

**Der Bundesminister für Verkehr**  
A 1/StB 4 — V 140.04 — 2/68 (7)

Bonn, den 19. März 1968

An den Herrn  
Präsidenten des Deutschen Bundestages

**Betr.: Verkehrswegeplan für die Bundesausbaugebiete**

**Bezug: Beschluß des Deutschen Bundestages vom 30. Juni 1965**  
**— Drucksache IV/3550 —**

Dem Beschluß des Deutschen Bundestages entsprechend, hat der Bundesminister für Verkehr in Zusammenarbeit mit den Ländern Bayern, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland und Schleswig-Holstein den „Verkehrswegeplan für die Bundesausbaugebiete“ aufgestellt, der hiermit vorgelegt wird. Der Plan besteht aus einem Textteil mit näheren Erläuterungen und einem Kartenteil.

**Leber**



## Verkehrswegeplan für die Bundesausbaugebiete

### Inhaltsverzeichnis

	Seite
I. Vorbemerkung und Verzeichnis der Bundesausbaugebiete .....	4
II. Verbesserung der Verkehrswege und -einrichtungen in den Bundesausbaugebieten .....	6
1. Maßnahmen und Planungen im Straßenbau .....	6
A. Allgemeines .....	6
B. Bundesfernstraßen .....	6
C. Landesstraßen .....	8
2. Maßnahmen und Planungen der Eisenbahnen .....	10
3. Maßnahmen und Planungen für die Wasserstraßen .....	11
4. Flugplätze .....	11
Anlage zu II/2	
Vorschläge des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn für die Stilllegung unwirtschaftlicher Strecken in den Bundesausbaugebieten außerhalb des Zonenrandgebietes .....	13
Erläuterungen zu den Karten .....	23
Anhang	
1 Übersichtskarte	
1 Karte Zeichen- und Farbenerklärung	
12 Teilkarten	

## I.

**Vorbemerkung**

Am 10. Juni 1965 hat der Bundesminister für Verkehr dem Deutschen Bundestag den ersten Verkehrsplan für das Zonenrandgebiet (Anlage zur Drucksache IV/3668) und am 27. Februar 1967 den erweiterten Verkehrswegeplan für das Zonenrandgebiet (Drucksache V/1498) vorgelegt. Die Bundesregierung hat dem Ersuchen des Deutschen Bundestages, Verkehrswegepläne für das Zonenrandgebiet und die Bundesausbaugebiete aufzustellen, zunächst für das Zonenrandgebiet entsprochen, dem aus politischen Gründen der Vorrang unter den Bundesfördergebieten gebührt.

Erst nach Fertigstellung des erweiterten Verkehrswegeplanes für das Zonenrandgebiet, d. h. nach Ablauf der vom Deutschen Bundestag ursprünglich gesetzten Frist vom 30. September 1966, konnten die Arbeiten an dem Verkehrswegeplan für die Bundesausbaugebiete aufgenommen werden. Die Aufstellung dieses Planes, der nahezu den doppelten Umfang des erweiterten Verkehrswegeplanes für das Zonenrandgebiet aufweist, erforderte wegen der Fülle des zu verarbeitenden Materials und der starken Belastung der obersten Straßenbaubehörden der Länder, die den größten Teil der Planungsarbeiten zu leisten hatten, einen Zeitraum von mehr als einem Jahr, so daß eine Fristverlängerung bis zum 31. März 1968 beantragt werden mußte.

Den obersten Verkehrs- und Straßenbaubehörden der Länder, die an dem Verkehrswegeplan für die Bundesausbaugebiete mitgewirkt haben, gebührt besonderer Dank für die geleisteten Arbeiten.

Im übrigen haben sich alle Beteiligten bei den Planungen für die Bundesausbaugebiete von den in § 2 Abs. 1 Nr. 3 des Raumordnungsgesetzes niedergelegten Grundsätzen leiten lassen:

„In Gebieten, in denen die Lebensbedingungen in ihrer Gesamtheit im Verhältnis zum Bundesdurchschnitt wesentlich zurückgeblieben sind oder ein solches Zurückbleiben zu befürchten ist, sollen die allgemeinen wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse sowie die kulturellen Einrichtungen verbessert werden.

In den Gemeinden dieser Gebiete sollen die Lebensbedingungen der Bevölkerung, insbesondere die Wohnungsverhältnisse sowie die Verkehrs- und Versorgungseinrichtungen allgemein verbessert werden . . .“

Zu den Bundesausbaugebieten gehören die nachstehenden vom Interministeriellen Ausschuß für regionale Wirtschaftspolitik (IMNOS) im Einvernehmen mit den Ländern bestimmten Landkreise und Städte:

**Bayern**

Landkreis Aichach  
 Landkreis Berchtesgaden  
 Stadt Bad Reichenhall  
 Landkreis Laufen  
 Landkreis Pfaffenhofen a. d. Ilm  
 Landkreis Schrobenhausen  
 Landkreis Bogen  
 Landkreis Deggendorf  
 Stadt Deggendorf  
 Landkreis Eggenfelden  
 Landkreis Grafenau  
 Landkreis Griesbach im Rottal  
 Landkreis Kötzing  
 Landkreis Landau a. d. Isar  
 Landkreis Mallersdorf  
 Landkreis Passau  
 Stadt Passau  
 Landkreis Pfarrkirchen  
 Landkreis Regen  
 Landkreis Rottenburg a. d. Laaber  
 Landkreis Straubing  
 Stadt Straubing  
 Landkreis Viechtach  
 Landkreis Vilsbiburg  
 Landkreis Vilshofen  
 Landkreis Wegscheid  
 Landkreis Wolfstein  
 Landkreis Beilngries  
 Landkreis Cham  
 Landkreis Eschenbach i. d. Opf  
 Landkreis Kemnath  
 Landkreis Neumarkt i. d. Opf  
 Stadt Neumarkt i. d. Opf  
 Landkreis Oberviechtach  
 Landkreis Parsberg  
 Landkreis Riedenburg  
 Landkreis Roding  
 Landkreis Waldmünchen  
 Landkreis Ebermannstadt  
 Landkreis Stadtsteinach  
 Landkreis Staffelstein  
 Landkreis Dinkelsbühl  
 Landkreis Eichstätt

Stadt Eichstätt  
 Landkreis Feuchtwangen  
 Landkreis Gunzenhausen  
 Landkreis Hilpoltstein  
 Landkreis Rothenburg o. d. T.  
 Stadt Rothenburg o. d. T.  
 Landkreis Scheinfeld  
 Landkreis Uffenheim  
 Landkreis Neuburg a. d. Donau  
 Stadt Neuburg a. d. Donau  
 Landkreis Nördlingen  
 Stadt Nördlingen  
 Landkreis Wertingen  
 Landkreis Bad Kissingen  
 Stadt Bad Kissingen  
 Landkreis Brückenau  
 Landkreis Ebern  
 Landkreis Gemünden  
 Landkreis Gerolzhofen  
 Landkreis Hammelburg  
 Landkreis Haßfurt  
 Landkreis Hofheim i. Ufr.  
 Landkreis Karlstadt  
 Landkreis Kitzingen  
 Stadt Kitzingen  
 Landkreis Königshofen i. Grabfeld  
 Landkreis Marktheidenfeld  
 Landkreis Mellrichstadt

**Hessen**

Landkreis Alsfeld  
 Landkreis Büdingen  
 Landkreis Hofgeismar  
 Landkreis Hünfeld  
 Landkreis Melsungen  
 Landkreis Rotenburg/Fulda  
 Landkreis Wolfhagen  
 Landkreis Ziegenhain  
 Landkreis Gelnhausen  
 Landkreis Oberlahnkreis

**Niedersachsen**

Landkreis Grafschaft Hoya  
 Landkreis Nienburg/Weser  
 Landkreis Duderstadt  
 Landkreis Lüchow-Dannenberg

Landkreis Soltau  
 Landkreis Uelzen  
 Landkreis Bremervörde  
 Landkreis Land Hadeln  
 Stadt Cuxhaven  
 Landkreis Rotenburg/Hannover  
 Landkreis Stade  
 Landkreis Wesermünde  
 Landkreis Aschendorf-Hümmling  
 Landkreis Bersenbrück  
 Landkreis Wittlage  
 Landkreis Aurich/Ostfriesland  
 Landkreis Leer  
 Landkreis Norden  
 Stadt Emden  
 Landkreis Wittmund  
 Landkreis Cloppenburg  
 Landkreis Vechta

**Nordrhein-Westfalen****Landkreis Monschau**

Landkreis Schleiden  
 Landkreis Büren  
 Landkreis Warburg

**Rheinland-Pfalz**

Landkreis Cochem  
 Landkreis Zell/Mosel  
 Landkreis Bernkastel  
 Landkreis Bitburg  
 Landkreis Daun  
 Landkreis Prüm  
 Landkreis Trier  
 Stadt Trier  
 Landkreis Wittlich  
 Landkreis Oberwesterwaldkreis  
 Landkreis Kusel  
 Landkreis Rockenhausen

**Saarland**

Landkreis Sankt Wendel

**Schleswig-Holstein**

Landkreis Eckernförde  
 Landkreis Eiderstedt  
 Landkreis Eutin

Landkreis Flensburg  
 Stadt Flensburg  
 Landkreis Husum  
 Landkreis Norderdithmarschen  
 Landkreis Oldenburg/Holstein  
 Landkreis Plön  
 Landkreis Schleswig  
 Landkreis Süderdithmarschen  
 Landkreis Südtondern

## II.

### Verbesserung der Verkehrswege und -einrichtungen in den Bundesausbaugebieten

#### 1. Maßnahmen und Planungen im Straßenbau

##### A. Allgemeines

Die Straßenbauplanungen in den Bundesausbaugebieten sind ausgerichtet auf

1. die Erschließung dieser Gebiete,
2. ihre Anbindung an das übrige Bundesgebiet, vor allem an die bedeutenden Industrie- und Wirtschaftszentren,
3. ihre Anbindung an die wichtigen europäischen Verkehrswege.

Der verkehrlichen Erschließung der Bundesausbaugebiete dienen vornehmlich die Landes- (Staats- oder Landstraßen) und Kreisstraßen. Sie stellen die wichtigen Verbindungen in der Fläche her und sorgen dafür, daß die Gemeinden mit geeigneten Straßen an das weitere Netz angeschlossen sind. Andererseits dienen insbesondere die Landesstraßen als Zubringer zu dem weitmaschigeren Netz der Bundesfernstraßen. Sie verdichten dieses Netz und tragen neben dem engeren Bezirksverkehr auch einen wesentlichen Teil des regionalen und überregionalen Verkehrs.

Die Bundesstraßen vermitteln in erster Linie den Anschluß der Bundesausbaugebiete an das übrige Bundesgebiet. Alle Bundesausbaugebiete werden von mehreren Bundesstraßen durchzogen. Sie stellen vornehmlich die notwendigen guten Verbindungen zu den Wirtschafts- und Industriezentren sicher. Keines der Bundesausbaugebiete liegt weiter als 150 km von einem bedeutenderen Wirtschaftsraum entfernt.

Die Bundesautobahnen dienen hauptsächlich dem weiträumigen und schnellen Verkehr. Sie stellen besonders gute Verbindungen von den Bundesausbaugebieten zu den weiter entfernten Wirtschaftsräumen her und ermöglichen schnelle Verbindungen zu allen Teilen Deutschlands. Darüber hinaus stellen

sie den Anschluß an die wichtigen internationalen Verkehrswege des Europastraßennetzes sicher.

Die Ausbauplanungen für die Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen in den Bundesausbaugebieten tragen den Belangen dieser Räume in besonderem Maße Rechnung; denn sie richten sich hier nicht nur nach der vorhandenen und zu erwartenden Verkehrsbelastung der einzelnen Straßen, sondern berücksichtigen insbesondere Gesichtspunkte einer besseren Erschließung.

Straßenplanung und -bau werden in eine gesamtwirtschaftliche Planung aller Verkehrswege einbezogen. Netz, Linienführung und Leistungsfähigkeit der Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen sollen dazu beitragen, daß das bestehende Gefälle zwischen den hinter der allgemeinen Entwicklung zurückgebliebenen Gebieten und den übrigen Räumen abgeflacht wird. Damit werden auch raumordnungspolitische Vorstellungen des Beirats für Raumordnung beim Bundesminister des Innern erfüllt.

Durch den verstärkten Bau von Straßen für den überörtlichen Verkehr vor allem in und zu den Bundesausbaugebieten wurde mittelbar eine ausgeglichene räumliche Entwicklung des gesamten Bundesgebietes im Sinne der Grundsätze des Raumordnungsgesetzes eingeleitet, die sich auf die Bundesausbaugebiete strukturverbessernd und wirtschaftsstärkend auswirken wird. Gerade die äußere Anbindung der Ausbaugebiete konnte wesentlich verbessert werden.

##### B. Bundesfernstraßen

Die Bundesfernstraßen wurden von 1959 bis 1967 im Rahmen der zur Verfügung gestellten Mittel nach dem vom Deutschen Bundestag im Jahre 1957 beschlossenen Ausbauplan ausgebaut.

Für Aus- und Neubaumaßnahmen innerhalb der Bundesausbaugebiete hat der Bund von 1950 bis Ende 1966 insgesamt rund 2800 Millionen DM aufgewandt. Die ebenso wichtigen Maßnahmen für die äußere Anbindung der Bundesausbaugebiete sind hierin nicht enthalten. Der genannte Betrag verteilt sich auf die einzelnen Länder wie folgt:

Bayern .....	1095 Millionen DM
Hessen .....	262 Millionen DM
Niedersachsen .....	563 Millionen DM
Nordrhein-Westfalen .....	92 Millionen DM
Rheinland-Pfalz .....	295 Millionen DM
Saarland (1957 bis 1966) .....	34 Millionen DM
Schleswig-Holstein .....	455 Millionen DM
	insgesamt ... 2796 Millionen DM

In den vorstehenden Zahlen spiegelt sich der unterschiedliche Anteil der Bundesausbaugebiete am Gesamtumfang des jeweiligen Landes wider.

Eine weitere Verbesserung des Straßennetzes in den Bundesausbaugebieten wurde bis zum 1. Januar 1967

durch Aufstufung von 1856 km Landesstraßen zu Bundesstraßen erreicht. Es waren in:

Bayern .....	472 km
Hessen .....	161 km
Niedersachsen .....	349 km
Nordrhein-Westfalen .....	100 km
Rheinland-Pfalz .....	502 km
Saarland .....	9 km
Schleswig-Holstein .....	263 km
insgesamt ...	<u>1856 km</u>

Im gesamten Bundesgebiet wurden im gleichen Zeitraum 6000 km Landesstraßen zu Bundesstraßen aufgestuft.

Durch eine Reihe von kleineren Maßnahmen des Zwischenausbaus auf eine Breite von mindestens 6 m und die Beseitigung der Frostgefährdung konnten in vielen Fällen fühlbare örtliche Verbesserungen erzielt werden.

Mit Zuschüssen des Bundes wurden auch in den Bundesausbaugebieten Gemeinde-, Kreis- und Landesstraßen als Zubringer zu Bundesfernstraßen ausgebaut.

Die Planungen für den weiteren Ausbau des Netzes der Bundesfernstraßen beruhen auch im Bereich der Bundesausbaugebiete im wesentlichen auf dem für den 3. Vierjahresplan (1967 bis 1970) aufgestellten Bedarfsplan. Bei der Aufstellung des zweiten Ausbauplanes (1971 bis 1985) wird der Bedarf an Bundesfernstraßen auf der Grundlage umfassender Untersuchungen nach raumordnungspolitischen, volkswirtschaftlichen und verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten erneut sorgfältig ermittelt. Unter Berücksichtigung des gegebenen finanziellen Rahmens wird die Planung für den Ausbau des Bundesfernstraßennetzes darauf aufgebaut. Hierbei könnten sich gegenüber den heutigen Vorstellungen Änderungen, zusätzliche Planungen und Ergänzungen ergeben.

Im 3. Vierjahresplan (1967 bis 1970) sind für größere Investitionsmaßnahmen im Bundesfernstraßenbau allein in den Bundesausbaugebieten (ohne Maßnahmen der äußeren Anbindung) 1919 Millionen DM veranschlagt bzw. vorgesehen. Auf die einzelnen Länder entfallen:

Bayern .....	600 Millionen DM
Hessen .....	338 Millionen DM
Niedersachsen .....	286 Millionen DM
Nordrhein-Westfalen .....	162 Millionen DM
Rheinland-Pfalz .....	373 Millionen DM
Saarland .....	37 Millionen DM
Schleswig-Holstein .....	123 Millionen DM
insgesamt ...	<u>1 919 Millionen DM</u>

Die im 3. Vierjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen vorgesehenen Neubauten werden die Bundesausbaugebiete noch besser mit dem Netz der Bundesautobahnen verbinden und ihnen für ihre Erschließung damit weitere Entwicklungsmöglichkeiten eröffnen.

In der folgenden Zusammenstellung sind die für die Bundesausbaugebiete wichtigsten Neubaumaßnahmen des 3. Vierjahresplanes (1967 bis 1970) aufgeführt. Bei den Bundesautobahnen, die für die weiträumige äußere Anbindung besondere Bedeutung besitzen, beschränken sich die Angaben nicht auf die Bundesausbaugebiete selbst, sondern umfassen zum Teil auch angrenzende Gebiete.

#### Bundesautobahnen:

Bremen-Kamen  
 Bremen-Cuxhaven  
 Hamburg-Flensburg  
 Dreieck Neumünster-Kiel  
 Kassel-Ruhrgebiet  
 Dortmund-Gießen  
 Koblenz-Trier-luxemburgische Grenze  
 Trier-Landstuhl  
 Bad Hersfeld-Heilbronn (Weinsberg)  
 Nürnberg-Regensburg  
 Nürnberg-Amberg

#### Bundesstraßen:

##### Bayern

B 8 Ortsumgehung Straubing-Aiterhofen  
 B 8 Verlegung Schalding-Heining  
 B 14 Verlegung bei Haundorf  
 B 85 Verlegung bei Bruck  
 B 279 Ortsumgehung Fischbach-Ebern  
 B 286 Neubau Unterspießheim-Alitzheim  
 B 287 Verlegung zwischen Bad Kissingen und Hammelburg  
 B 303 Neubau zwischen Pfaffendorf und Ibind  
 B 305 Teilortsumgehung Berchtesgaden

##### Hessen

B 27 Ortsumgehung Bebra  
 B 40 Umgehung Rothenbergen-Gelnhausen  
 B 49 a Umgehung Allendorf  
 B 254 Ortsumgehung Wabern

##### Niedersachsen

B 6 Ortsumgehung Nienburg  
 B 51 Ortsumgehung Ostercappeln  
 B 68 Ortsumgehung Bramsche (Kr. Bersenbrück)

- B 72 Verlegung zwischen Sedelsberg und Friesoythe  
 B 72 Verlegung zwischen Cloppenburg und Emstek  
 B 72 Bau einer Bundesstraße zwischen Neermoor und Emden  
 B 73 Ortsumgehung Neukloster  
 B 75 Teilortsumgehung Leer  
 B 213 Ortsumgehung Cloppenburg

*Nordrhein-Westfalen*

- B 265 Bau der Ortsumgehung Gemünd  
 B 480 Verlegung bei Haaren  
 B 7 Bau der Diemelbrücke bei Warburg

*Rheinland-Pfalz*

- B 49/53 Verlegung und Ausbau von Teilstrecken zwischen Koblenz und Trier im Zusammenhang mit der Moselkanalisierung und Ausbau und Verlegung von Teilstrecken zwischen Neumagen und Zell  
 B 51/257 Ausbau und Verlegung von Teilstrecken zwischen Echternacherbrück und Stadtkyll (Landesgrenze) (E 42) und zwischen Trier und Bitburg (B 51)  
 B 52 Ausbau von Teilstrecken zwischen Hermeskeil und Ehrang einschließlich Bau einer Moselbrücke bei Ehrang  
 B 48 Ortsumgehung Rockenhausen  
 B 49 Ortsumgehung Ruwer einschließlich Ausschaltung von 3 höhengleichen Bahnübergängen  
 B 270 Ortsumgehung Lauterecken  
 B 414 Verlegung bei Hachenburg

*Saarland*

- B 41 Ortsumgehung Niederlinxweiler  
 B 41 Bau einer Bundesstraße als Ersatz für die alte B 41 zw. Saarbrücken und der Grenze Rheinland-Pfalz bei Nohfelden (Grühlingsstraße); Teilstrecken Saarbrücken — westl. Neunkirchen und bei St. Wendel einschließlich Umgehung Oberlinxweiler

*Schleswig-Holstein*

- B 5 Verlegung bei Brunsbüttelkoog  
 B 5 Verlegung zwischen Weddingstedt und Tönning  
 B 5 Ortsumgehung Husum  
 B 76 Ortsumgehung Scharbeutz  
 B 76 Ortsumgehung Flensburg  
 B 203 Verlegung zwischen Eckernförde und Kappeln  
 B 207 Ortsumgehung Neustadt  
 B 404 Ortsumgehung Wankendorf-Bornhöved  
 B 76 Verlegung nördl. Schleswig

**C. Landesstraßen**

Die Länder Bayern, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland und Schleswig-Holstein haben in den zurückliegenden Jahren bereits einen erheblichen Teil ihrer in den Bundesausbaugebieten gelegenen Landesstraßen neu- oder ausgebaut. Sie ließen sich dabei davon leiten, daß gerade mit einem auf breiter Basis betriebenen Ausbau des dichten Netzes der Landesstraßen eine tiefgegliederte, ausreichend leistungsfähige Aufschließung der vorwiegend ländlichen Bundesausbaugebiete und bessere Anbindung dieser Räume an die großräumigen Verkehrswege erreicht wird. Damit kann der geringeren Leistungskraft der Bundesausbaugebiete und ihrer oft verkehrsfernen Lage begegnet werden.

In den Jahren 1950 bis 1966 haben die Länder für den Neu- und Ausbau der Landesstraßen in den Bundesausbaugebieten insgesamt rund 1600 Millionen DM aufgewendet. Dieser Betrag setzt sich wie folgt zusammen:

Bayern .....	566 Millionen DM
Hessen .....	218 Millionen DM
Niedersachsen .....	217 Millionen DM
Nordrhein-Westfalen .....	133 Millionen DM
Rheinland-Pfalz .....	232 Millionen DM
Saarland (1957 bis 1966) .....	16 Millionen DM
Schleswig-Holstein .....	196 Millionen DM
	insgesamt ... <u>1 578 Millionen DM</u>

Durch die Aufstufung einer größeren Anzahl von Landesstraßen zu Bundesstraßen ist allerdings ein Teil der bisherigen Leistungen der Länder in den beiliegenden Kartenunterlagen nicht mehr ohne weiteres zu erkennen, weil die betreffenden Straßenzüge als Bundesstraßen dargestellt sind.

Die vom Bund eingeleitete Höherstufung von Straßen wurde von den Ländern wirkungsvoll fortgeführt. Allein in den Bundesausbaugebieten haben sie in dem angegebenen Zeitraum über 4500 km Kreis- und Gemeindestraßen als Landesstraßen übernommen und damit vorwiegend leistungsschwache kommunale Straßenbaulastträger von der Bau- und Unterhaltungsverpflichtung für zahlreiche Straßen entlastet. Auf die einzelnen Länder entfallen in:

Bayern .....	1 797 km
Hessen .....	583 km
Niedersachsen .....	421 km
Nordrhein-Westfalen .....	298 km
Rheinland-Pfalz .....	616 km
Saarland (1957 bis 1966) .....	19 km
Schleswig-Holstein .....	850 km
	insgesamt ... <u>4 584 km</u>

Erhebliche Anstrengungen der Länder galten der finanziellen Förderung des Ausbaues von Kreis- und Gemeindestraßen in den Bundesausbaugebieten. Neben den Zuwendungen zur laufenden Unterhaltung kommunaler Straßen wurden in den Jahren 1950 bis 1966 für den Straßenbau der Kreise und Gemeinden Landeszuschüsse in Höhe von rund 1035 Millionen DM bereitgestellt. Abgerundet entfallen auf:

Bayern .....	500 Millionen DM
Hessen .....	90 Millionen DM
Niedersachsen .....	90 Millionen DM
Nordrhein-Westfalen .....	55 Millionen DM
Rheinland-Pfalz .....	180 Millionen DM
Saarland (1957 bis 1966) ....	25 Millionen DM
Schleswig-Holstein .....	95 Millionen DM
insgesamt ...	<u><u>1 035 Millionen DM</u></u>

Im Rahmen der Ausbauprogramme der Länder für die Landesstraßen wird der Ausbau dieser Straßen in den Bundesausbaugebieten mit den erwähnten Zielsetzungen weiter vorangetrieben. Die folgende Aufstellung vermittelt einen Überblick über die bedeutendsten begonnenen bzw. in den Jahren 1968 bis 1970 vorgesehenen Projekte:

#### Bayern

St 2101	Verlegung b. Bad Reichenhall
St 2104	Verlegung b. Schilgen
St 2110	Verlegung b. Safferstetten
2117	
St 2140	Verlegung Kreuzbach-Kötzing
St 2191	Ausbau zwischen Waischenfeld und Burgkunstadt
St 2213	Verlegung Fessenheim-Wemding
St 2219	Ortsumgehung Cronheim
St 2230	Ausbau zwischen Riedenburg und Kelheim i. T.
St 2291	Ausbau zwischen Bad Kissingen und Oberthulba
St 2315	Ausbau zwischen Marktheidenfeld und Kreuzwertheim
St 2665	Ausbau in Teilstrecken zwischen Presath und Brand

#### Hessen

L 3073/3072	Ortsumgehungen Ober-Ofleiden-Homberg/Ohm
L 2306/3202	Neubau der Westspange Gelnhausen
L 3208	Verlegung der Ortsdurchfahrt Rotenburg mit neuer Fuldaabrücke
L 3214	Verlegung und Ausbau zwischen Züschen und Naumburg
L 3220	Verlegung der Ortsdurchfahrt Gensungen mit neuer Ederbrücke

L 3155	Ausbau Treysa-Gilsberg
L 3205	Ausbau Weilburg-Rod a. d. Weil

#### Niedersachsen

L 31	Ortsdurchfahrt Rhede
L 43	Ausbau zwischen Essen und Vechta
L 46	Ausbau auf gesamter Länge (Vechta-Damme-Engter)
L 48	Ortsdurchfahrt Dersam
L 52	Ortsdurchfahrt Aschendorf
L 53	Ausbau zwischen Damme und Lembruch
L 142	Ausbau zwischen Zeven und Wistedt (Brücke über die Oste)
L 124	Ortsdurchfahrt Harsefeld

#### Nordrhein-Westfalen

L 115	Neubau bei Lommersdorf
L 535	Ausbau bei Lüderath
L 204	Ausbau zwischen Kall und Schmidtheim
L 203/504	Ausbau bei Blumenthal und Reifferscheid
L —	Neubau der Ostwestfalenstraße bei Warburg

#### Rheinland-Pfalz

L 98	Ausbau zwischen Kaisersesch, Cochem, Briedern und Senheim einschließlich Bau einer Moselbrücke bei Senheim
L —	Neubau der Straßenverbindung Hachenburg-Büdingen
L 358/363	Bau einer Verbindungsspanne zur Anschlussstelle Glanmünchweiler im Zusammenhang mit dem Neubau der A 76
L 26	Umgehung Wiesbaum
L 46	Verbindung L 46-B 257 in Daun
L 47/158	Bau einer Moselbrücke in Mülheim
L 188	Umgehung Graach
L 189	Neubau der Brücke über die Mosel bei Erden
L 189	Neubau der Landesstraße zwischen Zeltingen und Löslich

#### Saarland

L —	Neubau von Schwarzerden bis Herschweiler
L 131	Ausbau der Ortsdurchfahrt St. Wendel

#### Schleswig-Holstein

L —	Neubau zwischen Schönberg und Satjendorf
L —	Neubau zwischen Schleswig und Bordersby

- L — Neubau zwischen B 76 und Krusendorf
- L — Neubau zwischen Böklund und Brebel
- L — Neubau einer Straße über die Eider im Zuge der Eiderabdämmung
- L 24 Umgehung Westerland auf Sylt

Die vorstehenden Daten lassen deutlich werden, wie sehr sich Bund und Länder im Rahmen der ihnen gegebenen Möglichkeiten darum bemühen, die in den Bundesausbaugebieten gelegenen Straßennetze auszubauen und so zur wirtschaftlichen Stärkung dieser Gebiete beizutragen.

## 2. Maßnahmen und Planungen der Eisenbahnen

Die Förderungsmaßnahmen, die die Bundesregierung und die Landesregierungen in den Bundesausbaugebieten durchführen, müssen durch eine zweckmäßige Aufgabenteilung im Verkehr unterstützt werden. Im Rahmen des Verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung für die Jahre 1968 bis 1972 (VP) — Drucksache V/2494 — wird deshalb auch in den Bundesausbaugebieten eine Verbesserung der Verkehrsbedienung und -erschließung angestrebt. Dies gilt besonders dort, wo der Schienenverkehr durch andere Verkehrsmittel abgelöst werden soll. Die in den nachfolgenden Abschnitten a) bis c) erwähnten Maßnahmen sind geeignet, gerade in den Bundesausbaugebieten eine solche Verbesserung zu ermöglichen.

- a) Durch die geplante Novellierung des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) soll die regionale Betätigung des Güterkraftverkehrs elastischer gestaltet werden. So wird im gewerblichen Güternahverkehr auch für die Gebiete, in denen Eisenbahnstrecken stillgelegt oder Abfertigungsdienste eingeschränkt werden, die Möglichkeit geschaffen, angenommene Standorte zu bestimmen. Außerdem soll dem Bezirksgüterfernverkehr in diesen Gebieten die regelmäßige Bedienung einer oder mehrerer Güterlinien auferlegt werden können.
- b) Durch die im VP vorgesehene Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) soll sichergestellt werden, daß vor allem die Verkehrsverbindungen, insbesondere im Flächenverkehr ländlicher Gebiete, zu denen die Bundesausbaugebiete weitgehend zählen, nach Bedarf zweckmäßiger eingerichtet und besser bedient werden können. Im Vordergrund steht die Förderung einer stärkeren freiwilligen Zusammenarbeit aller in der Personenbeförderung tätigen Verkehrsunternehmer, insbesondere zur Schaffung einheitlicher Verkehrsnetze. Dieser Zielsetzung dient auch die Möglichkeit, Gebietsgenehmigungen zu erteilen.
- c) Schließlich wird auch die im VP vorgesehene Förderung des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße (Containerverkehr, Huckepackverkehr usw.) dazu beitragen, die Verkehrsbedienung in der Fläche zu verbessern. Die Beförderung von Großcontainern über die weite Entfernung auf

der Schiene schließt die Zu- und Abfuhr auf der Straße bis in die kleinsten Orte nicht aus. Im Gegenteil: Durch den kombinierten Verkehr wird die Fläche künftig wieder enger an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die zwischen der Deutschen Bundesbahn (DB), dem Güterkraftverkehrsgewerbe und der Spedition in Aussicht genommene Gründung einer Gesellschaft zur Durchführung dieses Verkehrs und die Zusicherung der DB, daß Ausgangsbasis für ihre Preisgestaltung der jeweilige RKT-Tarif als Obergrenze sein soll.

- d) Diese Maßnahmen erleichtern den Eisenbahnen auch in den Bundesausbaugebieten die dringend notwendigen Rationalisierungsmaßnahmen. Der Vorstand der DB hält es aus seiner Sicht für erforderlich, im Gesamtnetz der DB auf etwa 6500 km verkehrsschwachen Strecken (Neben- und Hauptbahnen) den der Eisenbahn noch verbliebenen unwirtschaftlichen Verkehr entweder teilweise (Reiseverkehr) oder ganz (Reise- und Güterverkehr) von der Schiene auf die Straße zu verlagern. Von diesen Strecken liegen rund 2130 km in den Bundesausbaugebieten außerhalb des Zonenrandgebietes.

Eine Einzelaufstellung ist als Anlage beigefügt. Es handelt sich dabei zunächst um Vorstellungen des Vorstandes der DB, die nach betriebswirtschaftlichen Überlegungen angestellt worden sind. Vor der Entscheidung des Bundesministers für Verkehr über den Stilllegungsantrag ist ein im Bundesbahngesetz näher beschriebenes Verfahren durchzuführen, in dem alle für eine etwaige Stilllegung oder für eine Aufrechterhaltung der Strecke wesentlichen, politischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte zur Geltung gebracht werden können. In diesem Verfahren wird besonders für Strecken in den Bundesausbaugebieten geprüft werden müssen, welche Rückwirkungen auf die wirtschaftliche Bedeutung und Entwicklung des betroffenen Gebietes zu erwarten sind. Dabei kommt der Frage des Ersatzverkehrs (vor allem Leistungsfähigkeit des Straßennetzes, Angebot anderer Verkehrsmittel) besondere Bedeutung zu.

Gleiches gilt für eventuelle Stilllegungsanträge der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, über die die obersten Verkehrsbehörden der Länder nach den in den Eisenbahngesetzen der Länder vorgesehenen Verfahren entscheiden.

Die Bundesregierung hat im VP ihre Auffassung zu diesen Problemen wie folgt klargestellt:

„Die Rationalisierung der Flächenbedienung muß zwei gleichwertigen Zielsetzungen dienen:

- (I) Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens, insbesondere auch im Bereich des Personennah- und des Kleingutverkehrs
- (II) Modernisierung und Verbesserung der Verkehrsbedienung unter Berücksichtigung volkswirtschaftlicher und raumordnungspolitischer Gesichtspunkte.

.....

Soweit bei der Prüfung der Anträge der DB volkswirtschaftlichen und raumordnungspolitischen Gesichtspunkten der Vorrang vor dem eigenwirtschaftlichen Interesse der DB gegeben und deshalb die Genehmigung zur Stilllegung versagt werden muß, wird die Bundesregierung einen Ausgleich nach § 28 a des Bundesbahngesetzes gewähren.“

Im Zonenrandgebiet werden durch ein besonderes Verfahren diejenigen Strecken ausgesondert, die, obwohl sie nicht wirtschaftlich sind, aus übergeordneten politischen Gründen aufrechterhalten werden müssen (vgl. VP Drucksache V/2494, Seite X). Diese Regelung gilt selbstverständlich auch für die im Zonenrandgebiet gelegenen Bundesausbaugebiete.

- e) Zu erwähnen ist abschließend, daß aus der schnell fortschreitenden Umstellung der Zugförderung vom Dampfbetrieb auf den modernen elektrischen oder Dieselbetrieb auch die Bundesausbaugebiete Nutzen ziehen. Die Elektrifizierung ist wegen der hohen Investitionskosten nur auf stark befahrenen Strecken wirtschaftlich sinnvoll. Auf den übrigen Strecken bringt aber der Dieselmotor ähnliche Vorteile.

### 3. Maßnahmen und Planungen für die Wasserstraßen

Aufgabe der Bundeswasserstraßen ist es, die Bundesausbaugebiete, die sie berühren oder die in ihrem Einzugsbereich liegen, besonders im Massengutverkehr mit den Schwerpunkten der Wirtschaftsgebiete des In- und Auslandes und den Seehäfen zu verbinden. Zur Anpassung an die gestiegenen Verkehrsbedürfnisse ist ein teilweiser Ausbau der bestehenden Wasserstraßen im Gange oder geplant.

Im süddeutschen Raum durchschneidet die Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße in ihrer Kanalverbindung von Bamberg über Nürnberg und Beilngries nach Regensburg einen Teil der Bundesausbaugebiete. Die südöstliche Fortsetzung bildet die unterhalb Regensburg geplante anschließende Kanalisierung der Donau bis Vilshofen. Diese Großschiffahrtsstraße bietet besonders günstige Standortbedingungen für eine Industrialisierung dieser bisher im wesentlichen landwirtschaftlich genutzten Gebiete. Ihre Fertigstellung wurde am 16. September 1966 zwischen dem Bund und dem Freistaat Bayern vereinbart; sie stellt einen bedeutenden Beitrag zur Verbesserung der Strukturverhältnisse in den bayerischen Bundesausbaugebieten dar.

Im nordwestdeutschen Raum wird auf Grund der Regierungsabkommen vom 14. September 1965 das vorhandene Kanalnetz im Sinne der Beschlüsse der Konferenz der europäischen Verkehrsminister vom 21./22. Oktober 1954 einheitlich für das Europaschiff mit 1350 t Tragfähigkeit ausgebaut. Zu diesem Ausbauprogramm gehört auch der Bau des Elbe-Seitenkanals. Einige Bundesausbaugebiete werden von diesen Wasserstraßen unmittelbar berührt; ihr Ausbau wird zur Förderung des gesamten Raumes beitragen.

Das Saarland fordert zur Verbesserung der Standortverhältnisse seiner Wirtschaft den Anschluß an das europäische Wasserstraßennetz. Es wird in diesem Bestreben durch das Land Rheinland-Pfalz unterstützt. Die Pläne für entsprechende Bauvorhaben werden zur Zeit im Einvernehmen mit dem Saarland und dem Lande Rheinland-Pfalz auf den neuesten Stand gebracht.

### 4. Flugplätze

Über die Bundesausbaugebiete weit verstreut sind bereits zahlreiche Landeplätze angelegt. Die Planung geschieht im Zusammenwirken der Länderregierungen mit den Gemeinden und sonstigen Trägern von Landeplatzunternehmen. Zu ihrem Ausbau leisten die Länder häufig finanzielle Hilfe. Der Bund hat im Rahmen des Regionalen Förderungsprogramms gelegentlich finanzielle Unterstützung gewährt.

Auch die Landeplätze verbessern die Verkehrsverhältnisse in den Bundesausbaugebieten. Das gilt vor allem für den gewerblichen Gelegenheitsverkehr und hier im besonderen für den Seebäderverkehr, der zunehmend in die Flugpläne von Nahluftverkehrsunternehmen einbezogen wird. Im übrigen haben die Landeplätze ihre Bedeutung hauptsächlich für den Geschäftsreiseverkehr mit geschäftseigenen Luftfahrzeugen, den Fremdenverkehr mit Privatflugzeugen und den Luftsport.

In den Bundesausbaugebieten oder in ihrer unmittelbaren Nähe sind zur Zeit die nachstehenden in den Karten 1 b bis 6 b eingezeichneten Landeplätze genehmigt:

#### Bayern

Arnbruck (Lkr. Viechtach)  
 Bad Kissingen  
 Bad Reichenhall  
 Beilngries (Opf)  
 Bruck (Opf)  
 Deggendorf/Steinkirchen  
 Ebermannstadt/Burg Feuerstein  
 Eggenfelden (Niederbay)  
 Eichstätt  
 Elsenthal/Grafenau  
 Fürstzell b. Passau  
 Haßfurt/Mainwiesen  
 Kirchdorf bei Simbach (Inn)  
 Kulmbach/Espich  
 Neuburg/Egweil  
 Neumarkt (Opf)  
 Rosenthal-Field-Plössen  
 Rothenburg o. d. Tauber  
 Simbach b. Landau (Isar)

Straubing/Wallmühle

Vilsbiburg

Vilshofen

*Hessen*

Bad Nauheim/Reichelsheim

Calden (Krs. Hofgeismar)

Gelnhausen

Höllerberg (Krs. Hofgeismar)

Wolfhagen/Granerberg

*Niedersachsen*

Borkum

Emden

Hage-Hilgenbur bei Norden

Juist

Langeoog

Lüchow/Rehbeck

Norddeich/Westerloog

Norderney

Varrelbusch (Krs. Cloppenburg)

*Nordrhein-Westfalen*

Dahlemer Binz (Krs. Schleiden)

*Rheinland-Pfalz*

Ailertchen (Westerw)

Traben-Trarbach/Mont Royal

Trier-Euren

*Schleswig-Holstein*

Flensburg-Schäferhaus

Kiel/Holtenau

Lübeck/Blankensee

St. Michaelisdonn

Westerland auf Sylt

Wyk auf Föhr

*Bremen*

Bremerhaven/Am Luneort

**Vorschläge des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn für die Stilllegung  
unwirtschaftlicher Strecken in den Bundesausbaugebieten  
außerhalb des Zonenrandgebietes**

Die nachstehenden Strecken sind, dem Verkehrspolitischen Programm (Drucksache  
V/2494, Seite X) entsprechend, in Stufenpläne aufgegliedert.

**Land Bayern**

Lfd. Nr.	Nebenbahnstrecke (Bundesbahndirektion)	Beabsichtigte Maßnahmen			
		dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes auf dem Streckenabschnitt von ... bis ...	km	dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes auf dem Streckenabschnitt von ... bis ...	km
1	2	3	4	5	6
<b>Strecken des 1. Stufenplanes</b>					
1	Mertingen Bf–Wertingen (BD Augsburg)			Mertingen Bf–Wertingen	17
2	Nördlingen–Wemding (BD Augsburg)	Nördlingen–Wemding	17		
3	Berchtesgaden Königsseer Bahnhof–Königssee (Oberbay) (BD München)	Berchtesgaden Königsseer Bahnhof– Königssee	4		
4	Wolnzach Bf–Mainburg (BD München)			Wolnzach Bf–Mainburg	23
5	Eichstätt Bf–Kinding (BD München)	Eichstätt Stadt–Kinding	30		
6	Dorfen Bf–Velden (Vils) (BD München)			Dorfen Bf–Velden (Vils)	21
7	Simbach (Inn)–Pocking (BD München)	Simbach (Inn)–Pocking	28		
8	Wiesmühl (b. Tittmoning)– Tittmoning (BD München)			Wiesmühl (b. Tittmoning)– Tittmoning	6
9	Abzw. Hufschlag–Waging (BD München)	Abzw. Hufschlag– Waging	11		
10	Leutershausen–Wiedersbach– Bechhofen (BD Nürnberg)	Leutershausen–Wie- dersbach–Bechhofen	23		
11	Dettelbach Bf–Dettelbach Stadt (BD Nürnberg)	Dettelbach Bf–Dettel- bach Stadt	6		
12	Seligenstadt (b. Würzburg)– Volkach (Main) (BD Nürnberg)			Seligenstadt (b. Würz- burg)–Volkach (Main)	11
13	Burgthann–Allersberg (BD Nürnberg)	Burgthann–Allersberg	15		
14	Greißelbach–Freystadt (Opf) (BD Nürnberg)	Greißelbach–Freystadt (Opf)	10		
15	Beilngries–Dietfurt (Altmühl) (BD Nürnberg)	Beilngries–Dietfurt (Altmühl)	10		

Lfd. Nr.	Nebenbahnstrecke (Bundesbahndirektion)	Beabsichtigte Maßnahmen			
		dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes auf dem Streckenabschnitt von ... bis ...	km	dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes auf dem Streckenabschnitt von ... bis ...	km
1	2	3	4	5	6
16	Abzw. Gasseldorf–Heiligenstadt (Oberfr) (BD Nürnberg)	Abzw. Gasseldorf–Heiligenstadt (Oberfr)	8		
17	Neumarkt-St. Veit–Pilsting (BD Regensburg)	Frontenhausen–Marklkofen–Pilsting	18	Abzw. Elsenbach–Frontenhausen–Marklkofen	25
18	Amberg–Lauterhofen (BD Regensburg)	Drahthammer–Lauterhofen	26		
19	Pressath–Kirchenthumbach (BD Regensburg)	Eschenbach (Oberpf)–Kirchenthumbach	9		
20	Landau (Isar)–Arnstorf (Niederbay) (BD Regensburg)	Landau (Isar)–Arnstorf (Niederbay)	26		
21	Aufhausen (b. Landau, Isar)–Kröhstorf (BD Regensburg)	Aufhausen (b. Landau, Isar)–Kröhstorf	15		
22	Eggmühl–Langquaid (BD Regensburg)			Eggmühl–Langquaid	10

## Strecken des 2. Stufenplanes

1	Nördlingen–Dombühl (BD Augsburg)	Nördlingen–Dinkelsbühl	30	Dinkelsbühl–Dombühl	24
2	Wolnzach Bf–Geisenfeld (BD München)	Wolnzach Bf–Geisenfeld	9		
3	Dollnstein–Rennertshofen (BD München)	Konstein–Rennertshofen	14		
4	Tutting–Köblarn (BD München)	Tutting–Köblarn	10		
5	Ingolstadt Nord–Riedenburg (BD München)			Ingolstadt Nord–Riedenburg	39
6	Wiesmühl (b. Tittmoning)–Tittmoning (BD München)	Wiesmühl (b. Tittmoning–Tittmoning *)	6		
7	Landshut (Bay) Hbf–Rottenburg (Laaber) (BD Regensburg)			Landshut (Bay) Hbf–Rottenburg (Laaber)	27

## Strecken des 3. Stufenplanes

1	Ingolstadt Nord–Riedenburg <sup>2)</sup> (BD München)	Dolling–Riedenburg	23		
2	Pleinfeld–Gunzenhausen (BD Nürnberg)	Pleinfeld–Gunzenhausen	17		
3	Forchheim (Oberfr)–Behringersmühle (BD Nürnberg)	Ebermannstadt–Behringersmühle	16		

\*) im 1. Stufenplan Einstellung des Reisezugbetriebes vorgesehen

2) im 2. Stufenplan dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes vorgesehen

Lfd. Nr.	Nebenbahnstrecke (Bundesbahndirektion)	Beabsichtigte Maßnahmen			
		dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes auf dem Streckenabschnitt von ... bis ...	km	dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes auf dem Streckenabschnitt von ... bis ...	km
1	2	3	4	5	6
4	Ranna–Auerbach (Oberpf) (BD Nürnberg)			Ranna–Auerbach (Oberpf)	8
5	Lohr Bahnhof–Wertheim (BD Nürnberg)			Lohr Bahnhof–Wert- heim	37 <sup>3)</sup>
6	Steinach (b. Rothenburg o. d. T.)– Dombühl (BD Nürnberg)	Rotenburg o. d. T.– Dombühl	26		
7	Roth–Greding (BD Nürnberg)	Hilpoltstein–Greding	28		

<sup>3)</sup> davon 3 km in Baden-Württemberg

## Land Hessen

Lfd. Nr.	Nebenbahnstrecke (Bundesbahndirektion)	Beabsichtigte Maßnahmen			
		dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes auf dem Streckenabschnitt von ... bis ...	km	dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes auf dem Streckenabschnitt von ... bis ...	km
1	2	3	4	5	6
<b>Strecken des 1. Stufenplanes</b>					
1	Weilmünster (Oberlahnkreis)– Laubuseschbach (BD Frankfurt/M)	Weilmünster (Oberlahnkreis)– Laubuseschbach	5		
2	Stockheim (Oberhess)– Lauterbach (Hess) Nord (BD Kassel)			Stockheim (Oberhess)– Gedern	19
<b>Strecken des 2. Stufenplanes</b>					
1	Weilburg–Grävenwiesbach (BD Frankfurt)	Weilburg–Gräven- wiesbach	22		
2	Zimmersrode–Kirchhain (Bez. Kassel) (BD Kassel)	Zimmersrode– Gemünden (Wohra)	24	Gemünden (Wohra)– Kirchhain (Bez. Kassel)	19
3	Burg- und Nieder Gemünden– Kirchhain (Bez. Kassel) (BD Kassel)			Burg- und Nieder Ge- münden–Kirchhain (Bez. Kassel)	20

## Land Niedersachsen

Lfd. Nr.	Nebenbahnstrecke (Bundesbahndirektion)	Beabsichtigte Maßnahmen			
		dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes auf dem Streckenabschnitt von ... bis ...	km	dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes auf dem Streckenabschnitt von ... bis ...	km
1	2	3	4	5	6
<b>Strecken des 1. Stufenplanes</b>					
1	Hesedorf-Buchholz (Kr. Harburg) (BD Hamburg)			Hesedorf-Buchholz (Kr. Harburg)	53
2	Rotenburg (Han)-Bremervörde (BD Hamburg)			Rotenburg (Han)- Bremervörde	50
3	Leese-Stolzenau-Stadthagen (BD Hannover)	Leese-Stolzenau- Stadthagen	27		
4	Cloppenburg-Ocholt (BD Münster)	Friesoythe-Sedelsberg	7	Cloppenburg- Friesoythe und Sedelsberg-Ocholt	56
5	Rheine-Quakenbrück (BD Münster)			Rheine-Quakenbrück	61
6	Abelitz-Aurich (BD Münster)			Abelitz-Aurich	13
7	Nienburg (Weser)-Rahden (Kr. Lübbecke) (BD Münster)			Nienburg (Weser)- Rahden (Kr. Lübbecke)	59
8	Ahlhorn-Vechta (BD Münster)	Ahlhorn-Schneider- krug	10		
9	Essen (Oldb)-Lewinghausen (BD Münster)	Löningen-Lewing- hausen	8		
<b>Strecken des 2. Stufenplanes</b>					
1	Hesedorf-Buchholz (Kr. Harburg) (BD Hamburg)	Hollenstedt- Buchholz *) (Kr. Harburg)	15		
2	Brockel-Rotenburg (Han) (BD Hamburg)	Brockel-Rotenburg (Han)	9		
3	Walsrode-Wittorf (BD Hannover)	Visselhövede-Wittorf	6	Cordingen-Vissel- hövede	11
4	Bremerhaven-Speckenbüttel- Bederkesa **) (BD Hannover)			Bremerhaven-Specken- büttel-Bederkesa	18
5	Nienburg (Weser)-Diepholz (BD Münster)			Abzw. Lohe-Sulingen (Han)	29
<b>Strecken des 3. Stufenplanes</b>					
1	Nienburg (Weser)-Rahden (Kr. Lübbecke) <sup>2)</sup> (Münster)	Steyerberg-Uchte	12		

\*) im 1. Stufenplan Einstellung des Reisezugbetriebes vorgesehen

\*\*) Bahnhof Bremerhaven-Speckenbüttel liegt auf dem Gebiet der Freien Hansestadt Bremen.

<sup>2)</sup> im 1. Stufenplan dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes vorgesehen

## Land Nordrhein-Westfalen

Lfd. Nr.	Nebenbahnstrecke (Bundesbahndirektion)	Beabsichtigte Maßnahmen			
		dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes auf dem Streckenabschnitt von ... bis ...	km	dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes auf dem Streckenabschnitt von ... bis ...	km
1	2	3	4	5	6
<b>Strecken des 1. Stufenplanes</b>					
1	Warburg (Westf)–Volkmarsen BD Kassel, Wuppertal)			Warburg (Westf)– Volkmarsen	15 *)
<b>Strecken des 2. Stufenplanes</b>					
1	Paderborn–Brilon Wald (BD Wuppertal)	Büren–Alme	17	Brilon Wald–Alme	16

\*) davon 4 km in Hessen

## Land Rheinland-Pfalz

Lfd. Nr.	Nebenbahnstrecke (Bundesbahndirektion)	Beabsichtigte Maßnahmen			
		dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes auf dem Streckenabschnitt von ... bis ...	km	dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes auf dem Streckenabschnitt von ... bis ...	km
1	2	3	4	5	6
<b>Strecken des 1. Stufenplanes</b>					
1	Erbach (Westerwald)– Fehl-Ritzhausen (BD Mainz)			Erbach (Westerwald)– Fehl-Ritzhausen	12
2	Herborn (Dillkr)–Westerburg (BD Frankfurt, Mainz)	Steinringsberg– Westerburg	33 <sup>*)</sup>		
3	Pronsfeld–Bleialf (BD Saarbrücken)	Pronsfeld–Bleialf	11		
4	Pronsfeld–Neuerburg (Kr. Bitburg) (BD Saarbrücken)	Pronsfeld–Neuerburg	25		
5	Simmern–Hermeskeil (BD Saarbrücken)			Simmern-Hermeskeil	73
6	Pünderich–Traben-Trarbach (BD Saarbrücken)			Pünderich– Traben-Trarbach	11
7	Dümpelfeld–Lissendorf (BD Saarbrücken)			Dümpelfeld–Lissendorf	44
8	Pronsfeld–Waxweiler (BD Saarbrücken)	Pronsfeld–Waxweiler	9		
9	Wengenohr–Daun (BD Saarbrücken)	Wittlich–Daun	37		
10	Erdorf–Igel (BD Saarbrücken)	Irrel–Igel	23	Erdorf–Irrel	22
<b>Strecken des 2. Stufenplanes</b>					
1	Westerburg–Montabaur (BD Mainz)			Westerburg– Montabaur	26
2	Mayen Ost–Daun (BD Saarbrücken)			Mayen Ost–Daun	48
3	Daun–Gerolstein (BD Saarbrücken)	Daun–Gerolstein	23		
4	Gerolstein–Pronsfeld (BD Saarbrücken)			Gerolstein–Pronsfeld	33
5	Wengerohr–Bernkastel-Kues (BD Saarbrücken)	Wengerohr– Bernkastel-Kues	15		
6	Trier–Hermeskeil (BD Saarbrücken)	Pluwig–Hermeskeil	35		
7	Wengerohr–Daun (BD Saarbrücken)			Wengerohr–Wittlich	4

\*) davon 9 km in Hessen

Lfd. Nr.	Nebenbahnstrecke (Bundesbahndirektion)	Beabsichtigte Maßnahmen			
		dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes auf dem Streckenabschnitt von ... bis ...	km	dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes auf dem Streckenabschnitt von ... bis ...	km
1	2	3	4	5	6
8	Dümpelfeld–Lissendorf (BD Saarbrücken)	Dümpelfeld–Lissen- dorf *)	44		
9	Simmern–Hermeskeil (BD Saarbrücken)	Morbach–Hermeskeil *)	32		
<b>Strecken des 3. Stufenplanes</b>					
1	Homburg (Saar) Hbf– Staudernheim <sup>3)</sup> (Mainz)	Schönenberg–Kübel- berg–Glan–Münch- weiler und Alten- glan–Lauterecken- Grumbach	31	Homburg (Saar Hbf– Schönenberg–Kübel- berg und Lautern- ecken–Grumbach– Staudernheim	32
2	Montabaur–Westerburg <sup>4)</sup> (Mainz)	Kölbingen–Wester- burg	5		
3	Erbach (Westerw)– Fehl-Ritzhausen <sup>2)</sup> (Mainz)	Marienberg–Langen- bach–Fehl-Ritz- hausen	6		

\*) im 1. Stufenplan Einstellung des Reisezugbetriebes vorgesehen

<sup>2)</sup> im 1. Stufenplan dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes vorgesehen

<sup>3)</sup> liegt auf 7 km Länge im Saarland

im 2. Stufenplan dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes vorgesehen

## Saarland

Lfd. Nr.	Nebenbahnstrecke (Bundesbahndirektion)	Beabsichtigte Maßnahmen			
		dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes auf dem Streckenabschnitt von ... bis ...	km	dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes auf dem Streckenabschnitt von ... bis ...	km
1	2	3	4	5	6
<b>Strecken des 1. Stufenplanes</b>					
1	Hermeskeil-Türkismühle (BD Saarbrücken)			Hermeskeil-Türkis- mühle	22
2	Primsweiler-Nonnweiler (BD Saarbrücken)	Wadern-Nonnweiler	14		
<b>Strecken des 2. Stufenplanes</b>					
1	Ottweiler (Saar)-Schwarzerden (BD Saarbrücken)	Ottweiler (Saar)- Schwarzerden	21		
2	Türkismühle-Altenglan (BD Saarbrücken)	Türkismühle- Schwarzerden	22		

## Land Schleswig-Holstein

Lfd. Nr.	Nebenbahnstrecke (Bundesbahndirektion)	Beabsichtigte Maßnahmen			
		dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes auf dem Streckenabschnitt von ... bis ...	km	dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes auf dem Streckenabschnitt von ... bis ...	km
1	2	3	4	5	6
<b>Strecken des 1. Stufenplanes</b>					
1	St Michaelisdonn- Friedrichskoog III (BD Hamburg)	Marne-Friedrichs- koog III	13		
2	St Michaelisdonn- Brunsbüttelkoog Nord (BD Hamburg)			St Michaelisdonn- Brunsbüttelkoog Nord	12
3	Wilster-Brunsbüttelkoog (BD Hamburg)			Wilster-Brunsbüttel- koog	16
<b>Strecken des 2. Stufenplanes</b>					
1	Weddinghusen-Weddingstedt (BD Hamburg)	Weddinghusen- Weddingstedt	1		

### Erläuterungen zu den Karten

1. Die vorgeheftete „Übersichtskarte wichtiger Verkehrsverbindungen“ zeigt die weiträumige Verteilung der Bundesausbaugebiete im Bereich der Bundesrepublik; die Abgrenzung des Zonenrandgebietes ist ebenfalls eingezeichnet.

Das Netz der Autobahnen, der Eisenbahnen und Wasserstraßen sowie der großen Verkehrsflughäfen läßt die wichtigsten Verknüpfungen der Bundesausbaugebiete mit den bedeutendsten Wirtschafts- und Industriegebieten der Bundesrepublik erkennen und deutet auch die weiterführenden Verkehrsverbindungen an.

Weiterhin ist in dieser Übersichtskarte die Blatteinteilung mit den entsprechenden Nummern für die nachfolgenden Teilkarten angegeben.

2. In den größeren Teilkarten 1 bis 6, die jeweils aus zwei dasselbe Gebiet umfassenden Kartenblättern bestehen, sind die einzelnen Baumaßnahmen in den Bundesausbaugebieten dargestellt; die Abgrenzung des Zonenrandgebietes und die Bundesausbauorte sind ebenfalls kenntlich gemacht.

Die jeweils ersten Kartenblätter (1 a, 2 a, 3 a, 4 a, 5 a und 6 a) enthalten nähere Angaben über das

Straßennetz (Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landes- bzw. Staatsstraßen). Die jeweils zweiten Kartenblätter (1 b, 2 b, 3 b, 4 b, 5 b und 6 b) enthalten die entsprechenden Angaben über Eisenbahnen, Wasserstraßen und Flugplätze.

3. Aus Gründen der Übersichtlichkeit der Darstellung war es nicht möglich, die Kreis- und Gemeindestraßen mit ihren Maßnahmen und Planungen ebenfalls in den Verkehrswegeplan aufzunehmen.
4. Nicht besonders gekennzeichnet sind die Nebenbahnstrecken Hümme—Karlshafen L. U. (16,4 km) und Berchtesgaden Königseer Bahnhof—Königsee (Oberbay) (4 km) der Deutschen Bundesbahn, auf denen der Betrieb aus technischen Gründen (fehlende Betriebssicherheit) bis zu einer endgültigen Entscheidung eingestellt ist.

Die durch Felsrutsche unterbrochene Nebenbahn Erlaub (b. Passau) — Wegscheid (Niederbay) wird z. Z. ebenfalls nicht betrieben.

5. Eine ausführliche Zeichen- und Farbenerklärung ist dem Kartenteil beigelegt.



# Verkehrswegeplan für die Bundesausbaubereiche

## ÜBERSICHTSKARTE

### WICHTIGER VERKEHRSVERBINDUNGEN

(Einzelheiten siehe Teilkarten 1-6)

Stand: 1. 1. 1967





# Verkehrswegeplan für die Bundesausbaugebiete

## Zeichen- u. Farbenerklärung für die Teilkarten 1 bis 6

Die Angaben in den Karten (Linienführung, Baumaßnahmen usw.) sind maßstabsbedingt nur in entsprechend vereinfachter Form möglich.

Stand: 1. 1. 1967

Zum Teil wurden im Laufe des Jahres 1967 fertiggestellte Baumaßnahmen bzw. eingetretene wichtigere Planungsänderungen berücksichtigt.

	Staatsgrenzen
	Landesgrenzen
	Kreisgrenzen
	Bundesausbaugebiete
	Bundesausbauorte
	Grenze des Zonenrandgebiets
	a) Zonenübergänge zur Sowjetischen Besatzungszone
	b) Grenzübergänge (dargestellt nur an der Grenze Bundesrepublik / CSSR)

in jeweil. Farbe

### STRASSEN\*)

**75** Bundesautobahnen m. Strecken-Nr. in Betrieb / im Bau geplant od. vorgesehen (desgleichen Autobahnen in der SBZ)

**74** Neubaustrecken  
seit 1950 - 31. XII. 1966 fertiggestellt  
ab 1. 1. 1967 im Bau, geplant od. vorgesehen

**21** Größerer Um- u. Ausbau u. Erneuerung der Fahrbahndecken  
seit 1950 - 31. XII. 1966 fertiggestellt  
ab 1. 1. 1967 im Bau, geplant od. vorgesehen

**238** Bundesstraßen m. Nr.  
Größerer Um- u. Ausbau von freien Strecken u. Ortsdurchfahrten, Ortsumgehungen, Neubau  
seit 1950 - 31. XII. 1966 fertiggestellt  
ab 1. 1. 1967 im Bau, geplant od. vorgesehen

**238** Baulastträger liegt noch nicht fest

Zwischenausbau sowie gleichwertiger kleinerer Um- u. Ausbau (nur von einer befest. Ausbaubreite von 6,00 m ab)  
seit 1950 - 31. XII. 1966 fertiggestellt  
ab 1. 1. 1967 im Bau, geplant od. vorgesehen

Landes- (Staats-) Straßen  
Größerer Um- u. Ausbau von freien Strecken u. Ortsdurchfahrten, Ortsumgehungen, Neubau  
seit 1950 - 31. XII. 1966 fertiggestellt  
ab 1. 1. 1967 im Bau, geplant od. vorgesehen

Zwischenausbau sowie gleichwertiger kleinerer Um- u. Ausbau (nur von einer befest. Ausbaubreite von 5,00 m ab)  
seit 1950 - 31. XII. 1966 fertiggestellt  
ab 1. 1. 1967 im Bau, geplant od. vorgesehen

### EISENBAHNEN

	Hauptbahnen
	Nebenbahnen (Reise- u. Güterverkehr)
	Nebenbahnen (nur Güterverkehr)
	Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Reise- u. Güterverkehr)
	Nichtbundeseigene Eisenbahnen (nur Güterverkehr)
	Planung

	Strecken mit elektrischem Zugbetrieb
	Strecken in Umstellung auf elektr. Zugbetrieb
	Strecken, deren Elektrifizierung bereits vereinbart ist
	Strecken, deren Elektrifizierung vorgesehen ist oder geprüft wird

### WASSERSTRASSEN

	Bundeswasserstraßen
	Ausbau beschlossen
	Neubau begonnen
	Neubau beschlossen

### LUFTVERKEHR

	Verkehrsflughäfen
	Landeplätze in den Bundesausbaugebieten <sup>1)**</sup>

\*) 1 Die folgende Darstellung der Baumaßnahmen im Netz der Bundes- u. Landes- (Staats-) Straßen wurde auf die Belange der Bundesausbaugebiete begrenzt.

2. Soweit auf einzelnen Straßenabschnitten sowohl fertiggestellte als auch künftige Baumaßnahmen anzutragen gewesen wären, wurden aus Gründen der Übersichtlichkeit nur die letzteren dargestellt.

\*\* 1) Die Darstellung wurde auf die Bundesausbaugebiete begrenzt.







Verkehrswegeplan für die Bundesausbaubereiche  
Eisenbahnen, Wasserstraßen u. Flughäfen

einschl. Landeplätze in den Bundesausbaubereichen

Karte 1b

Maßstab 1:800 000



(siehe vorgeheftete Zeichenerklärung)



Der Bundesminister für Verkehr  
A 1 / St B 4 - V 140.04 -

Anschluß Karte 3b

Kartographie u. Druck: Kartographisches Institut H. König, Bergen-Enkheim b. Frankfurt



Verkehrswegeplan für die Bundesausbaugebiete  
Bundesautobahnen, Bundesstraßen  
u. Landes- (Staats-) Straßen

Karte 2 a

Maßstab 1:800000

(siehe vorgeheftete Zeichenerklärung)



Helgoland

N O R D S E E

Ostfriesische Inseln

N I E D E R -

L A N D E



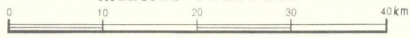


Verkehrswegeplan für die Bundesausbaubereiche  
Eisenbahnen, Wasserstraßen u. Flughäfen

einschl. Landeplätze in den Bundesausbaubereichen

Karte 2b

Maßstab 1:800 000



(siehe vorgeheftete Zeichenerklärung)



Der Bundesminister für Verkehr  
A 1 / St B 4 - V 140.04 -

Anschluß Karte 4b

Kartographie u. Druck: Kartographisches Institut H. König, Bergen-Enkheim b. Frankfurt/M.



Verkehrswegeplan für die Bundesausbaubereiche  
Bundesautobahnen, Bundesstraßen  
u. Landes- (Staats-) Straßen

Karte 3a

Maßstab 1 : 800 000

(siehe vorgeheftete Zeichenerklärung)



Der Bundesminister für Verkehr  
A 1 / St B 4 - V 140.04 -

Anschluß Karte 5a

Kartographie u. Druck: Kartographisches Institut H. König, Bergen-Erkheim b. Frankfurt



# Verkehrswegeplan für die Bundesausbaubereiche Eisenbahnen, Wasserstraßen u. Flughäfen

einschl. Landeplätze in den Bundesausbaubereichen

Karte 3b

Maßstab 1 : 800 000



(siehe vorgeheftete Zeichenerklärung)



Der Bundesminister für Verkehr  
A 1 / St B 4 - V 140.04 -

Anschluß Karte 5b

Kartographie u. Druck: Kartographisches Institut H. König, Bergen-Enkheim b. Frankfurt



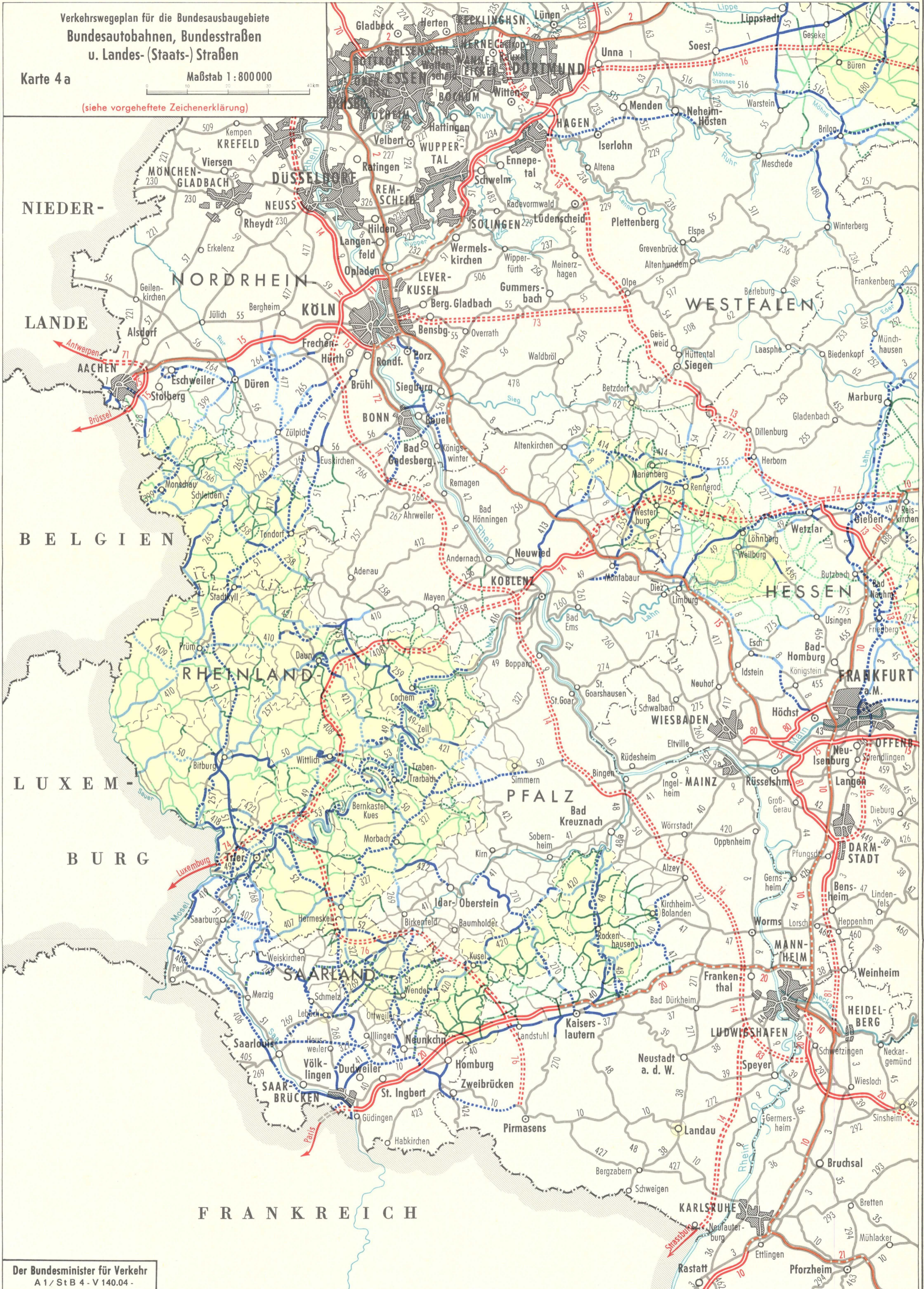
Verkehrswegeplan für die Bundesausbaugebiete  
Bundesautobahnen, Bundesstraßen  
u. Landes- (Staats-) Straßen

Karte 4 a

Maßstab 1 : 800 000



(siehe vorgeheftete Zeichenerklärung)





# Verkehrswegeplan für die Bundesausbaubereiche Eisenbahnen, Wasserstraßen u. Flughäfen

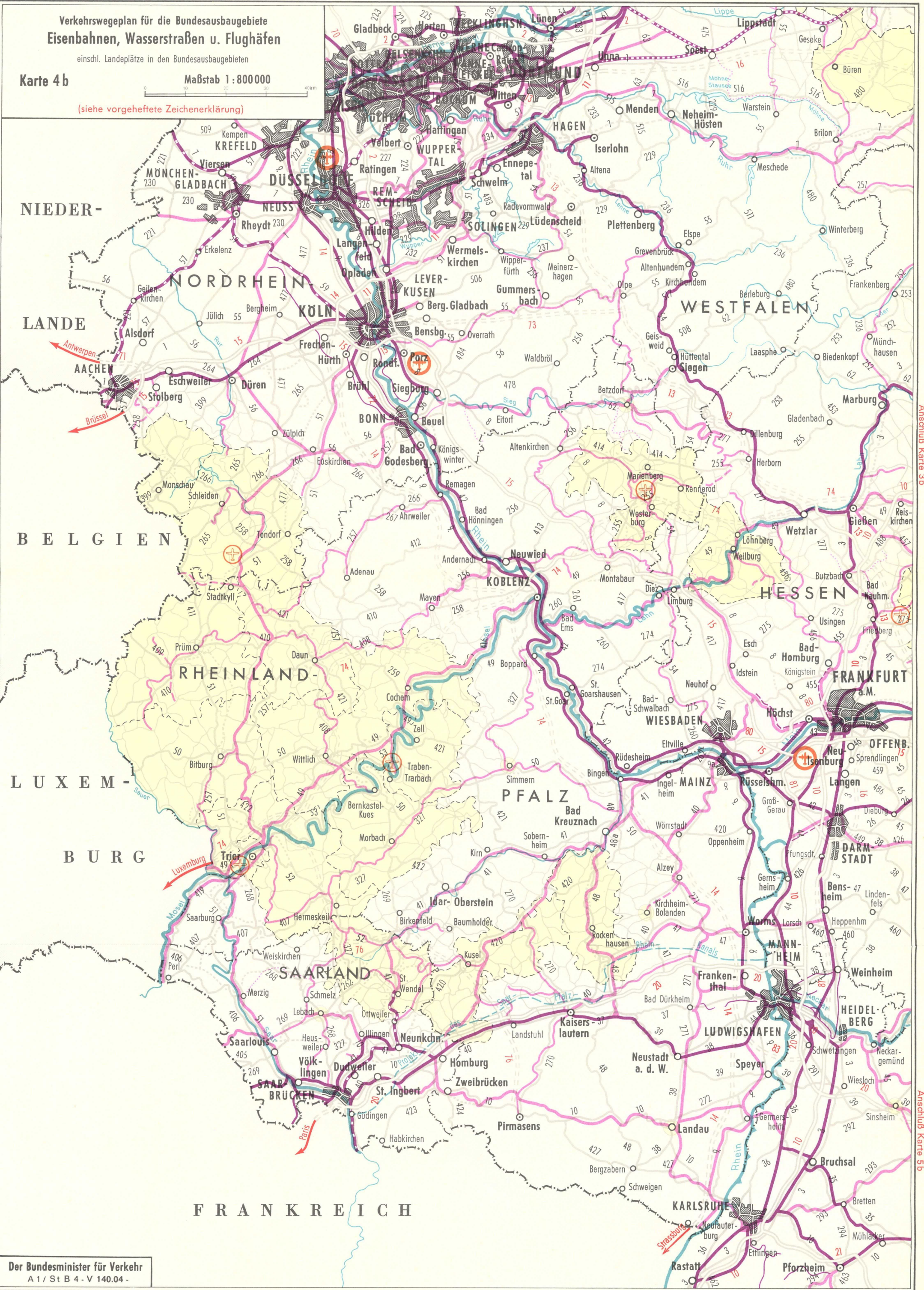
einschl. Landeplätze in den Bundesausbaubereichen

Karte 4b

Maßstab 1 : 800 000



(siehe vorgeheftete Zeichenerklärung)



NIEDER-  
LANDE

BELGIEN

LUXEM-  
BURG

FRANKREICH

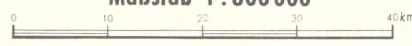
Der Bundesminister für Verkehr  
A 1 / St B 4 - V 140.04 -



Verkehrswegplan für die Bundesausbaubereiche  
Bundesautobahnen, Bundesstraßen  
u. Landes- (Staats-) Straßen

Karte 5 a

Maßstab 1 : 800 000



(siehe vorgeheftete Zeichenerklärung)



Der Bundesminister für Verkehr  
A 1 / St B 4 - V 140.04 -

Kartographie u. Druck: Kartographisches Institut H. König, Bergen-Enkheim b. Frankfurt/L.



# Verkehrswegeplan für die Bundesausbaubgebiete Eisenbahnen, Wasserstraßen u. Flughäfen

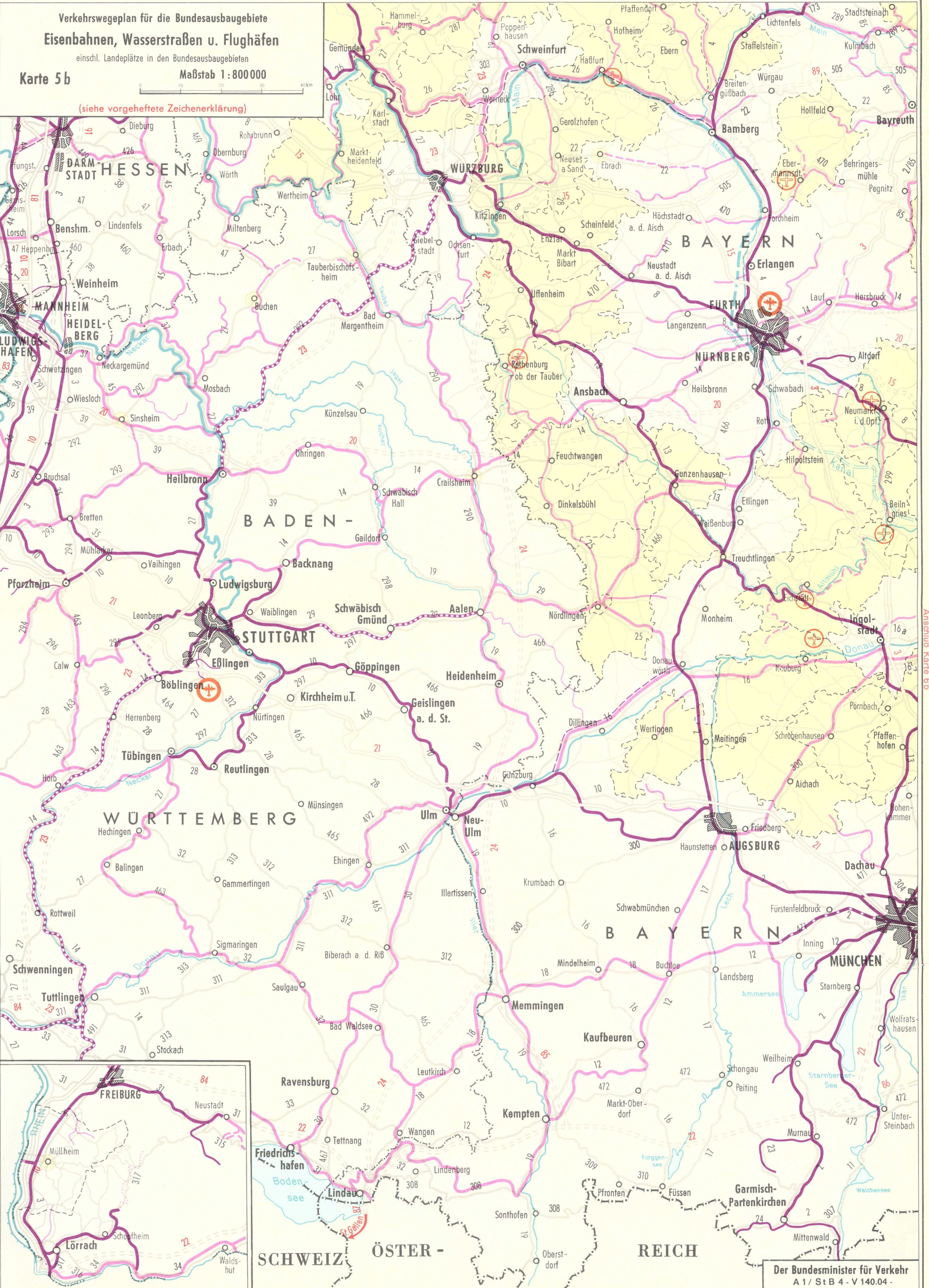
einschl. Landeplätze in den Bundesausbaubgebieten

Karte 5b

Maßstab 1 : 800 000



(siehe vorgeheftete Zeichenerklärung)



Der Bundesminister für Verkehr  
A 1 / St B 4 - V 140.04 -



Verkehrswegeplan für die Bundesausbaugesamte  
Bundesautobahnen, Bundesstraßen  
u. Landes- (Staats-) Straßen

Karte 6a

Maßstab 1 : 800 000

(siehe vorgeheftete Zeichenerklärung)





Verkehrswegeplan für die Bundesausbaugebiete  
Eisenbahnen, Wasserstraßen u. Flughäfen

einschl. Landeplätze in den Bundesausbaugebieten

Karte 6 b

Maßstab 1 : 800 000

(siehe vorgeheftete Zeichenerklärung)



T S C H E C H O -

S L O W A K E I

B A Y E R N

Ö S T E R -

R E I C H

Der Bundesminister für Verkehr  
A 1 / St B 4 - V 140.04 -