

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 1991

Inhalt	Seite
Zusammenfassung	4
1. Grundlagen	6
1.1 Netz der Bundesfernstraßen	6
1.2 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen	7
1.3 Umweltschutz im Straßenbau	9
1.4 Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92) und neuer Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	11
1.4.1 Verkehrs- und investitionspolitische Ziele	11
1.4.2 Prognose der Verkehrsentwicklung	11
1.4.3 Bewertungsmaßstäbe	12
1.4.4 Investitionsrahmen	12
1.4.5 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	12
1.5 Finanzierung	16
2. Aktuelles	17
2.1 Aufbauarbeit in den neuen Bundesländern	17
2.1.1 Bauleistungen und Ausgaben 1991	17
2.1.2 Beseitigung von Unfallschwerpunkten	17
2.1.3 Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“	18
2.1.4 DEGES	18
2.1.5 Bemerkenswerte Baubeginne	18
2.2 Beschleunigung der Planung von Bundesfernstraßen	19
2.2.1 Zielsetzung	19
2.2.2 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz und Fernverkehrs- wegebestimmungsverordnung	19
2.2.3 Investitionsmaßnahmengesetze	19

	Seite	
2.2.4	Beschleunigtes Planungsrecht für das gesamte Bundesgebiet	20
2.3	Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und der Kapazitätsausnutzung (Intelligente Straße)	20
2.4	Kombinierter Verkehr	21
3.	Straßenbauleistungen im Jahr 1991	22
3.1	Finanzierung Straßenbauhaushalt 1991 — Kap. 12 10	22
3.2	Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben	24
3.3	Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahnen	24
3.4	Neubau von Bundesautobahnen	26
3.5	Ausbau des Bundesstraßennetzes einschließlich Ortsumgehungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegebau	27
3.6	Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	30
3.7	Maßnahmen zum Umweltschutz	31
3.8	Unterhaltung und Betrieb	33
3.8.1	Ausgaben	33
3.8.2	Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen	33
3.8.3	Winterdienst	33
3.8.4	Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen	34
3.8.5	Autobahnmeistereien	34
3.8.6	Serviceeinrichtungen für die Verkehrsteilnehmer an Bundesautobahnen	34
3.8.7	Rastplätze mit WC	37

Verzeichnis der Abbildungen im Text

1	Entwicklung des Bundesfernstraßennetzes	6
2	Mittlere Verkehrsstärken nach Straßenklassen in den alten Bundesländern	8
3	Bundesverkehrswegeplan 1992 — Bundesautobahnen — nach Seite 16	
4	Kombinierter Verkehr	21
5	Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfernstraßen 1959 bis 1991 — Stand 31. Dezember 1991 —	24

Verzeichnis der Tabellen im Text

1	Längenvergleich der Bundesfernstraßen — alte/neue Bundesländer — Stand 1. Januar 1992 —	6
2	Entwicklung des Kraftfahrzeug-Bestandes — alte Bundesländer —	7
3	Entwicklung der Fahrleistungen 1980 bis 1991 auf Bundesfernstraßen — alte Bundesländer —	8
4	Immissionsgrenzwerte (IGW) an Straßen in der Bundesrepublik Deutschland	10
5	Investitionsstruktur 1991 bis 2010	13
6	Investitionsstruktur für die Bundesfernstraßen im Bundesverkehrswegeplan 1992	13

	Seite
7	„Vordringlicher Bedarf“ im Bundesfernstraßennetz 14
8	Länderanteile am „Vordringlichen Bedarf“ Bundesfernstraßen . . . 15
9	Finanzrahmen 1986 bis 1996 16
10	Leistungsübersicht 1991 (nur Hauptbautitel) 25
11	Fertiggestellte Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen . . . 31
12	Ausgaben für Naturschutz- und Landschaftspflege 32
13	Haushaltsansätze für die Unterhaltung der Bundesfernstraßen 33
14	Gesamtlängen der Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen 34
15	Nebenbetriebe an Bundesautobahnen (gesamtes Bundesgebiet auf- geteilt nach alten/neuen Bundesländern [ABL/NBL]) — Stand 31. Dezember 1991 — 36

Tabellen im Anhang

16	Ist-Ausgaben 1991 — aufgeschlüsselt nach Titeln — 40
17	Bundesautobahn-Neubaustrecken 44
18	Bundesstraßen — Neu- und Ausbaustrecken 49
19	Bundesstraßen — Ortsumgehungen — 53
20	Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn im Zuge von Bundesstraßen 63
21	Radwege an Bundesstraßen 64
22	Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen 76
23	Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen 78
24	Neubau von Bundesautobahnen — Zusammenstellung der vollzoge- nen und voraussichtlichen Fertigstellungen 1992 80
25	Längenentwicklung der Bundesfernstraßen 81

Karte (in der Umschlagtasche)

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1991 (Stand: 31. Dezember 1991)
einschließlich Bedarfsplanmaßnahmen (Stand: 15. Juli 1992)

Straßenbaubericht 1991

Gemäß § 7 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG in der Fassung vom 21. April 1986, BGBl. I 1986, Seite 559) berichtet der Bundesminister für Verkehr dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

Erstmals wurde der Straßenbaubericht für das Jahr 1971 aufgestellt.

Der vorliegende Bericht bezieht sich auf das Jahr 1991.

Zusammenfassung

Gemäß seiner gesetzlichen Verpflichtung (§ 7 FStrAbG) berichtet der Bundesminister für Verkehr dem Bundestag jährlich über den Fortgang des Fernstraßenbaus nach dem Stand des 31. Dezember des Vorjahres.

Im vorliegenden Bericht für das Jahr 1991 werden — neben der fortlaufenden Berichterstattung über die Straßenbauleistungen — einige **Neuerungen bei den Rahmenbedingungen** für den Fernstraßenbau umrissen. Es sind dies unter anderem

- Grundlagen und Ergebnisse des neuen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen 1992 und
- die gesetzlichen Bestimmungen zur Planungsbeschleunigung (z. B. seit Dezember 1991 das „Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz“)
- die gesetzlichen Bestimmungen zum Umweltschutz im Straßenbau, die Stufen seiner Durchsetzung im Rahmen des Planungsverfahrens sowie umweltschutzrelevante Planungshilfen und Ausgleichsmaßnahmen.

Wichtigste Grundlage der Straßenplanung ist die **Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen**. Sie wird maßgeblich beeinflusst durch den Kfz-Bestand, der Ende 1991 in den alten Bundesländern bei 37,5 Mio. Kfz (+ 2,5 %) lag. In den neuen Bundesländern ist — nach den Erkenntnissen des vorangegangenen Berichtsjahres — mit noch höherem Zuwachs zu rechnen. Genaue Zahlen liegen aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Bestandserfassung durch das Kraftfahrtbundesamt noch nicht vor.

Die Aussagen zur Verkehrsentwicklung beruhen aufgrund der noch im Aufbau befindlichen Erfassungsinfrastruktur in den neuen Bundesländern nur auf Erhebungen in den alten Bundesländern. Die **durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV)** nahm

- auf den Autobahnen um rund 3 % auf 43 000 Kfz/24 h und

— auf den Bundesstraßen um rund 1 % auf 9 090 Kfz/24 h

zu.

Die Gesamtfahrleistung betrug im Jahr 1991 rund 475 Mrd. Kfz-km (Zunahme rd. 4 %). Davon entfielen auf

- Bundesautobahnen 141,4 Mrd. Kfz-km (Anteil rd. 30 %),
- Bundesstraßen 103,9 Mrd. Kfz-km (Anteil rd. 22 %).

Die Fahrleistungen haben damit im vergangenen Jahr mit 4,3 % auf den Bundesautobahnen mehr als doppelt so stark zugenommen wie auf den Bundesstraßen (2,1 %). Die jährliche Zunahme war damit allerdings nur etwa halb so groß wie die mittlere jährliche Zunahme im Zeitraum 1985—1990; die Zahlen zeigen aber deutlich, daß sich die Konzentration des Verkehrs auf den Bundesautobahnen fortsetzt.

Die Gesamtfahrleistung in den neuen Bundesländern stieg nach Schätzungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) von 65 Mrd. Kfz/km im Jahre 1990 auf rd. 75 Mrd. Kfz-km im Jahre 1991; dies entspricht einer Zunahme von etwa 15 %.

Mit dem neuen **Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen** wurden für die kommenden Jahre straßenbau- und investitionspolitisch wichtige Voraussetzungen geschaffen. Die geplanten **Gesamtausgaben** für den Bundesfernstraßenbau liegen danach für den Zeitraum 1991—2010 bei 232,5 Mrd. DM. Davon sind 99,6 Mrd. DM (42,8 %) für Maßnahmen der Hauptbautitel bestimmt, 91,8 Mrd. DM (39,5 %) sind Investitionen außerhalb der Hauptbautitel und 41,2 Mrd. DM (17,7 %) sind Nicht-Investitionen. Da die Ausgaben für die Investition außerhalb der Hauptbautitel (Ersatzinvestitionen, Hochbauten, Zuwendungen an fremde Baulastträger u. ä.) und Nicht-Investitionen (insbesondere Unterhaltung und Betrieb) in Zukunft erwar-

tungsgemäß steigen werden, wird der Anteil der Ausgaben für Maßnahmen der Hauptbautitel unter diesen Bedingungen abnehmen.

Der Bedarfsplan sieht — einschließlich der 1991 noch nicht abgeschlossenen Maßnahmen — bis zum Jahre 2010 folgende **Bauleistungen** vor:

- BAB-Erweiterung einschl. VDE 2 300 km
- BAB-Neubau 2 980 km
(davon 670 km Anbau 2. Fahrbahn an vorhandene Strecken)
- Bundesstraßen rd. 6 390 km.

Der Finanzrahmen weist — getrennt nach alten und neuen Bundesländern — folgende Bedarfsanteile aus:

- Alte Bundesländer rd. 65 Mrd. DM und
- Neue Bundesländer rd. 35 Mrd. DM (einschließlich Berlin).

Für **Bauleistungen in den neuen Bundesländern** wurden im Jahr 1991 einschließlich der Mittel aus dem Gemeinschaftswerk „Aufschwung Ost“ insgesamt 2,2 Mrd. DM aufgewendet. In diesem Rahmen wurden die im Berichtsjahr 1990 noch nicht abgeschlossenen Maßnahmen aus dem Lückenschlußprogramm weitestgehend fertiggestellt. In Bau befinden sich noch:

- A 4 Bad Hersfeld-Eisenach
- A 72 Hof-Chemnitz
- B 191 Danneberg-Dömitz.

Neben der Instandsetzung und Grunderneuerung wichtiger weiterer BAB-Abschnitte konnten u. a. mit der Ausstattung der Mittelstreifen mit Schutzplanken auf insgesamt 1 100 km BAB-Abschnitten und der Verbesserung der Befahrbarkeit auf 1 450 km Bundesstraßen durch Deckenerneuerung einschl. Markierung ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geleistet werden. 11 Ortsumgehungen wurden für den Verkehr freigegeben.

Von besonderer Bedeutung waren die **Baubeginne**, wie die zweite Fahrbahn an der BAB A 12 bei Frankfurt/Oder und die Verlängerung der A 241 bei Schwerin. Im ersten Halbjahr 1992 wurden bereits 60% des Vorjahresbetrages der Mittel für Um-, Aus- und Neubau eingesetzt.

Die **Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben** im Jahre 1991 weist für die

- Bundesautobahnen (Kosten rd. 2,0 Mrd. DM):
 - 82,3 km 4streifiger Neubau,

- 9,9 km Neubau 1. Fahrbahn,
 - 15,5 km Neubau 2. Fahrbahn,
 - 78 km Ausbau von 4 auf 6 Fahrstreifen und
- Bundesstraßen einschl. Ortsumgehungen (Kosten rd. 1,4 Mrd. DM):
- 35,2 km 4streifiger Neubau,
 - 149,7 km 2streifiger Neubau
- aus.

Die zunehmende Konzentration des Verkehrs auf den Bundesautobahnen macht es notwendig, die Leistungsfähigkeit bestimmter Abschnitte der bestehenden Autobahnen u. a. durch den Anbau noch fehlender Standstreifen zu erhöhen. Auch die **Erhaltung dieser Strecken** gewinnt mit zunehmendem Alter sowie durch die ständig höheren Verkehrsmengen und die ab 1992 zu erwartende weitere Erhöhung der zulässigen Achslasten an Bedeutung.

Die **Beseitigung von Bahnübergängen** der Deutschen Bundesbahn im Zuge von Bundesstraßen dienen vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung des Verkehrsablaufes. Für ihre Beseitigung sowie für andere technische Sicherungen wurden in den alten Bundesländern im Jahr 1991 30,8 Mio. DM aufgewendet. In den neuen Bundesländern bestehen zur Zeit rd. 565 Bahnübergänge der Deutschen Bundesbahn im Zuge von Bundesstraßen. Zum Abbau dieser niveaugleichen Bahnübergänge wird vom Bundesminister für Verkehr zur Zeit ein entsprechendes Programm vorbereitet.

Im Rahmen des **Radwegeprogramms** sind im Berichtsjahr rd. 150 km Radwege an Bundesstraßen fertiggestellt worden. Hierfür wurden rd. 120 Mio. DM aufgewendet. Ende 1991 waren weitere 380 km Radwege in Bau. Für den Zeitraum von 1991 bis zum Jahr 2000 sieht das Radwegeprogramm für die alten Bundesländer den Bau von weiteren 3 000 km Radwegen vor. Die Aufnahme der neuen Länder in das Radwegeprogramm ist eingeleitet.

Für **Maßnahmen des Umweltschutzes**, d. h. für Lärmschutz sowie für Naturschutz und Landschaftspflege, wurden im Berichtsjahr rd. 537 Mio. DM aufgewendet.

Für den Lärmschutz entfielen davon 368 Mio. DM. Hierfür wurden rd. 34 km Lärmschutzwälle einschl. Steinwälle und 54 km Lärmschutzwände errichtet sowie 41 000 qm Lärmschutzfenster eingebaut. Für Naturschutz und Landschaftspflege wurden rd. 169 Mio. DM aufgewendet.

1. Grundlagen

1.1 Netz der Bundesfernstraßen

Ende des Jahres 1991 verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von rd. 225 000 km Länge. Hiervon waren 53 078 km (rd. 24%) Bundesfernstraßen, die sich im Verhältnis von rd. 1:4 auf Bundesautobahnen (10 955 km) und Bundesstraßen (42 123 km) aufteilen.

Gemessen an den Zahlen für das gesamtdeutsche Netz verfügt die Bundesrepublik Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Staaten längenmäßig über ein gut entwickeltes Fernstraßennetz (siehe **Tabelle 1** und **Abbildung 1**)

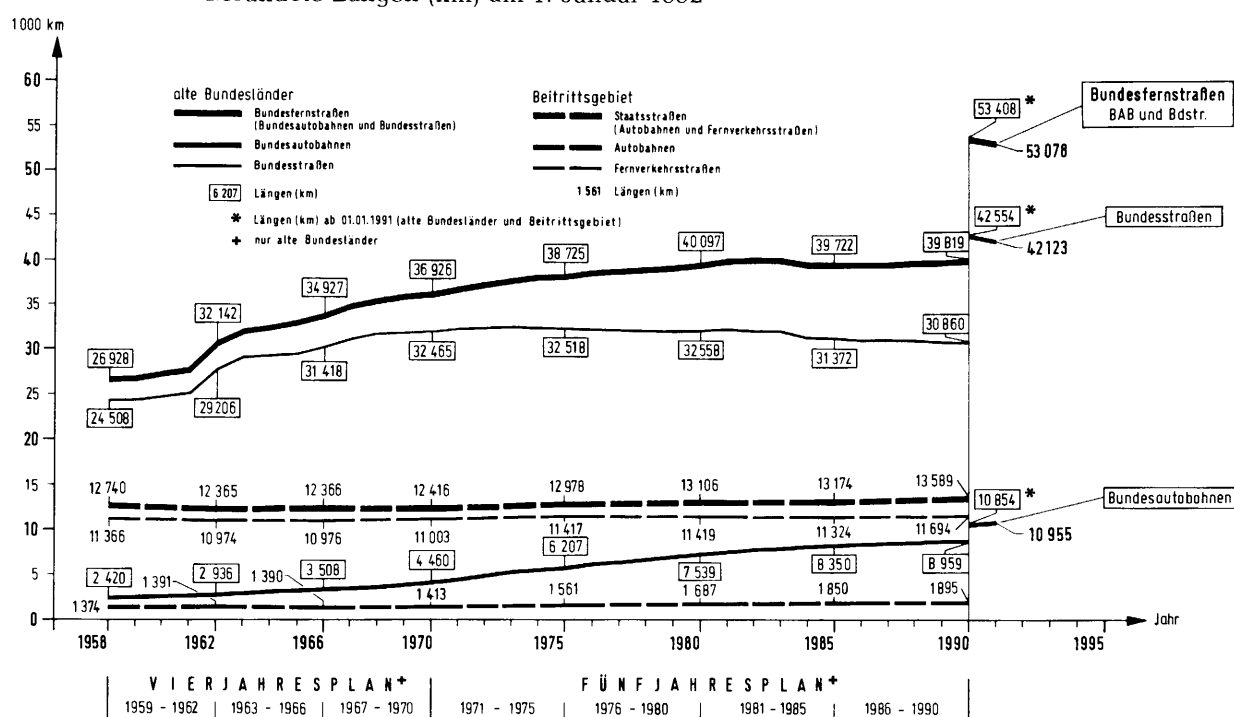
Trotz der nach den im vergangenen Jahr u. a. fertiggestellten Lückenschlußmaßnahmen und Ortsumgehungen sind in diesem Netz die deutlichen Unterschiede zwischen den alten und den neuen Bundesländern nicht zu übersehen. Dies gilt sowohl für den Umfang als auch insbesondere für den baulichen Zustand, die Kapazität der Querschnitte und die Umwelt- und sicherheits-relevanten Merkmale des Fernstraßennetzes.

Während in den alten Bundesländern ein weitgehend gut ausgebautes Straßennetz mit hohem Sicherheits- und Komfort-Standard vorhanden ist, das durch Neuausbau im wesentlichen den in den nächsten 20 Jahren zu erwartenden geänderten Reise- und

Tabelle 1: Längenvergleich der Bundesfernstraßen alte/neue Bundesländer
— Stand 1. Januar 1992 —

	alte Bundesländer	neue Bundesländer	Insgesamt
a) Bundesautobahnen			
Länge km	9 084	1 871	10 955
Durchschnittliche Breite m	19,5	15,6	—
b) Bundesstraßen			
Länge km	30 790	11 333	42 123
Durchschnittliche Breite m	8,8	7,0	—
Bundesfernstraßen a) + b) km	39 874	13 204	53 078

Abbildung 1: Entwicklung des Bundesfernstraßennetzes
— Gerundete Längen (km) am 1. Januar 1992 —



Güterverkehrsströmen angepaßt werden muß, besteht für das Fernstraßennetz in den neuen Bundesländern weiterhin umfangreicher Um- und Neubaubedarf — sowohl im Hinblick auf Verdichtung und geographischer Ausrichtung als auch hinsichtlich der Sicherheits- und Komfort-Merkmale.

1.2 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen

Orientierungsgröße für den Ausbau und die Unterhaltung der Bundesfernstraßen ist die zu erwartende Verkehrsnachfrage im Personen- und Güterverkehr. Als Grundlage für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 1992 und des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen wurden koordinierte Gesamtprognosen zur Abschätzung der langfristigen Verkehrsentwicklung unter der Annahme einer bestimmten Angebotskonstellation (Szenario) für alle Verkehrs-

träger aufgestellt. Die angewendete Methode der Modellprognose ermöglichte es, grundlegende Veränderungen in der verkehrlichen Orientierung zu berücksichtigen. Die daraus resultierenden prognostizierten Belastungen können durchaus in Höhe der derzeitigen Verkehrsbelastungen oder darunter liegen und scheinen mitunter kurzzeitigen lokalen Entwicklungen zu widersprechen.

— **Kraftfahrzeuge**

Bis Ende des Jahres 1991 wurde in den alten Bundesländern ein Bestand von 36,6 Mio. Kfz ermittelt. Bei den Pkw war ein Zuwachs von 2,0 % innerhalb des Jahres 1991 festzustellen. Von den 31 309 Mio. Pkw waren rd. 55 % als schadstoffreduzierte Fahrzeuge anerkannt. **Tabelle 2** zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes bezogen auf den Vorjahresstand — 1. Januar 1991 — sowie die Anteile der Fahrzeugarten.

Tabelle 2: Entwicklung des Kraftfahrzeug-Bestandes
— alte Bundesländer —

Fahrzeug-Art	Bestand in 1000 am		Veränderung (%) gegenüber Vorjahr am	
	1. Januar 1992	1. Juli 1992	1. Januar 1991	1. Juli 1992
Pkw	31 309	32 007	2,0	2,2
Lkw	1 500	1 549	6,5	7,6
übrige Kfz	3 773	3 909	2,9	3,8
Fahrzeuge insgesamt	36 582	37 465	2,3	2,6

Die Öffnung der Grenzen hat zu einer erheblichen Zunahme des Bestandes an Kraftfahrzeugen im Gebiet der ehemaligen DDR geführt. Im Straßenbaubericht 1990 (Tabelle 5 a) war hierzu ein Bestand von insgesamt 8,8 Mio. Kfz angegeben worden. Seit Anfang Januar 1991 wird der Kraftfahrzeugbestand in den neuen Bundesländern vom Kraftfahrtbundesamt erfaßt — bis zum 1. Januar 1992: rd. 2,9 Mio. Kfz (rd. 33 % des Bestandes am 30. September 1990). Aktuelle Angaben über den Kraftfahrzeugbestand in den neuen Bundesländern sind daher zur Zeit nicht verfügbar.

— **Verkehrsstärken**

Die mittleren Werte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) betragen in den alten Bundesländern

Bundesautobahnen 1991: rd. 43 000 Kfz/24 h (1990: 41 800 Kfz/24 h)¹⁾ und

Bundesstraßen 1991: rd. 9 090 Kfz/24 h (1990: 9 010 Kfz/24 h)¹⁾

Veränderungen im West/Ost-Verkehr sind darin enthalten.

Im Vergleich dazu betrug der DTV in den neuen Bundesländern im Jahr 1990 auf

Bundesautobahnen: rd. 19 400 Kfz/24 h und auf Bundesstraßen: rd. 4 750 Kfz/24 h.

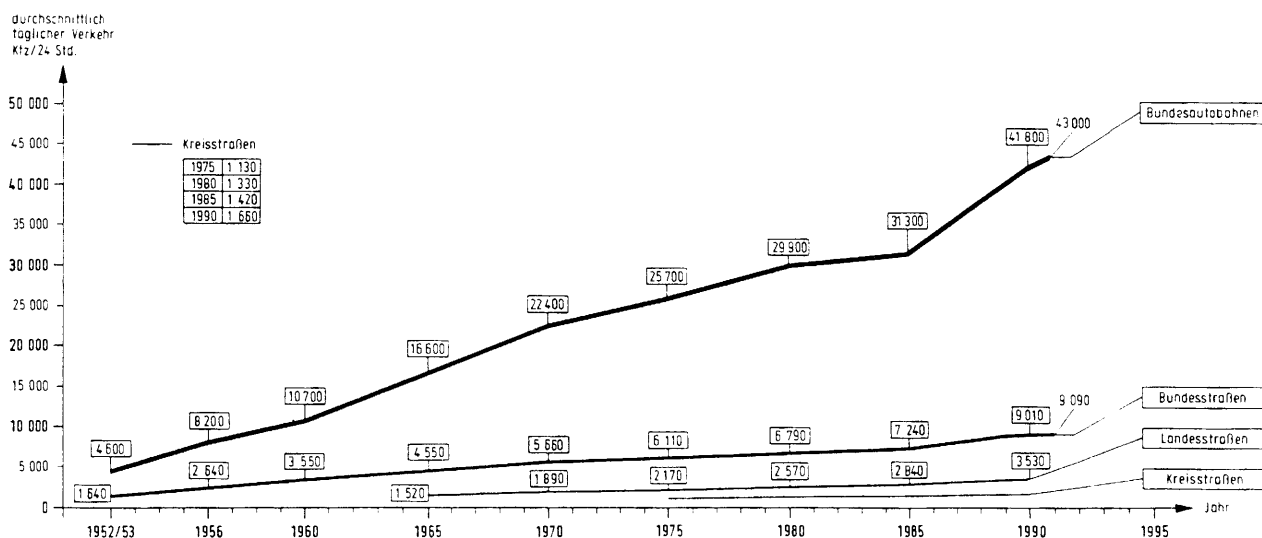
Die Entwicklung dieser Belastungswerte seit 1952 in den alten Bundesländern zeigt **Abbildung 2**¹⁾. Danach hat die Verkehrsstärke auf den Bundesautobahnen seit etwa 1985 überproportional zugenommen.

Die Verkehrsstärken in den alten Bundesländern wurden an 664 Zählstellen im Bundesfernstraßennetz mit Hilfe von automatischen Langzeitzählgeräten kontinuierlich ermittelt. Ein entsprechendes Erfassungsnetz wird zur Zeit in den neuen Ländern aufgebaut. Gegen Ende 1991 wurden hier die ersten Langzeitzählstellen in Betrieb genommen. Die netzweite Installation und Inbetriebnahme automatischer Verkehrsdatenerfassungsgeräte dauert an.

Zur Darstellung der inzwischen deutlich veränderten Verkehrssituation in den neuen Bundesländern wurden im Zeitraum von März bis Juli 1992 zusätzlich an rd. 130 Querschnitten im außerörtlichen Bundesstraßennetz punktuelle Verkehrszählungen durchgeführt. Die Ergebnisse, die aufgrund der Erhebungsmethodik nicht netzrepräsentativ sind, zeigen einen durchschnittlichen Anstieg der Verkehrsstärken von rd. 30 bis 35 % gegenüber der Bundesverkehrszählung 1990 (BVZ 1990).

¹⁾ Die im Vorjahreshaft für 1990 angegebenen Werte liegen aufgrund eines Berechnungsfehlers zu hoch.

Abbildung 2: Mittlere Verkehrsstärken nach Straßenklassen in den alten Bundesländern



— Verkehrsleistungen

Auf den Bundesfernstraßen in den alten Bundesländern wurden 1991 rd. 245,3 Mrd. Kfz-km zurückgelegt; dies entspricht etwa der Hälfte der gesamten Verkehrsleistungen des Kraftfahrzeugverkehrs. Besonders hoch ist die Konzentration des Kraftfahrzeugverkehrs auf den Bundesautobahnen. Auf diesen werden bei einem Längenanteil von rd. 1,8 % am Gesamtstraßennetz rd. 30 % (bei

rd. 475 Mrd. Kfz-km insgesamt) aller Fahrleistungen auf der Straße erbracht. Dieser hohe Anteil unterstreicht die Bedeutung der Bundesautobahnen für die Verkehrsabwicklung.

Für den Bereich der *alten Bundesländer* zeigt **Tabelle 3** die aus o. g. Zählergebnissen ermittelten Fahrleistungen auf den Bundesfernstraßen seit 1980 und ihre Entwicklungstrends. Veränderungen aufgrund der West/Ost-Verkehre sind darin enthalten.

Tabelle 3: Entwicklung der Fahrleistungen 1980—1991 auf Bundesfernstraßen — alte Bundesländer —

Straßenklasse	Kennwert	Jahre			
		1980	1985	1990	1991
Bundesautobahnen	Fahrleistung	80,7	94,4	135,6*)	141,4*)
	absolute Veränderung Mrd. Fz-km	13,7	46,4		5,8
	absolute jährliche Veränderung Mrd. Fz-km	2,7	9,3		5,8
	relative Veränderung %	16,9	49,2		4,3
	relative jährliche Veränderung %	3,4	9,8		4,3
Bundesstraßen	Fahrleistung	83,6	84,3	102,5*	103,9*
	absolute Veränderung Mrd. Fz-km	0,7	17,9		2,1
	absolute jährliche Veränderung Mrd. Fz-km	0,1	3,6		2,1
	relative Veränderung %	0,8	21,2		2,1
	relative jährliche Veränderung %	0,2	4,2		2,1

*) Die Fahrleistungen für 1990 und 1991 gelten nur für den Bereich der alten Bundesländer. Veränderungen im West/Ost-Verkehr sind jedoch impliziert enthalten.

Die Gesamtfahrleistung in den *neuen Bundesländern* stieg nach Schätzungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) von 65 Mrd. Kfz-km im Jahre 1990 auf rd. 75 Mrd. Kfz-km im Jahre 1991; dies entspricht einer Zunahme von etwa 15 %.

— **Kapazitätseinschränkungen durch Baustellen auf Bundesautobahnen**

Bauarbeiten an Betriebsstrecken sind zur Erhaltung der Substanz, zu deren Modernisierung und damit auch zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit unvermeidbar.

Im Berichtsjahr wurden in den alten und neuen Bundesländern insgesamt etwa 420 Baustellen von längerer Dauer (mehr als 14 Tage) an den Betriebsstrecken der Bundesautobahnen abgewickelt. Bund und Länder versuchen, diese längerfristigen Bauarbeiten im Rahmen der koordinierten Baubetriebsplanung so zu organisieren, daß

- die Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit in Baubereichen durch den Einsatz spezieller Leit- und Markierungstechniken und -einrichtungen verringert werden,
- die Bauzeiten gestrafft und ihre Höchstdauer auf stark belasteten Autobahnen begrenzt werden,
- Baustellenkonzentration durch bessere zeitliche und räumliche Verteilung der Baustellen vermieden werden,
- die Anzahl der Baustellen in den Reisezeiten verringert wird und
- durch frühzeitige Ankündigung bzw. Veröffentlichung der von Bautätigkeit betroffenen Streckenabschnitte (vgl. jährliche Ferien-Verkehrsprognose des BMV) die zu erwartenden Verkehrsbeeinträchtigungen reduziert werden können.

Im Jahre 1991 konnten von den etwa 420 Baustellen längerer Dauer rd. 60 % außerhalb der Reisezeiten (Ostern, Pfingsten, Hauptreisezeit) betrieben werden. An den vom Ferienreiseverkehr bevorzugten Hauptstrecken der Bundesautobahnen wurde die Anzahl der Baustellen in der Hauptreisezeit (Mitte Juni bis Mitte September) von 90 im Vorjahr auf 75 reduziert.

Um die Beeinträchtigungen für die Verkehrsteilnehmer weiter abzubauen, wurden bei Ausschreibungen für Bauarbeiten auf hochbelasteten Strecken — über die Vorgabe kurzer Baufristen für die Hauptangebote hinaus — Nebenangebote für weiter verkürzte Bauzeiten angefordert. Solche Nebenangebote wurden angenommen, wenn die Mehrkosten vertretbar waren.

Verkürzungen der Bauzeit lassen sich im Grunde nur durch Mehrschichten-Betrieb unter Ausnutzung des Tageslichts erzielen. Erfahrungen haben gezeigt, daß eine Nachtbaustelle („rund um die Uhr“) nur noch geringe zusätzliche Bauzeitverkür-

zung, dafür aber erheblich höhere Kosten und Probleme mit sich bringt, wie beispielsweise die Sicherheit am Arbeitsplatz, den Personaleinsatz, die Anlieferung von Baumaterialien und behördliche Auflagen. Nachtbaustellen sollten angesichts des geringen Grenznutzens auf sinnvolle und vertretbare Einzelfälle beschränkt werden.

Die Sicherheit und der Verkehrsablauf an BAB-Baustellen wird durch die Einrichtung einer ausreichenden Zahl von Behelfsfahrstreifen — in der Regel durch 2 Behelfsfahrstreifen für jede Fahrtrichtung — verbessert. Dieses Ziel konnte im Berichtsjahr in den alten Bundesländern, von wenigen Ausnahmen abgesehen, an allen längerfristigen Baustellen — insbesondere an den stark belasteten BAB-Strecken — erreicht werden. In den neuen Bundesländern sind solche Maßnahmen wegen der zumeist schmaleren Fahrbahnquerschnitte schwerer zu realisieren. Im Zusammenhang mit erforderlichen Baumaßnahmen werden derartige Autobahnabschnitte sukzessive mit Standstreifen ausgestattet.

1.3 Umweltschutz im Straßenbau

Umweltschutzaspekte gewinnen nicht zuletzt infolge der sich abzeichnenden Entwicklung des Straßenverkehrs bei der Planung und beim Bau von Bundesfernstraßen zunehmend an Bedeutung. So werden bereits bei der Bewertung neuer Straßenbauprojekte im Rahmen der Bedarfsplanaufstellung für die Bundesfernstraßen (vgl. Absatz 1.4) Umwelteffekte entsprechend ihren hauptsächlichen Einwirkungsbereichen:

- direkte Beeinträchtigungen der Siedlungs- und Erholungsnutzung (hauptsächlich durch Lärm und Erschütterungen sowie Zerschneidung infolge des neuen bzw. des geänderten Kfz-Verkehrs) und
- ökologische Risiken (Eingriffe in Natur und Landschaft)

berücksichtigt.

In den letzten Jahren sind die gesetzlichen und administrativen Möglichkeiten, Umweltbelange bei Planung und Bau von Bundesfernstraßen zu berücksichtigen, wesentlich erweitert worden. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung, die für alle Maßnahmen an Bundesfernstraßen verbindlich ist, welche einer Planfeststellung bedürfen, sind Umwelteffekte bereits bei der Linienbestimmung nach § 16 und bei der Planfeststellung nach § 17 FStG zu prüfen. Das Raumordnungsgesetz (§ 6a) in der Fassung vom 25. Juli 1991 schließt das Raumordnungsverfahren ein, das beim Neubau von Bundesfernstraßen die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt fordert. Nach § 8 des Bundesnaturschutzgesetzes sind vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, unvermeidbare auszugleichen.

Die Durchführung dieser Vorschriften bei der Planung und beim Bau von Bundesfernstraßen ist in mehreren

Hinweisen und Richtlinien geregelt²⁾. Die Prüfung der Umweltverträglichkeit bei der Planung von Bundesfernstraßen besteht aus folgenden Schritten:

1) *Raumempfindlichkeitsanalyse*

In dieser Phase wird der Planungskorridor festgelegt, der alle sinnvollen Varianten einschließt. Dabei ist auf seine naturräumliche Struktur zu achten, damit landschaftliche Zerschneidungen erkannt und dadurch vermieden bzw. ausgeglichen werden können. Im Untersuchungsraum werden die Bedeutung von Wohn- und Erholungsgebieten, Boden, Grund- und Oberflächenwasser, Klima, Flora, Fauna und Landschaftsbild und die Empfindlichkeit für Einwirkungen von Straße und Straßenverkehr analysiert. Vorhandene und geplante Nutzungen für Wohnen, Land- und Forstwirtschaft, Gewerbe, Verkehr und Erholung werden kartiert. Dadurch lassen sich Flächen hoher und geringer Empfindlichkeit abgrenzen. Letztere werden zu konfliktarmen Korridoren zusammengefaßt, innerhalb derer Projektvarianten entwickelt werden können.

2) *Variantenvergleich und Linienbestimmung*

Innerhalb des Planungskorridors werden verschiedene Varianten entwickelt, deren Auswirkungen auf Wohngebiete, Erholungsräume, Boden, Wasser, Pflanzen- und Tierwelt, Klima und Landschaft ermittelt und bewertet werden. Je nach ihrer Auswirkung auf diese sogenannten Umweltschutzgüter und unter Berücksichtigung verkehrlicher, wirtschaftlicher und landschaftsplanerischer Aspekte wird die geeignetste Variante ausgewählt.

Die Schritte 1) und 2) liefern Beiträge für das Raumordnungsverfahren nach Landesrecht und die Linienbestimmung nach § 16 FStrG. Sie greifen dabei auf alle verfügbaren Informationen über die Nutzung des

²⁾ Hinweise zur Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Bundesfernstraßenbau (HNL-StB 87)
Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie (MUVS) von 1990
u. a.

Untersuchungsraumes und die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Luft, Tiere, Pflanzen und Kulturgüter zurück. Da diese selten ausreichend detailliert bzw. auf dem neuesten Stand dokumentiert sind, müssen bei vielen Planungen zur Vermeidung schädlicher Umweltauswirkungen und planerischer Sackgassen zeitraubende und kostspielige Fallstudien durchgeführt werden.

3) *Landschaftspflegerische Begleitplanung und schalltechnische Untersuchung:*

In dieser Phase werden die umweltschutzrelevanten Teile für den Planungsentwurf erarbeitet, der Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. Nachdem durch die Raumempfindlichkeitsanalyse (Phase 1 und 2) die grundsätzliche Eignung des Planungskorridors sowie die konfliktärmste Linienführung festgestellt worden sind, wird durch die landschaftspflegerische Begleitplanung versucht, bisher vernachlässigte Umweltschutzaspekte im Rahmen des technischen Ausbaus zu berücksichtigen. Hierzu gehören ebenfalls Bauwerke zum Schutz von Tierwanderungen und ökologisch wichtigen Mikroklimaten, die Umfahrung von Wassergewinnungsgebieten oder Erholungsräumen sowie die Verlegung der Straße aus Lärmschutzgründen.

In dieser Phase ist ebenfalls festzulegen, in welcher Weise unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft gemäß § 8 (2) Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) auszugleichen sind. Das bedeutet, die gestörten Funktionen nach Art und Umfang soweit wie möglich wieder herzustellen. Je nach örtlicher Situation ist ein Ausgleich für eine oder mehrere folgender Funktionen zu schaffen:

- Speicherung des Niederschlagswassers,
- Pufferung oder Abbau von Schadstoffen,
- Verbesserung von Klima und Luftqualität,
- Lebensraum für Tiere und Pflanzen,
- Erholung.

In vielen Fällen haben sich die beim Bau einer Straße angelegten Ausgleichsflächen zu wertvollen Biotopen

Tabelle 4: Immissionsgrenzwerte (IGW) an Straßen in der Bundesrepublik Deutschland

Kategorien		Immissionsgrenzwerte in dB(A)			
		Tag (6.00 bis 22.00 Uhr)		Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr)	
		Lärmvorsorge	Lärmsanierung	Lärmvorsorge	Lärmsanierung
1		2	3	4	5
1	Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57	70	47	60
2	reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59		49	
4	Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	64	72	54	62
4	Gewerbegebiete	69	75	59	65

entwickelt. Die bei der Anlage und Erhaltung solcher Flächen gewonnenen Erfahrungen werden regelmäßig ausgewertet und fließen in die Planung neuer Ausgleichsflächen ein.

Lärmschutz wird beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen als *Lärmvorsorge* bei bestehenden Bundesfernstraßen als *Lärmsanierung* durchgeführt. Rechtsgrundlage für die Lärmvorsorge sind die §§ 41–43 Bundesimmissionsschutzgesetz und die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV vom 21. Juni 1990). Die Verkehrslärmschutzverordnung, deren Anwendungsbereich in § 1 Abs. 1 festgelegt ist, setzt mit § 2 die Immissionsgrenzwerte (siehe **Tabelle 4**) fest und regelt in § 3 und deren Anlage 1 das Berechnungsverfahren für Beurteilungspegel.

Die Bestimmungen für Lärmsanierung gelten für Bundesfernstraßen, die vor dem 1. April 1974 gebaut und dem Verkehr übergeben worden sind. Darüber hinaus ist seit 1978 Lärmsanierung auch an den Bundesfernstraßen möglich, an denen die in **Tabelle 4** genannten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Im Rahmen der Lärmsanierung werden Eigentümern von zu schützenden baulichen Anlagen 75 % ihrer Aufwendungen für die notwendigen Schutzmaßnahmen gemäß den „Hinweisen zum Lärmschutz und zur Erstattung von Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Lärmsanierung)“ vom 17. September 1971 erstattet. Die Berechnung des Beurteilungspegels erfolgt nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“, die mit ARS 8/1990 vom 10. April 1990 für Bundesfernstraßen eingeführt worden sind.

Neben den akustischen Anforderungen sollten Lärmschutzanlagen auch gestalterischen Ansprüchen genügen. Sehr ausführlich werden Gestaltungsfragen in den „Empfehlungen für die Gestaltung von Lärmschutzanlagen an Straßen“ behandelt, die im Herbst 1985 erschienen sind.

Mit dem Inkrafttreten der Verkehrslärmschutzverordnung am 21. Juni 1990 sind die seit 1983 praktizierten Immissionsgrenzwerte um 3 dB(A) gesenkt worden. Dies und die Anpassung der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90) an den neuesten Erkenntnisstand über die Schallausbreitung haben dazu geführt, daß die erforderlichen Pegelminderungen mit den herkömmlichen Lärmschutzwänden und Lärmschutzwällen vielfach nicht mehr erzielt werden können. Insbesondere lassen sich Lärmschutzwände aus gestalterischen und ökologischen Gründen nicht in beliebiger Höhe ausführen. Sonderkonstruktionen wie Teilabdeckungen und Tunnel sind aufgrund ihrer hohen Herstellungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten nur im begrenzten Umfang zu verwirklichen.

Daher müssen alle Möglichkeiten zur kostengünstigen Minderung des Straßenverkehrslärms genutzt werden. Eine dieser Möglichkeiten ist die Weiterentwicklung und der verstärkte Einsatz von lärmindernden Straßenoberflächen. Mit ARS Nr. 14/1991 konnte der Bundesminister für Verkehr in Ergänzung der Fußnote der Tabelle B der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) weitere Beispiele für lärmindernde Straßenoberflächen bekanntgeben und damit die Voraussetzungen für deren Einsatz verbessern.

1.4 Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92) und neuer Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

1.4.1 Verkehrs- und investitionspolitische Ziele

Das Bundeskabinett hat am 15. Juli 1992 den Bundesverkehrswegeplan 1992 mit dem Entwurf zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes gebilligt, die der Bundesminister für Verkehr vorgelegt hat. Der erste Verkehrswegeplan für das wiedervereinigte Deutschland ist Grundlage für den Ausbau der Verkehrswege des Bundes bis zum Jahre 2010. Nach Herstellung der Einheit Deutschlands und angesichts der politischen und ökonomischen Veränderungen in einem zusammenwachsenden Europa werden in einem integrierten Gesamtverkehrskonzept die Wege aufgezeigt, wie die wachsende Verkehrsnachfrage umweltschonend und sozialverträglich zu befriedigen ist.

In der Investitionspolitik wird eine entscheidende Wende vollzogen. Der Schiene wird erstmals Vorrang eingeräumt. An der weiter steigenden Verkehrsnachfrage soll die Bahn überproportional teilhaben. Als ordnungspolitische Vorgabe wird unterstellt, daß die Verkehrsnachfrage deutlich das Infrastrukturangebot übersteigt, das heißt langfristig, daß von einer Senkung der Reisegeschwindigkeit auf Bundesfernstraßen auszugehen ist und gleichzeitig das Angebot im Schienenverkehr deutlich verbessert wird. Beim Ausbau der Verkehrswegenetze in den neuen Bundesländern haben die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Binnenschifffahrt eine hohe Priorität. Auf Kooperation und Vernetzung der verschiedenen Verkehrssysteme unter Nutzung der jeweiligen arteigenen Vorteile im Hinblick auf Umweltschutz, Verkehrssicherheit und verstärkten Einsatz moderner Technik wird größter Wert gelegt. Vor dem Hintergrund, daß Verkehrspolitik zunehmend nur noch in europäischem Zusammenhang denkbar ist, muß die Bundesrepublik Deutschland als Transitland Nr. 1 in Europa nicht nur Binnenverkehrsströme, sondern auch die Verbindungen zu den westlichen und östlichen Nachbarstaaten einbeziehen. Die Basis für die weitere Arbeit werden die gemeinsam mit der EG entwickelten transeuropäischen Netze für den Hochgeschwindigkeitsverkehr der Eisenbahnen, den kombinierten Verkehr, die Binnenwasserstraßen und die Bundesfernstraßen sein.

Da Infrastruktur- und Bundesverkehrswegeplanung nicht die anstehenden Verkehrsprobleme allein lösen kann, ist sie Bestandteil eines abgestimmten Konzeptes von Ordnungs- und Investitionspolitik, das auch in der Zuständigkeit von Ländern und Gemeinden umgesetzt werden muß. Der Erfolg dieses Programmes wird letztlich auch davon abhängen, inwieweit die Verkehrsteilnehmer das Verkehrsangebot im Sinne der verkehrspolitischen Ziele sinnvoll nutzen.

1.4.2 Prognose der Verkehrsentwicklung

Der BVWP '92 basiert auf einer Gesamtverkehrsprognose, die unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Einheit Deutschlands und der Öffnung der Gren-

zen zu Osteuropa auf das Verkehrsverhalten für den Zeitraum bis 2010 erstellt wurde.

Für die alten Bundesländer wurde dabei die trendgemäße Fortsetzung der bisherigen Wirtschaftsentwicklung unter Berücksichtigung der Auswirkungen des EG-Binnenmarktes angenommen, für die neuen Bundesländer Wirtschaftsaufschwung und Angleichung der Lebensverhältnisse an West-Niveau bis zum Jahr 2010.

Als wesentlichste Randbedingung wurde unterstellt, daß ordnungspolitische Eingriffe (z. B. Anstieg der Kfz-Nutzerkosten um rd. 30 %, restriktive Parkraumbewirtschaftung in den Städten, Sonderkonditionen für den Kombinierten Verkehr) deutliche Wirkung auf Größe und Modal-Split-Struktur der Verkehrsnachfrage zeigen.

Für den Prognosezeitraum zeichnet sich danach folgende Verkehrsentwicklung ab:

- Die mittlere Verkehrsbelastung auf der Straße wird in den alten Bundesländern zum Jahr 2010 deutlich niedriger sein als bei trendgemäßer Fortschreibung der bisherigen Verkehrsentwicklung zu erwarten ist; auf einzelnen Strecken werden die Werte der Prognose für 2010 sogar unter den derzeitigen Verkehrsbelastungen im Straßennetz liegen;
- die Beförderungsleistungen der Schiene und der Binnenschifffahrt werden ansteigen;
- aufgrund geänderten Zielwahlverhaltens werden sich die Verkehrsströme (homogen über ganz Deutschland) verstärkt von der Nord/Süd-Richtung in die West/Ost-Richtung verlagern.

1.4.3 Bewertungsmaßstäbe

Zur Koordinierung der Verkehrswegeplanungen von Straße, Schiene und Wasserstraße wurden die Projekte nach bundesweit vergleichbaren, verkehrszweübergreifenden Maßstäben bewertet. Wesentliche Bestandteile sind:

- die gesamtwirtschaftliche Bewertung,
- die ökologische Beurteilung (Umweltrisikoeinschätzung) und
- die städtebauliche Beurteilung (nur Bundesfernstraßen).

In Einzelfällen werden in die Projektbewertung weitere entscheidungsrelevante Gesichtspunkte einbezogen wie:

- Interdependenzen zwischen Stammstrecken des BAB-Netzes und Hauptabfuhrstrecken der DB/DR bzw. zwischen Bundesstraßen und S-Bahnstrecken in Ballungsräumen;
- Anbindung von Anlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) sowie Güterverkehrszentren (GVZ);
- besondere örtliche verkehrliche Situationen;
- Vereinbarungen mit europäischen Nachbarstaaten;
- Projekte von internationaler herausragender Bedeutung.

Die Projektbewertungen führen auf Bundesebene zu einer Prioritätsreihung, aus der gemäß dem verfügbaren Finanzrahmen der vorliegende Entwurf des neuen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (Zustimmung der Beschluß des Bundeskabinetts vom 15. Juli 1992) abgeleitet wurde.

1.4.4 Investitionsrahmen

Der Finanzrahmen des BVWP '92 beruht auf der geltenden Finanzplanung des Verkehrshaushaltes bis 1995 mit annähernd gleicher Fortschreibung der Ansätze bis zum Jahre 2010 sowie dem Steueränderungsgesetz mit Auswirkungen auf das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Seine Struktur ist in **Tabelle 5** dargestellt.

Für den Geltungszeitraum des BVWP '92 (1991 bis 2010) ergibt sich damit ein Investitionsumfang von insgesamt rd. **490 Mrd. DM**. Davon entfallen auf den Bundesfernstraßenbau rd. 191 Mrd. DM. Für das Schienennetz der deutschen Bahnen DB und DR sind rd. 195 Mrd. DM, für die Bundeswasserstraßen rd. 28 Mrd. DM vorgesehen. Das restliche Investitionsvolumen wird im wesentlichen von den Ansätzen des GVFG mit rd. 76 Mrd. DM ausgefüllt.

1.4.5 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Die Ausgaben für die Bundesfernstraßen im Zeitraum 1991 bis 2010 lassen sich entsprechend dem Finanzrahmen des BVWP '92 — wie in **Tabelle 6** dargestellt — untergliedern.

Da die Ausgaben für

- Ersatzinvestitionen, Hochbauten, Zuwendungen an fremde Baulastträger u. ä. (b) und
- Unterhaltung und Betrieb (c)

in Zukunft erwartungsgemäß steigen werden, wird der Anteil der Ausgaben für Maßnahmen der Hauptbautitel unter diesen Bedingungen abnehmen.

Der neue Bedarfsplan unterscheidet wie seine Vorgänger Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“ — d. h. Realisierung bis zum Jahre 2010 — mit einem Gesamtinvestitionsaufwand von rd. 99,6 Mrd. DM und Projekte des „Weiteren Bedarfs“ — d. h. Realisierung erst nach dem Jahre 2010 —, deren gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit aus heutiger Sicht angenommen werden kann. Das Projektvolumen des „Weiteren Bedarfs“ beträgt rund 54 Mrd. DM.

Der „Vordringliche Bedarf“ gliedert sich gemäß **Tabelle 7**

in Maßnahmen des Überhangs — das sind alle Maßnahmen des Bedarfsplanes 1986, die mindestens die Planfeststellung erreicht haben —, Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“ — diese sollen überwiegend innerhalb der nächsten Dekade realisiert werden — und weitere neue Vorhaben.

Tabelle 5: Investitionsstruktur 1991 bis 2010

1	BVWP '92		BVWP '85			
	Gesamtinvestitionen 1991 bis 2010		Gesamtinvestitionen 1986 bis 1995 nur alte Bundesländer			
	Mrd. DM	%	Mrd. DM	%		
2	3	4	5			
1. Schienennetz DB/DR ¹⁾	194,9	39,5	35,0	27,8		
2. Bundesfernstraßen	191,4	38,8	50,1	39,7		
3. Bundeswasserstraßen	28,0	5,7	8,0	6,4		
Zwischensumme	414,3	84,0	93,1	73,9		
4. Luftfahrt	2 ²⁾	2 ²⁾	2,3	1,8		
5. GVFG-Finanzhilfen	76,1	15,4	27,8	22,0		
6. Übrige Bereiche	2,6	0,6	2,9	2,3		
Summe	493,0	100	126,1	100		
davon Investitionen für Neu- und Ausbau bzw. Hauptbautitel Straßenbau:						
1	Mrd. DM	% von Gesamt- investi- tionen	% von Neu- und Ausbau	Mrd. DM	% von Gesamt- investi- tionen	% von Neu- und Ausbau
2	3	4	5	6	7	
1. Schienennetz DB/DR	108,3	22,0	48,7	25,6	20,3	45,5
2. Bundesfernstraßen ³⁾	99,6	20,2	44,7	26,2	20,8	46,5
3. Bundeswasserstraßen	14,7	3,0	6,6	4,5	3,6	8,0
Summe	222,6	45,2	100	56,3	44,7	100

¹⁾ Allgemeine und streckenbezogene Investitionszuschüsse des Bundes auf Basis status quo Bedingungen des Rechtsstatus der Bahnen.

²⁾ Investitionen des Bundes in die Flugsicherung entfallen ab 1973 durch Privatisierung.

³⁾ Hauptbautitel:

741 16: BAB-Erweiterung	} Bedarfsplaninvestitionen
741 17: BAB-Neubau	
741 27: Bundesstraßenneubau (jeweils mit Grunderwerb)	

Tabelle 6: Investitionsstruktur Bundesfernstraßen im Bundesverkehrswegeplan 1992

1	Ausgaben — in Mrd. DM —		
	Insgesamt 1991 bis 2010	jährlich — im Mittel —	%
2	3	4	
a) Maßnahmen des Bedarfsplanes (Hauptbautitel)	99,6	4,98	42,8
b) Investitionen außerhalb Hauptbautitel (Ersatzinvestitionen, Hochbauten, Zu- wendungen an fremde Baulastträger u. ä.) .	91,8	4,59	39,5
c) Nicht-Investitionen (insbesondere Unterhaltung und Betrieb) . .	41,1	2,06	17,7
Gesamtausgaben	232,5	11,63	100

Tabelle 7: „Vordringlicher Bedarf“ im Bundesfernstraßennetz

— Stand 15. Juli 1992 —

Vordringlicher Bedarf	Länge ¹⁾ km	Investitionskosten (Preisstand: 1. Januar 1991) — in Mrd. DM —		
		insgesamt	bis 1990 einschließlich	ab 1991ff.
1	2	3	4	5
a) Überhang²⁾		75,3	49,1	26,2
1. BAB-Erweiterung	rd. 330	11,9	7,9	4,0
2. BAB-Neubau	rd. 1 050 ³⁾	32,6	24,0	8,6
3. Bundesstraßen	rd. 1 710	30,8	17,2	13,6
b) Verkehrsprojekte Deutsche Einheit .		23,5	unter 0,05	23,5
1. BAB-Erweiterung	rd. 1 020	12,3	0	12,3
2. BAB-Neubau	rd. 960 ⁴⁾	11,2	unter 0,05	11,2
c) Neue Vorhaben		50,2	0,3	49,9⁶⁾
1. BAB-Erweiterung	rd. 1 030	8,3	unter 0,05	8,3
2. BAB-Neubau	rd. 1 030 ⁴⁾	14,7	0,1	14,6
3. Bundesstraßen	rd. 4 450	27,2	0,2	27,0
Summe „Vordringlicher Bedarf“		149,0	49,4	99,6

¹⁾ ohne die bis 1990 (einschließlich für den Verkehr freigegebenen Maßnahmen

²⁾ ohne die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit im Überhang mit rd. 60 km Länge und 0,4 Mrd. DM Ausgaben ab 1991

³⁾ davon rd. 260 km Anbau zweiter Fahrbahnen an vorhandenen Strecken

⁴⁾ davon rd. 100 km Anbau zweiter Fahrbahnen an vorhandenen Strecken

⁵⁾ davon rd. 310 km Anbau zweiter Fahrbahnen an vorhandenen Strecken

⁶⁾ davon 13,5 Mrd. DM „Vordringlicher Bedarf“ des BVWP '85, Ortsumgehungsprogramm in den NBL und Lückenschlußprogramm

Der „Vordringliche Bedarf“ weist für den Zeitraum 1991 bis 2010 folgende Bedarfsanteile aus:

alte Bundesländer: rd. 65 Mrd. DM und
neue Bundesländer: rd. 35 Mrd. DM
(einschließlich Berlin).

Der über den Flächen- und Bevölkerungsanteil (rd. 27 %) hinaus größere Anteil für die neuen Bundesländer soll dazu dienen, die dortige Verkehrsinfrastruktur bald an den Ausbaustandard der alten Bundesländer heranzuführen und dabei die Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“ vorrangig zu verwirklichen. Der Investitionsschwerpunkt im Fernstraßenbau der neuen Länder soll in der ersten Hälfte des Planungszeitraums liegen.

In **Tabelle 8** sind die Länderanteile am „Vordringlichen Bedarf“ dargestellt. Es wurde angestrebt, die Verteilung für die alten Bundesländer untereinander gemäß BVWP '85 näherungsweise beizubehalten. Der Mehrbedarf für Anteile an den Verkehrsprojekten „Deutsche Einheit“ in den Ländern Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Hessen und Bayern ist durch entsprechende Zuschläge berücksichtigt. In den Stadtstaaten ist ein flexibles Vorgehen in Anpassung an die wirtschaftliche Bauabwicklung größerer Vorhaben erforderlich. In **Abbildung 3** sind alle Maßnahmen des „Vordringlichen“ und „Weiteren Bedarfs“ auf Autobahnen dargestellt (siehe Faltkarte nach Seite 16).

Tabelle 8: Länderanteile am „Vordringlichen Bedarf“ Bundesfernstraßen

— Zum Vergleich: Anteile innerhalb der alten Bundesländer —

— alte und neue Bundesländer —

— alte Bundesländer —

	Laufende Vorhaben (Überhang) und VDE Mio. DM	Neue Vorhaben Mio. DM	Vordringlicher Bedarf (Spalten 2+3)		Quote in %	
			Mio. DM	%	BVWP '85 ¹⁾	BVWP '92 ²⁾ ohne VDE
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg	5 439	5 812	11 251	11,3	18,5	18,8
Bayern	6 886	7 047	13 933	14,0	19,1	19,4
Berlin	159	1 859	2 018	2,0	1,2 ³⁾	—
Brandenburg	2 198	3 655	5 853	5,9	—	—
Bremen	149	624	773	0,8	0,6	1,3
Hamburg	767	635	1 402	1,4	1,4	2,3
Hessen	3 162	2 592	5 754	5,8	7,9	8,0
Mecklenburg-Vorpommern	2 953	2 062	5 015	5,0	—	—
Niedersachsen	3 276	4 863	8 139	8,2	13,2	12,0
Nordrhein-Westfalen	6 692	9 010	15 702	15,8	26,1	26,2
Rheinland-Pfalz	2 624	1 405	4 029	4,0	6,7	6,7
Saarland	341	364	705	0,7	1,1	1,2
Sachsen	3 350	3 988	7 338	7,4	—	—
Sachsen-Anhalt	4 982	2 693	7 675	7,7	—	—
Schleswig-Holstein	646	1 991	2 637	2,6	4,2	4,1
Thüringen	6 081	1 318	7 399	7,4	—	—
Summe	49 705	49 918	99 626	100	100	100

1) VB '85 = 38,7 Mrd. DM

2) VB '92 (alte Bundesländer) = 59,9 Mrd. DM

3) Nur Berlin (West)

1.5 Finanzierung

Der neue Fünfjahresplan wird voraussichtlich Ende 1992, d. h. nach Verabschiedung des neuen Bedarfsplanes durch den Deutschen Bundestag, aufgestellt werden.

Die am 1. Juli 1992 vom Bundeskabinett beschlossene Finanzplanung bis 1996 sieht für Kapitel 1210 die in **Tabelle 9** dargestellten Ansätze vor. Diese Finanzpla-

nung und die Fortschreibung ihrer Ansätze bis ins Jahr 2010 sind Grundlage und Maßstab für die Dringlichkeitseinstufung im neuen Bedarfsplan. Er beinhaltet ab 1991 Straßenbauausgaben für die Bundesrepublik Deutschland und berücksichtigte in den Jahren 1990 und 1991 den durch die Vereinigung notwendig gewordenen zusätzlichen Finanzbedarf für Lückenschlüsse im Bereich der ehemaligen innerdeutschen Grenze im Zuge von Bundesfernstraßen.

Tabelle 9: Finanzrahmen 1986 bis 1996

— in Mio. DM —

(Soll 1991 bis 1996 gemäß Kabinettsbeschluß vom 1. Juli 1992)

	Summe 1981-85 Ist	1986 Ist ¹	1987 Ist	1988 Ist	1989 Ist	1990 Ist	Summe 1986-90 Ist	1991 Ist	1992 Soll	1993 Soll	1994 Soll	1995 Soll	Summe 1991-95 Soll	1996 Soll
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Kap. 1210	31099,3 ²⁾	6196,6	6250,8	6233,2	6289,5	6724,1	31694,2	8365,9	9950,0	10806,0	11926,0	11936,0	52983,9	11936,0
Nicht- investitionen . . .	5624,7	1131,2	1135,3	1154,3	1169,9	1291,9	5882,6	1665,5	1856,6	1945,1	2034,5	2125,5	9627,7	2125,5
Investitionen einschl. ZIP ¹⁾ . .	25474,6	5065,4	5115,6	5078,8	5119,6	5432,2	25811,6	6700,4	8093,4	8860,9	9891,3	9810,5	43356,7	9810,5
— davon Haupt- bautitel	16671,7	3209,9	3112,5	2949,3	2951,4	3162,6	15385,7	3340,5	3911,5	4516,6	5110,0	5130,0	22008,6	5140,0
— davon andere Investi- tionen	8802,9	1855,5	2003,1	2129,5	2168,2	2269,6	10425,9	3359,9	4181,9	4344,3	4781,5	4680,5	21348,1	4670,5

¹⁾ ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm (1981-85 1398,0 Mio. DM; 1986 = 31,6 Mio. DM)

²⁾ Zum Vergleich: Fünfjahresplan 1981 bis 1985 (Ist) 31099,3 Mio. DM
 Fünfjahresplan 1986 bis 1990 (Soll) 31000,0 Mio. DM
 Fünfjahresplan 1986 bis 1990 (Ist) 31694,2 Mio. DM
 Mehrbetrag 694,2 Mio. DM

2. Aktuelles

2.1 Aufbauarbeit in den neuen Bundesländern

2.1.1 Bauleistungen und Ausgaben

Im Berichtsjahr wurden die 1990 noch nicht abgeschlossenen Maßnahmen aus dem *Lückenschlußprogramm* weitestgehend fertiggestellt.

Im Bau befinden sich noch:

A 4 Bad Hersfeld-Eisenach:

4streifiger Ausbau zwischen Herleshausen und Wommen (Thüringer Zipfel)

A 72 Hof-Chemnitz:

2. Richtungsfahrbahn einschließlich Grunderneuerung der 1. Fahrbahn zwischen Hof und Zwickau/Ost,

B 191 Dannenberg-Dömitz:

Elbebrücke bei Dömitz.

Im Jahr 1991 wurden einschließlich der Mittel aus dem Gemeinschaftswerk „Aufschwung Ost“ im Bereich der Bundesfernstraßen insgesamt 2,2 Mrd. DM aufgewendet. Damit wurde eine erste Phase des infrastrukturellen Zusammenwachsens abgeschlossen.

In diesem Rahmen wurden

- von den 3 700 km Richtungsfahrbahnen der vorhandenen Autobahnen über 450 km erneuert (davon rd. 35 km vor allem im südlichen Teil des Berliner Ringes mit endgültiger 3streifiger Verkehrsführung),
- 15 km fehlende 2. Fahrbahnen fertiggestellt,
- etwa 100 km Standstreifen angebaut (dies ist wegen der Pannenhäufigkeit der noch vorhandenen alten Fahrzeuge von größerer Bedeutung als in den alten Bundesländern),
- zur Erhöhung der Verkehrssicherheit 1 100 km Schutzplanken auf BAB gesetzt, wobei den Mittelschutzplanken mit über 900 km besondere Bedeutung für die Reduzierung der tödlichen Unfälle zukommt,
- zur Erhöhung der Verkehrssicherheit 230 Lichtsignalanlagen errichtet,
- 1 450 km Bundesstraßen zur Verbesserung der Befahrbarkeit mit einer neuen Decke einschließlich Markierung versehen,
- an Bundesstraßen rd. 600 km Schutzplanken aufgestellt;
- die ersten Ortsumgehungen
 - Schlutup (MV)
 - Bernsdorf (BB)
 - Wilmersdorf (BB)
 - Havelberg (ST)

Osterburg (ST)

Parebeu (ST)

Ratscher (ST)

Zerbst (ST)

Röderau/Zeithain

Pirk (SN) und

Henneberg (TH)

für den Verkehr freigegeben.

Von besonderer Bedeutung waren die Baubeginne für die 2. Fahrbahn an der BAB A 12 bei Frankfurt/Oder und die Verlängerung der A 241 bei Schwerin. Durch die Fertigstellung der Verkehrsführung im sogenannten „Thüringer Zipfel“ (A 4) wurde der provisorische 4streifige Ausbau einschließlich Fahrstreifensignalisierung im Bereich der 3streifig zu befahrenden Talbrücke Wommen verbessert.

In den meisten Autobahnbaustellen konnte der Verkehrsablauf und die Sicherheit durch Einrichtung einer 4streifigen Verkehrsführung vor allem in den Hauptreisezeiten verbessert werden.

Weitere dringliche Maßnahmen, die im Berichtsjahr zur Verbesserung des Zustandes und der Unterhaltung des Fernstraßennetzes in den neuen Bundesländern durchgeführt wurden, sind unter den Fachbeiträgen in Kap. 3 aufgeführt.

Im 1. Halbjahr 1992 wurden bereits 60 % des Vorjahresbetrages der Mittel für Um-, Aus- und Neubau eingesetzt.

2.1.2 Beseitigung von Unfallschwerpunkten

Vor dem Hintergrund der weiterhin hohen Anzahl an Straßenverkehrsunfällen hat der Bundesverkehrsminister im Berichtsjahr ein Programm zur Entschärfung von rd. 100 Unfallschwerpunkten auf den Bundesfernstraßen durchgeführt und mittlerweile abgeschlossen.

Da der erforderliche Ausbau des Bundesfernstraßennetzes wegen der vorgeschriebenen planungsrechtlichen Verfahren vielfach nur mittel- bis langfristig realisiert werden kann, wurde versucht, durch kurzfristige, vorwiegend verkehrstechnische Maßnahmen, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Die wichtigsten der rd. 100 Einzelmaßnahmen waren:

- die Einrichtung von 58 Lichtsignalanlagen, davon 21 für Fußgänger,
- der Ausbau von 7 Knotenpunkten,
- die Entschärfung von 16 Unfallschwerpunkten durch die Aufstellung von Schutzplanken,

— der Aus- und Anbau von Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen an Bundesautobahnen.

Die Ausgaben hierfür betragen rd. 18 Mio. DM.

Eine wichtige Maßnahme zur Senkung der Unfallschwere war die Ausstattung mit Schutzplanken auf den Mittelstreifen. Bis Ende 1991 wurden an insgesamt 1 172 km Bundesautobahnen (rd. 65 % des Netzes) Mittelschutzplanken installiert. Die Ausgaben hierfür betragen rd. 90 Mio. DM. Bis Ende Juni 1992 waren rd. 1 677 km (rd. 93 % des Netzes) mit Mittelschutzplanken ausgestattet.

Für Fernmeldeanlagen der Bundesfernstraßen sind im Jahre 1991 insgesamt 45 Mio. DM aufgewendet worden. Damit wurden u. a. an 600 km Bundesautobahnen in den neuen Ländern die Notrufsäulen vom Mittelstreifen an den Fahrbahnrand umgesetzt, so daß nunmehr rd. 10 479 km Bundesautobahnen bundesweit mit diesen Einrichtungen ausgestattet sind.

2.1.3 Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“

Der Bundesminister für Verkehr hat im Vorgriff auf den Gesamtdeutschen Verkehrswegeplan ein Programm mit 17 Projekten zum Ausbau der Straßen-, Schienen- und Binnenschiffahrtswege in den neuen Bundesländern und zur Verbesserung der Anbindung an den Westen vorgelegt, dessen Verwirklichung insgesamt 56 Mrd. DM kosten soll. Für Bundesfernstraßen sind davon rd. 23 Mrd. DM vorgesehen.

Diese Planungen wurden vom Bundeskabinett als Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“ am 9. April 1991 beschlossen und sind in einer Broschüre des Bundesministers für Verkehr veröffentlicht worden.

Folgende Fernstraßenprojekte wurden darin festgelegt:

- a) Ausbaustrecken (Erweiterung von 4 auf 6 Fahrstreifen):
 - A 2 Hannover–Berlin,
 - A 10 Berliner Ring (Süd und Ostteil),
 - A 9 Berlin–Nürnberg,
 - A 4 Eisenach–Dresden.
- b) Neubaustrecken (4 Fahrstreifen):
 - A 20 Lübeck–Stettin,
 - A 82/A 14 Göttingen–Halle,
 - A 14 Magdeburg–Halle,
 - A 4 Dresden–Görlitz,
 - A 44 Kassel–Eisenach,
 - A 81 Erfurt–Schweinfurt,
 - A 73 Suhl–Lichtenfels.

Für die meisten Strecken wurden verkehrswirtschaftliche Untersuchungen und Umweltverträglichkeitsstudien zur Ermittlung der zweckmäßigsten und umweltverträglichsten Trassen vergeben. Erste Ergebnisse liegen bereits vor.

Gleichzeitig wurde mit der Entwurfsbearbeitung begonnen. Teilbereiche der A 10 (südlicher und östlicher Teil des Berliner Ringes) und der A 9 (Bereich Hermsdorfer Kreuz und Abschnitt Autobahnkreuz Schkeuditz bis Landesgrenze ST/TH) befinden sich im Bau. Mit den Bauarbeiten zur Erweiterung auf 6 Fahr-

streifen auf der A 4, Eisenach–Dresden, im Bereich Weimar wurde begonnen.

Für die gesamte A 14 Magdeburg–Halle ist der Planungs-Korridor festgelegt. Für weite Bereiche sind im Jahre 1991 ökologische Untersuchungen sowie die Aufstellung konkreter Entwurfsunterlagen in Auftrag gegeben worden. Bei der Entwurfsbearbeitung zum Neubau der Spreebrücke bei Bautzen im Zuge der A 4, Dresden–Görlitz, stellte sich heraus, daß — entgegen der ursprünglichen Annahme — auch die aus der Vorkriegszeit stammenden Widerlager gänzlich erneuert werden müssen. Dadurch verzögert sich der Baubeginn der A 4 in diesem Abschnitt.

2.1.4 DEGES

Die Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen haben die am 7. Oktober 1991 gegründete **Planungsgesellschaft DEGES, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und Baugesellschaft mbH**, mit der Planung und Baudurchführung von wesentlichen Teilabschnitten der Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“ im Bereich der Bundesfernstraßen beauftragt. Die DEGES wird die Planung und Baudurchführung in enger Abstimmung mit dem jeweiligen Land und dem BMV durchführen. Die durch die DEGES zur Verfügung stehenden zusätzlichen Planungskapazitäten sollen helfen, den Aufbau der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern zu beschleunigen. Hoheitliche Aufgaben und Befugnisse wurden ihr nicht übertragen; sie verbleiben bei den zuständigen staatlichen Organen.

Im Jahr 1991 wurde die DEGES aufgebaut. Neben der Bestellung der zwei Geschäftsführer wurden Aquisitionen im Personalbereich vorgenommen und Organisationsfragen geregelt. Im 1. Halbjahr 1992 sind über 80 % der von den 5 neuen Ländern zu übernehmenden Strecken auf die DEGES zur Betreuung übergegangen. Die restlichen 20 % werden im 2. Halbjahr übernommen. Von den insgesamt 1 900 km der Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“ — Straße — betreut die DEGES rd. 1 100 km (Neubau rd. 650 km; Ausbau rd. 450 km). Damit entfällt auf die DEGES rd. 57 % des Gesamtvolumens von 23 Mrd. DM.

2.1.5 Bemerkenswerte Baubeginne

Nach der Übernahme von Ausbaustrecken durch die DEGES wurden im 1. Halbjahr 1992 folgende Maßnahmen vorbereitet und z. T. begonnen:

A 4 Gera–Chemnitz:

- Anschlußstelle Schmölln, Länge: rd. 0,2 km, Kosten: rd. 10,0 Mio. DM
- Brücke bei Meerane (A 4/B 93), Kosten: rd. 15,0 Mio. DM
- Brücke Röhrsdorf (A 4/B 95) bei AS Chemnitz/Nord (1. BA), Kosten: rd. 12,0 Mio. DM
- Anschlußstelle Chemnitz (A 4/B 95) (1. BA), Kosten: rd. 8,0 Mio. DM

2.2 Beschleunigung der Planung von Bundesfernstraßen

2.2.1 Zielsetzung

Die Verbesserung der wirtschaftlichen Situation in den neuen Bundesländern und die Schaffung einheitlicher Lebensverhältnisse im gesamten Bundesgebiet erfordern raschen Handlungsbedarf auch bei der Anpassung der Verkehrsinfrastruktur. Dazu ist das geltende Verkehrswegeplanungsrecht, bei dem für große Vorhaben die Planungszeit meist 10 bis 20 Jahre beträgt, nur bedingt geeignet.

Nach einhelliger Auffassung der Verkehrsminister des Bundes und der Länder dauern auch in den alten Bundesländern Planungsverfahren für Verkehrsinvestitionen zu lange. Die lange Planungsdauer führt dazu, daß selbst Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplanes 1986 noch nicht umgesetzt werden konnten. Der Zeitdruck zur Schaffung leistungsfähiger Verkehrswege im gesamten Bundesgebiet ist nach der Vollendung der staatlichen Einheit Deutschlands noch stärker geworden. Es gilt zudem, den neuen Anforderungen gerecht zu werden, die auf die Bundesrepublik Deutschland als wichtigstes Transitland in der Mitte Europas, insbesondere nach Vollendung des Europäischen Binnenmarktes zukommen. Auch die Öffnung der osteuropäischen Staaten und deren wirtschaftliche Anbindung an Westeuropa erfordern rasches Handeln. Deshalb müssen West-Ost-Verkehrsverbindungen, die ganz Europa zugute kommen, im Westen wie im Osten Deutschlands schneller geplant und ausgeführt werden.

Durch die Planungsbeschleunigung wurde das herkömmliche Planungsverfahren gestrafft und teilweise ersetzt, damit die rechtlichen Voraussetzungen für den Bau von Verkehrswegen schneller erreicht werden können; die Qualität der Planung, insbesondere bei der Berücksichtigung von Umweltbelangen, wird dabei nicht eingeschränkt.

2.2.2 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz und Fernverkehrswegebestimmungsverordnung

Das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz, das vom Deutschen Bundestag am 7. November 1991 verabschiedet worden ist, ist am 19. Dezember 1991 in Kraft getreten. Regelungsschwerpunkt ist die Straffung des herkömmlichen gestuften Planungsverfahrens durch

- Konzentration von Zuständigkeiten,
- Zusammenfassung von Verfahrensschritten,
- Einführung bzw. Verkürzung von Fristen für die Verwaltungsbehörden sowie
- Konzentration des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens.

Das Gesetz gilt in den neuen Bundesländern und im Land Berlin sowie für Fernverkehrswege zwischen diesen Ländern und den nächsten Knotenpunkten des Hauptverkehrsnetzes des übrigen Bundesgebietes.

Der Einschluß auch der Anbindungsstrecken zum Hauptverkehrsnetz der alten Bundesländer in den Anwendungsbereich des Gesetzes schafft für die Aus- bzw. Neubauten von Fernverkehrswegen zwischen den alten und den neuen Bundesländern gleiches Planungsrecht und ermöglicht einen gleichmäßig zügigen Abschluß von Planungsverfahren.

Das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz ermächtigt den Bundesminister für Verkehr, die Fernverkehrswege zwischen den neuen Ländern und dem Hauptverkehrsnetz des übrigen Bundesgebietes durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates im einzelnen zu bestimmen. Von dieser Ermächtigung hat der Bundesminister für Verkehr bereits Gebrauch gemacht.

Die Fernverkehrswegebestimmungsverordnung vom 3. Juni 1992 ist am 18. Juni 1992 in Kraft getreten. Sie enthält eine Auflistung der Bundesfernstraßen in den alten Ländern, die in den Anwendungsbereich des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes fallen sollen. Die Aufnahme der Bundesfernstraßen in die Rechtsverordnung hat ausschließlich verfahrensrechtliche Bedeutung. Die verbindlichen Festlegungen des Gesetzgebers im Bedarfsplan nach dem Fernstraßenausbaugesetz werden dadurch nicht berührt.

2.2.3 Investitionsmaßnahmengesetze

Die Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“, denen für das Zusammenwachsen der alten und der neuen Bundesländer eine Schlüsselfunktion zukommt, sollen durch Investitionsmaßnahmengesetze umgesetzt werden, soweit diese eine noch zügigere Bauzulassung als das nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz gestraffte Planungsverfahren ermöglichen. Dabei soll der Gesetzgeber, wie sonst eine Planfeststellungsbehörde,

- die zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belange abwägen,
- die Auswahl unter alternativen Trassenvorschlägen treffen,
- die endgültige Festlegung für den Verkehrsweg vornehmen und
- über die Bauzulassung des jeweiligen Vorhabens bzw. einzelne Abschnitte beschließen.

Die Länder, Kreise und Gemeinden sowie die betroffenen Bürger werden in die vorbereitende Planung einbezogen.

Auf der Grundlage eines rechtlichen Grundgerüsts für Investitionsmaßnahmengesetze (Vorschriftenteil für vorhabenbezogene Einzelgesetze), das dem Bundeskabinett am 28. August 1991 zur Beschlußfassung vorgelegen hat, sollen Gesetze über den Bau von Bundesfernstraßen erarbeitet werden, sobald die planerischen Vorbereitungen, mit denen die DEGES, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und Baugesellschaft mbH beauftragt wurde, abgeschlossen sind. Für zwei Straßenbauprojekte (A 14, Magdeburg-Halle, Abschnitt Löbejün-Könnern und A 20, Lübeck-Bundesgrenze Deutschland/Polen, Abschnitt

Rehna-Neukloster) soll das Gesetzgebungsverfahren im Jahre 1992 eingeleitet werden.

2.2.4 Beschleunigtes Planungsrecht für das gesamte Bundesgebiet

Zur Beschleunigung der Verkehrswegeplanung in den alten Bundesländern werden im Bundesverkehrsministerium zur Zeit Maßnahmen geprüft, die die termingerechte Erfüllung des „Vordringlichen Bedarfs“ des Bedarfsplans 1992 ermöglichen sollen. Ein entsprechender Gesetzentwurf, der das Planungsrecht noch in der laufenden Legislaturperiode in der Vorgehensweise verbessern soll, wird voraussichtlich im Jahre 1992 fertiggestellt.

2.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und der Kapazitätsausnutzung (Intelligente Straße)

Das im Westen und Osten Deutschlands unterschiedlich gut ausgebaute Netz der Bundesfernstraßen wird durch die zunehmenden Verkehrsmengen örtlich und zeitlich immer häufiger überlastet, was insbesondere zu Beeinträchtigungen

- der Verkehrssicherheit,
- des Verkehrsablaufes und
- der Umwelt

und dadurch letztlich zu wirtschaftlichen Verlusten führt.

Maßnahmen zur Verkehrsbeeinflussung können einen Beitrag zur Verbesserung der Situation leisten, indem sie helfen,

- die Verkehrsnachfrage gemäß dem Kapazitätsangebot im Netz zu verteilen und
- im Falle unvermeidbarer Stauungen dem Kraftfahrer Empfehlungen zum Fahrverhalten geben, die die Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufes und der Verkehrssicherheit reduzieren.

Verkehrsbeeinflussungssysteme können die Kapazität eines Verkehrsnetzes nicht erweitern, sie können allerdings dazu beitragen, sie optimal auszunutzen.

Verkehrsbeeinflussungsanlagen haben bereits einen hohen Entwicklungsstandard erreicht und werden seit mehreren Jahren nach und nach an allen neuralgischen Punkten des Autobahnnetzes eingerichtet. Diese in der Regel auf regionaler Ebene betriebenen Anlagen besitzen folgende funktionalen Elemente:

- Einrichtungen zur Verkehrsdatenerfassung (Streckenstationen) und
- Steuerungs- und Überwachungszentralen (Verkehrsrechner) zur Abfrage und Auswertung von Verkehrsdaten und zur Ausgabe von Informationen, Empfehlungen und Anordnungen durch straßenseitige Wechselverkehrszeichen oder fahrzeuginterne Geräte.

Zur Verkehrsbeeinflussung wurden folgende Leitverfahren entwickelt:

— Bei der *Netzbeeinflussung oder Wechselwegweisung* wird ein Teil des Verkehrs von überlasteten Routen auf Alternativrouten abgeleitet, die noch Leistungsreserven besitzen, und dadurch das Straßennetz besser ausgenutzt,

— bei einer *Streckenbeeinflussung* wird der Verkehr auf hochbelasteten, störanfälligen Streckenabschnitten oder auf besonders witterungsgefährdeten Abschnitten so gesteuert, daß auch unter den veränderten Bedingungen ein flüssiger, sicherer Verkehrsablauf erreicht wird. In Störfällen wird der Kraftfahrer gewarnt. Hierzu werden im wesentlichen folgende Anzeigen und Signale verwendet:

- Warnung vor Gefahren wie z. B. Nebel, Stau, Unfälle,
- Anordnung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten,
- Sperrung und Zuteilung von Fahrstreifen.

— Anlagen zur *Knotenpunktbeeinflussung* dienen dazu, den Verkehrsablauf beim Zusammenfluß bzw. bei der Aufteilung von Verkehrsströmen in planfreien Knotenpunkten durch variable Fahrstreifen-zuteilung zu verbessern. Dafür werden in der Regel Fahrstreifensignale eingesetzt.

Derzeit sind auf den Bundesfernstraßen rund 120 größere Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Betrieb, davon 70 an den Bundesautobahnen. Der Bundesminister für Verkehr hat hierfür bisher rund 300 Mio. DM investiert. Entsprechend dem zur Zeit geltenden fortgeschriebenen Programm für Verkehrsbeeinflussungsanlagen an Bundesautobahnen sollen in den Jahren 1990 bis 1995 für ca. 550 Mio. DM 71 weitere Anlagen und Verkehrsrechnerzentralen errichtet sowie die Verkehrsdatenerfassung — als Grundlage der Netzbeeinflussung — verdichtet werden.

Im Jahre 1991 wurden auf den *Bundesautobahnen* folgende Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Betrieb genommen:

- A 3 Nürnberg-Bamberg
Streckenbeeinflussungsanlage Nürnberg-Erlangen,
- A 4 Bad Hersfeld-Eisenach
Fahrstreifen-zuteilung Talbrücke Wommen,
- A 5 Freiburg-Basel
mobile Stauwarnanlage vor Weil am Rhein,
- A 8 Karlsruhe-Stuttgart
mobile Stauwarnanlage Stuttgart-Degerloch (Umsetzung),
- A 44 Bdgrz. D/NL-Aachen
Stauwarnanlage Aachen-Lichtenbusch

Auch an den *Bundesstraßen* sollen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit weitere Anlagen für rund 42 Mio. DM errichtet werden. Insbesondere in den neuen Ländern werden eine Vielzahl von Unfallschwerpunkten durch Geschwindigkeitswarnanlagen und verkehrsabhängige Lichtsignalanlagen zu entschärfen sein.

Die in den Verkehrsrechnern ermittelten Informationen über die Verkehrszustände können auch für Zwecke des **Verkehrsfunks** genutzt werden. Hierzu

findet derzeit ein Feldversuch „**Bessere Verkehrsinformation (BEVEI)**“ im Bereich zwischen Köln und Duisburg statt. Durch die automatische Erfassung von Störungen, ihre digitale Übertragung über die Rundfunksender in die Kraftfahrzeuge und die Möglichkeit für den Fahrer, nur die ihn interessierenden Informationen gezielt und wiederholbar abrufen zu können, ist eine wesentliche Verbesserung des heutigen Verkehrsfunks zu erwarten.

Darüber hinaus werden zur Zeit Techniken zur **individuellen Verkehrsleitung** mit fahrzeuginternen Geräten erprobt. Diese Systeme wenden sich an den einzelnen Kraftfahrer. Der Benutzer gibt dem Gerät sein Fahrtziel oder den gewünschten Weg an und erhält optische oder akustische Informationen oder Warnungen, die gezielt seine Strecke, sein Verhalten oder sein Ziel betreffen. Die Geräte benötigen eine straßenseitige Infrastruktur, mit der sie kommunizieren können.

2.4 Kombiniertes Verkehr

Die Bedeutung des nationalen und des internationalen kombinierten Verkehrs Schiene/Straße und Binnenschiff/Straße nimmt sowohl in der EG als auch in den Mitgliedsländern der CEMT weiter zu. Mit der Zunahme der Verkehrsnachfrage für lange Strecken wird auch die Nachfrage nach Angeboten des kombinierten Verkehrs ansteigen.

Die Durchführung von Fernverkehren in Transportketten, d. h. unter bestmöglicher Nutzung der jeweils arteigenen Vorteile von Straße, Schiene und Wasserweg, entlastet die Straßen, erhöht die Verkehrssicher-

heit, schont die Umwelt und verbessert den Verkehrsfluß.

Die Bundesregierung hat dieser gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des kombinierten Verkehrs dadurch Rechnung getragen, daß sie ihn seit Jahren durch eine Reihe von ordnungspolitischen Maßnahmen unterstützt, so durch

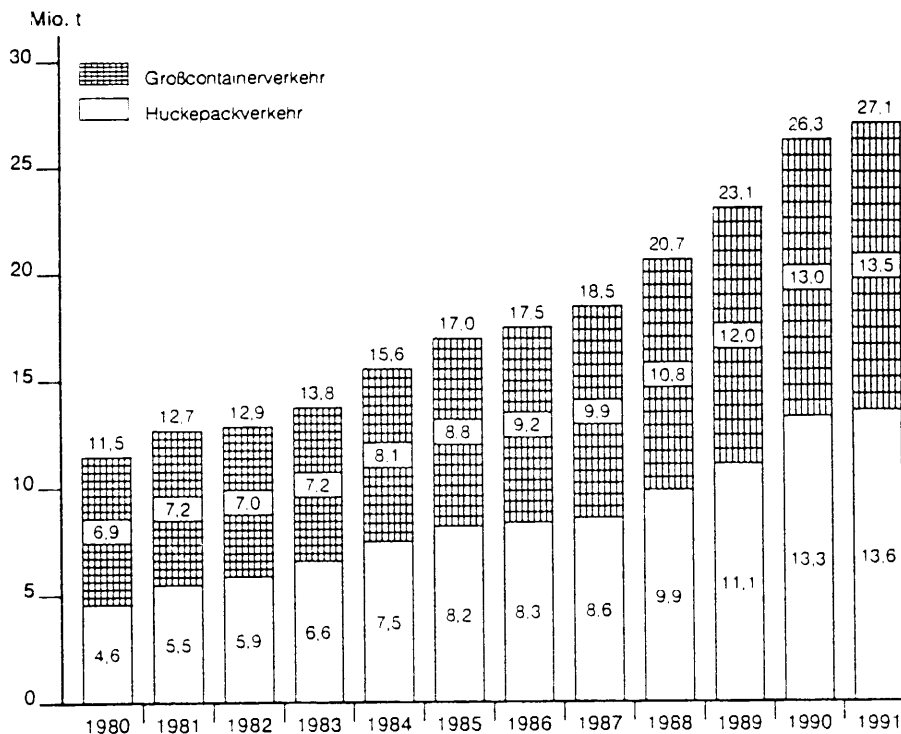
- Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer,
- Befreiung vom Sonntags- und Ferienfahrverbot und
- durch Ausnahmen von Gewichtsbeschränkungen sowie bei Kontingentierungen.

Sie wird diese Politik sowohl national als auch in der EG und in der CEMT fortsetzen.

Daneben setzt sich die Bundesregierung in den Beratungen von EG, ECE und CEMT mit Nachdruck für eine Vereinheitlichung der Abmessungen der Ladefäße und für eine Berücksichtigung der Gegebenheiten des europäischen Straßen- und Schienennetzes ein. Ziel ist ein technisch problemloser und möglichst kostengünstiger Wechsel der Ladeeinheiten zwischen allen Verkehrsträgern in Transportketten, die die jeweils arteigenen Vorteile der Verkehrsträger konsequent ausschöpfen.

Im Jahr 1991 hat die Deutsche Bundesbahn 27,1 Mio. t Güter im kombinierten Verkehr befördert, davon 13,5 Mio. t im Großcontainerverkehr und 13,6 Mio. t im Huckepackverkehr (**Abbildung 4**). Der Zuwachs gegenüber 1990 beträgt 3,1 %. Durch den kombinierten Verkehr sind 1991 rund 2 Mio. Lkw-Fahrten über lange Strecken, vornehmlich im Verkehr zwischen den Ballungsgebieten, von der Straße auf die Schiene verlagert worden.

Abbildung 4: Kombiniertes Verkehr
— Verkehrsaufkommen —



3. Straßenbauleistungen im Jahr 1991

3.1 Finanzierung Straßenbauhaushalt 1991

— Kap. 12 10 —

— Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1991 vom 27. Juni 1991 (BGBl. I S. 1354) folgende Ausgabemittel zur Verfügung (**Haushaltssoll**)

Teilbeträge des Haushalts-Solls	Mio. DM
Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen)	8 418,0
Zusätzliche verwendbare Einnahmen (Beiträge Dritter)	30,2
Zwischensumme ...	8 448,2
abzüglich: Haushaltsgesetzliche Sperre	47,6
Verstärkung Kap. 12 10	19,0
Verfügungsbetrag (Soll)	8 381,6
nachrichtlich: nicht freigegebene Raten (aus 1990)	(11,3)
Summe	8 392,9

— Die **Ausgaben** und **Ausgabereste** im Haushaltsjahr 1991 betragen demgegenüber:

Teilbeträge der Ausgaben und Ausgabereste	Bund	davon EbK (einschließlich BL) *)
	— Mio. DM —	
Länderausgaben (als Auftragsverwaltungen für die Bundesfernstraßen)	8 292,6	1 872,2
Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatzraumbeschaffung	0,5	—
Steuern aus Gesellschaft für Nebenbetriebe der BAB (GfN)	51,4	—
Zentralbewirtschaftete Ausgaben	21,5	7,2
Summe Ausgaben (Ist)	8 366,0	1 879,4
Ausgabereist (0,2 % des Verfügungsbetrages)	15,6	—
Summe Verfügungsbetrag (Ist)	8 381,6	—
(nachrichtlich) nicht freigegebene Reste aus 1990	(11,3)	—
Hinzu: Vereinigungsbedingte Mehrbelastungen (— Lückenschlußmaßnahmen in den alten Bundesländern)	—	(146,2)
Summe ...	8 392,9	2 025,6
(nachrichtlich) Kap. 60 08 (Gemeinschaftswerk Aufschwung Ost) .	—	371,0

*) EbK = Einigungsbedingte Kosten einschließlich Berlin

— Die Ausgaben verteilen sich wie folgt auf alte und neue Bundesländer:

Kap. 12 10 — und Kap. 60 08 („Aufschwung Ost“)

Ausgaben alte/neue Bundesländer (einschließlich Berlin)

	alte Bundesländer (ohne BL)	neue Bundesländer (mit BL)	Summe
	Mio. DM		
Kap. 12 10	6 465,5	1 827,1	8 366,0
— Lückenschlußprogramm ...	78,8	—	78,8
— VDE	1,8	248,7	250,5
— sonstige Investitionen	5 109,4	1 261,3	6 371,1
— Nichtinvestitionen	1 275,5	317,1	1 665,6
Kap. 60 08	—	371,5	371,5
Summe (Kap. 12 10 + 60 08) ..	6 465,5	2 198,6	8 737,5

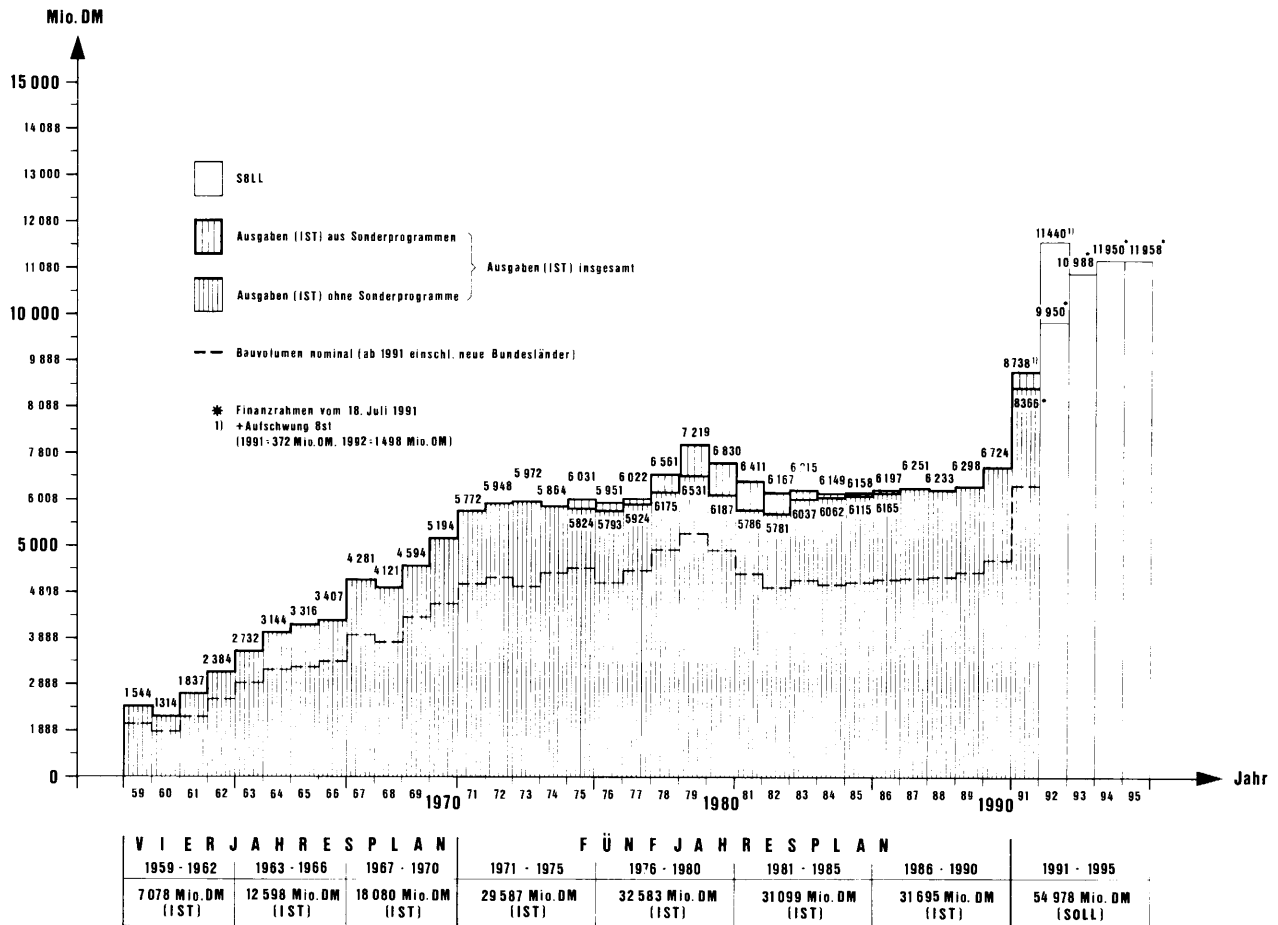
— Die Ausgaben gliedern sich nach **Aufgabenbereichen** wie folgt:

Aufgabenbereich	Titel des Straßenbauplans ¹⁾	Teilbetrag Mio. DM	Gesamt- betrag Mio. DM
Unterhaltung und Betrieb			1 577,3
○ Bundesautobahnen	521 11, 521 32, 521 52, 521 62 (44 %), 811 12, 812 12	763,9	
○ Bundesstraßen	521 21, 521 42, 521 62 (56 %), 811 22, 812 22	813,4	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesautobah- nen (einschließlich Lärmschutzmaßnahmen) — ohne Grunderwerb —			3 193,5
○ Erneuerung, Um- und Ausbau von BAB-Betriebs- strecken	741 13, 741 15, 741 19, 742 11	1 293,8	
○ Verbreiterung von BAB-Betriebsstrecken	741 16	579,6	
○ Neubau	741 17	1 267,1	
○ Hochbauten	711 12, 712 12	53,0	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesstraßen (einschließlich Lärmschutzmaßnahmen) — ohne Grunderwerb —			2 731,3
○ Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen ..	741 23, 741 25, 741 29, 742 21	1 499,1	
○ Neubau	741 27	1 213,0	
○ Hochbauten	711 22, 712 22	19,2	
Grunderwerb, Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatz- beschaffung			366,3
○ Bundesautobahnen	622 32, 821 11, 852 12, 863 12	151,2	
○ Bundesstraßen	622 42, 821 21, 852 22, 863 22	215,1	
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz .	745 21, 882 72, 883 71, 883 82		194,5
Abgeltung von Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	642 12, 642 22		155,1
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger (§ 5 a Fernstraßengesetz)	882 81, 883 81		49,2
Zentrale Aufgaben und Verschiedenes			98,8
○ Forschung, Veröffentlichungen, verkehrswirtschaft- liche Untersuchungen	531 62, 533 62, 534 62, 535 62	22,7	
○ Verschiedenes	532 62, 544 12, 546 12, 682 22, 685 12, 744 82, 861 61, 883 99	76,1	
Zusammen . . .			8 366,0

¹⁾ Einzelnachweise sind im **Anhang, Tabelle 16** (Seite 40ff.) detailliert dargestellt.

Die Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für die Bundesfernstraßen von 1959 bis 1991 zeigt **Abbildung 5**.

Abbildung 5: Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfernstraßen 1959—1991



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 Baufortschritts eingegangen werden, durch Verpflichtungsermächtigungen (VE) abzudecken.

Im Jahre 1991 standen insgesamt 5 332 Mio. DM neue VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

im Haushaltsjahr 1992: rd. 3 457 Mio. DM,
 1993: rd. 1 397 Mio. DM,
 1994: rd. 478 Mio. DM.

Am 31. Dezember 1990 bestanden folgende Verpflichtungen zu Lasten des Haushaltes:

1991: rd. 2 656 Mio. DM,
 1992: rd. 720 Mio. DM,
 1993: rd. 242 Mio. DM
 Insgesamt: rd. 2 831 Mio. DM

3.2 Übersicht der Bauleistungen und Ausgaben

Im Jahr 1991 sind die in **Tabelle 10** zusammengefaßten Abschnittslängen fertiggestellt worden. Die Tabelle weist außerdem die Ausgaben für den Neu- und Ausbau von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, darunter für Ortsumgehungen, aus.

Mit diesen Ausgaben wurde der Finanzrahmen des Jahres 1991 bei den Hauptbautiteln (Ausgabe-Ist vgl. **Tabelle 9**) mit 100,9% sogar leicht überschritten.

Die Einzelbaufortschritte im Jahre 1991 sind im Anhang in den **Tabellen 17 bis 19** detailliert dargestellt.

3.3 Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahnen

Da die Konzentration des Verkehrs auf den Bundesautobahnen weiter zunimmt, ist es notwendig, die

Leistungsfähigkeit bestimmter Abschnitte der bestehenden Bundesautobahnen zu erhöhen bzw. ihren Ausbaustandard, z. B. durch Anbau noch fehlender Standstreifen, zu verbessern.

Auch die Erhaltung dieser Strecken gewinnt mit zunehmendem Alter an Bedeutung, weil die Beanspruchung durch die ständig höheren Verkehrsmengen sowie durch die 1986 bereits erfolgte und die 1992 bevorstehende weitere Erhöhung der zulässigen Achslasten erheblich zunehmen wird.

— alte Bundesländer

Nach dem Bedarfsplan 1986 sollten etwa 2 800 km der insgesamt geplanten 10 300 km BAB-Netzlänge mit 6 oder 8 Fahrstreifen ausgestattet werden. Die Länge von rd. 2 800 km verteilt sich auf 290 km Neubaustrecken, von denen 237 km bereits unter Verkehr sind, und 2 510 km BAB-Betriebsstrecken; von diesen wurden bis Ende 1991 1 102 km auf 6 oder mehr Fahrstreifen erweitert.

Die Fertigstellungsleistung hat in den letzten Jahren im Durchschnitt nur etwa 40 km/Jahr betragen. Angesichts der Konzentration des Verkehrs auf den Bundesautobahnen müssen Aktivitäten zur

beschleunigten Erlangung des Baurechts verstärkt und eine ausreichende Finanzierung für Ausbaumaßnahmen sichergestellt werden.

Die Gesamtlänge der 6- und mehrstreifigen Strecken betrug am 1. Januar 1992 rd. 1 340 km. Darüber hinaus ist an rd. 310 km Richtungsfahrbahnen ein zusätzlicher Fahrstreifen vorhanden (z. B. in Steigungsstrecken und im Überlagerungsbereich mehrerer Autobahnen).

— neue Bundesländer

Der Erweiterungsbedarf der Bundesautobahnen umfaßt rd. 1 000 km 6- und mehrstreifige Abschnitte auf den Strecken:

- A 2/A 10 Hannover-Berlin,
- A 9 Berlin-Nürnberg,
- A 4 Bad Hersfeld-Dresden.

Die Gesamtlänge der 6- und mehrstreifigen Abschnitte betrug am 1. Januar 1990 rd. 30 km. Im Jahre 1991 wurden rd. 20 km Bundesautobahnen 6streifig fertiggestellt. Die Gesamtlänge der 6- und mehrstreifigen Abschnitte beträgt demnach am 1. Januar 1992 rd. 50 km.

Tabelle 10: Leistungsübersicht 1991

— Bauleistungen nach Art und Ausgaben — (nur Hauptbautitel)

Straßenklasse	Art der Bauleistung	Fertiggestellte Strecken Länge in km	Ausgaben einschl. Grunderwerb — in Mio. DM —
Bundesautobahn	6streifiger Neubau 4streifiger Neubau 1. Fahrbahn 2. Fahrbahn	— 82,3 9,9 15,5	} 1 372,4 ¹⁾
	Ausbau von 4 auf 6 Fahrstreifen	78 ⁴⁾	
Bundesstraße	4streifiger Neubau 2streifiger Neubau	35,2 149,7	} 1 359,3 ³⁾
	davon Ortsumgehung . .	4streifiger Neubau 2streifiger Neubau	
Summe . . .			3 340,6

Haupttitel

¹⁾ 741 17/821 17 = 1 372,4 Mio. DM

²⁾ 741 16/821 16 = 608,9 Mio. DM

³⁾ 741 27/821 27 = 1 359,3 Mio. DM

3 340,6 Mio. DM einschl. Grunderwerb

⁴⁾ Länge bezogen auf Richtungsfahrbahnen

Insgesamt wurden in den alten und neuen Bundesländern im Jahre 1991 (Länge bezogen auf Richtungsfahrbahnen) 78,0 km fertiggestellt. Einen Überblick zur Erweiterung auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen sowie über die Fertigstellungsleistungen bei der Erweiterung auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen im

Berichtsjahr gibt die Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1991**“. Die Ausgaben für Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahn-Betriebsstrecken sind nachfolgend näher aufgegliedert.

Ausgaben für Bundesautobahn-Betriebsstrecken

Teilbereich	Titel im Straßenbauplan ¹⁾	Teilbetrag Mio. DM	Gesamt- betrag Mio. DM
Ausgaben 1991 insgesamt			1 919,1
○ Erneuerung	741 13	629,6	
○ Um- und Ausbau bis zu 3,0 Mio. DM (Baukosten)	741 15	566,9	
○ hierzu Grunderwerb einschließlich Lärmschutz	741 19, 821 15, 821 19	41,3	
○ Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen (teilweise mit Erneuerung)			
— Baumittel	741 16	579,6	
— Grunderwerb	821 16	29,1	
○ Fernmeldeanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen	742 11	72,6	

¹⁾ Einzelnachweise sind im **Anhang, Tabelle 16**, (Seite 40ff.) detailliert dargestellt.

3.4 Neubau von Bundesautobahnen

Im Jahre 1991 sind 146 km neue BAB-Strecken (= 22 Streckenabschnitte) fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden; davon sind rd. 10 km mit zunächst nur einer 1. Fahrbahn gebaut worden. An rd. 64 km BAB-Strecken wurde die 2. Fahrbahn ergänzt.

Unter Berücksichtigung der 1991 erfolgten Umstufungen, Neuvermessungen u. ä. ist das Netz der Bundes-

autobahnen bis zum 1. Januar 1992 auf eine Länge von 10 955 km angewachsen. Ende des Jahres 1991 waren rd. 360 km BAB-Neubaustrecken in Bau, davon rd. 142 km Ergänzung der 2. Fahrbahn.

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Jahre 1991 insgesamt 1 426 Mio. DM aufgewendet. Die Leistungen und Ausgaben sind nachfolgend näher aufgliedert.

Ausgaben für Bundesautobahnen — Neubau —

Teilbereich	Titel im Straßenbauplan ¹⁾	Teilbetrag Mio. DM	Gesamt- betrag Mio. DM
Ausgaben 1991 insgesamt			1 425,6
○ Baumittel	741 17	1 267,1	
○ Grunderwerb	821 17	105,4	
○ Hochbauten	711 12, 712 12	53,0	
○ Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatzraum- beschaffung	622 32, 852 12, 863 12	0,1	

¹⁾ Einzelnachweise sind im **Anhang, Tabelle 16** (Seite 40ff.), detailliert dargestellt.

Die Einzelvorhaben enthält im Anhang die **Tabelle 17**, die Fertigstellungen zeigt die Karte **„Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1991“**.

Von den im Berichtsjahr fertiggestellten 22 Streckenabschnitten sind besonders hervorzuheben:

*Alte Bundesländer***A 28 Leer-Delmenhorst**

Durch die Verkehrsfreigabe der Streckenabschnitte AS Westerstede-West bis AS Westerstede (2. FB) und AS Leer-West bis nördl. Logabirum (5,2 km) kann die A 28 von Delmenhorst bis zur Fortführungsstrecke A 31 durchgehend befahren werden.

A 31 Emden-Bottrop

Mit Fertigstellung des Streckenabschnittes nördl. Logabirum bis AS Leer-West wird ein direkter Anschluß von 7,2 km Länge an die vorgenannte BAB-Strecke A 28 hergestellt.

A 30 Bad Bentheim-Bad Oeynhausen

Durch den Lückenschluß AS Schüttof bis AS Rheine (12,9 km) kann nunmehr diese Strecke — bis auf einen kleinen Abschnitt bei Bad Oeynhausen — von West (Bundesgrenze Niederlande) nach Ost (Hannover) durchgehend befahren werden (beide Richtungsfahrbahnen).

A 42 Duisburg–Dortmund

Durch die Fertigstellung zweier Streckenabschnitte AK Kamp-Lintfort (A 57) bis AS Moers (B 57) und AK Duisburg–Baerl bis Duisburg–Beekerwerth (einschließlich Rheinbrücke) wurde eine wichtige Etappe für die Fertigstellung der A 42 erreicht.

A 62 Landstuhl–Pirmasens

Nach Fertigstellung des 7,8 km langen Streckenabschnittes von AK Landstuhl bis Bann und der anschließenden 6,3 km langen 1. FB von Bann bis AS Weselberg kann die A 62 durchgehend befahren werden.

A 70 Schweinfurt–Bayreuth

Durch die Fertigstellung von drei Streckenabschnitten Eltmann (B 26) bis Hallstadt, Hallstadt bis AK Bamberg (2. FB) und AS Thurnau bis AS Kulmbach (2. FB) mit insgesamt ca. 28 km wurde ein weiterer Abschnitt beim Bau dieser Autobahn bewältigt.

Die übrigen neuen, in Betrieb genommenen Streckenabschnitte haben bis zur Vollendung der Gesamtstrecke 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 unter anderem:

A 250 Hamburg–Lüneburg

AS Winsen-West bis AS Winsen-Ost (5,2 km),

A 46 Hagen–Brilon

Bruchhausen (B 229) bis AS Arnsberg/Uentrop (8,5 km),

A 44 Aachen–Dortmund

Düsseldorf/Volkardey (A 52) bis Reichswaldallee (3,2 km),

A 73 Bamberg–Nürnberg

AK Bamberg bis AS Bamberg/Süd (Lückenschluß 2. Fahrbahn) (5,9 km),

A 6 Nürnberg–Waidhaus

AS Amberg/Kastl bis AS Amberg/Ost (B 85) (2. Fahrbahn) (16,2 km),

A 96 Lindau–München

AS Aichstetten–Aitrach (6,9 km)
Aitrach–Ferthofen (Ldgrz. BY/BW), 2. Fahrbahn (1,4 km),

A 98 Lörrach–Schaffhausen

Umgehung Unterlauchringen (1. Fahrbahn) (3,6 km)

Die Bauarbeiten sind 1991 so vorangekommen, daß im Jahre 1992 voraussichtlich mit der Fertigstellung von insgesamt rd. 104 km Bundesautobahnabschnitten, davon rd. 67 km 2. Fahrbahnen, zu rechnen ist. (siehe Anhang, **Tabelle 24**). Damit ist u. a. sichergestellt, daß die

- A 42 zwischen Moers und Duisburg,
 - A 44 zwischen Düsseldorf und Ratingen und
 - A 72 zwischen Hof und Heinersgrün
- insgesamt fertiggestellt sind, die

— A 70 zwischen Roßdorf bis Bayreuth

durchgehend befahren werden kann und wichtige Abschnitte der

— A 7 von Oy–Mittelberg bis Nesselwang,

— A 93 von Altstadt bis Weiden Süd- und von Falkenberg bis Waldnaabbrücke und

— A 99 im Autobahnring München/Nord

dem Verkehr zur Verfügung stehen werden.

Neue Bundesländer:

A 4 Bad Hersfeld–Eisenach

Nach Inbetriebnahme der rd. 11 km langen provisorischen südlichen Fahrbahn zwischen Wildeck/Obersuhl und Wommen im Jahre 1990 konnte im Jahre 1991 auf der gleichen Strecke ein 8,0 km langer Abschnitt auf 4 Fahrstreifen verbreitert werden.

A 72 Hof–Chemnitz

Zur Verbesserung des Verkehrsablaufs und zur Anhebung der Verkehrssicherheit wurde auf 5,3 km Länge zwischen Plauen-Süd und Plauen-Ost die 2. Fahrbahn fertiggestellt.

A 241 Wismar–Schwerin

Ebenfalls wie bei der A 72, Hof–Chemnitz, wurde zwischen Schwerin-Süd und Banzkow die 2. Fahrbahn hergestellt.

Die Einzelbaufortschritte im Jahr 1991 sind im Anhang in **Tabelle 17** detailliert dargestellt.

3.5 Ausbau des Bundesstraßennetzes einschließlich Ortsumgehungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegebau

Im Jahre 1991 sind insgesamt 62 Bundesstraßenstrecken-Abschnitte mit einer Länge von 184,9 km (35,2 km 4streifig, 149,7 km 2streifig) fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden. Damit hat das Netz der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) nunmehr eine Länge von 42 123 km. Ende des Jahres 1991 waren rd. 486,6 km (96,8 km 4streifig, 389,8 km 2streifig) Bundesstraßen-Teilstrecken in Bau.

Neben dem **Neu- und Ausbau von Strecken** (Anhang, **Tabelle 18**) sind weitere wichtige Aufgaben beim Ausbau des Bundesstraßennetzes:

- **Bau von Ortsumgehungen** (Anhang, **Tabelle 19**),
- **Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge** (Anhang, **Tabelle 20**),
- **Bau von Radwegen** (Anhang, **Tabelle 21**).

Der **Bau von Ortsumgehungen** im Zuge von Bundesstraßen bleibt ein erklärter Schwerpunkt bei den Investitionen im Fernstraßenbau und wurde im Rahmen des Fünfjahresplanes 1986 bis 1990 (400 Ortsumgehungen) in den *alten Bundesländern* (Ortsumgehungsprogramm '86) fortgeführt. Unter Einbeziehung der im Berichtsjahr in den *neuen Bundeslän-*

dern fertiggestellten Ortsumgehungen (vgl. Abschnitt 2.1.1) wurden bundesweit insgesamt 131,1 km Teilstrecken (26,6 km, 4streifig, 104,5 km, 2streifig) für den Verkehr freigegeben.

Unter Einschluß der bereits in den Vorjahren fertiggestellten Abschnitte konnten damit im Jahre 1991 31 Ortsumgehungen (Gesamtlänge 149,8 km) vollständig für den Verkehr freigegeben werden. Weitere 115 Teilstrecken von Ortsumgehungen mit insgesamt 411,2 km Länge (56,3 km 4streifig, 354,9 km 2streifig) waren Ende 1991 in Bau. Insgesamt wurden im Berichtsjahr rd. 1 044,6 Mio. DM für den Bau von Ortsumgehungen ausgegeben.

Die **Beseitigung von Bahnübergängen** der Deutschen Bundesbahn im Zuge von Bundesstraßen dient vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Rationalisierung des Eisenbahnbetriebs.

Am 1. Januar 1992 bestanden in den alten Bundesländern noch 698 technisch (d. h. mit Schranken bzw. Blinkzeichen) gesicherte und 25 nichttechnisch (d. h. nicht in o. g. Sinne) gesicherte Bahnübergänge der Deutschen Bundesbahn im Zuge von Bundesstraßen.

Im Berichtsjahr wurden zwei Bahnübergänge durch Über- oder Unterführungen ersetzt.

Für die Beseitigung von Bahnübergängen sowie für andere technische Sicherungen wurden im Jahre 1991 aus dem Straßenbauplan 30,8 Mio. DM ausgegeben.

Darüber hinaus wurden für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bundesbahn und

anderen Baulastträgern 154,5 Mio. DM aufgewendet (Kostenanteil des Bundes zu Kreuzungsmaßnahmen nach § 13.1 EKRg).

In den *neuen Bundesländern* ist die Beseitigung von Bahnübergängen nahezu gänzlich unterblieben. Zur Zeit bestehen rd. 565 Bahnübergänge (innerorts und außerorts) der Deutschen Reichsbahn im Zuge von Bundesstraßen. Die Aufstellung eines Programms für die Beseitigung von Bahnübergängen ist vom Bundesminister für Verkehr eingeleitet worden.

Der Bau von **Radwegen an Bundesstraßen** in der Baulast des Bundes wird besonders gefördert, weil durch die Trennung des Fahrradverkehrs vom motorisierten Verkehr die Verkehrssicherheit erheblich erhöht wird.

Im Berichtsjahr sind rd. 150 km Radwege an Bundesstraßen fertiggestellt worden. Hierfür wurden rd. 120 Mio. DM ausgegeben. Ende 1991 waren weitere 380 km Radwege in Bau.

Für den Zeitraum von 1991 bis zum Jahre 2000 sieht das Radwegeprogramm für die alten Bundesländer den Bau von weiteren 3 000 km Radwegen vor. Die Aufnahme der neuen Länder in das Radwegeprogramm ist eingeleitet. Hiernach sollen in den neuen Bundesländern bis zum Jahr 2000 rd. 1 500 km Radwege an Bundesstraßen mit einer Ausgabenhöhe von 500 Mio. DM gebaut werden.

Der weitere punktuelle Ausbau von Bundesstraßen dient dem Abbau von Gefahrenstellen sowie der Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit. Im Jahre 1991 wurden hierfür insgesamt 2 946 Mio. DM für Bundesstraßen ausgegeben.

Ausgaben für Bundesstraßen

Teilbereich	Titel im Straßenbauplan ¹⁾	Teilbetrag Mio. DM	Gesamt-betrag Mio. DM
Ausgaben 1991 insgesamt			2 946,4
○ Erneuerung	741 23	864,1	
○ Um- und Ausbau (Baukosten)	741 25	610,4	
○ Neubau (einschließlich Ortsumgehungen) (Baumittel)	741 27	1 213,0	
○ Hochbau	711 22, 712 22	19,2	
○ Grunderwerb einschließlich Lärmschutz, Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatzraumbeschaffung	622 42, 741 29, 821 21, 852 22, 863 22	237,7	
○ Betriebsfunkanlagen	742 21	2,0	

¹⁾ Einzelnachweise sind im **Anhang, Tabelle 16**, (Seite 40ff.) detailliert dargestellt.

Im einzelnen wurden in den alten Bundesländern folgende Bauleistungen erzielt:

Baden-Württemberg

Für den Verkehr freigegeben: 26,0 km, davon
7,7 km, 4streifig
18,3 km, 2streifig

In Bau befindlich: 123,6 km, davon
49,5 km, 4streifig
74,1 km, 2streifig.

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die sich in Bau befinden, sind:

B 10 Neubau von Reichenbach/West bis Göppingen/West

- B 27 Neubau zwischen Kirchentellinsfurt und Tübingen
- B 29 Ortsumgehung Schorndorf
- B 30 Neubau von nördlich Baidt (B 30 alt beim Egelsee) bis Ravensburg-Weingarten-Eschach (L 291) einschließlich Querspange B 32, B 33 und B 467
- B 31 Neubau zwischen Stockach und Überlingen
- B 294 Ortsumgehungen Schiltach und Wolfach
- B 312 Neubau zwischen der AS B 10 (Stuttgart-Wangen) und der AS B 14/B 29 (Waiblingen)

Bayern

Für den Verkehr freigegeben: 48,8 km, davon
13,8 km, 4streifig
35,0 km, 2streifig

In Bau befindlich: 74,7 km, davon
7,6 km, 4streifig
67,1 km, 2streifig.

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

- B 2 Verlegung bei Monheim (in Verkehr),
- B 4 Verlegung in Coburg-Schlachthofkreuzung (in Bau),
- B 8 Verlegung bei Langenzenn (in Bau),
- B 11 Verlegung in Deggendorf (in Bau),
- B 16 Verlegung von Weichering bis B 13 bei Ingolstadt (in Bau),
- B 17 Verlegung bei Schongau (B 17 Nord bis B 17 Süd) (in Bau),
- B 20 Ortsumgehung Falkenberg (in Bau),
- B 27 Ortsumgehung Retzbach (in Bau),
- B 299 Verlegung westlich Neuötting (in Bau),
- B 310 Verlegung nördlich Füssen (in Bau),
- B 469 Verlegung von Obernburg bis Trennfurt, 4streifig (in Bau),
- B 472 Verlegung südlich Peiting (in Bau)

Bremen

In Bau befindlich: 1,5 km, davon
0,4 km, 4streifig
1,1 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die sich in Bau befinden, sind:

- B 6 Verlegung der B 6 zwischen Utbremer Straße und Hansestraße (B 6 a)
- B 212 Neubau zwischen der A 27 und dem Knotenpunkt Lloydstraße/Hafenstraße in Bremerhaven

Hamburg

In Bau befindlich: 0,5 km, davon
0,5 km, 4streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die sich in Bau befinden, sind:

- B 433 Ortsumgehung Fuhlsbüttel

Hessen

Für den Verkehr freigegeben: 4,9 km, davon
— km, 4streifig
4,9 km, 2streifig

In Bau befindlich: 38,7 km, davon
7,0 km, 4streifig
31,7 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

- B 3 Neubau zwischen Fronhausen/Bellnhausen und Staufenberg (in Bau)
- B 27 Verlegung bei Bad Sooden-Allendorf/Oberrieden (Tunnel) (in Bau)
- B 38 Neubau zwischen der Landesgrenze Hessen/Baden-Württemberg bis OU Mörlenbach, einschließlich Tunnel (in Bau)
- B 62 Verlegung zwischen Cölbe/Bürgeln und Kirchhain (B 454) (in Verkehr)
- B 252 Ortsumgehung Frankenberg/Eder (in Bau)
- B 455 Verlegung bei Oberursel (in Bau)

Niedersachsen

Für den Verkehr freigegeben: 21,0 km, davon
— km, 4streifig
21,0 km, 2streifig

In Bau befindlich: 38,7 km, davon
5,9 km, 4streifig
32,8 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden sind:

- B 3 Verlegung von nördlich Nörten-Hardenberg bis südlich Göttingen (in Bau)
- B 3 Ortsumgehung Einbeck (in Bau)
- B 4/B 209 Ortsumgehung Lüneburg (in Bau)
- B 6 Ortsumgehung Lemke (in Bau)
- B 188 Ortsumgehung Uetze (in Verkehr)
- B 212 Ortsumgehung Nordenham/Atens (in Bau)
- B 402 Ortsumgehung Meppen (Westabschnitt) (in Verkehr)

Nordrhein-Westfalen

Für den Verkehr freigegeben: 9,3 km, davon
3,7 km, 4streifig
5,6 km, 2streifig

In Bau befindlich: 84,1 km, davon
17,0 km, 4streifig
67,1 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

- B 54/62 Neubau Hüttentalstraße zwischen Kreuztal und Buschhütten (in Verkehr)
Siegen/West und Ldgrz. NW/HE bei Niederschelden einschließlich Abzweig Eiserfeld (in Bau)
- B 64 Neubau zwischen Driburg/Herste und Brakel/Riesel (in Bau)
- B 236 Ausbau zwischen Lünen und Dortmund (Hannöversche Straße) und B 1 bei Remberg (in Bau)
- B 265 Westumgehung Liblar (in Bau)
- B 477 Verlegung bei Bergheim (in Bau)
- B 525 Neubau zwischen Oeding und Gescher (in Verkehr)

Rheinland-Pfalz

Für den Verkehr freigegeben: 18,0 km, davon
— km, 4streifig
18,0 km, 2streifig

In Bau befindlich: 67,9 km, davon
1,6 km, 4streifig
66,3 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die sich in Bau befinden, sind:

- B 10 Ortsumgehungen Rinntal, Sarnstall und Annweiler
- B 41 Verlegung zwischen Bad Kreuznach und Welgesheim (A 61)
- B 257 Ortsumgehung Altenahr

Saarland

Für den Verkehr freigegeben: 2,0 km, davon
— km, 4streifig
2,0 km, 2streifig

In Bau befindlich: 8,6 km, davon
1,3 km, 4streifig
7,3 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die sich in Bau befinden, sind:

- B 41 Westumgehung Neunkirchen (2. Fahrbahn)
- B 51 Verlegung zwischen Saarlouis und Fraulautern/Roden
- B 51 Ortsumgehung Kleinblittersdorf

Schleswig-Holstein

Für den Verkehr freigegeben: 11,8 km, davon
4,1 km, 4streifig
7,7 km, 2streifig

In Bau befindlich: 12,3 km, davon
5,9 km, 4streifig
6,4 km, 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

- B 5 Ortsumgehung Husum (in Verkehr)
- B 5 Verlegung bei Heiligenstedten (in Bau)
- B 76 Verlegung in Kiel (in Bau)
- B 104 Ortsumgehung Schlutup (in Verkehr)
- B 404 Ausbau zwischen Negerbötel und Hammor (teilweise in Verkehr)

Die Einzelbaufortschritte im Jahr 1991 sind im Anhang in den **Tabellen 18** und **19** detailliert dargestellt.

3.6 Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

Zu den Ingenieurbauwerken im Straßenbau gehören Brücken, Tunnel, Trog- und Stützbauwerke. Der Gesamtbestand an Brücken in der Baulast des Bundes betrug zum Jahresende 1991 rd. 34 000 Bauwerke, davon befanden sich 5 047 Bauwerke in den neuen Bundesländern. Die Gesamtlänge aller Brücken beträgt jetzt 1 252 km.

Im Jahre 1991 wurden 9 Tunnel fertiggestellt, so daß sich jetzt insgesamt 92 Tunnel im Zuge von Bundesfernstraßen in Betrieb befinden.

Die Erhaltung der Bauwerke erfordert zunehmend höhere Aufwendungen. Im Jahre 1991 wurden folgende größere Instandsetzungsmaßnahmen begonnen:

A 7 Hamburg–Hannover

Elbtunnel Hamburg, Instandsetzung der Fahrbahn- tafel der 1. Röhre einschl. Deckschicht, Ausgaben rd. 33 Mio. DM.

A 7 Fulda–Würzburg

Sinntalbrücke, Erneuerung des Korrosionsschutzes, Ausgaben rd. 16,9 Mio. DM.

A 72/A 9 (AD Bayerisches Vogtland)–Chemnitz

Talbrücke über die Weiße Elster bei Pirk, Instandsetzung der Pfeiler und Bögen, Ausgaben rd. 18,8 Mio. DM.

Die im Jahre 1991 für den Verkehr freigegebenen und im Bau befindlichen großen Ingenieurbauwerke an Bundesfernstraßen sind im Anhang in den **Tabellen 22** und **23** zusammengestellt und in der Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1991**“ dargestellt.

Von den großen Ingenieurbauwerken, die im 1. Halbjahr 1992 in den neuen Ländern begonnen wurden, sind folgende hervorzuheben:

A 10 Berliner Ring:

Kalkgrabenbrücke bei Rüdersdorf, Länge 237 m, Baukosten 48,4 Mio. DM,

A 72 Chemnitz-Hof
Talbrücke Pöhl,
Länge 316 m, Baukosten 37,4 Mio. DM,
A 72 Chemnitz-Hof
Göltzschtalbrücke,
Länge 364 m, Baukosten 46,6 Mio. DM,
A 4 Bautzen-Bundesgrenze D/P
Neißebrücke Görlitz,
Länge 340 m, Baukosten 18,6 Mio. DM,
B 93 Zwickau-Meerane
Tunnel Mosel,
Länge 430 m, Baukosten 48,2 Mio. DM.

3.7 Maßnahmen zum Umweltschutz

— Lärmschutz

Im Berichtsjahr 1991 wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) 300 Mio. DM und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere 68 Mio. DM ausgegeben. Mit diesen Ausgaben von zusammen 368 Mio. DM haben die Aufwendungen für Lärmschutz seit 1978 auf insgesamt 3,1 Mrd. DM zugenommen.

Im Jahr 1991 wurden 34 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und 54 km Lärmschutzwände errichtet sowie 41 000 m² Lärmschutzfenster eingebaut. An Bundesfernstraßen wurden damit folgende

Tabelle 11: Fertiggestellte Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen

Land		Länge der Lärmschutzwälle und Steilwälle		Länge der Lärmschutzwände		Fläche der Lärmschutzfenster	
		1991	gesamt	1991	gesamt	1991	gesamt
		km	km	km	km	m ²	m ²
1	2	3	4	5	6	7	
1	Baden-Württemberg .	3,11	22,25	7,30	62,14	6 437	108 851
2	Bayern	7,80	138,07	8,21	67,61	5 182	25 788
3	Berlin	—	—	—	17,64	2 123	19 037
4	Brandenburg	0,11	0,11	0,47	0,47	—	—
5	Bremen	—	2,29	0,33	25,16	1 653	1 675
6	Hamburg	2,41	13,33	1,26	12,19	—	—
7	Hessen	0,15	24,96	2,71	55,64	3 915	40 313
8	Mecklenburg-Vorpommern	—	—	—	—	—	—
9	Niedersachsen	7,08	54,07	10,07	116,83	4 566	43 213
10	Nordrhein-Westfalen .	12,23	280,22	18,91	557,14	8 067	111 305
11	Rheinland-Pfalz	0,52	14,33	1,79	43,62	4 653	41 902
12	Saarland	0,81	20,71	1,94	13,91	326	3 612
13	Sachsen-Anhalt	—	—	0,68	0,68	23	23
14	Sachsen	—	—	—	—	—	—
15	Schleswig-Holstein . .	0,13	34,44	0,45	33,79	3 927	8 988
16	Thüringen	—	—	—	—	—	—
17	Bundesgebiet	34,35	604,78	54,12	1 006,82	40 872	404 707

Gesamtlängen bzw. Gesamtflächen

- Lärmschutzwälle und Steilwälle: 600 km,
- Lärmschutzwände: 1 000 km und
- die Fläche der Lärmschutzfenster: 400 000 m²

erreicht. **Tabelle 11** zeigt die Aufteilung der Lärmschutzeinrichtungen nach Ländern.

Weitere Angaben über die Kosten, Längen und Materialien der Lärmschutzeinrichtungen in den einzelnen Bundesländern enthält die vom Bundesminister für Verkehr herausgegebene „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 1991“.

— Naturschutz und Landschaftspflege

Bei den 1991 fertiggestellten Neu- und Ausbau-Maßnahmen wurden landschaftspflegerische Maßnahmen im Umfang von 81 Mio. DM (Summe für alle Maßnahmen innerhalb und außerhalb der Hauptbautitel) ausgeführt. **Tabelle 12** zeigt die Aufteilung der Ausgaben auf die Länder; ferner sind die Ausgaben für die Pflege von Grünflächen genannt. Ausgaben, die durch die Vermeidung von Eingriffen — z. B. durch Trassenverschiebung — entstanden, sind darin nicht enthalten.

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen umfassen Aufwendungen für die landschaftsgerechte Einbin-

Tabelle 12: Ausgaben für Naturschutz und Landschaftspflege im Jahr 1991

Land	Maßnahmen der Hauptbautitel			Maßnahmen außerhalb der Hauptbautitel			Ausgaben für Grünflächen und Biotoppflege
	Kosten gesamt Mio. DM	Kosten N und L Mio. DM	Anteil (3): (2) %	Kosten gesamt Mio. DM	Kosten N und L Mio. DM	Anteil (6): (5) %	
1	2	3	4	5	6	7	8
Baden-Württemberg ..	476,25	7,96	1,7	70,35	5,12	7,3	21,26
Bayern	723,81	17,16	2,4	126,50	3,52	2,8	24,20
Berlin	—	—	—	—	—	—	1,09
Brandenburg	1,19	0,51	4,3	69,06	2,04	2,9	—
Bremen	—	—	—	—	—	—	0,81
Hamburg	258,53	3,69	1,4	146,70	1,18	0,8	1,88
Hessen	85,80	2,75	3,2	24,10	2,18	9,0	27,00
Mecklenburg-Vorpommern	—	—	—	—	—	—	—
Niedersachsen	267,03	4,78	1,8	67,80	1,05	1,5	23,86
Nordrhein-Westfalen ..	723,03	8,69	1,2	105,26	3,88	3,7	38,91
Rheinland-Pfalz	506,17	5,59	1,1	472,00	6,00	1,3	6,30
Saarland	94,60	0,41	0,4	—	—	—	2,70
Sachsen-Anhalt	11,70	0,25	2,1	59,67	—	—	1,48
Sachsen	—	—	—	11,46	2,31	21,0	16,56
Schleswig-Holstein ...	42,50	1,13	2,6	19,28	0,72	3,7	1,82
Thüringen	7,26	0,52	7,0	7,50	0,12	1,0	0,87
Bundesgebiet	3 198,21	53,44	1,7	1 179,68	27,40	2,3	168,74

derung der Straßen durch Geländemodellierung und standortgerechte Begrünung. Derartige Maßnahmen wurden an der Ortsumgehung Sulingen im Zuge der B 214 und bei der sogenannten Hüttentalstraße B 54/B 62n ausgeführt.

Gestalterische und städtebauliche Gründe waren ausschlaggebend bei der Entscheidung zur Herstellung eines Tunnels im Verlauf der Ortsumgehung von Besigheim mit seinem historischen Stadtkern im Zuge der B 27 sowie beim Bau der A 44 im Abschnitt Düsseldorf/Volkardey–Düsseldorf/Reichswaldallee.

Beim Bau der A 70 im Abschnitt AS B 26–AS Bamberg-Hafen wurden über die üblichen Vorkehrungen zur Einbindung in die Landschaft hinaus landschaftspflegerische Maßnahmen zur Optimierung vorhandener Biotope durchgeführt. Landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen werden einer extensiven, ökologisch wertvolleren Nutzung zugeführt. Ferner wurden Hecken und Waldbestände angelegt; standortfremde Vegetation wurde zugunsten standortgerechter entfernt. Die Maßnahmen sind auf die landespflegerischen Leitbilder für den betroffenen Raum mit seiner charakteristischen Biotopvernetzung abgestimmt. In einem Bachauenbereich wurden Erstlaichgewässer für Amphibien angelegt. Maßnahmen zum Amphibienschutz wie z. B. die Unterpflanzung von Jahreslebensräumen wurden auch beim Neubau der Ortsumgehung Elze im Zuge der B 3 ausgeführt.

Beim Neubau der B 54/B 62n (Hüttentalstraße) bei Kreuztal–Buschhütten wurde über die üblichen Maßnahmen zum Gewässerschutz hinaus (z. B. Regenrückhaltebecken) Bachauenbereiche renaturiert und Schutzpflanzungen an Feuchtbiotopen vorgesehen.

Beim Neubau der B 10 Reichenbach/West–Göppingen/West wurden die Ufer der Enz renaturiert und Eisvogel- und Fledermausbiotope angelegt.

3.8 Unterhaltung und Betrieb

3.8.1 Ausgaben

Für Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen einschließlich der Beschaffung von Fahrzeugen und Großgeräten sowie für Hochbaumaßnahmen wurden ausgegeben:

insgesamt:	1 584,0 Mio. DM,
davon für	
Bundesautobahnen	777,4 Mio. DM,
Bundesstraßen	806,6 Mio. DM.

Die Haushaltsansätze (Kilometerpauschale) für die Unterhaltung der Bundesfernstraßen (ohne Kfz/Großgerät und Hochbau) sind in **Tabelle 13** angegeben.

Als Entscheidungshilfen für die wirtschaftliche Verwendung der Mittel werden Betriebskostenrechnungen im Straßenunterhaltungs- und Betriebsdienst durchgeführt.

Der Aufwand bei Bundesautobahnen beträgt für

— bauliche Unterhaltung	8 270 DM/km,
— Grünpflege	7 868 DM/km,

— Reinigung	9 821 DM/km,
— Winterdienst	7 466 DM/km,
— verkehrstechnische Dienste	9 477 DM/km,
— Schadensbehebung	7 236 DM/km.

Tabelle 13: Haushaltsansätze für die Unterhaltung der Bundesfernstraßen

Straßenklasse	DM je km 1991
Bundesautobahnen	
2streifig	21 800
4streifig	41 500
5streifig	44 900
6streifig	48 300
7streifig	51 700
8streifig	55 100
Auf- und Abfahrtsarme	18 400
Bundesstraßen	
2streifig	17 900
3streifig	21 200
4streifig	36 200
5streifig	39 500
6streifig	42 800
Auf- und Abfahrtsarme	14 600

3.8.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahre 1991 sind für Fernmeldeanlagen der Bundesfernstraßen insgesamt 45 Mio. DM aufgewendet worden. Damit wurden

— an 600 km Bundesautobahnen in den neuen Ländern die Notrufsäulen vom Mittelstreifen an den Fahrbahnrand umgesetzt und

— 324 km Bundesautobahnen mit Streckenfernmeldekabeln und Notrufsäulen ausgestattet,

so daß nunmehr 10 479 km Bundesautobahnen mit diesen Einrichtungen ausgestattet sind.

3.8.3 Winterdienst

Der Winterdienst auf Bundesfernstraßen dient dazu, den Straßenverkehr bei winterlichen Fahrbahnbedingungen sicher zu ermöglichen. Angesichts der steigenden Verkehrsbelastungen und zum Schutz der Umwelt wurde in den letzten Jahren umfangreiche technische Entwicklungsarbeit geleistet, um mit einer verbesserten Winterdienst-Ausrüstung und mit moderneren Arbeitsmethoden die gesteckten Ziele erreichen zu können.

Eine im Auftrage des Bundesminister für Verkehr durchgeführte Forschungsarbeit hat den betriebswirtschaftlichen Nutzen des auf den Bundesfernstraßen durchgeführten Winterdienstes bestätigt. Er besteht für die Verkehrsteilnehmer im wesentlichen in ver-

miedenen Unfällen, Treibstoffersparnis und ökonomischem Zeitgewinn und liegt erheblich über den für den Winterdienst aufzuwendenden Betriebskosten. Dieses günstige Ergebnis läßt sich durch eine Beschleunigung der Winterdiensteinsätze noch verbessern.

Für Einsatzzeitpunkt, Durchführung und Wirksamkeit des Winterdienstes haben im Berichtsjahr die nachstehend aufgeführten technischen Einrichtungen und organisatorischen Maßnahmen an Bedeutung gewonnen:

- Glättemeldeanlagen, Straßenzustands- und Wetter-Informationssystem (SWIS),
- Taumittelsprühanlagen,
- Feuchtsalzstreugeräte,
- leistungsfähigere Schneeräumereinheiten,
- Optimierung der Einsatzrouten,
- eishemmende Deckschichten.

Die insbesondere auf Bundesautobahnen installierten Glättemeldeanlagen sind zu einem wichtigen Hilfsmittel zur schnellen und gezielten Beseitigung von Glättestellen geworden.

Glättemeldeanlagen sind nur als Hilfsmittel für den Winterdienst, nicht aber für die unmittelbare Warnung der Verkehrsteilnehmer geeignet, da Fahrbahn- und Witterungszustand betreffende Daten nur punktuell und nicht für größere Streckenabschnitte erfaßt werden.

Im Interesse einer Kostensenkung für Bereitschaftsdienste und einer gezielteren Arbeitsvorbereitung des Winterdienstes sollen die Meßdaten dieser Anlagen künftig für räumlich und zeitlich differenziertere Wet-

terprognosen herangezogen werden. Das Wetteramt Essen und die Straßenbauverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen (Landschaftsverband Westfalen-Lippe) haben hierzu im Jahre 1991 mit einer weiteren Testphase begonnen.

An außergewöhnlich kritischen Stellen, die zur frühzeitigen Glättebildung neigen und aufgrund der Längs- und Querneigungsverhältnisse besonders unfallträchtig sind, haben sich Taumittelsprühanlagen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bewährt. Im Berichtsjahr befanden sich 8 Taumittelsprühanlagen in Betrieb.

Im Hinblick auf Umweltauswirkungen soll die verwendete Streustoffmenge auf das unabdingbar notwendige Maß beschränkt werden. Hierzu wurden die Gerätetechnik und die Streuverfahren ständig verbessert, so daß eine sparsamere und gleichmäßige Streustoffdosierung möglich ist.

Zur Minimierung der Umweltbelastung wird daran gedacht, vor Streueinsätzen die auf der Fahrbahn vorhandene Taustoffmenge zu messen und bei erneuten Streueinsätzen zu berücksichtigen. Auf Veranlassung des Bundesministers für Verkehr werden zur Zeit technische Lösungen hierfür entwickelt.

3.8.4 Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen

Der Bau von Wildschutzzäunen ist eine freiwillige Leistung des Bundes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Im Berichtsjahr wurden 328 km Wildschutzzäune an Bundesautobahnen und 70 km an Bundesstraßen errichtet. Die Gesamtlänge der Wildschutzzäune zeigt **Tabelle 14**.

Tabelle 14: Gesamtlängen der Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen

Straßenklasse	Wildschutzzäunlänge (km)		eingezäunte Streckenlänge (km)	
	1990	1991	1990	1991
Bundesautobahnen	6 021	6 349	3 223	3 386
Bundesstraßen	982	1 052	502	536

3.8.5 Autobahnmeistereien

Ende 1991 standen zur Betreuung von rd. 10 955 km Bundesautobahnen 186 Autobahnmeistereien (AM) zur Verfügung. Ende 1991 befanden sich folgende in Bau:

- A 30 Bundesgrenze D/NL-Osnabrück:
AM Schüttorf,
- A 60 Bundesgrenze D/B-Wittlich:
AM Prüm,
- A 73 Bamberg-Nürnberg:
AM Hirschaid.

Diese Standorte sind der Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1991**“ zu entneh-

men. In den neuen Bundesländern sind AM-Standorte in ausreichender Zahl vorhanden. Mit der notwendigen Erneuerung der baulichen Substanz und der Modernisierung der Ausstattung an Fahrzeugen und Arbeitsgerät ist im Berichtsjahr begonnen worden.

3.8.6 Serviceeinrichtungen für die Verkehrsteilnehmer an Bundesautobahnen

Gemäß Fernstraßengesetz (FStrG) werden die Serviceeinrichtungen für Verkehrsteilnehmer als Nebenbetriebe bezeichnet. Hierzu gehören im wesentlichen Tankstellen, Verkaufskioske, Raststätten, Motels, Kioske mit WC (KWC-Anlagen) sowie (an den Grenz-

übergängen) Wechselstuben und Touristikinformati-
onsstände. Nach § 15 FStrG gehören sie zur Baulast
des Bundes.

Finanzierung und Verwaltung der Nebenbetriebe ist
der bundeseigenen Gesellschaft für Nebenbetriebe
der Bundesautobahnen mbH (GfN) und mit Wirkung
vom 1. 9. 1991 auch die Verwaltung der Nebenbe-
triebe in den neuen Bundesländern übertragen wor-
den. Alle von der Mitropa AG und der Minol AG
betriebenen Raststätten und Tankstellen (außer
5 Raststätten) wurden hiervon — wegen noch offener
Rechts- und Verfahrensfragen zur Eingliederung die-
ser Betriebe in ein gesamtes Nebenbetriebssystem —
vorerst ausgenommen.

Anfang 1990 wurde im Benehmen mit den Straßen-
bauverwaltungen der alten Bundesländer und der
GfN mit der Umrüstung der Tankstellen auf Selbstbe-
dienung begonnen. Im Berichtsjahr wurden 48 Tank-
stellen mit einem Kostenaufwand von 20,8 Mio. DM
umgerüstet. Damit sind nunmehr 150 Selbstbedie-
nungstankstellen in Betrieb.

Die Tankstellen der Minol AG werden bereits als
Selbstbedienungs-Tankstellen betrieben, so daß in
den neuen Bundesländern keine Umrüstung notwen-
dig ist.

Besonderes Augenmerk hat der Bundesminister für
Verkehr dem behindertengerechten Ausbau der
Nebenbetriebe im Sinne der DIN 18 024 gewidmet.
Dazu gehören:

- Behinderten-Parkplätze,
- stufenfreier Zugang zu den Nebenbetrieben,
- behindertengerechte WC- und Waschanlagen und
sonstige Einrichtungen.

Ende 1991 standen in den alten Bundesländern den
Verkehrsteilnehmern an 250 von 352 Standorten (das
sind rd. 70%) behindertengerechte Anlagen und
Einrichtungen zur Verfügung. An den Nebenbetrie-
ben in den neuen Bundesländern gibt es dagegen
bisher noch keine behindertengerechte Anlagen und
Einrichtungen.

Alle Behinderten-WC wurden in der Zwischenzeit mit
einer einheitlichen Schließanlage ausgestattet; den
Schlüssel hierzu erhält jeder Behinderte auf Anforde-
rung.

Der Neubau und die Sanierung von Raststätten wird
auf der Grundlage des im Herbst 1987 vom Bundes-
minister für Verkehr der Öffentlichkeit vorgestellten
Konzeptes „Autobahnraststätte der Zukunft“ durch-
geführt. Diese zukunftsorientierte Konzeption be-
rücksichtigt folgende Gesichtspunkte:

- Angebot einer flexiblen Individualgastronomie,
- internationales und regionales Speisenangebot,
- attraktive Gestaltung des Eingangsbereiches
(Lounge) mit Rezeption und Kaffeebar,
- Anpassungsfähigkeit in der Bedienungsform (SB
oder kellnerbedient),
- ansprechende Warenpräsentation und Speisenzu-
bereitung vor den Augen des Gastes,

— Backofen im Gastraum zur Herstellung frischer
Backwaren und

— regionalbezogene innere und äußere Gestaltung.

Bei allen Raststätten, die im Jahr 1991 in den alten
Bundesländern in Betrieb genommen wurden bzw.
die Ende 1991 in der Planung oder im Bau waren,
wurden vorgenannte Gesichtspunkte des neuen Kon-
zeptes weitgehend berücksichtigt.

Bis Ende des Berichtsjahres wurden folgende Raststät-
ten (R) und Tankstellen (T) fertiggestellt und in
Betrieb genommen:

Alte Bundesländer

- A 1 Bremen–Osnabrück
R Dammer Berge/Ostseite (Erneuerung)
R Dammer Berge/Westseite (Erneuerung)
- A 2 Hannover–Dortmund
R Garben/Nordseite (Erneuerung/Erweite-
rung)
- A 3 Würzburg–Nürnberg
TR Haidt/Nordseite (Erneuerung/Erweite-
rung)
TR Haidt/Südseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 3 Nürnberg–Würzburg
R Würzburg/Nordseite (Erneuerung/Erweite-
rung)
- A 6 Mannheim–Heilbronn
R Am Hockenheimring/Ostseite (Erneuerung/
Erweiterung)
- A 8 Karlsruhe–Stuttgart
R Pforzheim (Erneuerung/Erweiterung)
- A 44 Aachen–Bundesgrenze D/NL.
R Lichtenbusch (Erneuerung/Erweiterung)

Neue Bundesländer

- A 4 Eisenach–Dresden:
T Eisenach/Nord- und Südseite (Neubau)
- A 10 Berliner Ring:
T Wolfslage/Ostseite (Provisorium) (Neubau)
R Michendorf/Nordseite (Neubau)
- A 12 Berlin–Frankfurt/Oder:
T Spreenhagen/Nordseite (Provisorium) (Neu-
bau)
- A 13 Berlin–Dresden:
KWC Motzen/Westseite (Neubau)
T Berstetal/Ostseite (Neubau)
T Rüblingsheide/Westseite (Neubau)
T Ruhland/Ostseite (Provisorium) (Neubau)
- A 24 Hamburg–Berlin:
KWC Prignitz/Ost- und Westseite (Neubau)
- A 113/A 10 (Berliner Ring)–Berlin Zentrum:
T Waldeck/Ost- und Westseite (Neubau)

Am Ende des Berichtsjahres waren folgende Raststät-
ten (R) und Tankanlagen (T) im Bau:

Alte Bundesländer

A 1	Hamburg-Bremen R Hollenstedt (Erneuerung/Erweiterung)
A 2	Berlin-Hannover R Helmstedt/Südseite (Erneuerung/Erweiterung)
A 3	Frankfurt a. M.-Würzburg R Spessart/Südseite (Ersatzneubau)
A 5	Basel-Freiburg R Breisgau (Ersatzneubau)
A 6	Mannheim-Saarbrücken T Wattenheim (Erneuerung/Erweiterung)
A 7	Würzburg-Ulm TR Lonetal/Ostseite (Neubau) TR Lonetal/Westseite (Neubau)
A 24	Hamburg-Berlin T Godow/S (Neubau)

A 45 Dortmund-Gießen
R Dottenberg (Erneuerung/Erweiterung)

A 65 Ludwigshafen-Karlsruhe
TR Weinpfalz/Ostseite (Neubau)
TR Weinpfalz/Westseite (Neubau)

Neue Bundesländer

A 4 Eisenach-Dresden
R Eisenach/Nordseite (Erneuerung/Erweiterung)
R Eisenach/Südseite (Erneuerung/Erweiterung)

A 9 Berlin-Nürnberg
T Hermsdorfer Kreuz/Ostseite (Ersatzneubau)
T Hermsdorfer Kreuz/Westseite (Ersatzneubau)

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31. Dezember 1991 die in **Tabelle 15** aufgeführten Einzelbetriebe bzw. Betriebsgruppen zur Verfügung.

Tabelle 15: Nebenbetriebe an Bundesautobahnen (gesamtes Bundesgebiet (Stand 31. Dezember 1991)

Kurzbezeichnung	Art der Nebenbetriebe	Anzahl der Standorte		Tankstellen		Raststätten		Motels		Kioske mit WC		Wechselstuben usw.		Anzahl der Betriebe insgesamt (Summe Spalten 4-8)	
		(ABL)	(NBL)	(ABL)	(NBL)	(ABL)	(NBL)	(ABL)	(NBL)	(ABL)	(NBL)	(ABL)	(NBL)	(ABL)	(NBL)
1	2	3		4		5		6		7		8		9	
T	Tankstellen ohne Verkaufskiosk	50	(29) (21)	50	(29) (21)	—	—	—	—	—	—	—	—	50	(29) (21)
TK	Tankstellen mit Verkaufskiosk	87	(79) (8)	87	(79) (8)	—	—	—	—	—	—	—	—	87	(79) (8)
R	Raststätten	19	(13) (6)	—	—	19	(13) (6)	—	—	—	—	—	—	19	(13) (6)
TR	Tankstellen mit Raststätten	158	(144) (14)	158	(144) (14)	158	(144) (14)	—	—	—	—	—	—	316	(288) (28)
M	Motels und Raststätten	4	(4) (0)	—	—	4	(4) (0)	4	(4) (0)	—	—	—	—	8	(8) (0)
TM	Tankstellen mit Motels und Raststätten	49	(47) (2)	49	(47) (2)	49	(47) (2)	49	(47) (2)	—	—	—	—	147	(141) (6)
KWC	Kioske mit WC	51	(36) (15)	—	—	—	—	—	—	51	(36) (15)	—	—	51	(36) (15)
	Wechselstuben *), Touristikinformationen u. a.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	(34) (0)	34	(34) (0)
	Insgesamt	418	(352) (66)	344	(299) (45)	230	(208) (22)	53	(51) (2)	51	(36) (15)	34	(34) (0)	792	(628) (84)

*) Anmerkung:

Diese Nebenbetriebe sind zusätzlich an verschiedenen Standorten vorhanden, insbesondere im Bereich von Grenzkontrollstellen.

(ABL) = Summe für alte Bundesländer

(NBL) = Summe für neue Bundesländer.

Die Standorte der 1991 fertiggestellten und in Bau befindlichen Projekte sind in der Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 1991**“ dargestellt.

Zur besseren Information der Verkehrsteilnehmer über das Service-Angebot an den Bundesautobahnen wurden von der GfN auch 1991 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.

3.8.7 Rastplätze mit WC (PWC)

Zur Verbesserung der Ausstattung der Bundesautobahnen mit sanitären Einrichtungen sind im Berichtszeitraum weitere 8 PWC-Anlagen in den alten Bundesländern auf unbewirtschafteten Autobahn-Rastplätzen mit einem Ausgabenaufwand von 14,5 Mio. DM errichtet worden. Damit standen Ende 1991 den Verkehrsteilnehmern zusätzlich zu den sanitären Einrichtungen in vorhandenen Nebenbetrieben insgesamt 640 PWC-Anlagen, also im Mittel alle 28,3 km öffentliche WC-Anlagen zur Verfügung.

Anhang

Tabellen und Karte

Die Tabellen 17—21 und 24 sind nach Ländern gegliedert.
Länder, bei denen im Berichtsjahr keine Maßnahmen durchgeführt wurden,
sind bei der Gliederung nicht aufgeführt.

Tabelle 16: Ist-Ausgaben 1991

— aufgeschlüsselt nach Titel —

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	Sächliche Verwaltungsausgaben (HGr. 5)	1 509,1
521 11	Unterhaltung der Bundesautobahnen	603,1
	(Summe der Tit. 521 13 bis Tit. 521 19)	
521 13	Leistungen für auf Bundesautobahnen eingesetztes Straßenunterhaltungspersonal der Auftragsverwaltung	333,7
521 14	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	57,3
521 15	Grundstücke, Gebäude und Räume	49,3
521 16	Winterwartung	40,5
521 17	Baustoffe, Unternehmerleistungen, Zubehör	104,3
521 18	Fernmeldeanlagen	13,7
521 19	Sonstiges	701,5
521 21	Unterhaltung der Bundesstraßen	701,5
	(Summe der Tit. 521 23 bis Tit. 521 29)	
521 23	Leistungen für auf Bundesstraßen eingesetztes Straßenunterhaltungspersonal der Auftragsverwaltung	310,2
521 24	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	42,6
521 25	Grundstücke, Gebäude und Räume	18,7
521 26	Winterwartung	44,5
521 27	Baustoffe, Unternehmerleistungen, Zubehör	265,0
521 28	Betriebssprechfunk und Fernsprechanlagen in Tunneln	0,6
521 29	Sonstiges	19,9
521 32	Betriebskosten für Beleuchtungsanlagen, techn. Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs und besondere Anlagen in Tunneln (Bundesautobahnen)	23,2
521 42	Betriebskosten für Beleuchtungsanlagen, techn. Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs und besondere Anlagen in Tunneln (Bundesstraßen)	3,9
521 52	Unterhaltung von Anlagen des BAB-Fernmeldenetzes	0,5
521 62	Aufwendungen zur Beseitigung von Schäden, die durch Dritte verursacht worden sind (Bundesfernstraßen)	84,0
531 62	Veröffentlichungen, straßenbautechnische Veranstaltungen	3,2
532 62	Planung und Verwirklichung der Bundesfernstraßen-Projekte „Deutsche Einheit“	18,4
532 65	Ingenieurleistungen zur Beschleunigung von Straßenbauvorhaben	—
533 62	Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiete des Straßenwesens	7,3
534 62	Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	8,1
535 62	Bestandsaufnahme der Bundesfernstraßen mit elektronischer Auswertung	4,1
544 12	Kosten für die Betreuung von Nebenbetrieben des Bundes in den neuen Ländern	0,3
546 12	Steuern aus Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN)	51,5
546 14	Steuern aus den Nebenbetrieben des Bundes in den neuen Ländern	—
	Zuweisungen und Zuschüsse (ohne Investitionen) (HGr. 6)	156,5
622 32	Zins- und Aufwendungszuschüsse im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	0,1
622 42	Zins- und Aufwendungszuschüsse im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen)	—
642 12	Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesautobahnen)	83,0
642 22	Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesstraßen)	72,1

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
682 22	Beitrag an nichtbundeseigene Eisenbahnen zu den Kosten für Unterhaltung und Betrieb höhengleicher Kreuzungen von Bundesstraßen und Eisenbahnstrecken	1,2
685 12	Beitrag an die Industrie- und Handelskammer Bonn	0,1
	Ausgaben für Investitionen (Baumaßnahmen) (HGr. 7)	5 963,4
711 12	Hochbauten an Bundesautobahnen bis 750 000 DM Baukosten	22,1
711 22	Hochbauten an Bundesstraßen bis 750 000 DM Baukosten	14,1
712 12	Hochbauten an Bundesautobahnen über 750 000 DM Baukosten	30,9
712 22	Hochbauten an Bundesstraßen über 750 000 DM Baukosten	5,1
741 11	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen) (Summe der Tit. 741 13 bis Tit. 741 19)	3 067,9
741 13	Erneuerung	629,6
741 15	Um- und Ausbau	566,9
741 16	Erweiterung	579,6
741 17	Neubau	1 267,1
741 19	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen	24,7
741 21	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau einschließlich Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen) (Summe der Tit. 741 23 bis Tit. 741 29)	2 710,1
741 23	Erneuerung	864,1
741 25	Um- und Ausbau	610,4
741 27	Neubau	1 213,0
741 29	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen	22,6
742 11	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmelde-, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesautobahnen) (Summe der Tit. 742 13 und Tit. 742 14)	72,6
742 13	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesautobahnen	70,5
742 14	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen an bestehenden Bundesautobahnen	2,1
742 21	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunk- und Stromversorgungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesstraßen) (Summe der Tit. 742 23 und Tit. 742 24)	2,0
742 23	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunkanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen	2,0
742 24	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen an bestehenden Bundesstraßen	—
744 82	Privatstraßen des Bundes	1,4
745 21	Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Bundesfernstraßen) (Summe der Tit. 745 23 bis Tit. 745 26)	37,2
745 23	Änderung von Überführungen (§ 12 EKrG)	6,3
745 24	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und Deutsche Bundesbahn	30,8
745 25	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und sonstigen Eisenbahnen	0,1

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	Sonstige Ausgaben für Investitionen (HGr. 8)	737,0
811 12	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen)	54,4
811 22	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesstraßen)	33,4
812 12	Erwerb von Geräten (einschließlich Stahlflachstraßen) und Maschinen (Bundesautobahnen)	45,7
812 22	Erwerb von Geräten und Maschinen (Bundesstraßen)	27,6
821 11	Grunderwerb (Bundesautobahnen)	151,1
	(Summe der Tit. 821 15 bis Tit. 821 19)	
821 15	Grunderwerb für Erneuerung, Um- und Ausbau	11,7
821 16	Grunderwerb für den Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen	29,1
821 17	Grunderwerb für Neubau	105,4
821 19	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesautobahnen	4,9
821 21	Grunderwerb (Bundesstraßen)	214,7
	(Summe der Tit. 821 25 bis Tit. 821 29)	
821 25	Grunderwerb für Erneuerung, Um- und Ausbau	53,3
821 27	Grunderwerb für Neubau	146,7
821 29	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen in der Baulast des Bundes	15,2
852 12	Darlehen zur Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	—
852 22	Darlehen zur Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen)	0,4
861 61	Aufwendungen für Folgemaßnahmen Dritter beim Bundesfernstraßenbau ..	0,1
	(Summe der Tit. 861 63 und Tit. 861 64)	
861 63	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen	0,1
861 64	Darlehen für Bau, Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen	—
863 12	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	—
863 22	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesstraßen)	—
	Kostenanteil des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 EKrG (Länder)	
882 72	Kreuzungen zwischen Deutsche Bundesbahn und Landesstraßen in der Baulast des Landes	40,2
882 81	Zuwendungen an fremde Baulastträger (Länder)	0,1
	(Summe der Tit. 882 83 bis Tit. 882 86)	
882 83	Zuwendungen zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast von Stadtstaaten	0,1
882 84	Zuwendungen zum Aus- oder Neubau von Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen in der Baulast von Stadtstaaten ¹⁾	—
882 85	Zuwendungen an Länder zum Aus- oder Neubau von Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen im Zuge von Landesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM ¹⁾	—
882 86	Zuwendungen an Länder zum Aus- oder Neubau von Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen im Zuge von Landesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM ¹⁾	—

¹⁾ nur zur Abwicklung laufender Baumaßnahmen

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
883 71	Kostenanteil des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 EKrG (Kommunale Baulastträger) (Summe der Tit. 883 73 bis Tit. 883 75)	114,1
883 73	Kreuzungen zwischen Deutsche Bundesbahn und Landesstraßen in der Baulast der Gemeinden	6,9
883 74	Kreuzungen zwischen Deutsche Bundesbahn und öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen in der Baulast von Gemeinden und Gemeindeverbänden	107,2
883 81	Zuwendungen an fremde Baulastträger (Kommunale Baulastträger) (Summe der Tit. 883 83 bis Tit. 883 88)	49,1
883 83	Zuwendungen an Gemeinden zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM	16,8
883 84	Zuwendungen an Gemeinden zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM	9,1
883 85	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM	0,4
883 86	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM	0,1
883 87	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesstraßen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM	20,8
883 88	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesstraßen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM	1,9
883 82	Zuschüsse nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)	2,8
883 99	Aufwendungen für den Bau von Ortsdurchfahrten und Bundesfernstraßen in der Stadt Bonn	3,1
	Summe Ist-Ausgaben 1991	8 366,0

Tabelle 17: Bundesautobahnen — Neubaustrecken —

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesautobahnen — Neubaustrecken —						
Bundesautobahn Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1990 für den Verkehr frei- gegeben km	Teilstrecke 1991 für den Verkehr freigegeben		Ende 1991 in Bau km
					km	
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg						
A 96 Lindau-München: Esseratsweiler (Ldgrz. BY/BW) bis Ferthofen (Ldgrz. BW/BY)	48,3	530,3	19,3 (davon 0,8 1. FB)	AS Aichstetten bis Ferthofen (Ldgrz. BW/BY)	7,7 (davon 0,8 2. FB)	8,0
A 98 Lörrach-Schaffhausen: Waldshut-Tiengen- Geisslingen (B 34)	10,0 (1. FB)	131,1	—	AS Tiengen/O bis AS Lauchringen/O	3,6 (1. FB)	—
Bayern						
A 6 Nürnberg-Pfreimd: AK Nürnberg/Ost bis Pfreimd	77,3	429,1	61,1 (davon 15,8 1. FB)	AS Amberg/Kastl bis AS Amberg/Ost	15,8 (2. FB)	—
A 7 Ulm-Füssen: AD Allgäu bis Füssen (Bdgrz. D/A)	29,4	353,3	6,8	—	—	6,6
A 70 Schweinfurt-Bamberg: AS Schweinfurt/Werneck bis AK Bamberg	65,9	655,4	59,8 (davon 45,8 1. FB)	AS Eltmann bis AS Viereth-Trunstadt	8,0 (2. FB)	17,6
				AS Viereth-Trunstadt bis AS Bamberg-Hafen AS Bamberg-Hafen bis AK Bamberg	6,1 4,6 (2. FB)	—
A 70 Bamberg-Bayreuth: AK Bamberg bis AS Kulmbach/Bayreuth	44,9 (2. FB)	297,3	—	AS Thurnau bis AS Kulmbach/ Bayreuth	8,1 (2. FB)	18,4 (2. FB)
A 72 Hof-Chemnitz: Ldgrz. SN/BY bis AD Bayerisches Vogtland	16,7	136,3	16,7 (1. FB)	—	—	16,7 (2. FB)
A 73 Bamberg-Nürnberg: AK Bamberg bis AS Bamberg/Süd	5,9 (2. FB)	73,2	—	AK Bamberg bis AS Bamberg/Süd	5,9 (2. FB)	—
A 92 München-Deggendorf:	133,8	1 059,4	132,4	AK Deggendorf bis AS Deggendorf	1,4	—

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesautobahnen — Neubaustrecken —						
Bundesautobahn Streckenabschnitt	Länge km	Kosten 1) Mio. DM	Bis Ende 1990 für den Verkehr frei- gegeben km	Teilstrecke 1991 für den Verkehr freigegeben		Ende 1991 in Bau km
					km	
1	2	3	4	5	6	7
A 93 Hof-Regensburg: Mitterteich-Nord bis AS Weiden-Süd	36,7	316,0	31,2 davon 23,9 1. FB	—		19,4 (davon 14,0 2. FB)
A 94 München-Simbach: Winhöring (B 299n) bis Markt	13,1	82,1	—	—	—	6,2
A 96 München-Lindau: AS Oberpfaffenhofen bis westlich Schöffelding	25,5	319,0	7,4	—	—	8,0
Türkheim bis Erkheim (Umgehung Mindelheim)	21,8	219,5	4,0	—	—	17,8
A 99 Autobahnring München: AD Feldmoching bis Langwied (einschl. Spange Eschenried)	12,1	509,0	—	—	—	7,4
Berlin						
A 100 BAB Stadtring Berlin AK Schöneberg bis AS Ballinstraße	7,1	705,2	4,7 (davon 0,7 1. FB)	—	—	1,3 (davon 0,7 2. FB)
Brandenburg						
A 11 Berlin-Stettin: BAB-Brücke bei Finowfurt	1,1 (2. FB)	9,4	—	BAB-Brücke bei Finowfurt (2. FB)	1,1 (2. FB)	—
A 12 Berlin-Frankfurt/O.: AS Frankfurt/O bis einschl. Brücke über die Oder	5,0 (2. FB)	160,0	—	—	—	3,1 (2. FB)
A 15 Lübbenau-Cottbus: AD Spreewald bis Forst (BG. D/P)	64,0 (2. FB)	280,0	—	AS Vetschau AS Cottbus/West	0,9 (2. FB)	— 0,9 (2. FB)
Bremen						
A 281 Eckverbindung Bremen: Bremen-Grambke bis Hafenrandstraße	2,0	149,5	—	—	—	2,0

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesautobahnen — Neubaustrecken —						
Bundesautobahn Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1990 für den Verkehr frei- gegeben km	Teilstrecke 1991 für den Verkehr freigegeben		Ende 1991 in Bau km
					km	
1	2	3	4	5	6	7
Hessen						
A 4 Bad Hersfeld-Eisenach: Sallmannshausen (Ldgrz. TH/HE) bis AS Wommen	2,2 (2. FB)	50,0	—	—	—	2,2 (2. FB)
A 49 Kassel-Gießen: AS Borken bis Neustadt	27,1	413,4	—	—	—	8,3
A 66 Frankfurt/M.-Fulda: östlich Salmünster bis nördlich Schlüchtern	16,1	303,8	—	—	—	16,1
A 661 Bad Homburg-Darmstadt: AS Frankfurt-Seckbach bis AS Hanauer Landstraße	3,3	171,5	—	—	—	3,3
Mecklenburg-Vorpommern						
A 241 Wismar-Schwerin: AS Schwerin-Süd bis Banzkow	7,9 (2. FB)	11,0	—	AS Schwerin-Süd bis Banzkow	7,9 (2. FB)	—
Niedersachsen						
A 28 Leer-Delmenhorst: Logabirum bis Westerstede	31,9	247,2	29,0 (davon 2,8 1. FB)	Logabirum (A 31) bis AS Leer-Ost	2,9	—
				AS Westerstede/West bis AS Westerstede	2,8 (2. FB)	—
Bunde (Bdgrz. NL/D) bis südöstlich Bunde	4,3	33,2	—	—	—	4,3
A 30 Bad Bentheim- (Grz. NL) bis westlich Rheine Grz. (NS/NW)	28,4	202,9	15,5	AS Schüttorf bis AS Rheine-Nord	12,9	—
A 31 Emden-Bottrop: westlich Emden bis nördlich Emden (B 70)	4,5	57,6	—	—	—	2,8
Neermoor bis Haren:	64,8	675,2	33,0	Logabirum (A 28) bis AS Leer-West	6,7	25,1
Haren bis Hubertushof (Ldgrz. NS/NW)	65,0	517,5	—	—	—	17,1
A 33 Osnabrück-Paderborn: AS Osnabrück/Schinkel bis Borgholzhausen	28,5	316,9	17,8	—	—	—
A 250 Hamburg-Lüneburg: Maschen (A 1) bis Lüneburg	29,9	265,7	9,2	AS Winsen-West bis AS Winsen-Ost	5,5	15,2
A 395 Braunschweig-Bad Harzburg: AK Braunschweig-Süd bis AS Vienenburg	31,7	244,3	19,1	—	—	12,6

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesautobahnen — Neubaustrecken —						
Bundesautobahn Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1990 für den Verkehr frei- gegeben km	Teilstrecke 1991 für den Verkehr freigegeben		Ende 1991 in Bau km
					km	
1	2	3	4	5	6	7
Nordrhein-Westfalen						
A 31 Emden-Bottrop: Hubertushof bis Bottrop (Grenze NW/NS)	83,0	748,9	75,3	—	—	—
A 33 Osnabrück-Paderborn: Bielefeld (A 2) bis Wünnenberg-Haaren	45,7	484,9	39,5	—	—	6,2
A 42 Duisburg-Dortmund: AK Kamp-Lintfort (A 57) bis AK Duisburg-Hamborn	14,3	425,5	4,2	AK Kamp-Lintfort bis AS Moers/Nord	4,0	3,0
				AS Duisburg/Baerl bis östlich AS Duisburg/Beecker- werth	3,0	—
A 44 Aachen-Düsseldorf: AK Düsseldorf-Messe bis östlich Ratingen (A 3)	12,4	784,8	2,1	Düsseldorf/Volkardey (A 52) bis Düsseldorf/ Reichswaldallee	3,2	7,1
A 44 Düsseldorf-Bochum: östlich Ratingen (A 3) bis östlich Velbert (K 23)	15,1	352,4	5,6 (davon 1,4 2. FB)	—	—	—
A 46 Heinsberg-Wuppertal: Heinsberg (B 221) bis AS Hückelhoven	10,6	92,5	—	—	—	6,3
A 46 Hagen-Brilon: AS Arnsberg-Hüsten bis Nuttlar	39,4	746,7	17,2	Bruchhausen (B 229) bis Arnsberg/Uentrop	8,5	—
A 52 Roermond-Essen: westlich Elmpt bis AS Schwalmthal-Hostert	12,9 (1. FB)	78,0	4,7 (1. FB)	—	—	—
A 59 Dinslaken-Duisburg: AS Duisburg-Buchholz bis AK Duisburg-Rahm	3,9	65,4	—	AS Duisburg/Buchholz bis AK Duisburg/Rahm	3,9	—
Rheinland-Pfalz						
A 1 Köln-Trier: Lommersdorf (Ldgrz. RP/NW) bis AD Mehren	28,9	396,9	—	—	—	4,7
A 62 Trier-Pirmasens: AK Landstuhl bis Pirmasens	27,2 (davon 20,0 1. FB)	290,2	13,8 (davon 12,7 1. FB)	AK Landstuhl bis Bann Bann bis Weselberg	6,1 7,3 (1. FB)	—

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesautobahnen — Neubaustrecken —						
Bundesautobahn Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1990 für den Verkehr frei- gegeben km	Teilstrecke 1991 für den Verkehr freigegeben		Ende 1991 in Bau km
					km	
1	2	3	4	5	6	7
A 60 St. Vith–Wittlich: AS Prüm bis AS Bitburg	17,4 (2. FB)	24,5	19,3 (1. FB)	—	—	17,4 (2. FB)
A 63 Mainz–Kaiserslautern: Freimersheim–Kaiserslautern	40,5	476,5	11,5	—	—	13,1
Sachsen						
A 72 Chemnitz–Hof: AS Zwickau-Ost bis AS Plauen-Ost	35,2 (2. FB)	180,0	—	—	—	35,2 (2. FB)
AS Plauen-Ost bis Heinersgrün (Ldgrz. SN/BY)	22,5 (2. FB)	200,0	—	AS Plauen-Ost bis AS Plauen-Süd	7,9 (2. FB)	14,6 (davon 10,4 2. FB)
Sachsen-Anhalt						
A 14 Magdeburg–Halle: AS Halle–Nord bis AS Halle/Peissen	7,8	101,0	—	—	—	1,4
Thüringen						
A 4 Bad Hersfeld–Eisenach Untersuhl (Ldgr. HE/TH) bis Sallmannshauen (Ldgrz. TH/ HE)	7,2	120,0	5,0 (1. FB)	—	—	7,2 (davon 5,0 2. FB)
Länder insgesamt					145,8	356,6
davon 4streifig					71,1	215,0
1. Fahrbahnen					10,9	—
2. Fahrbahnen					63,8	141,6

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten

Tabelle 18: Bundesstraßen — Neu- und Ausbaustrecken —

Für den Verkehr freigegeben und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesstraßen — Neu- und Ausbaustrecken —					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1990 für den Verkehr frei- gegeben km	1991 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1991 in Bau km
1	2	3	4	5	6
Baden-Württemberg					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 10 Ausbau bei Pforzheim-Eutingen	1,7	42,3	—	—	1,7
B 38a Ausbau von Mannheim (A 656) bis Mannheim-Neckarau (B 36)	2,5	41,0	—	—	2,5
B 44 Verlegung von Mannheim/Sandhofen bis Landesgrenze BW/HE (2. Fahrbahn)	4,6	11,2	1,2	—	3,4
B 462 Ausbau von Rastatt bis Rotenfels	6,7	49,6	—	—	6,7
B 535 Verlegung Schwetzingen/Ost-Leimen (B 3) ohne Knoten A 5	5,0	63,9	—	—	5,0
			1,2	—	19,3
Bayern					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 4 Verlegung in Coburg (Schlachthofkreuzung)	0,5	28,6	—	—	0,5
B 11 Verlegung in Deggendorf	3,2	98,6	—	—	3,2
B 173 Ausbau von Breitengüßbach bis AK Bamberg (2. Fahrbahn)	2,7	7,1	—	2,7	—
B 173 Ausbau südlich Kronach	1,3	12,5	0,2	—	1,1
			0,2	2,7	4,8
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 2 Verlegung südlich Fürstenfeldbruck (Münchner Berg)	4,0	14,5	—	1,0	—
B 10n Neubau in Neu-Ulm (Finnigerstraße) bis A 7	6,1	18,9	—	—	6,1
B 12n Neubau von Seltmanns bis AS Waltenhofen	18,0	146,1	15,7	2,3	—
B 471 Verlegung südlich Garching	3,0	16,8	—	3,0	—
			15,7	6,3	6,1
Bremen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 6 Verlegung zwischen der Hansestraße (B 6a) und der Utbremer Straße	0,4	49,1	—	—	0,4
				—	0,4
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 212 Ausbau von der BAB A 27 bis Knotenpunkt Lloydstraße/Hafenstraße in Bremerhaven . . .	2,4	52,7	1,3	—	1,1
			1,3	—	1,1

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Neu- und Ausbaustrecken —					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1990 für den Verkehr frei- gegeben km	1991 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1991 in Bau km
1	2	3	4	5	6
Hessen					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 27 Verlegung bei Bad Hersfeld	2,2	11,6	1,0	—	—
			1,0	—	—
Nordrhein-Westfalen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 1 Ausbau westlich Paderborn (L 756 bis östlich B 64)	2,0	33,3	—	—	2,0
B 61 Ausbau in Minden, Ringstraße — B 65	1,7	34,1	—	—	1,7
B 65 Ausbau der Ortsdurchfahrt Rheine	0,7	11,6	—	—	0,7
B 226 Ausbau zwischen Herne und Wanne-Eickel (3. Bauabschnitt)	1,2	63,6	—	—	1,2
B 236 Ausbau zwischen Lünen und Dortmund Hannöversche Straße bis B 1 bei Remberg ..	3,6	229,7	—	—	2,9
			—	—	8,5
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 54 Verlegung zwischen Hagen/Ambrock und Hagen/Delstern	2,8	41,6	1,4	1,4	—
B 221 Ortsumgehung Heinsberg und Westumgehung Heinsberg/Schleiden	4,5	32,7	—	—	4,5
			1,4	1,4	4,5
Rheinland-Pfalz					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 9 Neubau von Rülzheim-Wörth, 2. Fahrbahn ..	11,3	19,7	—	—	11,3
B 41 Verlegung in Idar-Oberstein einschließlich Nahewehr	3,5	308,7	1,9	—	1,6
			1,9	—	12,9
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 9 Verlegung bei Boppard (2. Bauabschnitt)	0,5	16,5	—	0,5	—
B 42 Ausbau zwischen Vallendar und Koblenz-Ehrenbreitstein	2,0	17,4	1,0	1,0	—
			1,0	1,5	—

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Neu- und Ausbaustrecken —					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1990 für den Verkehr frei- gegeben km	1991 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1991 in Bau km
1	2	3	4	5	6
Schleswig-Holstein					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 76 Verlegung in Kiel	3,6	141,4	—	—	0,6
B 404 Ausbau zwischen Negerbötel und Hammoor:					
AS B 205 bis einschließlich AS B 206	7,7	47,7	3,1	—	4,6
AS B 206 bis einschließlich AS B 432 (neu) .	3,9	22,7	—	3,2	0,7
AS B 432 (neu) bis einschließlich AS L 167 .	5,4	24,6	4,5	0,9	—
			7,6	4,1	5,9
Mecklenburg-Vorpommern					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 109 Peenebrücke Anklam	0,3	17,6	—	—	0,1
			—	—	0,1
Brandenburg					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 1/B 5 Ausbau zwischen Berlin (Stadtgrenze) und BAB A 10 (AS Berlin-Lichtenberg) ohne AS	8,9	92,5	7,1	1,8	—
			7,1	1,8	—
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 96 Verlegung zwischen Senftenberg und Buchenwalde	3,3	15,0	2,3	1,0	—
B 156 Verlegung zwischen Sabrodt und Schwarze Pumpe	3,8	16,0	—	—	3,8
			2,3	1,0	3,8
Sachsen-Anhalt					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 1 Ausbau zwischen Morsleben und Uhrsleben .	12,0	33,0	—	6,9	—
B 71 Ausbau zwischen Landesgrenze NS/ST und Salzwedel	10,0	7,5	7,7	—	2,3
B 71 Ausbau OD Kakerbeck (1. und 2. BA.)	2,1	3,4	—	1,2	0,9
B 71 Ausbau zwischen Haldensleben und Born ..	8,6	10,0	—	—	4,0
B 190 Ausbau zwischen Arendsee und Binde	5,5	6,1	—	5,5	—
B 242 Ausbau zwischen Sorge und Tanne	2,2	1,5	—	2,2	—
			7,7	15,8	7,2

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Neu- und Ausbaustrecken —					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1990 für den Verkehr frei- gegeben km	1991 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1991 in Bau km
1	2	3	4	5	6
Sachsen					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 184 Verlegung südlich Delitzsch	3,6	20,0	—	—	3,6
B 184 Verlegung zwischen Rackewitz und Wiederitzsch	4,3	17,2	—	4,3	—
			—	4,3	3,6
Thüringen					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 2 Ausbau zwischen Schleiz und Juchhöh	8,5	15,0	—	7,0	1,5
B 7 Ausbau zwischen Ldgrz. TH/HE und Eisenach	11,9	7,0	8,9	—	3,0
B 85 Erneuerung zwischen Probstzella und Hockenrode	6,4	8,6	—	4,2	2,2
B 247 Ausbau zwischen Worbis und Güst Teistungen	5,5	5,0	—	3,7	1,8
			8,9	14,9	8,5
47 Streckenabschnitte,	215,6	1 985,2	—	—	—
davon fertiggestellt:	—	498,1	66,6	—	—
19 Streckenabschnitte	—	205,2	—	53,8	75,4
— 4 Streckenabschnitte, 4streifig	—	48,5	37,3	8,6	40,5
— 15 Streckenabschnitte, 2streifig	—	156,7	29,3	45,2	34,9
damit					
12 Streckenabschnitte vollständig für den Verkehr freigegeben	58,6	402,4	—	—	—

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Tabelle 19: Bundesstraßen — Ortsumgehungen —

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —						
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1990 für den Verkehr frei- gegeben	1991 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1991 in Bau	
1	2	3	4	5	6	
	km	Mio. DM	km	km	km	
Baden-Württemberg						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 10	Neubau von Reichenbach/West bis Göppingen/West	12,8	275,0	2,8	5,7	4,3
B 27	Neubau von der B 27 nördlich Kirchentellinsfurt bis Tübingen (B 27/B 28)	6,7	131,6	—	1,5	5,2
B 27	Neubau von Hechingen/Süd bis Engstlatt/Nord	6,1	52,9	—	0,5	3,0
B 27	Neubau von Engstlatt/Nord bis Balingen/Süd (Knoten B 27/B 463)	6,1	89,6	2,8	—	1,4
B 29	Ortsumgehung Schorndorf	6,2	134,2	—	—	6,2
B 30	Neubau von nördlich Baidt (B 30 alt beim Egelsee) bis Ravensburg-Eschach einschließlich Querspangen B 32, B 33 und B 467	21,8	426,2	8,8	—	2,1
B 312	Neubau zwischen Waiblingen (B 14/B 29) und Stuttgart/Wangen (B 10) (1. und 2. Bauabschnitt)	10,7	304,0	—	—	8,0
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 3	Ortsumgehung Sasbach und Achern	4,9	41,4	—	—	4,9
B 3	Ortsumgehung Bühl-Ottersweier	7,8	33,2	—	—	7,8
B 3	Ortsumgehung Ettlingen	9,1	87,7	5,0	4,1	—
B 27	Ortsumgehung Besigheim	1,9	19,0	—	1,9	—
B 28	Ortsumgehung Dornstetten	3,9	21,2	—	—	3,9
B 29	Ortsumgehung Lauchheim	4,0	14,9	—	—	4,0
B 31	Ausbau bei Höllsteig	2,1	6,6	—	—	2,1
B 31	Ausbau des Knotens bei Hinterzarten	1,6	6,4	—	1,6	—
B 31	Neubau zwischen Stockach und Überlingen	14,4	74,9	—	—	9,6
B 31	Verlegung zwischen Immenstaad und Friedrichshafen	10,2	82,2	—	—	0,1
B 31	Ortsumgehung Kressbronn	5,8	31,6	—	—	5,8
B 33	Ortsumgehung Hausach	4,1	82,6	—	—	4,1
B 33	Ausbau zwischen Triberg und Gremmelsbach	4,1	72,2	—	4,1	—
B 48	Verlegung von der B 3 bei Weinheim bis zur Landesgrenze BW/HE	1,5	63,5	—	—	1,5
B 294	Ortsumgehung Wolfach	2,6	72,3	—	—	2,6
B 294	Ortsumgehung Schiltach	4,5	94,0	—	4,5	—

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —						
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge	Kosten 1)	Bis Ende 1990 für den Verkehr frei- gegeben	1991 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1991 in Bau	
1	2	3	4	5	6	
	km	Mio. DM	km	km	km	
B 295	Ortsumgehung Simmozheim	3,6	12,3	—	—	3,6
B 297	Ortsumgehung Neckartailfingen	5,0	44,5	—	—	2,7
B 314	Ortsumgehung Fützen-Epfenhofen	4,9	31,1	—	—	4,9
B 317	Verlegung bei Schopfheim	7,8	57,4	—	—	5,6
B 317	Verlegung zwischen Lörrach (A 98) und Steinen	3,3	62,8	0,4	2,1	0,8
B 317	Neubau zwischen Lörrach und Weil am Rhein (Zollfreie Straße)	4,0	53,6	—	—	2,0
B 317	Ortsumgehung Zell	1,6	9,8	—	—	0,4
B 462	Verlegung in Gernsbach	2,2	79,2	—	—	2,2
B 462	Ausbau bei Schramberg-Sulgen	2,7	15,3	—	—	2,7
B 465	Teilortsumgehung Bad Urach	0,9	8,8	—	—	0,1
B 518	Verlegung bei Wehr	4,0	31,3	—	—	0,1
34 Ortsumgehungen	192,9	2 623,6	—	—	—	
davon fertiggestellt:	—	329,1	19,8	—	—	
9 Streckenabschnitte ,	—	427,3	—	26,0	101,7	
— 3 Streckenabschnitte, 4streifig	—	156,3	14,4	7,7	30,2	
— 6 Streckenabschnitte, 2streifig	—	271,0	5,4	18,3	71,5	
damit						
5 Ortsumgehungen vollständig für den Verkehr freigegeben	21,2	279,3	—	—	—	
Bayern						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 2	Verlegung bei Gerthofen	5,3	64,2	5,2	0,1	—
B 8	Ortsumgehung Langenzenn	10,5	68,6	—	7,0	—
B 17	Ausbau zwischen Oberrottmarshausen und Lagerlechfeld	6,0	24,8	2,0	4,0	—
B 289	Verlegung von Lichtenfels bis Untersiemau .	2,9	26,2	—	—	—
B 469	Verlegung von Obernburg bis Trennfurt ...	7,9	80,0	—	—	2,8
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 2	Ortsumgehung Heroldsberg	4,3	17,2	—	—	4,3
B 2	Verlegung bei Monheim	5,6	17,5	—	5,6	—
B 8	Verlegung bei Emskirchen	6,7	25,2	—	—	6,7
B 12	Verlegung bei Isny mit B 12 Ableiter	3,0	17,8	—	—	1,4
B 16	Verlegung von Weichering bis B 13 bei Ingol- stadt	12,5	45,5	—	3,9	8,6
B 16	Ortsumgehung Mindelheim	3,8	14,0	—	—	0,1
B 17	Verlegung bei Schongau (B 17/Nord-B 17/Süd)	9,9	45,3	—	—	6,7

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —						
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1990 für den Verkehr frei- gegeben	1991 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1991 in Bau	
1	km	Mio. DM	km	km	km	
2	3	4	5	6		
B 20	Verlegung zwischen Steinach und Stallwang	14,4	51,8	6,0	—	8,4
B 20	Verlegung Landau/Isar	5,3	34,0	3,8	1,5	—
B 20	Ortsumgehung Falkenberg	5,3	10,0	—	—	5,3
B 22	Ortsumgehung Seybothenreuth	4,5	11,7	—	4,5	—
B 22	Verlegung nördlich Schönthal	5,9	15,9	4,3	1,6	—
B 26	Ortsumgehung Wernfeld	1,6	9,8	0,2	—	1,4
B 27	Ortsumgehung Retzbach	3,2	16,5	0,1	—	1,7
B 31	Verlegung zwischen Lindau und Ldgrz. BY/BW	5,2	44,6	—	—	0,1
B 287	Ortsumgehung Hammelburg	3,6	22,7	—	—	3,6
B 289	Ortsumgehung Schwarzenbach/Saale	3,0	13,7	—	—	3,0
B 289	Ortsumgehung Mainleus	2,3	9,9	—	—	2,3
B 299	Ortsumgehung Pressath (1. Bauabschnitt)	1,9	9,5	—	1,9	—
B 299	Ortsumgehung Beilngries	1,9	4,0	—	—	1,1
B 299	Verlegung westlich Neuötting	3,2	29,6	—	—	3,2
B 300	Ortsumgehung Edenhausen/Ursberg	6,2	14,7	—	6,2	—
B 310	Verlegung nördlich Füssen (1. Bauabschnitt B 310–B 16)	3,5	15,8	—	3,5	—
B 388	Ortsumgehung Pfarrkirchen	6,6	44,1	—	—	6,6
B 472	Verlegung südlich Peiting (B 17 Süd bis B 472)	6,6	28,0	—	—	1,8
30 Ortsumgehungen		162,6	832,6	—	—	—
davon fertiggestellt:		—	130,6	21,6	—	—
11 Streckenabschnitte		—	160,7	—	39,8	69,1
3 Streckenabschnitte, 4streifig		—	63,4	7,2	11,1	2,8
8 Streckenabschnitte, 2streifig		—	97,3	14,4	28,7	66,3
damit						
9 Ortsumgehungen vollständig für den Verkehr freigegeben		44,2	208,1	—	—	—
Hamburg						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 433	Ortsumgehung Fuhlsbüttel (einschließlich Anbindung an BAB A 7)	9,0	272,9	—	—	0,5
1 Ortsumgehung		9,0	272,9	—	—	—
davon fertiggestellt:		—	—	—	—	—
— Streckenabschnitt ,		—	—	—	—	0,5
— Streckenabschnitt, 4streifig		—	—	—	—	0,5
— Streckenabschnitt, 2streifig		—	—	—	—	—
damit						
— Ortsumgehung vollständig für den Verkehr freigegeben		—	—	—	—	—

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —						
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1990 für den Verkehr frei- gegeben	1991 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1991 in Bau	
1	km	Mio. DM	km	km	km	
Hessen						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 3	Neubau zwischen Fronhausen/Bellnhausen und Staufenberg	5,9	101,8	—	—	5,9
B 40	Neubau zwischen A 66 und Frankfurt a. M. (Südumgehung Frankfurt-Höchst)	7,6	127,5	6,5	—	1,1
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 3	Verlegung bei Bad Nauheim von A 5/B 3 bis B 3/L 3134 südlich Bad Nauheim	8,1	45,5	1,2	—	6,9
B 27	Verlegung bei Bad Sooden-Allendorf/Ober- rieden (Tunnel)	2,8	45,9	—	—	2,8
B 38	Neubau zwischen der Ldgrz. HE/BW bis OU Mörlenbach (incl. Tunnel)	7,4	148,3	—	—	3,3
B 45	Ortsumgehung Bruchköbel/Roßdorf und Bruchköbel	5,9	26,8	1,1	—	—
B 62	Verlegung zwischen Cölbe/Bürgeln und Kirchhain (B 454)	14,4	68,6	9,5	4,9	—
B 252	Ortsumgehung Frankenberg (Eder)	3,8	28,5	—	—	3,8
B 253	Ortsumgehung Wabern/Harle	2,6	7,0	—	—	2,6
B 254	Verlegung bei Schwalmstadt/Ziegenhain . . .	1,9	7,5	—	—	1,9
B 254	Ortsumgehung Großenlüder	3,5	25,2	—	—	3,5
B 426	Verlegung bei Mühlthal/Nieder-Ramstadt . . .	4,6	24,7	—	—	1,7
B 455	Verlegung bei Oberursel	5,2	31,0	—	—	5,2
13 Ortsumgehungen						
davon fertiggestellt:						
1 Streckenabschnitt						
— Streckenabschnitt 4streifig						
— Streckenabschnitt 2streifig						
damit						
1 Ortsumgehung						
vollständig für den Verkehr						
freigegeben						
	73,7	687,3	—	—	—	
	—	166,0	18,3	—	—	
	—	23,3	—	4,9	38,7	
	—	—	6,5	—	7,0	
	—	23,3	11,8	4,9	31,7	
	14,4	68,6	—	—	—	
Niedersachsen						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 4/B 209	Verlegung von nördlich Lüneburg bis südlich Lüneburg (Ortsumgehung Lüneburg)	16,9	94,7	11,0	—	5,9
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 3	Verlegung von nördlich Nörten-Hardenberg bis südlich Göttingen	10,6	127,3	—	2,4	2,9
B 3	Verlegung von nördlich bis südlich Einbeck (Ortsumgehung Einbeck)	7,9	54,1	—	—	7,9

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1990 für den Verkehr frei- gegeben km	1991 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1991 in Bau km
1	2	3	4	5	6
B 6 Verlegung von nördlich Brinkum (A 1) bis Seckenhausen (B 51) (Ortsumgehung Brinkum)	4,8	39,4	—	—	4,8
B 6 Ortsumgehung Lemke	4,2	46,7	—	—	4,2
B 70 Ortsumgehung Suurhusen	2,4	9,8	—	—	2,4
B 188 Ortsumgehung Uetze	3,3	14,7	—	3,3	—
B 188 Ortsumgehung Warmenau/Kästorf	4,5	22,2	—	—	4,5
B 212 Ortsumgehung Nordenham bis Atens	3,8	22,4	—	—	3,8
B 213 Ortsumgehung Wildeshausen	2,6	14,3	—	—	2,6
B 213 Verlegung von nördlich Nordhorn (B 213) bis südlich Nordhorn (Ortsumgehung Nordhorn)	8,0	61,9	4,1	—	—
B 214 Ortsumgehung Sulingen	6,4	24,2	—	6,4	—
B 402 Ortsumgehung Meppen (Westabschnitt)	6,4	47,0	—	6,4	—
B 446 Verlegung bei Seulingen	2,5	15,1	—	2,5	—
14 Ortsumgehungen	84,3	593,8	—	—	—
davon fertiggestellt:	—	93,3	15,1	—	—
5 Streckenabschnitte	—	129,8	—	21,0	39,0
— Streckenabschnitt, 4streifig	—	—	11,0	—	5,9
5 Streckenabschnitte, 2streifig	—	129,8	4,1	21,0	33,1
damit					
4 Ortsumgehungen vollständig für den Verkehr freigegeben	18,6	101,0	—	—	—
Nordrhein-Westfalen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 51 Neubau Kappenberger Damm-L 586 in Münster (2. Fb.)	2,9	139,6	—	—	2,9
B 54 Neubau Hüttentalstraße zwischen Kreuztal und Buschhütten	3,5	115,9	—	3,2	—
B 54 Neubau Hüttentalstraße zwischen Buschhütten und Geisweid	4,2	113,8	3,7	0,5	—
B 54 Neubau Hüttentalstraße zwischen Siegen/Weidenau und Siegen	3,3	235,8	1,1	—	—
B 62 Neubau Hüttentalstraße zwischen Siegen/West und der Landesgrenze bei Niederschelden einschließlich Abzweig Eiserfeld	4,4	138,4	0,4	—	0,8
B 265 Westumgehung Liblar	4,8	57,5	—	—	4,8
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 1 Ortsumgehung Schlangen/Kohlstädt	3,5	44,2	—	—	3,5
B 9 Verlegung bei Geldern	5,0	21,9	—	—	5,0

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —						
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1990 für den Verkehr frei- gegeben	1991 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1991 in Bau	
	km	Mio. DM	km	km	km	
1	2	3	4	5	6	
B 51	Verlegung bei Iversheim	2,1	16,1	0,7	—	1,4
B 54	Ortsumgehung Olpe-Lütringhausen	0,9	14,0	—	0,9	—
B 54	Südumgehung Ochtrup (B 70—B 403) ein- schließlich Anschluß B 54 alt im Zuge der B 403n	9,2	69,4	—	—	9,2
B 57	Verlegung bei Rheindahlen	3,7	23,8	—	—	3,7
B 59	Ausbau von Allrath bis Köln-Bocklemünd ..	21,1	128,6	—	—	7,2
B 64	Verlegung in Höxter	2,1	26,0	1,8	—	—
B 64	Neubau zwischen Driburg/Herste und Brakel/ Riesel (westlich Herste-K 39)	6,7	33,2	0,5	—	6,2
B 65	Südumgehung Minden (Haddenhausen/ Barkhausen, K 16—B 61n)	5,2	32,7	—	—	0,7
B 67	Verlegung zwischen Iselburg/Werth und Bocholt (östlich L 876—B 473)	6,2	28,5	—	—	6,2
B 221	Westumgehung Niederkrüchten	2,9	11,9	—	—	2,9
B 223/ B 224	Ortsdurchfahrt Dorsten	4,6	78,7	1,6	—	1,5
B 229	Ortsumgehung Halver	1,7	25,6	—	—	1,7
B 239	Ortsumgehung Espelkamp	4,7	20,3	—	—	4,7
B 265	Ortsumgehung Nideggen/Wollersheim	4,9	13,5	—	—	4,9
B 477	Verlegung bei Bergheim	9,6	33,6	5,8	—	3,8
B 525	Neubau zwischen Holthausen und Gescher (Bauabschnitt L 608n—L 608)	8,1	25,6	—	3,3	—
24 Ortsumgehungen	125,3	1 448,6	—	—	—	
davon fertiggestellt:	—	269,4	15,6	—	—	
4 Streckenabschnitte	—	143,8	—	7,9	71,1	
— 2 Streckenabschnitte, 4streifig	—	119,4	5,2	3,7	8,5	
— 2 Streckenabschnitte, 2streifig	—	24,4	10,4	4,2	62,6	
damit						
2 Ortsumgehungen vollständig für den Verkehr freigegeben	5,1	127,8	—	—	—	
Rheinland-Pfalz						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 266	Verlegung zwischen Bad Neuenahr und Lohrsdorf	6,7	123,2	4,5	—	—
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 9	Verlegung bei Rhens	2,2	18,7	—	2,2	—
B 9	Verlegung Worms/Nord	1,8	21,8	—	—	1,8
B 9	Verlegung Germersheim-Rülzheim	4,3	37,0	—	—	4,3

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1990 für den Verkehr frei- gegeben km	1991 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1991 in Bau km
1	2	3	4	5	6
B 10 Ortsumgehung Rinnthal-Sarnstall	4,4	93,8	—	—	4,4
B 10 Verlegung bei Annweiler	4,8	64,7	—	—	4,8
B 10/B 272 Verlegung Landau/Nord	1,5	23,4	—	1,5	—
B 37 Verlegung bei Bad Dürkheim (2. BA)	4,1	27,4	—	—	4,1
B 41 Verlegung zwischen Rüdesheim und Weinsheim	9,0	58,0	—	—	9,0
B 41 Verlegung zwischen Bad Kreuznach und Welgesheim (A 61)	5,4	93,2	—	—	5,4
B 42 Verlegung bei Rheinbrohl (2. BA)	3,6	34,4	3,0	—	0,6
B 47 Verlegung zwischen Dreisen und Eisenberg	6,8	33,0	3,5	—	—
B 47 Verlegung bei Monsheim	4,5	17,5	—	—	4,5
B 50 Verlegung bei Sohren-Büchenbeuren	8,4	45,5	—	8,4	—
B 51 Verlegung zwischen Saarburg und Ayl	5,8	46,5	3,6	2,2	—
B 51/B 419 Verlegung zwischen Trier und Wasserliesch	4,5	98,0	2,9	—	1,6
B 54 Verlegung zwischen Stein-Neukirch	2,8	8,7	—	—	2,8
B 256 Verlegung von Neuwied bis Oberbieber (1. Bauabschnitt)	4,1	50,7	—	2,2	—
B 257 Ortsumgehung Altenahr	5,5	59,8	—	—	5,5
B 258 Ortsumgehung Mayen (Westabschnitt)	5,5	25,3	—	—	5,5
B 267 Verlegung bei Ahrweiler einschließlich Walporzheim	4,0	72,0	3,6	—	4,0
B 270 Verlegung bei Lauterecken einschließlich Lonnweiler und Heinzenhausen	4,6	46,0	3,6	—	1,0
B 271 Ortsumgehung Grünstadt/Süd	5,3	24,8	3,2	—	2,1
B 413 Ortsumgehung Herschbach	3,0	10,8	—	—	3,0
24 Ortsumgehungen	112,6	1 134,2	—	—	—
davon fertiggestellt:	—	322,3	26,5	—	—
5 Streckenabschnitte	—	132,4	—	16,5	64,4
— Streckenabschnitt, 4streifig	—	—	4,5	—	—
5 Streckenabschnitte, 2streifig	—	132,4	22,0	16,5	64,4
damit					
4 Ortsumgehungen vollständig für den Verkehr freigegeben	17,9	134,1	—	—	—
Saarland					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 41 Neubau der Westumgehung Neunkirchen	5,0	94,6	2,0	2,0	1,0
B 51 Teilumgehung Mettlach	0,3	8,4	—	—	0,3

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1990 für den Verkehr frei- gegeben	1991 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1991 in Bau
1	km	Mio. DM	km	km	km
2	3	4	5	6	6
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 51 Verlegung zwischen Saarlouis und Fraulautern/Roden	7,0	65,3	—	—	3,9
B 51 Ortsumgehung Kleinbittersdorf	3,4	53,7	—	—	3,4
4 Ortsumgehungen	15,7	222,0	—	—	—
davon fertiggestellt:	—	37,8	2,0	—	—
1 Streckenabschnitt	—	37,8	—	2,0	8,6
1 Streckenabschnitt, 4streifig	—	37,8	2,0	2,0	1,3
— Streckenabschnitt, 2streifig	—	—	—	—	7,3
damit					
— Ortsumgehung vollständig für den Verkehr freigegeben	—	—	—	—	—
Schleswig-Holstein					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 5 Verlegung bei Heiligenstedten	6,4	70,6	—	—	6,4
B 5 Verlegung zwischen Bredstedt und Husum, nördlich Husum bis nördlich Platenhörn (1. BA)	12,1	66,5	8,5	3,6	—
B 104 Ortsumgehung Schlutup (1. BA.)	4,1	5,8	—	4,1	—
3 Ortsumgehungen	22,6	142,9	—	—	—
davon fertiggestellt:	—	46,7	8,5	—	—
2 Streckenabschnitte	—	25,6	—	7,7	6,4
— Streckenabschnitt, 4streifig	—	—	—	—	—
2 Streckenabschnitte, 2streifig	—	25,6	8,5	7,7	6,4
damit					
2 Ortsumgehungen vollständig für den Verkehr freigegeben	16,2	72,3	—	—	—
Mecklenburg-Vorpommern					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 96 Ortsumgehung Neustrelitz (2. BA.)	1,2	25,1	—	—	1,2
B 104 Ortsumgehung Gadebusch	4,2	29,3	—	—	0,5
2 Ortsumgehungen	5,4	54,4	—	—	—
davon fertiggestellt:	—	—	—	—	—
— Streckenabschnitt	—	—	—	—	1,7
— Streckenabschnitt, 4streifig	—	—	—	—	—
— Streckenabschnitt, 2streifig	—	—	—	—	1,7
damit					
— Ortsumgehung vollständig für den Verkehr freigegeben	—	—	—	—	—

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1990 für den Verkehr frei- gegeben km	1991 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1991 in Bau km
1	2	3	4	5	6
Brandenburg					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 97 Ortsumgehung Wilmersdorf	1,9	10,7	—	1,8	0,1
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 101 Ortsumgehung Bernsdorf	1,4	5,6	—	1,4	—
2 Ortsumgehungen	3,3	16,3	—	—	—
davon fertiggestellt:	—	—	—	—	—
2 Streckenabschnitte	—	15,7	—	3,2	0,1
1 Streckenabschnitt, 4streifig	—	10,1	—	1,8	0,1
1 Streckenabschnitt, 2streifig	—	5,6	—	1,4	—
damit					
1 Ortsumgehung vollständig für den Verkehr freigegeben	1,4	5,6	—	—	—
Sachsen-Anhalt					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 79 Ausbau zwischen Landesgrenze ST/NS und Dardesheim	8,7	25,3	7,7	1,0	—
B 184 Ortsumgehung Zerbst	0,8	7,1	—	0,8	—
2 Ortsumgehungen	9,5	32,4	—	—	—
davon fertiggestellt:	—	22,4	7,7	—	—
2 Streckenabschnitte	—	10,0	—	1,8	—
— Streckenabschnitt, 4streifig	—	—	—	—	—
2 Streckenabschnitte, 2streifig	—	10,0	7,7	1,8	—
damit					
2 Ortsumgehungen vollständig für den Verkehr freigegeben	9,5	32,4	—	—	—
Sachsen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 169 Ortsumgehung Rödorsau-Zeithain	1,3	15,4	1,0	0,3	—
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 170 Ortsumgehung Dippoldiswalde	1,0	11,0	—	—	1,0
2 Ortsumgehungen	2,3	26,4	—	—	—
davon fertiggestellt:	—	11,8	1,0	—	—
1 Streckenabschnitt	—	3,6	—	0,3	1,0
1 Streckenabschnitt, 4streifig	—	3,6	1,0	0,3	—
— Streckenabschnitt, 2streifig	—	—	—	—	1,0
damit					
1 Ortsumgehung vollständig für den Verkehr freigegeben	1,3	15,4	—	—	—

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1990 für den Verkehr frei- gegeben km	1991 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1991 in Bau km
1	2	3	4	5	6
Thüringen					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 19 Ortsumgehung Breitung	7,6	4,5	—	—	7,6
B 94 Verlegung in Greiz einschließlich Elster- brücke	1,3	11,6	—	—	1,3
2 Ortsumgehungen	8,9	16,1	—	—	—
davon fertiggestellt:	—	—	—	—	—
— Streckenabschnitt	—	—	—	—	8,9
— Streckenabschnitt, 4streifig	—	—	—	—	—
— Streckenabschnitt, 2streifig	—	—	—	—	8,9
damit					
— Ortsumgehung vollständig für den Verkehr freigegeben	—	—	—	—	—
Insgesamt 157 Ortsumgehungen	827,9	8 104,5	—	—	—
davon fertiggestellt:	—	1 429,4	136,1	—	—
43 Streckenabschnitte	—	1 110,0	—	131,1	411,2
11 Streckenabschnitte, 4streifig	—	390,6	51,3	26,6	56,3
32 Streckenabschnitte, 2streifig	—	719,4	84,3	104,5	354,9
damit					
31 Ortsumgehungen vollständig für den Verkehr freigegeben	149,8	1 044,6	—	—	—

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Tabelle 20: Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn an Bundesstraßen
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Kreuzungsmaßnahmen

Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn an Bundesstraßen				
Bundesstraße Streckenabschnitt	1991 für den Verkehr freigegeben Ort (in/bei)	Ende 1991 in Bau Ort (in/bei)	Baukosten	
			insgesamt in 1000 DM	Bundesanteil in 1000 DM
1	2	3	4	5
Baden-Württemberg				
B 500 Waldkirch-Waldshut	—	Waldshut	15 523	6 758
Bayern				
B 26 Aschaffenburg-Schweinfurt: Lohr-Gemünden	—	Nantenbach	17 955	12 000
B 300 Augsburg-Memmingen: Krumbach-Memmingen	Bergheimfeld	—	5 000	3 400
	Heimertingen	—	4 800	3 200
Niedersachsen				
B 3 Hannover-Göttingen: Einbeck-Northeim	—	Northeim	19 769	12 426
Nordrhein-Westfalen				
B 57 Aachen-Mönchengladbach: Aachen-Alsdorf	—	Herzogenrath/ Stollberg	31 733	11 939
B 229 Langenfeld-Remscheid: Langenfeld-Solingen	—	Langenfeld	21 686	13 106
B 236 Dortmund-Lennestadt: Altena-Werdohl	—	Werdohl, Plettenberger Straße	9 309	5 486
B 239 Herford-Höxter: Detmold-Höxter	—	Schieder/ Nessenberg	13 000	9 100
Schleswig-Holstein				
B 207 Hamburg-Kiel: Hamburg-Schwarzenbek	—	Schwarzenbek	37 277	21 428

Tabelle 21: Radwege an Bundesstraßen

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bezeichnung der Maßnahme	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ in 1 000 DM	1991 fertig- gestellt km	Ende 1991 in Bau km	
1	2	3	4	5	
Baden-Württemberg					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>					
B 3	OD Weinheim, Postknoten-Westtangente	1,0	1 200	—	1,0
B 3	Untergrombach-Weingarten	1,7	400	1,7	—
B 3	Neumalsch-nördl. Rastalt	6,0	1 200	—	6,0
B 3	Sulzbach-OD-Grenze Weinheim	1,3	550	1,3	—
B 3	Efringen-Kirchen-Eimeldingen	3,5	450	—	3,5
B 3	Windschlag-Offenburg	0,6	160	0,6	—
B 3	OD Schlingen	0,8	800	0,8	—
B 10	Enzberg-Niefern	1,6	1 750	—	1,6
B 14	Oberndorf-Aistaig	1,5	400	1,5	—
B 18	Leutkircher Straße in Wangen	1,0	180	1,0	—
B 19	Bad Mergentheim-Stuppach	3,7	800	—	3,7
B 27	Weikerstetten-RP-Grenze	1,3	210	1,3	—
B 27	Walldürn-Kreisgrenze	0,8	800	—	0,8
B 27	OD Jestetten	1,6	450	—	1,6
B 29	Wasseralfingen-Kellerhaus (B 290)	2,9	600	—	2,9
B 31	Himmelreich-Falkensteig	2,5	2 300	—	2,5
B 31	Donaueschingen-Geisingen	0,5	120	0,5	—
B 31	Ludwigshafen-Bauamtsgrenze	1,1	2 000	—	1,1
B 31	Überführung über die A 5 (AS Freiburg-Süd) . .	1,1	2 900	—	1,1
B 31	Kreisgrenze-Sipplingen	1,6	4 601	1,6	—
B 31	Sipplingen-Überlingen	4,0	2 550	4,0	—
B 31	Friedrichsstraße in Friedrichshafen	1,1	2 950	—	1,1
B 32	Friedrich-Ebert-Straße in Wangen	1,0	129	1,0	—
B 33	Haslach-Hausach	4,2	1 900	—	4,2
B 33	Sommerau-St. Georgen	0,5	150	—	0,5
B 33	Hausach-Gutach, BA II	0,6	210	0,6	—
B 33	Engen-Welschingen	1,3	250	1,3	—
B 33	Stadel-Neuhaus	1,4	1 983	1,4	—
B 34	OD Singen	0,2	150	—	0,2
B 34	Gottmadingen-Bietingen	1,0	225	1,0	—
B 35	Karlsdorf-Bruchsal	1,4	350	—	1,4
B 36	Kehl-Bodersweier	2,2	940	—	2,2
B 36	Bodersweier-Linx	0,4	130	—	0,4
B 292	OD Gölshausen-OD Bretten	0,8	150	—	0,8
B 294	Oberwinden-Niederwinden	1,5	1 080	1,5	—
B 294	Schenkenzell-Schiltach	3,6	1 165	—	3,6
B 295	Renningen-Leonberg	5,0	400	—	5,0
B 297	Birenbach-Wäschenbeuren	3,1	985	—	3,1
B 311	Immendingen-Möhringen	2,5	930	2,5	—
B 312	Pfullingen (Bahnlinie), (BA II)	0,3	500	—	0,3
B 313	Stockach-Espasingen	1,8	700	1,8	—
B 463	Nagold-Iselshausen	1,6	930	1,6	—
B 464	Böblingen-Holzgerlingen	0,4	100	—	0,4
B 465	Kirchheim/Teck-Lenningen, Teilstrecke auf Westseite	2,2	395	2,2	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bezeichnung der Maßnahme		Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1991 fertig- gestellt km	Ende 1991 in Bau km
1		2	3	4	5
B 466	L 1163–L 1165 bei Steinheim	1,7	950	—	1,7
B 466	OD Heidenheim (Eugen-Jaekle Platz)	0,3	300	—	0,3
B 466	OD Heidenheim (Theodor Heuss-Str.)	0,4	90	0,4	—
Summe Programmteil 1:		80,6	42 463	29,6	51,0
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>					
B 3	Bühl–Ottersweiler, Gem. Bühl	2,2	750	2,2	—
B 3	Bühl–Ottersweiler, Gem. Ottersweiler	1,0	800	—	1,0
B 27	OU Besigheim	0,6	100	0,6	—
B 27	Blumberg–Bad Dürkheim	4,6	700	—	4,6
B 28	Hengen–Böhringen–Zainingen	6,7	637	6,7	—
B 465	OD Biberach (Bahnhofstr.)	0,1	200	0,1	—
Summe Programmteil 2:		15,2	3 187	9,6	5,6
Landessumme Baden-Württemberg		95,8	45 650	39,2	56,6
Bayern					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>					
B 2	Mittenwald–GAP, Klais–Kaltenbrunn	3,1	1 052	3,1	—
B 2	Weilheim–GAP nördl. Etting	0,9	450	—	0,9
B 2	Pleinfeld–Nürnberg–nördl. Schwabach	2,3	420	2,3	—
B 2	Nürnberg–Gräfenberg, Radw. Eschenau–Förth (Westseite) II.	1,3	670	1,3	—
B 4	Bamberg–Coburg, Breitengüßb.–Rattelsdorf (2. BA)	2,3	932	—	2,3
B 4	Coburg–Erfurt	0,5	460	—	0,5
B 4	Bamberg–Coburg, Kaltenbrunn–Gleußen	1,1	480	1,1	—
B 8	Nürnberg–Regensburg östlich Klingen	2,4	430	2,4	—
B 8	Regensburg–Straubing, Wolfskofen–Roith	2,0	600	—	2,0
B 8	Regensburg–Strassling–Passau, Radweg in OD Straßkirchen	1,7	500	—	1,7
B 11	München–Moosburg–Gut Schlüter–Freising ...	1,0	216	1,0	—
B 11	München–Moosburg, Radwegbrücke in Moosburg	0,1	1 950	0,1	—
B 11	Landshut–Deggendorf, östl. Wörth	0,3	200	—	0,3
B 11	Lauchhut–Deggendorf, OD Wörth	1,4	700	—	1,4
B 11	Landshut–Deggendorf	0,3	50	—	0,3
B 12	Lindau–Kempten, Kleinweiler–Höfen (2. BA) ...	2,8	1 509	—	2,8
B 12	München–Haag, östl. Hohenlinden	2,3	350	2,3	—
B 12	München–Altötting	4,8	300	4,8	—
B 13	Uffenheim–Ansbach–Weißenburg, Ansbach– Brodswinden	1,4	380	1,4	—
B 13	Uffenheim–Ansbach–Weißenburg, Brodswin- den–Burgoberbach	3,0	450	3,0	—
B 13	Uffenheim–Ansbach–Weißenburg, Burgober- bach–Triesdorf	5,0	400	5,0	—
B 13	Uffenheim–Ansbach–Weißenburg, RW Merkend.–Muhr a. See	0,5	50	0,5	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1000 DM	1991 fertig- gestellt km	Ende 1991 in Bau km
1	2	3	4	5
B 13 Ingolstadt-Reichertshausen RW nördl. Pörnbach	0,7	150	0,7	—
B 13 Ingolstadt-Reichertshausen, nördl. Pfaffenhofen	2,0	350	—	2,0
B 13 Ingolstadt-Reichertshausen, RW nördl. Ilmünster	0,4	250	—	0,4
B 13 München-Holzkirchen	0,7	170	—	0,7
B 13 München-Holzkirchen	0,3	1 520	—	0,3
B 13 Bad Tölz-Sylvenstein, Fleck-Winkl	1,4	300	—	1,4
B 14 Crailsheim-Feucht-Wangen-Ansbach RW Feuchtwangen	1,7	292	—	1,7
B 14 Nürnberg-Sulzbach, Rosenberg, RW westl. Pommelsbrunn	1,0	140	1,0	—
B 14 Nürnberg-Sulzbach-Rosenbach	0,5	38	0,5	—
B 14 Wernberg-Vohenstrauß RW zw. Kaltenbaum u. Vohenst.	0,4	440	0,4	—
B 15 Rosenheim-Taufkirchen, Kleinschwindau- Dorfen	2,0	736	—	2,0
B 15 Eggmühl-Landshut-Taufkirchen	0,8	100	0,8	—
B 15 Eggmühl-Landshut-Taufkirchen — östl. Ergolding —	1,9	260	1,9	—
B 15 Eggmühl-Regensburg, Köfering-Obertraubling	3,2	959	—	3,2
B 15 Weiden-Hof, RW in Tirschenreuth	1,0	50	1,0	—
B 15 Weiden-Hof, RW in Tirschenreuth	0,9	450	0,9	—
B 15 Weiden-Hof, Tirschenreuth-Mitterteich BA II ..	1,3	86	—	1,3
B 15 Weiden-Hof, Tirschenreuth-Mitterteich	0,4	80	0,4	—
B 16 Kaufbeuren-Donauwörth, Neubau bei Krumbach	3,0	765	—	3,0
B 16 Kaufbeuren-Donauwörth, Ausbau, Hochwang- Kleinkötz	2,0	550	—	2,0
B 16 Donauwörth-Ingolstadt	3,5	450	—	3,5
B 16 Ingolstadt-Bad Abbach Saal a. d. D-Alkofen ...	1,0	85	1,0	—
B 16 Ingolstadt-Bad Abbach	0,6	75	0,6	—
B 16 Ingolstadt-Vohburg RW östl. Großmehringe (BA. 2)	0,7	150	0,7	—
B 17 Füssen-Schongau, Neubau östl. Schwangau (2. BA)	1,0	650	1,0	—
B 19 Oberstdorf-Kempton	0,5	132	0,5	—
B 19 Oberstdorf-Kempton, Neubau südl. Kempton (3. BA)	0,3	75	0,3	—
B 19 Kempton-A 7, Ausbau zwischen Kempton-Leubas u. RWKF	0,4	757	—	0,4
B 19 Würzburg-Bad Neustadt a. d. S., Essleben-Werneck	3,8	900	—	3,8
B 19 Würzburg-Bad Neustadt a. d. S., Werneck-Schnackenwerth	3,8	1 000	—	3,8
B 20 Freilassing-Marktl, RW südl. Marktl	0,6	152	—	0,6
B 20 Freilassing-Marktl, RW Lebenau-Laufen	1,9	676	—	1,9
B 20 Eggenfelden-B 12 bei Mehrlmäusl	0,2	460	0,2	—
B 20 Melleck-Bad Reichenhall, RW in Schneizlreuth	0,3	100	0,3	—
B 22 Ebrach-Bamberg, Mutzershof-Debring	0,3	400	—	0,3
B 22 Ebrach-Bamberg, Birkach-Mutzershof	1,8	150	—	1,8

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1991 fertig- gestellt km	Ende 1991 in Bau km
1	2	3	4	5
B 22 Kemnath-Weiden, Flutkanalbrücke (Stadt Weiden)	0,1	1 200	—	0,1
B 22 Kemnath-Weiden, westl. Kemnath	0,6	100	—	0,6
B 23 Peiting-Oberau, Rottenbuch-Echelsbach	2,7	721	2,7	—
B 23 Peiting-Oberau, nördl. Echelsbach	0,7	140	—	0,7
B 25 Nördlingen-Donauwörth, Donauwörth-Ebermergen (BA 2)	3,2	1 000	3,2	—
B 32 Opfenbach-Meckatz, Neubau westl. Mellatz (3. BA)	0,6	497	0,6	—
B 32 Opfenbach-Meckatz, Neubau Opfenbach-Wigratzbad-Hergatz	0,6	700	0,6	—
B 32 Wangen-Hergatz (B 12), Landesgrenze BY/BW-Hergatz	0,3	620	0,3	—
B 85 Roding-Schwandorf, südl. Wackersdorf (BA 2)	0,3	175	—	0,3
B 85 Kronach-Grenze (Thüringen), Hasslach-Stockheim	1,2	319	1,2	—
B 279 Bamberg-Bad Neustadt a. d. S., Vocawind-Maroldsweis.	1,1	317	1,1	—
B 285 Fladungen-Landesgrenze, Oberfladungen-Landesgrenze	1,7	350	1,7	—
B 285 Fladungen-Mellrichstadt	0,3	110	—	0,3
B 285 Fladungen-Landesgrenze, Fladungen-Oberfladungen	0,2	100	0,2	—
B 289 Lichtenfels-Kulmbach-Zettlitz-Horb	1,2	350	1,2	—
B 289 Lichtenfels-Kulmbach, westl. Mainroth	1,6	220	—	1,6
B 299 Bundesgrenze-Grafenwöhr	0,3	40	0,3	—
B 299 Bundesgrenze-Grafenwöhr RW Waldsassen-Grenze (ČSFR)	0,1	15	0,1	—
B 299 Bundesgrenze-Grafenwöhr RW Waldsassen-Grenze (ČSFR)	0,5	10	0,5	—
B 299 Landshut-Altötting, Moniberg in Landshut	0,2	110	0,2	—
B 299 Neuötting-Traunstein, RW bei Garching einschl. Unterf.	0,1	177	0,1	—
B 300 Memmingen-Augsburg	2,2	140	2,2	—
B 300 Augsburg-Aichach, Friedberg-Dasing	3,9	807	—	3,9
B 300 Schrobenhausen-A 9 RW westl. Waidhofen	1,5	300	—	1,5
B 303 Schweinfurt-Coburg in Tambach	0,4	550	—	0,4
B 303 Coburg-Kronach	0,6	380	—	0,6
B 303 Kronach-Marktredwitz, Bad Berneck-Bischofsgrün	0,6	2 100	—	6,6
B 305 Bernau-Unterwössen-Inzell, „Rottau-Grassau“	3,9	3 300	—	3,9
B 307 (Miesbach) B 472-Schliersee in Hausham	0,9	300	—	0,9
B 307 Miesbach-Bayrischzell	0,3	150	0,3	—
B 310 Pfronten-Füssen, Neubau Pfronten-Weissensee	3,8	1 171	—	3,8
B 318 Rottach-Egern-B 472 Kreuzstr., Kaltenbrunn	0,5	950	0,5	—
B 388 München-Taufkirchen, Kreuzung S-Bahn Flughafen	1,2	—	1,2	—
B 388 Pfarrkirchen-Birnbach, St 2324-Nindorf mit Unterführung	1,2	490	—	1,2
B 469 Stockstadt a. Main-Amorbach, Wörth-Kleinheubach	6,2	613	—	6,2

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ in 1000 DM	1991 fertig- gestellt km	Ende 1991 in Bau km
1	2	3	4	5
B 470 Bad Windsheim-Höchstadt a. d. A.	1,2	310	—	1,2
B 470 Bad Windsheim-Höchstadt a. d. A., Radweg in Dietersh.-Birken	2,7	610	—	2,7
B 470 Bad Windsheim-Höchstadt a. d. A., Radweg in Birkenfeld	0,3	250	0,3	—
B 470 Forchheim-Auerbach, Weilersbach-Rüssenbach	2,5	330	—	2,5
B 471 Inning-Haar, OD Schöngeising	0,5	80	0,5	—
B 471 Haar-A 8, OD Haar südl. Bereich	2,1	1 850	2,1	—
B 472 Reiting-Bad Tölz Huglfing (Bahnhof)	0,1	50	—	0,1
Summe Programmteil 1:	147,0	48 449	61,6	85,4
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>				
B 8 Nürnberg-Regensburg	0,4	210	0,4	—
B 12 Lindau-Kempten Abschn. Seltmanns-Nellenbruck, BA 2	1,0	515	—	1,0
B 13 Ansbach-Weißenburg, OD Ansbach/Osttangente	1,6	300	—	1,6
B 15 Hof-AS Hof A 9, RW westl. Hof	2,5	473	2,5	—
B 15 Rosenheim-Haag RW Rott a. Inn-Katzbach	0,9	135	0,9	—
B 16 Regensburg-Roding	0,8	450	0,8	—
B 26 Karlstadt-Haßfurt, RW Etleben-Berggrheinfeld, BA 1	0,3	40	0,3	—
B 26 Karlstadt-Haßfurt, RW Etleben-Berggrheinfeld, BA 2	2,2	290	—	2,2
B 173 Bamberg-Kronach Abschn. südl. Kronach	1,9	368	1,9	—
B 287 Hammelburg-Bad Kissingen, Abschn. Hammelburg-Fuchsstadt	1,8	350	—	1,8
B 287 Bad Kissingen-B 19, OD Bad Kissingen/Ostring	1,8	2 900	—	1,8
B 299 Altötting-Landshut, Verlegung westl. Neuötting	4,0	1 900	—	4,0
B 300 Memmingen-Augsburg, bei Oberrohr	0,8	500	0,8	—
B 300 Memmingen-Augsburg, RW westl. Ursberg ...	1,0	150	1,0	—
B 472 Schongau-Marktoberdorf westl. Schongau (2. BA)	0,5	150	0,5	—
Summe Programmteil 2:	21,5	8 731	9,1	12,4
Landessumme Bayern	168,5	57 180	70,7	97,8
Hessen				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>				
B 3 Ausbau in Bensheim	0,5	2 100	—	0,5
B 3 OD Heppenheim	0,7	687	0,7	—
B 3 Zwingenberg-Bickenbach	1,3	331	1,3	—
B 3 Darmstadt/Eberstadt-Darmstadt	1,5	1 450	—	1,5
B 3 OD Borken/Kerstenhausen	0,5	360	0,5	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1000 DM	1991 fertig- gestellt km	Ende 1991 in Bau km
1	2	3	4	5
B 7 Calden/Schäferberg	0,2	52	0,2	—
B 7 Waldkappel/Bischhausen- Wehretal/Otmannshausen	1,7	400	1,7	—
B 8 Bad Camberg–Bad Camberg/Würges	0,7	302	—	0,7
B 8 AS Frankfurt/M-Hoechst, Main-Taunus-Zentrum/K 801 neu	0,7	3 046	—	0,7
B 27 Eschwege/Niddawitzhausen- Eschwege/Eltmannshausen	0,6	330	—	0,6
B 44 Kreisgrenze Groß Rohrheim	0,6	320	—	0,6
B 44 Groß Rohrheim–Biblis	2,1	474	2,1	—
B 62 Alsfeld–Alsfeld/Leusel	0,9	750	—	0,9
B 62 Biedenkopf/Wallau–Biedenkopf/Ludwigshütte .	1,9	781	1,9	—
B 62 Lahntal/Sarnau–Lahntal/Göttingen	0,3	90	0,3	—
B 80 Vaake/Süd–Landesgrenze	0,3	580	—	0,3
B 80 Nördl. Reinhardshagen/Veckerhagen, II. BA ...	6,9	1 701	—	6,9
B 83 Bad Karlshafen/Nollendorf (1. BA)	0,9	416	0,9	—
B 83 OD Hofgeismar „Landratsamt“	0,5	725	0,5	—
B 255 Herborn/Burg–Herborn/Herbornseelbach	2,7	844	—	2,7
B 277 OD Dillenburg (Frankfurter Str.)	1,2	450	1,2	—
B 277 Rad- und Gehwegbrücke Herborn–Sinn	0,1	1 067	0,1	—
B 417 Hünstetten/Kesselbach–Hünstetten/Goersroth ..	1,3	386	1,3	—
B 450 Wolfhagen/Gasterfeld–Kaserne	0,3	289	0,3	—
B 457 Gründau/Lieblos–Hain/Gründau	2,0	501	2,0	—
Summe Programmteil 1:	30,4	18 432	15,0	15,4
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>				
B 27 Verleg. b. Bad Soden–Allendorf/Oberrieden ...	0,8	400	0,8	—
B 62 Kirchhain/Niederwald–Kirchhain	0,7	400	0,7	—
Summe Programmteil 2:	1,5	800	1,5	—
Landessumme Hessen	31,9	19 232	16,5	15,4
Niedersachsen				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>				
B 1 Marienau–Hemmendorf	3,0	1 178	3,0	—
B 1 Hemmendorf–Oldendorf	2,3	851	2,3	—
B 1 OD Aerzen	0,3	102	0,3	—
B 1 OD Bettmar	0,2	50	0,2	—
B 1 Königslutter–Sunstedt	1,3	450	1,3	—
B 3 Moormühle–Schillerslage	2,6	2 559	—	2,6
B 3 Schillerslage–Otze	4,4	510	—	4,4
B 3 OD Ammensen	0,5	513	0,5	—
B 4 Holdenstedt	1,3	426	1,3	—
B 6 Bad Harzburg–Eckertal, Abschnitt 120	4,7	1 714	—	4,7

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bezeichnung der Maßnahme		Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1991 fertig- gestellt km	Ende 1991 in Bau km
1		2	3	4	5
B 27	OD und Östl. Gieboldehausen	1,0	270	—	1,0
B 51	Oesede-Iburg	2,7	170	—	2,7
B 61	OD Stadt Sulingen	0,8	1 500	0,8	—
B 65	OD Harpenfeld	0,9	200	—	0,9
B 65	OD Evern	0,6	170	0,6	—
B 65	Evern-Haimar	1,2	700	—	1,2
B 65	Barsinghausen-Wichtringhausen	2,8	620	—	2,8
B 65	Nordgoltern	1,2	280	—	1,2
B 69	OD Stadt Diepholz	0,6	162	0,6	—
B 69	Diepholz-Vechta	7,5	1 395	7,5	—
B 71	OD Bremervörde	0,7	210	0,7	—
B 75	Tostedt	1,1	1 269	1,1	—
B 79	OD Wolfenbüttel III. BA	0,6	200	0,6	—
B 82	OD Berklingen	0,8	350	—	0,8
B 188	Altmerdingen-Dahrenhorst	2,2	712	2,2	—
B 188	östl. Gifhorn-BÜ	0,8	170	0,8	—
B 191	K 15-Dömitzer Brücke	4,7	500	—	4,7
B 191	Piperhöfen-Stöcken	4,4	3 689	4,4	—
B 191	Pudripp-Karwitz	5,5	1 140	5,5	—
B 209	OD Gr. Eilsdorf	0,4	100	0,4	—
B 209	KS—Kreisgrenze	2,7	611	2,7	—
B 209	OD Rethem/A	1,0	1 116	1,0	—
B 212	Brake-Kirchhammerwarden	2,5	873	2,5	—
B 212	Oberhammelwarden-Kirchhammelwarden	3,0	950	3,0	—
B 214	Diepholz-Steinfeld	2,3	181	2,3	—
B 214	Steimbke-Wendenborstel	2,7	620	—	2,7
B 215	Heidkrug-Eversen	5,0	886	—	5,0
B 215	Statdt Nienburg	0,9	220	0,9	—
B 238	Rinteln (Weser), Buntebrücke	0,3	445	0,3	—
B 241	OD Kammerborn	0,7	200	—	0,7
B 241	OD Uslar „Bella Clava“ (1. BA)	0,2	50	—	0,2
B 241	OD Moringen	1,1	500	—	1,1
B 243	OD Gr. Dungen	0,5	185	—	0,5
B 244	OD Sisbeck	1,2	230	—	1,2
B 247	Duderstadt-Gerblingerode	0,4	200	—	0,4
B 248	OD u. Gem. Lüchow	1,9	709	1,9	—
B 248	Gem. Langenholtensen	0,9	413	—	0,9
B 401	Neuscharrel	4,7	660	—	4,7
B 437	Hohenberge-Wapelersiel	2,4	1 398	—	2,4
B 442	OD Eimbeckhausen	1,6	400	1,6	—
B 442	Nettelrede-Einbeckhausen	2,7	653	—	2,7
B 442	Brullsen-Hachmühlen	1,0	450	—	1,0
B 442	OD Brullsen	1,1	295	1,1	—
B 443	Pattensen-Koldingen	2,4	738	—	2,4
B 443	OD Schillerslage	0,5	560	0,5	—
B 446	Gem. Wolbrechtshausen	1,2	400	—	1,2

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1000 DM	1991 fertig- gestellt km	Ende 1991 in Bau km
1	2	3	4	5
B 493 Waddewitz-Salderatzen	5,6	1 003	—	5,6
B 493 Kl. Breese-K 4	1,0	187	1,0	—
B 494 Clauen-Borsumer Paß	1,5	300	1,5	—
B 495 K 12-Schüttdamm	4,5	1 571	4,5	—
B 496 OD Münden „Pionierbrücke“	0,3	600	—	0,3
Summe Programmteil 1:	118,9	39 804	58,9	60,0
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>				
B 51 OU Bassum	0,4	90	0,4	—
B 214 OU Sulingen	1,4	300	1,4	—
B 446 Verlegung bei Seulingen	0,7	340	—	0,7
Summe Programmteil 2:	2,5	730	1,8	0,7
Landessumme Niedersachsen	121,4	40 534	60,7	60,7
Nordrhein-Westfalen (LVR)				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>				
B 8 Troisdorf-Frankfurter Str.	1,3	175	1,3	—
B 9 RGW Bonn/Hersel	1,8	600	—	1,8
B 55 Vilkerath-Obervilkerath	0,5	216	—	0,5
B 55 Derschlag I. Südstraße-Epelstr.	0,7	280	—	0,7
B 55 Stadtgr. Gummersbach-Dörspe Straße (BGN) ..	0,8	400	—	0,8
B 55 Bergneustadt Post-Immikestr.	0,7	661	—	0,7
B 56 Umb. OD Puffendorf	0,8	384	0,8	—
B 56 Ausbau zw. Bahnübergang und nördl. K 12	1,7	800	—	1,7
B 56 Bitzen-Pillenhof	0,5	400	—	0,5
B 221 Geilenkirchen-Tripsrath L 227	3,0	830	—	3,0
B 221 Umbau OD Wassenberg	0,7	70	—	0,7
B 256 Derschlag (B 55)-Pochwerk	2,0	1 072	—	2,0
B 256 Hermersdorf-Waldbröl	0,5	146	—	0,5
B 484 Lohmar-Donrath (Pappelallee)	0,1	200	0,1	—
B 509 Hinsbeck-Grefrath	2,7	540	2,7	—
Summe Programmteil 1:	17,8	6 774	4,9	12,9
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>				
B 51 Umgehung Iversheim	1,3	600	—	1,3
B 57 Neub. von L 47 bis B 57 alt bei Neuweiler	1,4	312	—	1,4
B 67 Abschnitt Kehrum, B 57-L 174	0,6	310	0,6	—
Summe Programmteil 2:	3,3	1 222	0,6	2,7
Landessumme Nordrhein-Westfalen (LVR)	21,1	7 996	5,5	15,6

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1000 DM	1991 fertig- gestellt km	Ende 1991 in Bau km	
1	2	3	4	5	
Nordrhein-Westfalen (LWL)					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>					
B 1	Barntrup-Seniorenstift-B 66	0,6	220	0,6	—
B 1	Büderich (Werl)	1,3	2 312	—	1,3
B 7	Arnsberg-Uentrop	1,2	300	1,2	—
B 7	Marsberg-Westheim	4,4	450	—	4,4
B 7	Warburg-Scherfede (3. BA)	0,8	100	—	0,8
B 7	OD Freienohl	1,1	470	—	1,1
B 7	OD Bestwig Me, Valme u. Elpebrücke	1,6	635	—	1,6
B 7	Voßwinkel (L 732)-Bachum/Ohl (K 4)	0,9	221	—	0,9
B 7	Voßwinkel-Bachum, Knotenpunkt B 7/L 732 ...	0,3	72	—	0,3
B 7	Bestwig-Nuttlar	0,3	1 400	—	0,3
B 51	OD Dülmen Umbau	1,6	900	—	1,6
B 51	Münster-Telgte, Jägerhaus/Knpt.	0,3	560	—	0,3
B 51	südl. der B 51 bei Ostbevern	0,4	138	—	0,4
B 54	B 58-Rinkerode	0,8	400	—	0,8
B 54	Lünen-Werne	2,5	1 000	—	2,5
B 54	Werne-Hebern	0,8	168	—	0,8
B 55	Reise-Nichtinghausen (35)	2,3	700	—	2,3
B 55	Nichtinghausen-Henneseesee	1,3	360	—	1,3
B 55	Einmündung L 715-Lennestadt/Oberelspe	1,1	546	—	1,1
B 58	Haltern-Hullern	0,9	260	—	0,9
B 58	Lippamsdorf K 55-K 22 n	2,2	550	—	2,2
B 58	Wittenberger Damm-K 55	3,4	285	—	3,4
B 58	Haltern, K 22 n	0,6	300	—	0,6
B 61	Minden, Marienstraße	0,7	150	0,7	—
B 61	Bad Oeynhausens/Dehme	2,0	443	—	2,0
B 64	Bad Driburg/Herste (3. BA)	0,6	170	—	0,6
B 64	Bad Driburg/Josefsmühle (1. BA)	0,5	40	—	0,5
B 65	Lübbecke/Nettelstedt-Lübbecke/Eilhausen (2. BA)	0,7	100	—	0,7
B 65	OD Lübbecke/Gehenbeck 1. BA westl. Einmündung L 711	0,9	140	0,9	—
B 65	OD Lübbecke/Gehenbeck 2. BA östl. Einmündung L 711	0,8	140	—	0,8
B 66	Lage-L 936 (72)	1,7	542	1,7	—
B 66	Dörentrup-Farmbeck (K 83)	1,7	100	—	1,7
B 67	OD Nottuln/Darup	0,1	60	0,1	—
B 67	Nottuln-Appelhülse (1. BA)	3,3	1 750	3,3	—
B 67	OD Bocholt (Ebertstraße)	0,2	500	—	0,2
B 224	Umgestaltung OD Dorsten	1,0	300	—	1,0
B 226	Witten	1,0	1 100	1,0	—
B 229	Südl. Wippringsen, (Milchweg) B 229/K 8	0,6	300	0,6	—
B 233	Umbau zw. B 1 und Südring	0,5	50	—	0,5
B 234	Dortmund/Höchsten	3,1	700	—	3,1
B 235	bei Senden (DEK-Brücke-L 844)	1,6	500	1,6	—
B 236	L/Lengenei-L/Kickenbach	2,3	140	—	2,3
B 236	Attendorn/Borghausen-Bamenohl	1,9	350	—	1,9

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- länge km	Bau- kosten 1) in 1000 DM	1991 fertig- gestellt km	Ende 1991 in Bau km
1	2	3	4	5
B 236 Bork-Lünen	1,7	861	—	1,7
B 239 Nessenburg-Schieder	1,9	363	—	1,9
B 239 Nessenberg-Wöbbel	1,6	502	1,6	—
B 239 OD Detmold	1,8	358	—	1,8
B 239 OD Schwalenberg	1,4	202	—	1,4
B 252 OD Willebadessen/Peckelsheim (2. BA) Lützer Straße	0,6	58	0,6	—
B 403 Ochtrup, 403n-Lds.-Grenze	3,9	1 400	—	3,9
B 474 Ahaus-Wessum-Graes	2,6	1 340	—	2,6
B 476 Versmold, Buschort-Zeisigstr.	—	460	—	—
B 476 Versmold, Buschort-Zeisigstr.	1,0	230	—	1,0
B 480 Bad Berleburg/Bad Berleburg/Wemlinghausen .	1,9	380	—	1,9
B 482 Radwegbrücke PW/Vennebeck im Zuge Friedenstraße	0,8	790	0,8	—
B 508 Kreuztal (1. BA)	0,9	280	0,9	—
B 513 Sassenberg-BA. Grenze	3,5	950	—	3,5
B 513 Harsenwinkel, BA. Grenze-Greffen	1,6	180	—	1,6
B 515 Halingen-Langschede	1,4	80	—	1,4
Summe Programmteil 1:	82,5	28 356	15,6	66,9
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>				
B 1 Umgehung Kohlstädt	3,5	7 000	—	3,5
B 1 westl. Paderborn (L 756-B 64)	3,7	731	—	3,7
B 54 Hagen-Delstern	1,4	50	1,4	—
B 54 Olpe/Lütringhausen	0,9	2 400	0,9	—
B 64 Herste-Riesel	6,2	6 100	—	6,2
B 65 OD Rheine, Salzbergener Str.	0,7	1 100	—	0,7
B 67 Werth-Bocholt	7,5	5 270	—	7,5
B 219 OU Sprakel	2,6	1 900	—	2,6
B 223 OD Dorsten Mittelabschnitt	1,5	690	—	1,5
B 229 OU Halver	1,7	4 950	—	1,7
B 239 Lübbecke-Espelkamp	4,7	5 130	—	4,7
B 475 OU Hultrop-Lippborg, bei Oestringhausen, III BA	0,8	289	—	0,8
B 525 Holthausen-Gescher	4,8	1 000	—	4,8
B 525 bei Gescher (L 608n-L 608)	3,3	1 450	3,3	—
Summe Programmteil 2:	43,3	38 060	5,6	37,7
Landessumme Nordrhein-Westfalen (LWL)	125,8	66 416	21,2	104,6
Landessumme Nordrhein-Westfalen	146,9	74 412	26,7	120,2

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- länge km	Bau- kosten 1) in 1 000 DM	1991 fertig- gestellt km	Ende 1991 in Bau km	
1	2	3	4	5	
Rheinland-Pfalz					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>					
B 37	Bad Dürkheim-AS Pfefflingen	0,1	55	0,1	—
B 38	Neustadt-Maikammer	1,1	200	1,1	—
B 38	Edenkoben-Diedesfeld	2,7	600	—	2,7
B 38	Schweigen-Bundesgrenze	0,8	100	0,8	—
B 40	Mehlingen-Baalborn	0,2	470	0,2	—
B 40	Sembach-Bauamtsgrenze	0,1	300	0,1	—
B 40	Bauamtsgrenze-Wartenberg	1,1	200	1,1	—
B 42	Wellmich-Ehrental	1,1	2 400	—	1,1
B 42	St. Goarshausen-Kaub	0,8	270	0,8	—
B 42	Filsen-Osterspal (1. BA)	1,0	91	1,0	—
B 42	Filsen-Osterspal (2. BA)	2,0	180	—	2,0
B 50	Wittlich-Rommelsbach	0,7	350	0,7	—
B 51	Saarburg-Ayl	1,0	400	1,0	—
B 62	Eisengarten-Wingertshardt	2,3	400	2,3	—
B 256	Neuwied-Niederbieber (2. BA)	0,6	1 000	—	0,6
B 418	Wintersdorf-Edingen	3,5	280	3,5	—
B 419	Wincheringen-Thorn	4,9	900	—	4,9
Summe Programmteil 1:		24,0	8 196	17,6	6,4
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>					
Summe Programmteil 2:		—	—	—	—
Landessumme Rheinland-Pfalz		24,0	8 196	17,6	6,4
Saarland					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>					
B 41	Ottweiler-Niederlinxweiler	2,2	400	—	2,2
B 268	Riegelsberg-BAB A 1	1,3	1 000	—	1,3
Summe Programmteil 1:		3,5	1 400	—	3,5
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>					
Summe Programmteil 2:		—	—	—	—
Landessumme Saarland		3,5	1 400	—	3,5
Schleswig-Holstein					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>					
B 75	Steinfelderhude-Hasenkrug	1,4	500	—	1,4
B 75	Neritz-Bad Oldesloe	4,3	2 200	—	4,3
B 202	Tönning-Bütteleck	8,6	2 660	8,6	—
B 208	Rethwischdorf-Westerau	2,8	1 200	2,8	—
B 209	Lauenburg	1,6	1 200	—	1,6
B 431	St. Margarethen-Brokdorf	3,2	1 100	—	3,2

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1991 fertig- gestellt km	Ende 1991 in Bau km
1	2	3	4	5
B 431 Hochdonn-Vaale	5,0	2 800	—	5,0
B 432 Wensin-Gnissau	5,1	2 500	—	5,1
Summe Programmteil 1:	32,0	14 160	11,4	20,6
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>				
Summe Programmteil 2:	—	—	—	—
Landessumme Schleswig-Holstein	32,0	14 160	11,4	20,6
Länder insgesamt	624,0	260 764	242,8	381,2
davon } Programmteil 1	536,7	208 034	214,6	322,1
} Programmteil 2	87,3	52 730	28,2	59,1

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Tabelle 22: Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen
Für den Verkehr freigegeben und in Bau befindliche Bauwerke

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen					
Bundesautobahn Streckenabschnitt	Nr.1)	Bezeichnung des Bauwerks	Länge m	Bau-2) kosten Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
1991 für den Verkehr freigegeben					
A 2 Hannover–Oberhausen: AS Porta Westfalica– AS Bad Eilsen	1	Talbrücke Ahrensburg	562	16,7	Spannbeton
A 3 Frankfurt–Würzburg: Seligenstädter Dreieck– AS Aschaffenburg/West	2	Mainbrücke Stockstadt	360	36,0	Spannbeton
A 42 Duisburg–Dortmund: Duisburg-Rheinkamp– AS Duisburg- Beeckerwerth	3	Rheinbrücke Duisburg	1 030	134,0	Stahl/ Spannbeton
A 44 Düsseldorf–Dortmund: in Düsseldorf-Rath	4	Trog und Tunnel Volkardey	1 055	79,5	Stahlbeton,
	5	Kreuzungsbauwerk A 52, Grundwassertrog	625	49,7	Spannbeton, Stahlbeton
A 46 Hagen–Brilon: AS Arnberg-Hüsten AS Meschede-Wennemen	6	Berbketalbrücke	300	18,1	Spannbeton
	7	Wannebachtalbrücke	574	20,0	Spannbeton
	8	Tunnel „Uentrop“	330	11,5	Stahlbeton
	9	Wintroper Talbrücke	242	12,5	Spannbeton
A 62 Landstuhl–Pirmasens: AD Landstuhl/West- AS Weselberg	10	Hörnchenberg-Tunnel	508	22,9	Stahlbeton
	11	Hochstraße	441	18,2	Stahlbeton
A 70 Schweinfurt–Bamberg: AS Knetzgau- AS Bamberg Süd	12	Mainbrücke Oberhaid	608	20,8	Spannbeton
A 92 München–Deggendorf: AK Deggendorf-B 11	13	Donaubrücke Fischerdorf	659	33,5	Stahlbeton/ Stahl/ Stahlbeton- verbund
Ende 1991 in Bau					
A 2 Hannover–Oberhausen: Autobahndreieck Hannover West- AS Garbsen	14	Brücke über Mittellandkanal	166	20,0	Stahl/ Stahlbeton- verbund
A 4 Aachen–Olpe: AK Köln-Süd– AS Köln-Poll	15	Rheinbrücke Rodenkirchen	567	184,6	Stahl
A 7 Hannover–Kassel: AS Hann. Münden/ Lutterberg–AS Hann. Münden/Werratal	16	Werratalbrücke	416	53,2	Stahl/ Stahlbeton- verbund
A 7 Kassel–Bad Hersfeld: AS Kassel/Mitte– AS Hann. Münden/ Lutterberg	17	Niestetalbrücke	167	12,0	Spannbeton

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen					
Bundesautobahn Streckenabschnitt	Nr.1)	Bezeichnung des Bauwerks	Länge m	Bau-2) kosten Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
A 7 Ulm-Füssen: AS Oy-Mittelberg- Bundesgrenze D/A	18	Wertachbrücke	335	20,2	Spannbeton
	19	Tunnel Reutte	1 270	20,0	Stahlbeton
A 8 Karlsruhe-Stuttgart: AS Karlsruhe- AS Karlsbad AS Karlsbad- AS Pforzheim/West AS Stuttgart-Degerloch- AS Esslingen	20	Wettersbach Viadukt	196	24,4	Spannbeton
	21	Kämpfelbach-Viadukt	327	28,4	Spannbeton
	22	Trogbauwerk Flughafen — Zubringer	450	20,9	Stahlbeton
A 63 Kaiserslautern-Mainz: — AS Kaiserslautern/ Ost — AS Göllheim	23	Talbrücke Langweiler-Senke	205	15,0	
	24	Talbrücke Langmeil	276	15,5	
A 66 Frankfurt-Fulda: AS Bad Soden/ Salmünster- Fulda/Süd	25	Steinau-Talbrücke	541	25,8	Spannbeton
	26	Kinzigtalbrücke	985	48,1	Spannbeton
A 70 Schweinfurt-Bamberg: AS Schweinfurt/ Werneck-Haßfurt 2. Fahrbahn AS Knetzgau- AS Bamberg/Süd	27	Wernbrücke	529	13,3	Spannbeton
	28	Talbrücke Untereuerheim	497	12,6	Spannbeton
	29	Mainbrücke Eltmann	1 056	43,4	Stahl/ Stahlbeton- verbund
A 72 Hof-Chemnitz: AD Bay. Vogtland — AS Töpen AS Töpen-Plauen Süd	30	Saalebrücke	266	23,3	Spannbeton
	31	Talbrücke Weiße Elster	504	59,0	Spannbeton
A 93 Regensburg-Hof: AS Weiden/Süd- AS Wiesau	32	Talbrücke Seibertsbach	231	11,7	Spannbeton
A 96 München-Lindau: Mindelheim-Memmingen	33	Kohlbergtunnel	595	26,0	Stahlbeton
A 99 Autobahnring München: Autobahndreieck Feldmoching-AK A 8	34	Tunnel Allach	1 400	161,3	Spannbeton
A 281 Bremen	35	Hochstraße	671	29,0	Spannbeton
A 661 Ostumgehung Frankfurt/Main: AS Frankfurt a. M.- Seckbach- AS Hanauer Landstraße	36	Galerie Seckbacher Landstraße	225	21,7	Spannbeton
	37	Talbrücke Seckbach	265	12,9	Spannbeton

1) Nr. in der Bauleistungskarte

2) ohne Grunderwerbskosten

Tabelle 23: Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Bauwerke

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Nr. ¹⁾	Bezeichnung des Bauwerks	Länge m	Bau- ²⁾ kosten Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
1991 für den Verkehr freigegeben					
B 6 in Bremen	38	Tunnel Utbremerstraße	438	17,3	Stahlbeton
B 20 Eggenfelden–Straubing	39	Isarbrücke	415	10,5	Spannbeton
B 51 Dillingen–Völklingen	40	Lettow-Vorbeck- Brücke Saarlouis	137	12,0	Stahl/ Stahlbeton- verbund
B 54/ Hüttentalstraße	41	Hochstraße	549	17,8	Spannbeton
B 62 bei Siegen		Brücke Langenau	312	18,0	Spannbeton
B 294/ Alpirsbach–Wolfach	43	Kirchbergtunnel	1 228	45,0	Stahlbeton
B 462	44	Schloßbergtunnel	832	19,3	Stahlbeton
B 317 Weil–Todtnau	45	Grundwasserwanne Hauingen	392	11,2	Spannbeton
B 402 Haren–Haselünne	46	Emsbrücke Meppen	140	10,3	Stahl/ Stahlbeton- verbund
Ende 1991 in Bau					
B 1 Paderborn–Hameln	47	Strotetalbrücke	393	11,5	Spannbeton
B 4 in Coburg	48	Frankenbrücke	347	25,0	Spannbeton
B 6 Bremen–Hannover	49	Flutmulde Nienburg	300	11,9	Stahlbeton
B 10 Pirmasens–Landau	50	Barbarossatunnel	790	28,7	Stahlbeton
	51	Löwenherztunnel	900	39,9	Stahlbeton
B 10 Plochingen–Göppingen	52	Galerie Uhingen	420	20,2	Stahlbeton
B 11 Landshut–Deggendorf	53	Trog und Tunnel Deggendorf	330	13,8	Stahlbeton
B 17 Landsberg–Füssen	54	Lechtalbrücke	566	20,4	Spannbeton
B 27 Witzenhausen–Eschwege	55	Schürzebergtunnel	520	20,0	Stahlbeton
B 27 Mosbach–Bad Friedrichshall	56	Stützwand Haßmersheim	1 450	38,6	Stahlbeton
Stuttgart–Hechingen	57	Neckarbrücke Tübingen	243	8,0	Spannbeton
B 29 Waiblingen–Aalen	58	Schornbachtalbrücke	618	33,1	Spannbeton
	59	Wieslaufbrücke	340	18,5	Spannbeton
B 33 Haslach–Triberg	60	Sommerbergtunnel	1 085	38,0	Stahlbeton
	61	Kinzigbrücke Ost	348	10,3	Spannbeton
B 38 Weinheim–Fürth	62	Saukopftunnel	2 715	68,5	Stahlbeton
B 41 Idar–Oberstein–Kirn	63	Altenberg Tunnel	320	10,2	Stahlbeton
B 41 Kirn–Ingelheim	64	Gräfenbachtalbrücke	430	19,5	Spannbeton
	65	Trogbauwerk Ippesheim	860	39,8	Stahlbeton
B 51 Telgte–Dülmen	66	Trogbauwerk Münster	420	11,2	Stahlbeton
B 51 Trier–Konz	67	Merzlicher Brücke	218	12,3	Spannbeton
B 87 Leipzig–Frankfurt/Oder	68	Elbebrücke Torgau	509	25,5	Stahl/ Stahlbeton- verbund
B 191 Uelzen–Ludwigslust	69	Elbebrücke Dömitz	970	49,0	Stahl/ Stahlbeton- verbund

1) Nr. in der Bauleistungskarte

2) ohne Grunderwerbskosten

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Nr. ¹⁾	Bezeichnung des Bauwerks	Länge m	Bau- ²⁾ kosten Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
B 207 Hamburg-Mölln	70	Hochstraße Schwarzenbek	318	14,6	Spannbeton
B 212 in Bremerhaven	71	Geestebrücke	157	17,5	Stahl und Spannbeton
B 236 in Dortmund	72	Tunnel Wambel	1 420	65,5	Stahlbeton
B 257 Gelsdorf-Adenau	73	Ditschardtunnel	540	15,0	Stahlbeton
B 288 Krefeld-Uerdingen	74	Rheinbrücke Krefeld (Erneuerung des Korrosionsschutzes)	860	11,5	Stahl
B 294 Alpirsbach-Wolfach	75	Reutherbergtunnel	1 256	32,8	Stahlbeton
B 312 Stuttgart-Reutlingen	76	Tunnel Fellbach	1 565	45,2	Stahlbeton
	77	Hochstraße	1 026	36,9	Spannbeton
	78	Hochstraße Waiblingen	892	44,6	Spannbeton
	79	Neckarbrücken Waiblingen	895	31,0	Spannbeton

1) Nr. in der Bauleistungskarte

2) ohne Grunderwerbskosten

Tabelle 24: Neubau von Bundesautobahnen

— Zusammenstellung der vollzogenen und voraussichtlichen Fertigstellungen 1992 —
Stand: 30. September 1992

Lfd. Nr.	Land	BAB Nr.	Neubaustrecke	Streckenabschnitt	Länge	Gesamtkosten Mio. DM	Fertigstellung
1	2	3	4	5	6	7	8
1	BY	A 70	Bamberg–Bayreuth	Weißer Berg bis AS Thurnau (2. Fb.)	** 2,2	15,2	9. April
2	BY	A 70	Bamberg–Bayreuth	AS Schirradorf bis Weißer Berg (2. Fb.)	** 2,9	11,0	9. April
3	BB	A 12	Berlin–Frankfurt/O.	AS Frankfurt/O. (B 112) bis Gündendorf (2. Fb.)	*** 3,1	15,0	26. Mai
4	SN	A 72	Chemnitz–Hof	Heinersgrün bis LGr. SN/BY (2. Fb.)	*** 3,5	13,0	3. Juni
5	BY	A 72	Chemnitz–Hof	LGr. SN/BY bis AD Bayer. Vogtland (2. Fb.)	*** 16,4	66,0	3. Juni
6	NW	A 42	Duisburg–Dortmund	AS Moers-Nord bis AS Duisburg/Baerl	3,0	82,0	4. Juni
7	BY	A 7	Ulm–Füssen	AS Oy-Mittelberg bis Nesselwang (1. Fb.)	* 6,0	55,0	24. Juli
8	NS	A 31	Emden–Bottrop	AS Dörpen bis AS Lathen	12,5	85,2	18. September
9	SN	A 72	Chemnitz–Hof	AS Pirk bis Kleinzöbern (1. Fb.)	* 4,1	35,0	2. Oktober
10	NW	A 44	Aachen–Düsseldorf	AS Ratingen-Ost bis AK Ratingen/Wülfrath	1,3	32,0	23. Oktober
11	NW	A 44	Aachen–Düsseldorf	AS Düsseldorf-Stockum bis Volkardey	4,6	409,0	23. Oktober
12	BY	A 70	Schweinfurt–Bamberg	AS Schonungen bis AS Haßfurt/Theres (2. Fb.)	*** 7,8	50,0	28. Oktober
13	BY	A 70	Bamberg–Bayreuth	AS Roßdorf bis AS Schirradorf	** 15,5	70,0	November
14	BY	A 7	Ulm–Füssen	AS Oy-Mittelberg bis Nesselwang (2. Fb.)	*** 6,0	36,0	Dezember
15	BY	A 99	Autobahnring München	AD M.-Feldmoching bis Allach (B 304 n)	4,6	131,0	Dezember
16	BB	A 15	Lübbenau–Forst	östlich AS Roggossen bis westlich AS Forst	*** 6,0	50,0	Dezember
17	BB	A 15	Lübbenau–Forst	AD Lübbenau bis nördlich AS Boblitz	*** 3,0	25,0	Dezember
Voraussichtliche Fertigstellungen 1992					102,5		
davon:							
— zweibahnig					26,0		
— 1. Fahrbahn					* 10,1		
— 2. Fahrbahn (mit gleichzeitg. Aufstufung der 1. Fb. zur BAB)					** 26,6		
— 2. Fahrbahn (1. Fb. bereits als BAB gebaut)					*** 39,8		

Tabelle 25: Längsentwicklung *) der Bundesfernstraßen
1950 bis 1992 in km

Längsentwicklung der Bundesfernstraßen						
Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3+5)
1	2	3	4	5	6	7
1950	2 128,0	—	24 349,4	—	26 477,4	—
1951	2 128,0	—	24 327,4	- 22,0	26 455,4	- 22,0
1952	2 128,0	—	24 327,4	—	26 455,4	—
1953	2 131,3	+ 3,3	24 250,4	- 77,0	26 381,7	- 73,7
1954	2 163,0	+ 31,7	24 267,7	+ 17,3	26 430,7	+ 49,0
1955	2 186,6	+ 23,6	24 474,1	+ 206,4	26 660,7	+ 230,0
1956	2 186,6	—	24 553,5	+ 79,4	26 740,1	+ 79,4
1957	2 261,0	+ 74,4	24 481,8	- 71,7	26 742,8	+ 2,7
1958	2 272,2	+ 11,2	24 480,2	- 1,6	26 752,4	+ 9,6
1959 ¹⁾	2 420,0	+147,8	24 508,3	+ 28,1	26 928,3	+ 175,9
1960	2 551,2	+131,2	24 950,9	+ 442,6	27 502,1	+ 573,8
1961	2 670,6	+119,4	25 262,2	+ 311,3	27 932,8	+ 430,7
1962	2 830,4	+159,8	28 014,3	+2 752,1	30 844,7	+2 911,9
1963	2 935,8	+105,4	29 206,1	+1 191,8	32 141,9	+1 297,2
1964	3 076,9	+141,1	29 586,4	+ 380,3	32 663,3	+ 521,4
1965	3 204,3	+127,4	29 906,9	+ 320,5	33 111,2	+ 447,9
1966	3 371,5	+167,2	30 516,1	+ 609,2	33 887,6	+ 776,4
1967	3 508,4	+136,9	31 418,4	+ 902,3	34 926,8	+1 039,2
1968	3 616,6	+108,2	31 986,8	+ 568,4	35 603,4	+ 676,6
1969	3 966,6	+350,0	32 047,7	+ 60,9	36 014,3	+ 410,9
1970	4 110,3	+143,7	32 205,0	+ 157,3	36 315,3	+ 301,0
1971	4 460,6	+350,3	32 465,3	+ 260,3	36 925,9	+ 610,6
1972	4 827,8	+367,2	32 590,4	+ 125,1	37 418,2	+ 492,3
1973	5 258,3	+430,5	32 696,0	+ 105,6	37 954,3	+ 536,1
1974	5 481,0	+222,7	32 703,0	+ 7,0	38 184,0	+ 229,7
1975	5 741,8	+260,8	32 594,0	- 109,0	38 335,8	+ 151,8
1976	6 207,0	+465,2	32 518,0	- 76,0	38 725,0	+ 389,2
1977	6 434,5	+227,5	32 460,0	- 58,0	38 894,5	+ 169,5
1978	6 711,0	+276,5	32 292,0	- 168,0	39 003,0	+ 108,5
1979	7 029,0	+318,0	32 252,0	- 40,0	39 281,0	+ 278,0
1980	7 292,0	+263,0	32 248,0	- 4,0	39 540,0	+ 259,0
1981	7 539,0 ²⁾	+247,0 ²⁾	32 558,0	+ 310,0 ³⁾	40 097,0	+ 557,0
1982	7 806,0 ²⁾	+267,0	32 356,0	- 202,0	40 162,0	+ 65,0
1983	7 919,0	+137,5	32 239,0	- 117,0	40 158,0	+ 20,5
1984	8 080,0	+161,0	31 553,0	- 686,0 ⁴⁾	39 633,0	- 525,0
1985	8 198,0	+118,0	31 485,0	- 68,0	39 683,0	+ 50,0
1986	8 350,0	+152,0 ⁵⁾	31 372,0	- 113,0	39 722,0	+ 39,0
1987	8 437,0	+ 87,0	31 368,0	- 4,0	39 805,0	+ 83,0
1988	8 618,0	+181,0	31 196,0	- 172,0	39 814,0	+ 9,0
1989	8 721,0	+103,0	31 108,0	- 88,0	39 829,0	+ 15,0
1990	8 822,0	+101,0	31 063,0	- 45,0	39 885,0	+ 56,0
1991 ⁶⁾	10 854,0	+137,0	42 554,0	- 203,0	53 408,0	+ 40,0
1992	10 955,0	+101,0	42 123,0	- 429,0	53 078,0	+ 330,0

*) Entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen

1) ab 1959 einschließlich Saarland

2) einschließlich 24,5 km Anschlußäste

3) einschließlich rd. 200 km Anschlußäste

4) einschließlich rd. 543 km Anschlußäste

5) hierin sind 159,5 km Neubaustrecken enthalten

6) zusätzlich ab 1. Januar 1991 im Beitrittsgebiet:
Bundesautobahnen 1 895 km, Bundesstraßen 11 694 km =
Bundesfernstraßen 13 483 km.

Bundesverkehrswegeplan 1992

- Bundesautobahnen -

