reutlingen	Spannbeton
38	800	43,8	Hohentwiel-Tunnel	A 81 Singen-schweiz. Grenze	Stahlbeton
39	392	15,9	Saubachtalbrücke	A 81 Singen-schweiz. Grenze	Spannbeton
40	475	24,3	Heilsberg-Tunnel	A 81 Singen-schweiz. Grenze	Stahlbeton
41	730	55,2	Talbrücke „Obere Argen“	A 96 Memmingen- Lindau	Spannbeton

7. Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1986

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Baden-Württemberg			
Lörrach-Schaffhausen (A 98)	AS Lörrach/Weil a. Rh. (A 5) bis AS Eimeldingen	1,8	November
Bayern			
Regensburg-Wolnzach (A 93)	AS Abensberg bis AS Elsendorf	16,4	28. August
München-Lindau (A 96)	Westlich Schöffelding bis AS Landsberg-Ost	3,5	August
Hof-Regensburg (A 93)	AS Luhe bis nördlich Pfreimd Nördlich Pfreimd bis AS Nabburg (2. Fahrbahn)	11,0 (6,5)	14. November 14. November
Ulm-Füssen (A 7)	Südlich AK Allgäu bis AS Oy-Mittelberg	6,7	4. Quartal
Hessen			
Bad Homburg-Darmstadt (A 661)	Prov. AS Riederwald bis Kaiserleibrücke	1,4	Oktober
Niedersachsen			
Osnabrück-Paderborn (A 33)	AS Harderberg bis AS Borgloh/ Kloster Oesede	4,5	November
Nordrhein-Westfalen			
Düsseldorf-Krefeld (A 524)	AS Krefeld-Oppum bis Krefeld (L 386)	1,0	20. Januar
Pulheim-Langenfeld (A 542)	AS Langenfeld-Immigrath bis AK Langenfeld	0,9	4. Quartal
Hennef-Bonn (A 560)	Südöstlich Hennef (B 8) bis AS Hennef-West	3,7	1. Juli
Bad Bentheim-Bad Oeynhaus (A 30)	AS Rheine/Bentlage bis westlich Hörstel	1,0	13. Mai
Heinsberg-Wuppertal (A 46)	Düsseldorf-Bilk bis Düsseldorf- Wersten (Tunnel Wersten)	1,7	3. Juni
Bottrop-Emden (A 31)	AS Borken bis AS Gescher/Coesfeld	9,6	3. Quartal
Goch-Köln (A 57)	Hommersum (Grenze NL) bis AS Goch/Kleve	6,0	22. Okt.
Venlo-Erftstadt (A 51)	Umgehung Bergheim (K 41 bis K 22)	4,5	Aug./Dez. (1. Fahrbahn) (2. Fahrbahn)
Rheinland-Pfalz			
St. Vith-Wittlich (A 60)	AS Winterspelt bis AS Prüm (1. Fahrbahn)	17,3	7. Oktober
Ludwigshafen-Karlsruhe (A 65)	AS Neustadt a. d. Weinstraße/Süd bis AS Edenkoben	4,8	8. August
Saarland			
Saarbrücken-Luxemburg (A 8)	Nördlich AS Dillingen-Mitte bis AS Rehlingen	0,8	August
Schleswig-Holstein			
Hamburg-Heide (A 23)	AS Halstenbek/Krupunder bis AS Pinneberg-Mitte	4,0	Dezember
	davon 1. Fahrbahn	100,6	
	dazu 2. Fahrbahn	(17,3) 6,5	

Anhang II

Beilagen und Karten

Beilage 1

Längenentwicklung *) der Bundesfernstraßen
1949 bis 1985 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	7 292,0	+263,0	32 248,0	— 4,0	39 540,0	+ 259,0
1980	7 539,0 ²⁾	+247,0 ²⁾	32 558,0	+ 310,0 ³⁾	40 097,0	+ 557,0

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
1981	7 806,0 ²⁾	+ 267,0	32 356,0	– 202,0	40 162,0	+ 65,0
1982	7 919,0	+ 137,5	32 239,0	– 117,0	40 158,0	+ 20,5
1983	8 080,0	+ 161,0	31 553,0	– 686,0 ⁴⁾	39 633,0	– 525,0
1984	8 198,0	+ 118,0	31 485,0	– 68,0	39 683,0	+ 50,0
1985	8 350,0	+ 152,0 ⁵⁾	31 372,0	– 113,0	39 722,0	+ 39,0

*) Entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen

1) ab 1959 einschließlich Saarland

2) einschließlich 24,5 km Anschlußäste

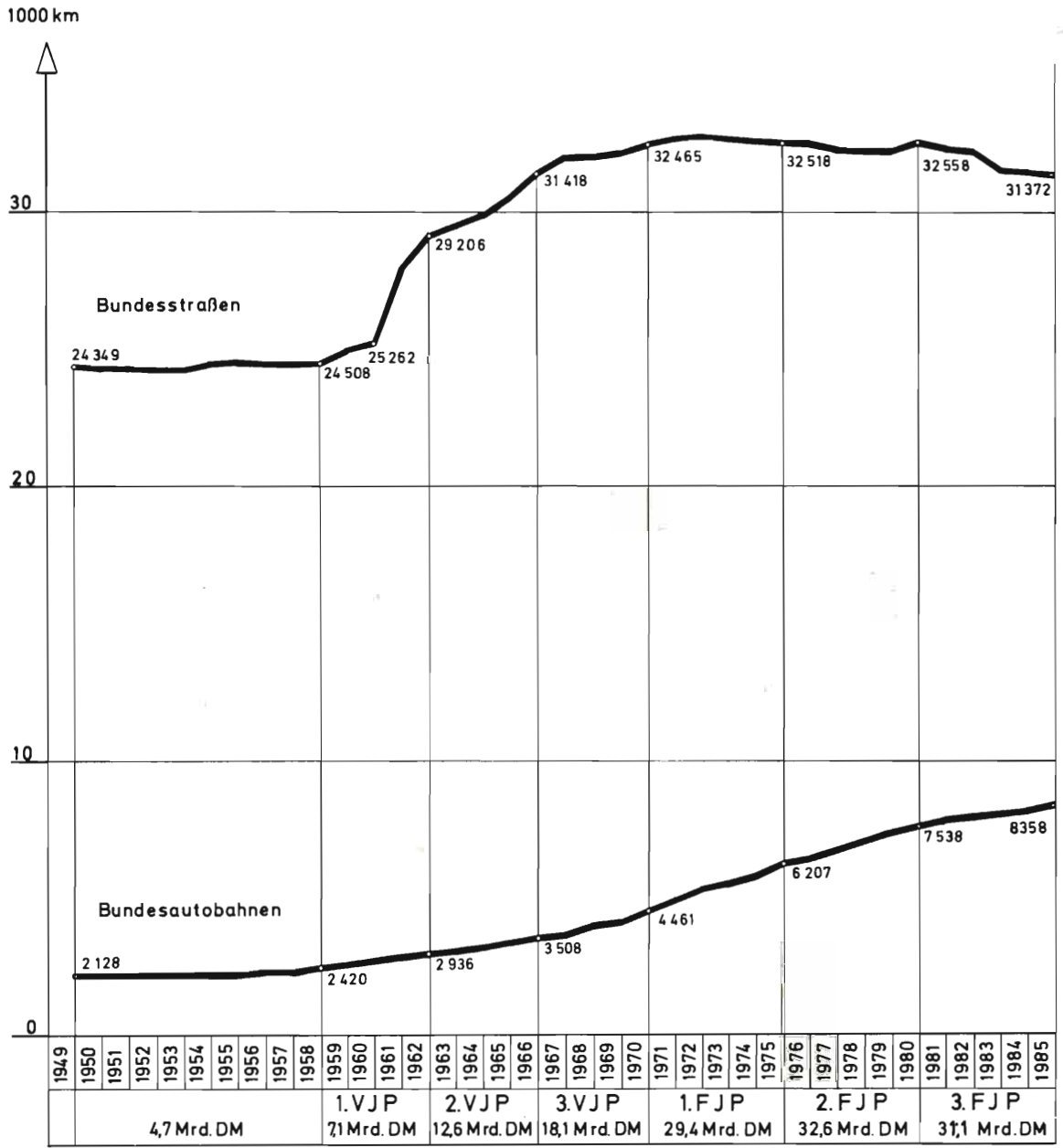
3) einschließlich rd. 200 km Anschlußäste etc.

4) einschließlich rd. 543 km Anschlußäste

5) hierin sind 159,5 km Neubaustrecken enthalten

Beilage 2

**Ausbau der Bundesfernstraßen
in den Jahren von 1950 bis 1985**



VJP = Vierjahresplan
FJP = Fünfjahresplan




NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31.12.1985

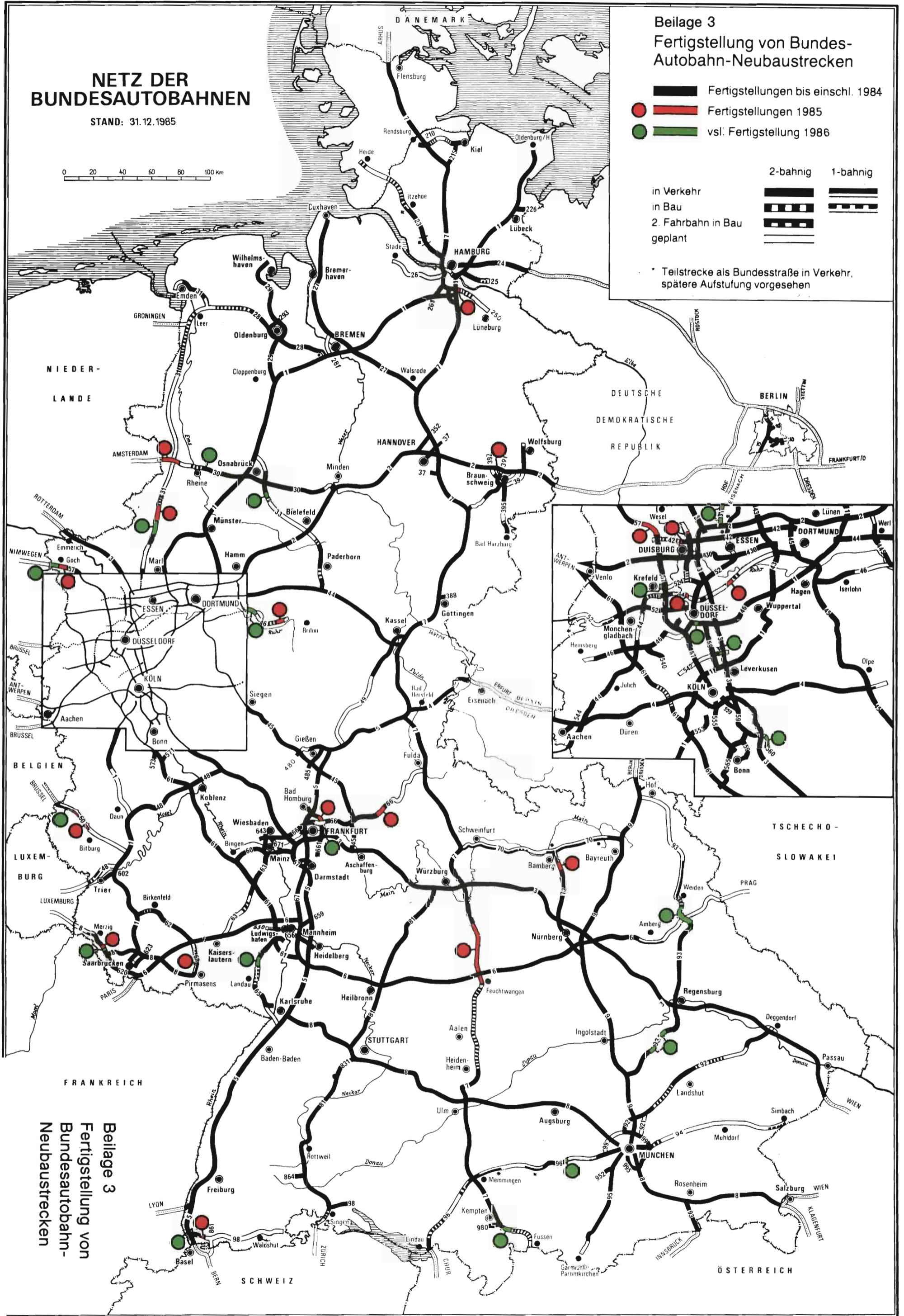
0 20 40 60 80 100 Km

Beilage 3 Fertigstellung von Bundes- Autobahn-Neubaustrecken

-  Fertigstellungen bis einschl. 1984
-  Fertigstellungen 1985
-  vsl. Fertigstellung 1986

	2-bahnig	1-bahnig
in Verkehr		
in Bau		
2. Fahrbahn in Bau		
geplant		

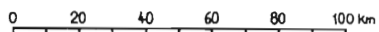
* Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr, spätere Aufstufung vorgesehen



Beilage 3
Fertigstellung von
Bundesautobahn-
Neubaustrecken

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31. 12. 1985



Beilage 4

Modernisierung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken

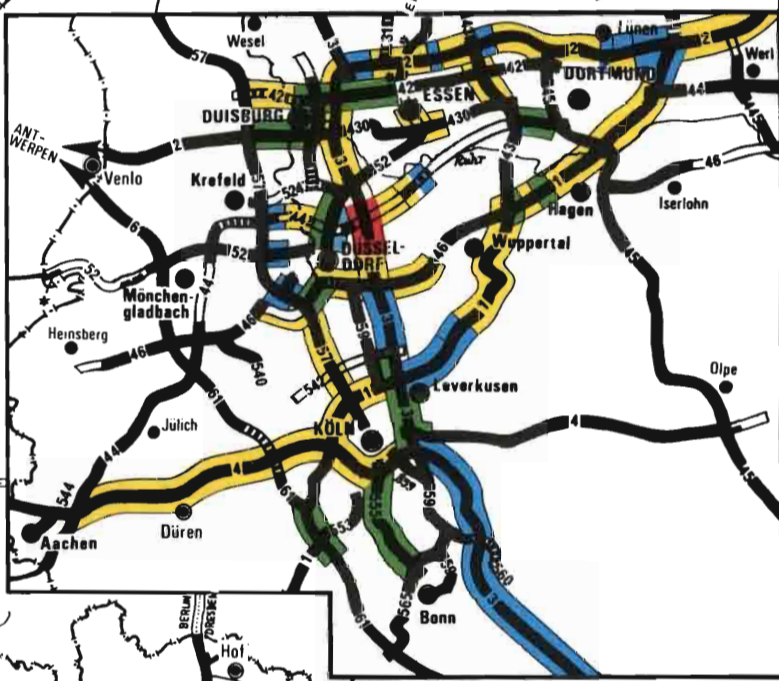
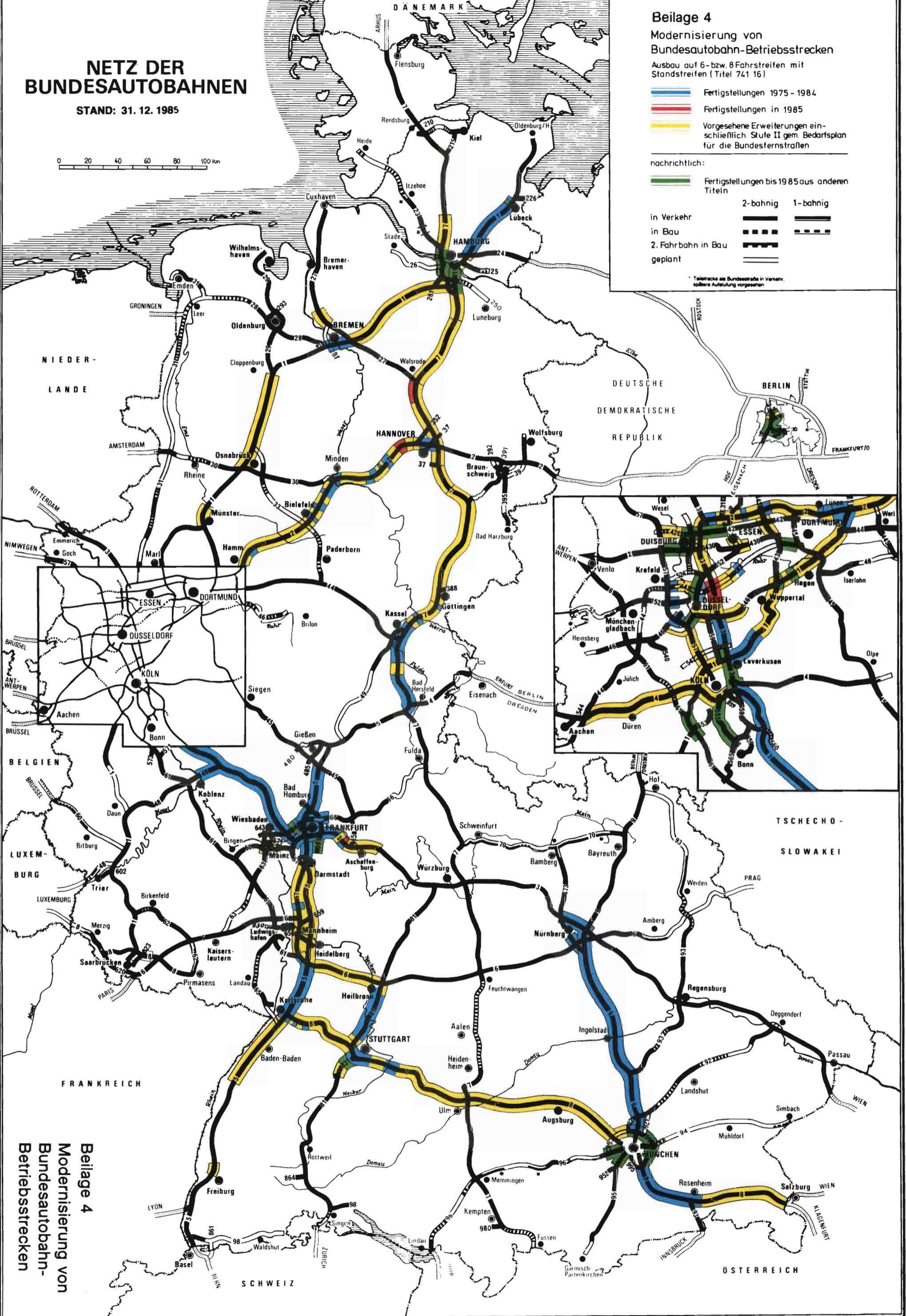
Ausbau auf 6- bzw. 8 Fahrstreifen mit Standstreifen (Titel 741 16)

- Fertigstellungen 1975 - 1984
- Fertigstellungen in 1985
- Vorgesehene Erweiterungen einschließlich Stufe II gem. Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

nachrichtlich:

- Fertigstellungen bis 1985 aus anderen Titeln
- | | | |
|--------------------|----------|----------|
| | 2-bahnig | 1-bahnig |
| in Verkehr | ▬▬▬ | ▬▬▬ |
| in Bau | ▬▬▬ | ▬▬▬ |
| 2. Fahrbahn in Bau | ▬▬▬ | ▬▬▬ |
| geplant | ▬▬▬ | ▬▬▬ |

* Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr, spätere Aufstockung vorgesehen



Beilage 4
Modernisierung von
Bundesautobahn-
Betriebsstrecken

TSCHECHO-SLOWAKEI

ÖSTERREICH

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31. 12. 1985

0 20 40 60 80 100 km

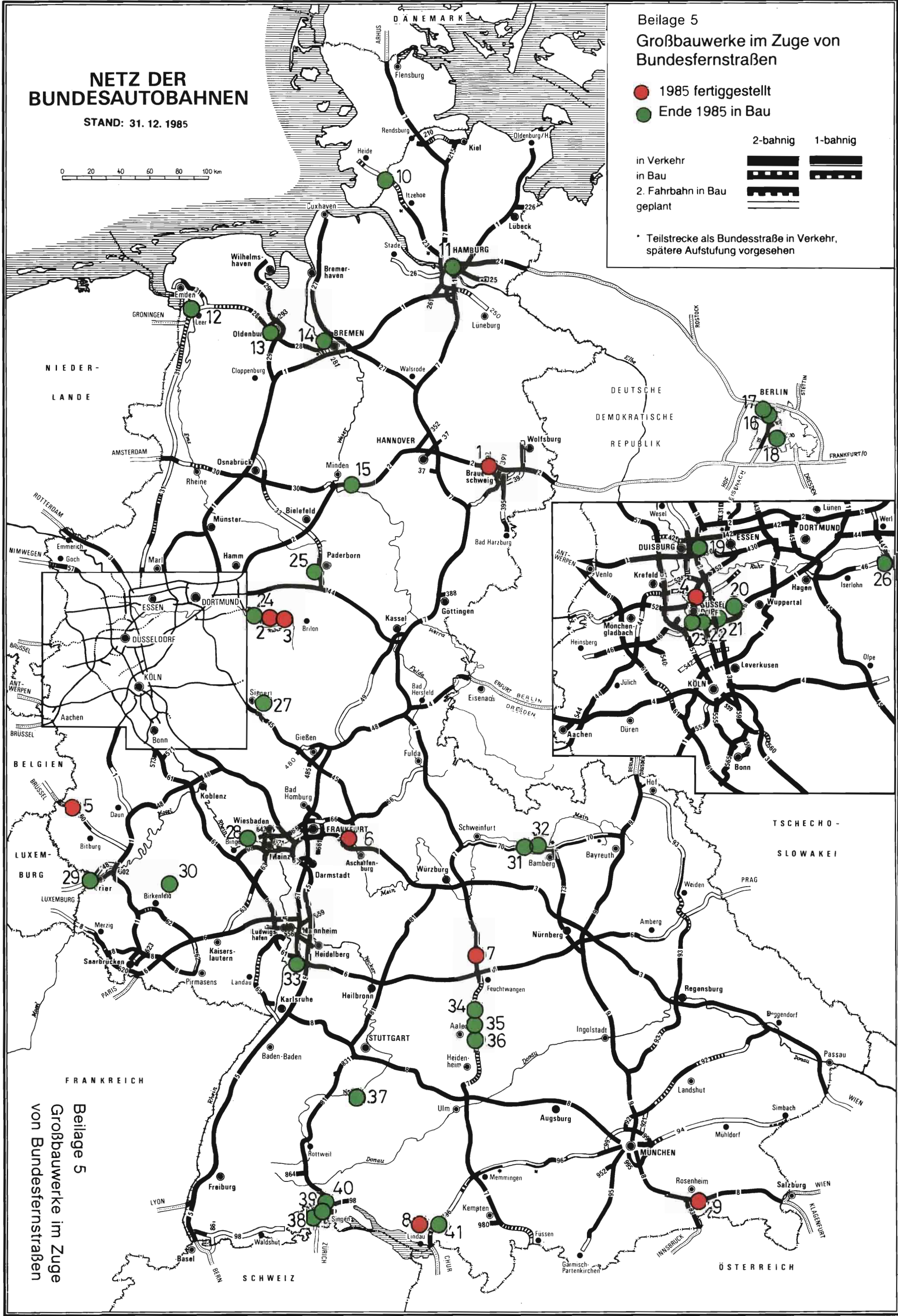
Beilage 5

Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

- 1985 fertiggestellt
- Ende 1985 in Bau

	2-bahnig	1-bahnig
in Verkehr		
in Bau		
2. Fahrbahn in Bau		
geplant		

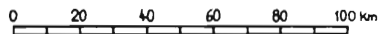
* Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr, spätere Aufstufung vorgesehen



Beilage 5
 Großbauwerke im Zuge
 von Bundesfernstraßen

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31.12.1985

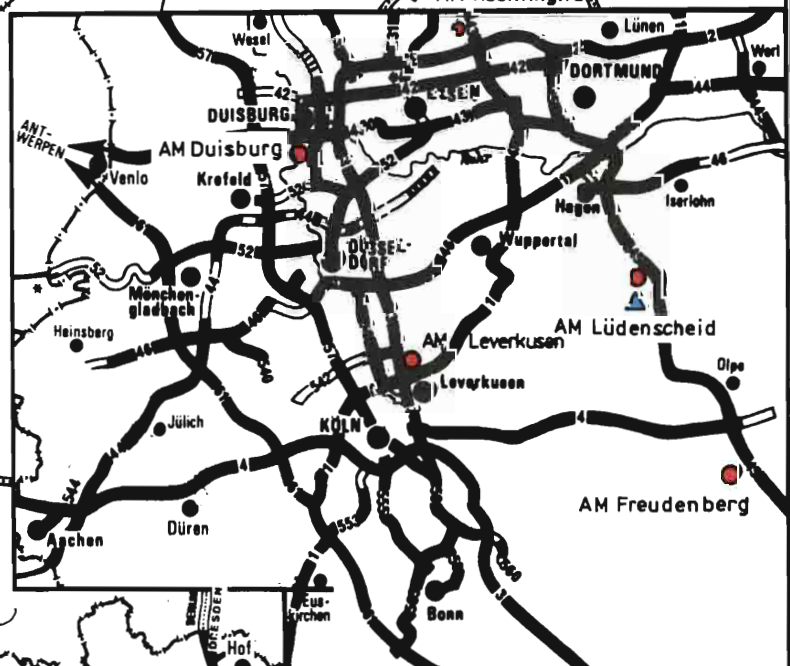
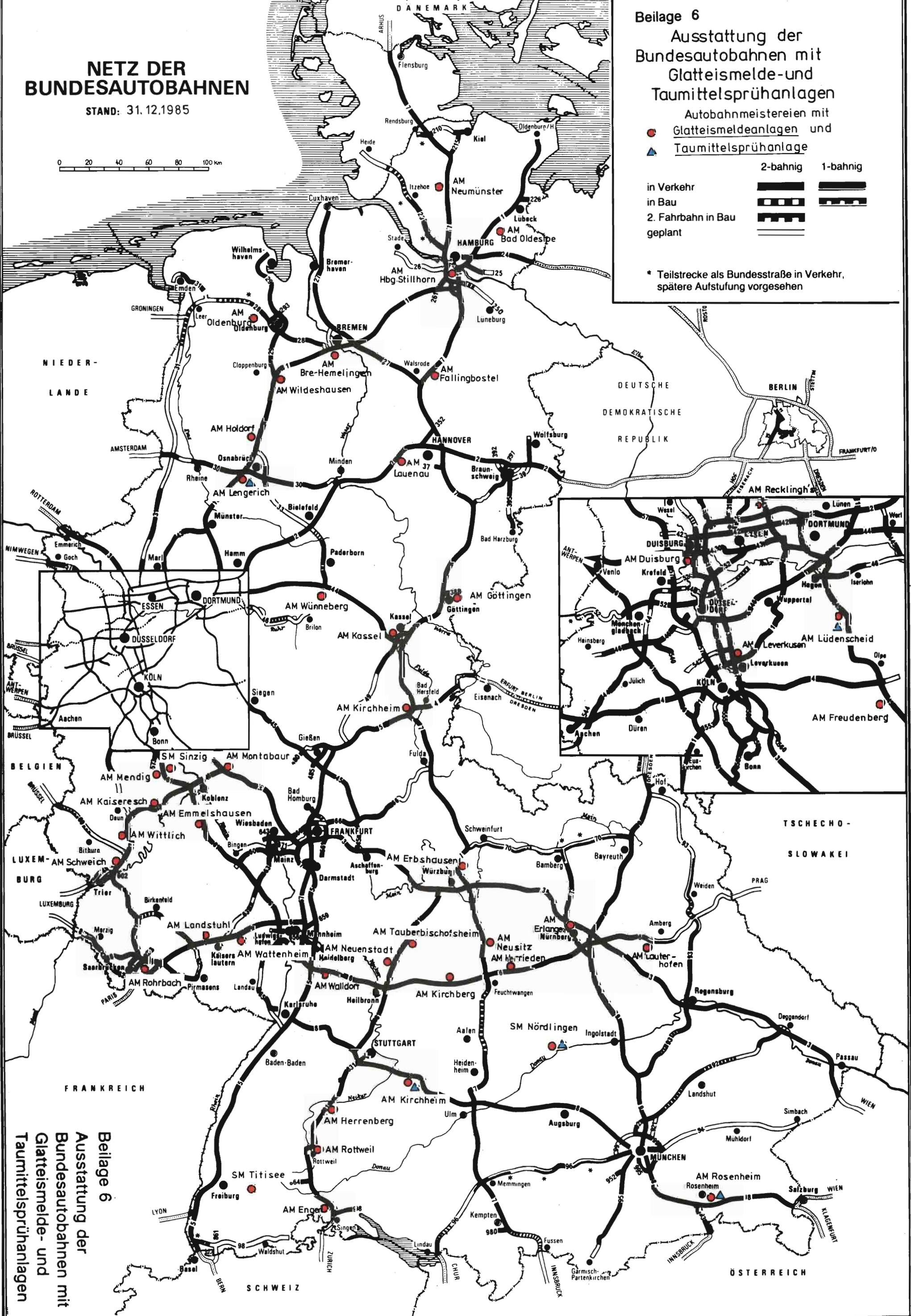


Beilage 6 Ausstattung der Bundesautobahnen mit Glatteismelde- und Taumittelsprühanlagen

Autobahnmeistereien mit
 ● Glatteismeldeanlagen und
 ▲ Taumittelsprühanlage

	2-bahnig	1-bahnig
in Verkehr		
in Bau		
2. Fahrbahn in Bau		
geplant		

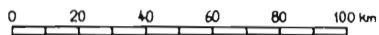
* Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr, spätere Aufstufung vorgesehen



Beilage 6
 Ausstattung der Bundesautobahnen mit Glatteismelde- und Taumittelsprühanlagen

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31. 12. 1985

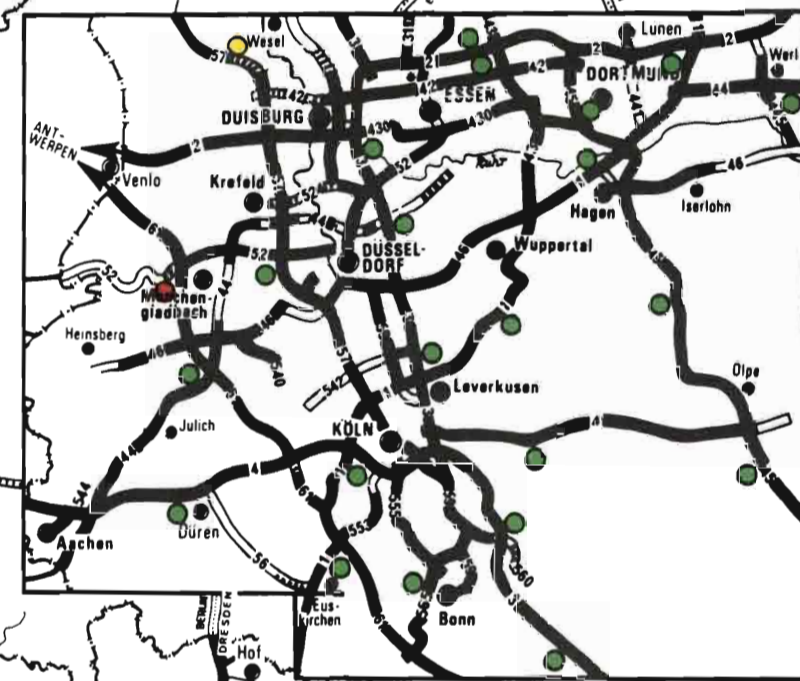
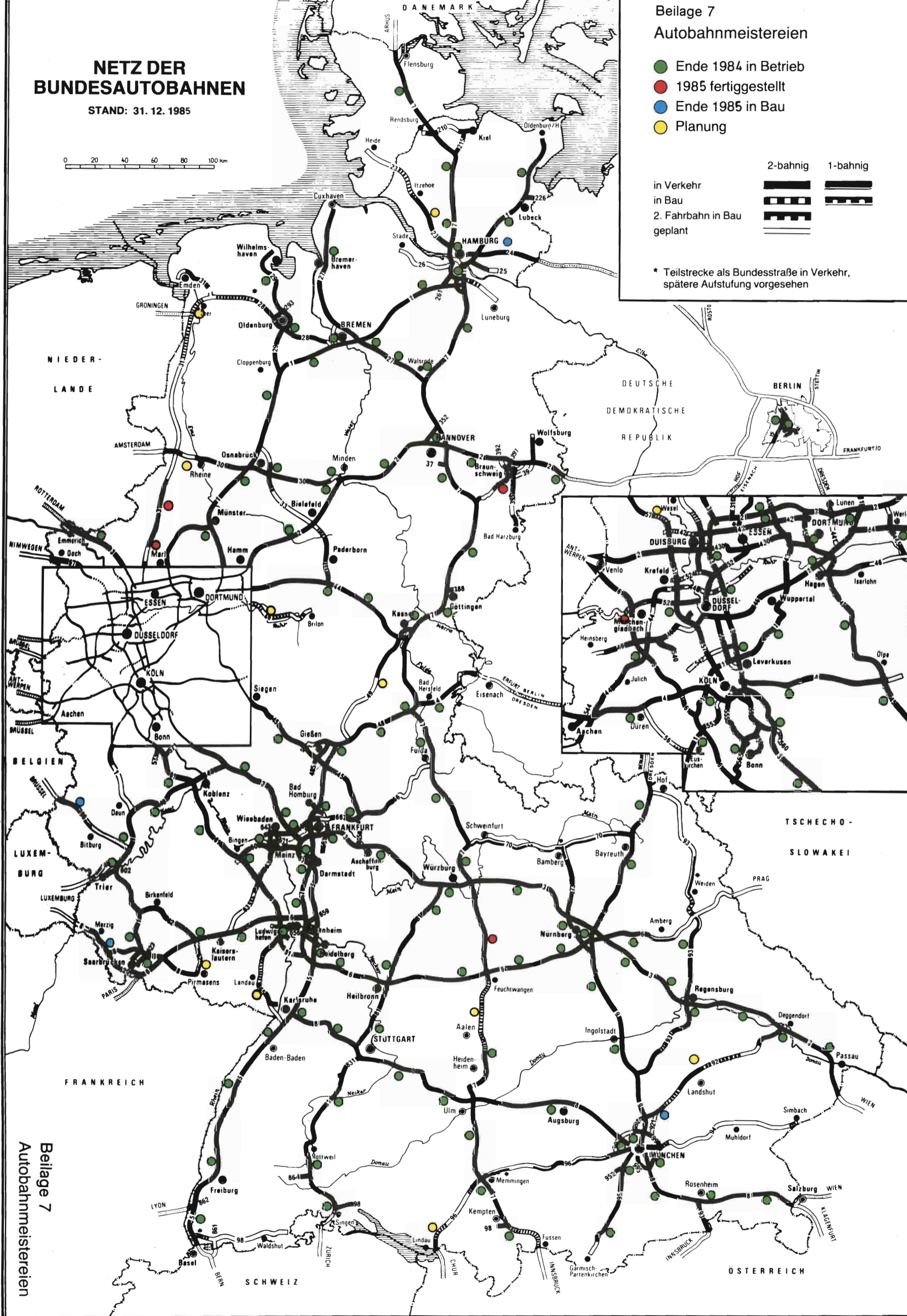


Beilage 7 Autobahnmeistereien

- Ende 1984 in Betrieb
- 1985 fertiggestellt
- Ende 1985 in Bau
- Planung

	2-bahnig	1-bahnig
in Verkehr		
in Bau		
2. Fahrbahn in Bau geplant		

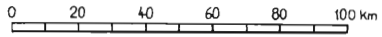
* Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr, spätere Aufstufung vorgesehen



Beilage 7
Autobahnmeistereien

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31.12.85



Beilage 8 Nebenbetriebe

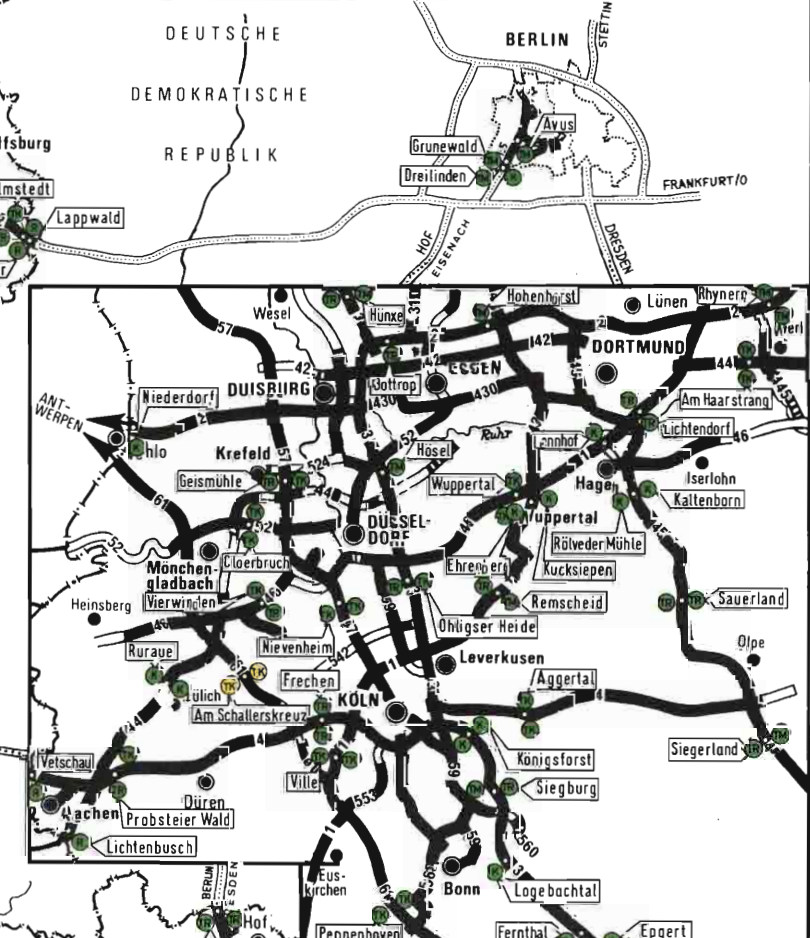
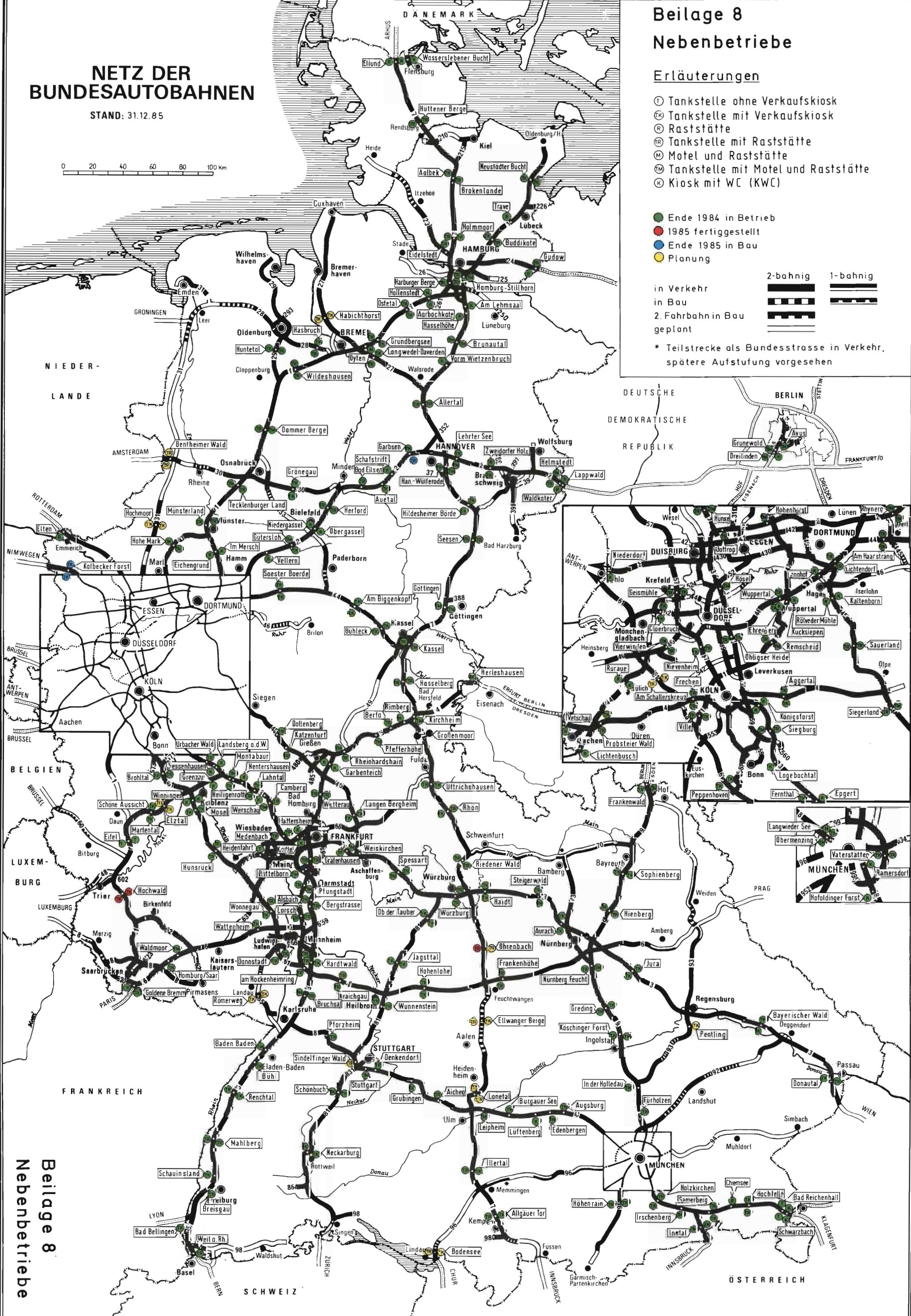
Erläuterungen

- ⊙ Tankstelle ohne Verkaufskiosk
- ⊕ Tankstelle mit Verkaufskiosk
- Ⓜ Raststätte
- Ⓜ⊕ Tankstelle mit Raststätte
- Ⓜ Motel und Raststätte
- Ⓜ⊕ Tankstelle mit Motel und Raststätte
- Ⓚ Kiosk mit WC (KWC)

- Ende 1984 in Betrieb
- 1985 fertiggestellt
- Ende 1985 in Bau
- Planung

- | | | |
|--------------------|----------|----------|
| | 2-bahnig | 1-bahnig |
| in Verkehr | | |
| in Bau | | |
| 2. Fahrbahn in Bau | | |
| geplant | | |

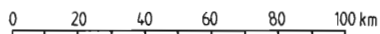
* Teilstrecke als Bundesstrasse in Verkehr, spätere Aufstufung vorgesehen



Beilage 8
Nebenbetriebe

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31. 12. 1985



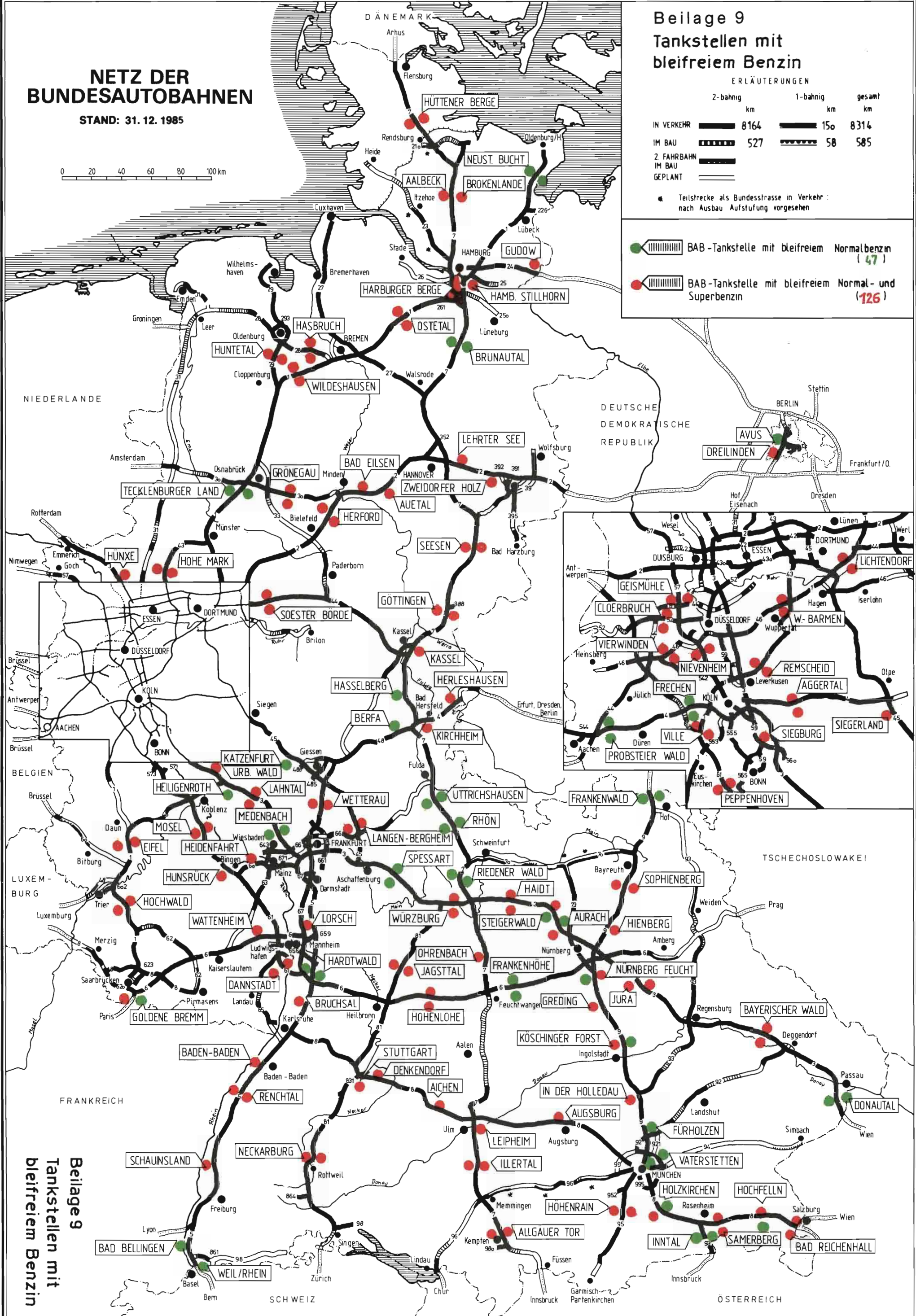
Beilage 9 Tankstellen mit bleifreiem Benzin

ERLÄUTERUNGEN

	2-bahrig km	1-bahrig km	gesamt km
IN VERKEHR	8164	150	8314
IM BAU	527	58	585
2 FAHRBAHN IM BAU			
GEPLANT			

* Teilstrecke als Bundesstrasse in Verkehr :
nach Ausbau Aufstufung vorgesehen

- BAB-Tankstelle mit bleifreiem Normalbenzin (47)
- BAB-Tankstelle mit bleifreiem Normal- und Superbenzin (126)



Beilage 9
Tankstellen mit
bleifreiem Benzin

