

Der Bundesminister für Verkehr

StB 1/38.43.00 / 1061 Vms 72

Bonn, den 8. Juni 1972

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Jährlicher Bericht über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaues**

Anlage: **Straßenbaubericht für das Jahr 1971**

Gemäß § 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 vom 30. Juni 1971 (BGBl. I S. 873) übersende ich anliegend den Bericht über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaues nach dem Stand vom 31. Dezember 1971.

Leber

Straßenbaubericht 1971

I n h a l t

	Seite
1 Grundlagen	7
1.1 Bedarfsplan	7
1.2 Fünfjahrespläne	7
1.3 Finanzierung	7
2 Baufortschritt im Jahr 1971	8
2.1 Ausgaben und Leistungen insgesamt	8
2.1.1 Gesamtausgabe	8
2.1.2 Vertragliche Bindungen	8
2.1.3 Gesamtleistungen	8
2.2 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen	12
2.2.1 Neubau von Bundesautobahnen	12
2.2.2 Aus- und Neubau von Bundesstraßen	14
2.2.3 Erneuerung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken	15
2.2.4 Bauwerke im Zuge der Bundesfernstraßen	15
2.2.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen	16
2.3 Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplanes	18
3 Ergänzende bauliche und verkehrstechnische Leistungen im Jahr 1971	18
3.1 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	18
3.1.1 Beseitigung von Unfallschwerpunkten	18
3.1.2 Autobahnfernmeldenetz und Notrufanlagen	19
3.1.3 Verkehrsbeeinflussung	19
3.1.4 Straßenbeleuchtung	19
3.1.5 Wildsperrzäune	19
3.1.6 Winterdienst	20
3.1.7 Nebelwarnanlagen	20
3.1.8 Zulassung von Spikesreifen	20
3.2 Verbesserung der Verkehrsbedienung	21
3.2.1 Nebenbetriebe der Bundesautobahnen	21
3.2.2 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien	21
3.3 Schutz gegen Straßenverkehrslärm	21
3.4 Bepflanzung	24
4 Datenerfassung und -verarbeitung, Forschung und internationale Zusammenarbeit im Jahre 1971	24
4.1 Verkehrszählungen	24
4.2 Straßendatenbank	25
4.3 Straßenbauforschung	25

	Seite
4.4 Internationale Zusammenarbeit	26
4.5 Technische Vorschriften und Richtlinien	26
5 Ausblick auf das Jahr 1972	27
6 Anhang zum Straßenbaubericht 1971	28
6.1 Veröffentlichungen zur Ausbauplanung der Bundesfernstraßen	28
6.2 Leistungen auf Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1971	29
6.3 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1971	33
6.4 Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	41
6.5 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubau- strecken im Jahre 1972	42

Verzeichnis der Tabellen

1 Ausbau -und Neubaubedarf an Bundesfernstraßen von 1971 bis 1985 ..	7
2 Bauziele im 1. Fünfjahresplan	7
3 Längenveränderungen an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1972	11
4 Veränderungen an den Bundesautobahnen gegenüber dem Vorjahr (Stand 1. Januar 1972)	12
5 DM-Sätze für Unterhaltungsmittel je km Straßenlänge	16
6 Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplanes im Jahr 1971	18
7 Ausgabe für die Erhebung von Straßendaten (in DM)	25

Verzeichnis der Abbildungen

1 Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen von 1950 bis 1971	9
2 Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren von 1950 bis 1971	10

Verzeichnis der Karten

1 Erneuerung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken	nach S. 16
2 Großbauwerke im Zuge der Bundesfernstraßen	17
3 Nebenbetriebe der Bundesautobahnen	nach S. 22
4 Autobahnmeistereien	23
5 Voraussichtliche Fertigstellungen von Bundesautobahn-Neubaustrecken in den Jahren 1972 und 1973	nach S. 26

Verzeichnis der Anlagen Kartenbeilagen am Schluß des Bandes

1 Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1971
2 Übersichtskarte zum 1. Fünfjahresplan
3 Verkehrsmengen auf den Bundesfernstraßen 1970

Straßenbaubericht 1971

Der Bundesminister für Verkehr berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaues nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres (§ 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 — Ausbaugesetz; AbGFStr vom 30. Juni 1971, BGBl. I S. 873). Der vorliegende Bericht bezieht sich auf das Jahr 1971.

1 Grundlagen

1.1 Bedarfsplan

Das Netz der Bundesfernstraßen wird in den Jahren 1971 bis 1985 nach einem Bedarfsplan ausgebaut, der dem Ausbaugesetz als Anlage beigefügt ist. Der Ausbau erfolgt nach den Dringlichkeiten, die im Bedarfsplan bezeichnet sind und nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel. Maßnahmen, die am 1. Januar 1971 in Bau befindlich waren, werden in dem für den Verkehr notwendigen Umfang zu Ende geführt (§§ 1 und 2 aus AbGFStr).

Der Bedarfsplan weist folgenden Straßenbedarf aus:

Tabelle 1

Ausbau- und Neubaubedarf an Bundesfernstraßen von 1971 bis 1985

Dringlichkeit	Bundesfernstraßen in km		
	2spurig	4spurig	6- und 8spurig
Im Bau	1 000	2 000	200
1. Dringlichkeit ..	3 000	5 200	1 100
2. Dringlichkeit ..	4 800	3 900	400
3. Dringlichkeit ..	4 100	2 300	200
Gesamtbedarf	12 900	13 400	1 900

Einzelne Verbesserungsmaßnahmen bleiben von dem Bedarfsplan unberührt. Sie sind auf die Maßnahmen abzustimmen, die aufgrund des Bedarfsplanes ausgeführt werden. Soweit ein unvorhergesehener Verkehrsbedarf es erfordert, können die jährlichen Straßenbaupläne (Anlagen zum Bundeshaushaltsplan) im Einzelfall auch Maßnahmen enthalten, die nicht dem Bedarfsplan entsprechen (§§ 3 bis 6 AbGFStr).

1.2 Fünfjahrespläne

Für den Ausbau des Bundesfernstraßennetzes bis zum Jahre 1985 nach Maßgabe des Bedarfsplanes

stellt der Bundesminister für Verkehr drei Fünfjahrespläne auf. Sie bilden den Rahmen für die Aufstellung der jährlichen Straßenbaupläne (§ 5 AbGFStr). Für die Jahre 1971 bis 1975 hat der Bundesminister für Verkehr den ersten Fünfjahresplan aufgestellt. In diesem ersten Fünfjahresplan sind folgende Bauziele genannt:

Tabelle 2

Bauziele im 1. Fünfjahresplan

	bis 1975 fertig	bis 1975 im Bau
Bundesautobahnen	1 900 km	2 800 km
Bundesstraßen	1 500 km	1 400 km
zusammen	3 400 km	4 200 km

Die Bauziele sind in dem vom Bundesminister für Verkehr herausgegebenen Druckband zum ersten Fünfjahresplan näher erläutert und in einer Karte ausgewiesen. Der Druckband liegt den Mitgliedern des Deutschen Bundestages vor.

1.3 Finanzierung

Die Finanzierung des Bundesfernstraßenbaues ergibt sich aus dem Straßenbaufinanzierungsgesetz vom 28. März 1960 (BGBl. I S. 201), in der Fassung des Gesetzes über die Umstellung der Abgaben auf Mineralöl vom 20. Dezember 1963 (BGBl. I S. 995). Danach stand für den Bundesfernstraßenbau im Jahre 1971 ein Anteil von 50 % des Gesamtaufkommens an Mineralölsteuer zur Verfügung, das sich — unter Außerachtlassung des Steueraufkommens für Heizöl — nach Abzug von 3 Pfennig je Liter ergibt, die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vom 18. März 1971 (BGBl. I S. 239) für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zu verwenden sind.

Das Gesetz über die weitere Finanzierung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden und des Bundesfernstraßenbaues (Verkehrsfinanzgesetz 1971) vom 28. Februar 1972 (BGBl. I S. 201) hat sich auf die Finanzierung des Bundesfernstraßenbaues im Jahre 1971 noch nicht auswirken können.

2 Baufortschritt im Jahr 1971**2.1 Ausgaben und Leistungen insgesamt****2.1.1 Gesamtausgabe**

Im Jahre 1971 stand die Planerfüllung unter erschwerten Bedingungen. Die seit der Aufstellung des Bedarfsplanes eingetretenen Baupreissteigerungen haben dazu geführt, daß das im 1. Fünfjahresplan vorgesehene Bauprogramm trotz der in Aussicht stehenden zusätzlichen Mittel aus der Mineralölsteuererhöhung nicht in vollem Umfang verwirklicht werden kann. Einige wichtige Baumaßnahmen konnten nicht begonnen werden, weil die zur Verfügung stehenden Mittel verständlicherweise zunächst den laufenden Bauvorhaben zugeführt werden mußten. Daneben wurde und wird auch weiterhin der Fortgang des Ausbaus der Bundesfernstraßen durch die aus konjunkturpolitischen Gründen erforderlichen Maßnahmen beeinflusst.

Im Jahre 1971 standen für den Bundesfernstraßenbau folgende Ausgabemittel zur Verfügung:

	Millionen DM
Zweckgebundener Anteil der Mineralölsteuer	5 154,8
Verwendbare Einnahmen (Beiträge Dritter)	36,5
Ausgaberest aus 1970	323,6
Kredite der Offa	347,5
	5 862,4
Gesperrte Investitionsmittel (Stabilisierungsprogramm)	85,0
Verfügbare Ausgabemittel	5 777,4

Die Gesamtausgabe im Jahr 1971 betrug 5 772,5 Millionen DM. Damit sind die verfügbaren Ausgabemittel bis auf einen verhältnismäßig geringfügigen Restbetrag von 4,9 Millionen DM (0,1 %) ausgegeben worden.

Der auf das Haushaltsjahr 1972 zu übertragende Ausgaberest ergibt sich zu 4,9 + 85,0 (gesperrte Mittel) = 89,9 Millionen DM.

Die Ausgaben des EPl. 12, Kap. 12 10 (einschließlich der Finanzierungsbeiträge der Offa) im Haushaltsjahr 1971 gliedern sich wie folgt:

	Millionen DM
Unterhaltung und Instandsetzung von Bundesstraßen (einschließlich Fahrzeuge und Geräte)	249,5
Unterhaltung und Instandsetzung von Bundesautobahnen	138,3
Unterhaltung und Instandsetzung	387,8
Ausbau und Neubau von Bundesstraßen (einschließlich Hochbau)	988,1
Ausbau und Neubau von Bundesautobahnen	3 113,5
	4 101,6

Grunderwerb für Bundesstraßen	175,4
Grunderwerb für Bundesautobahnen	346,3
	521,7
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz	96,8
Beteiligung des Bundes an den Kosten für Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (UA III)	128,4
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz (FStrG)	155,1
Kapitaldienst des Bundes	300,2
Ersatzraumbeschaffung für Räumungsbetroffene	36,8
Forschung und Veröffentlichung	7,1
Verschiedenes	37,0
	5 772,5 *)

*) Von diesem Gesamtbetrag wurden durch die Auftragsverwaltungen des Bundes in den Ländern rd. 5 403,7 Millionen DM verausgabt.

Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen von 1950 bis 1971.

2.1.2 Vertragliche Bindungen

Die Bauverträge im Straßenbau reichen oft über den Zeitraum eines Haushaltsjahres hinaus. Daher muß dem Straßenbau die Möglichkeit gegeben werden, auch schon vertragliche Bindungen für die folgenden Haushaltsjahre einzugehen. Zu diesem Zweck werden dem Bundesfernstraßenbau in jedem Haushaltsjahr sogenannte Verpflichtungsermächtigungen (VE) erteilt.

Im Jahre 1971 standen dem Bundesfernstraßenbau insgesamt 2500 Millionen DM an VE zur Verfügung. Davon entfielen 2000 Millionen DM auf das Haushaltsjahr 1972 und 500 Millionen DM auf das Haushaltsjahr 1973.

Nach den binnenwirtschaftlichen Stabilisierungsmaßnahmen der Bundesregierung vom 9. Mai 1971 durften die VE zunächst nur bis zu 70 % bei den Investitionen in Anspruch genommen werden. Damit waren 750 Millionen DM an VE vorerst gesperrt. Die gesperrten VE wurden gegen Ende des Jahres in zwei Stufen, und zwar 350 Millionen DM im September und 400 Millionen DM im Oktober, freigegeben. Wegen der späten Freigabe des zunächst gesperrten Teilbetrages von 750 Millionen DM konnten die VE nur zu rd. 79 % ausgenutzt werden; davon werden rd. 67 % im Jahr 1972 und rd. 33 % im Jahr 1973 fällig.

Im Haushaltsjahr 1971 wurden zu Lasten der Verpflichtungsermächtigungen und der Ausgabemittel vertragliche Bindungen in Höhe von insgesamt 3464 Millionen DM eingegangen.

2.1.3 Gesamtleistungen

Die jährliche Veränderung an Bundesautobahnen und Bundesstraßen seit 1950 kann in seinen Zahlenwerten aus Tabelle 3 entnommen werden. Abbil-

Abb.1 Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen von 1950 bis 1971

Stand: 31. 12. 1971

Erklärung:

Bis 1971 : Ist - Ausgaben

Ab 1972 : Soll - Ansätze

*) Die Klammerwerte entsprechen den Ansätzen im veröffentlichten 1. Fünfjahresplan.

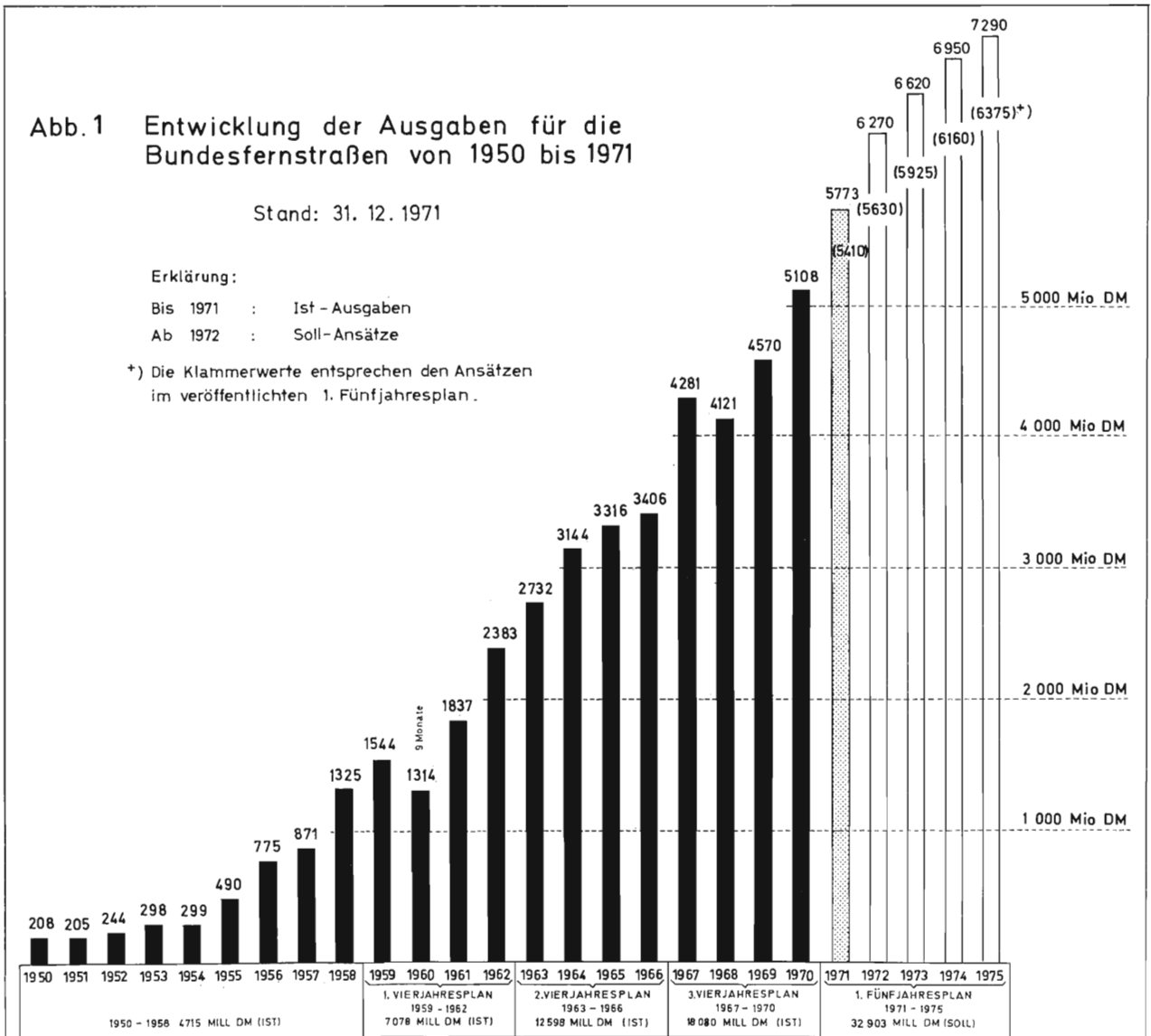


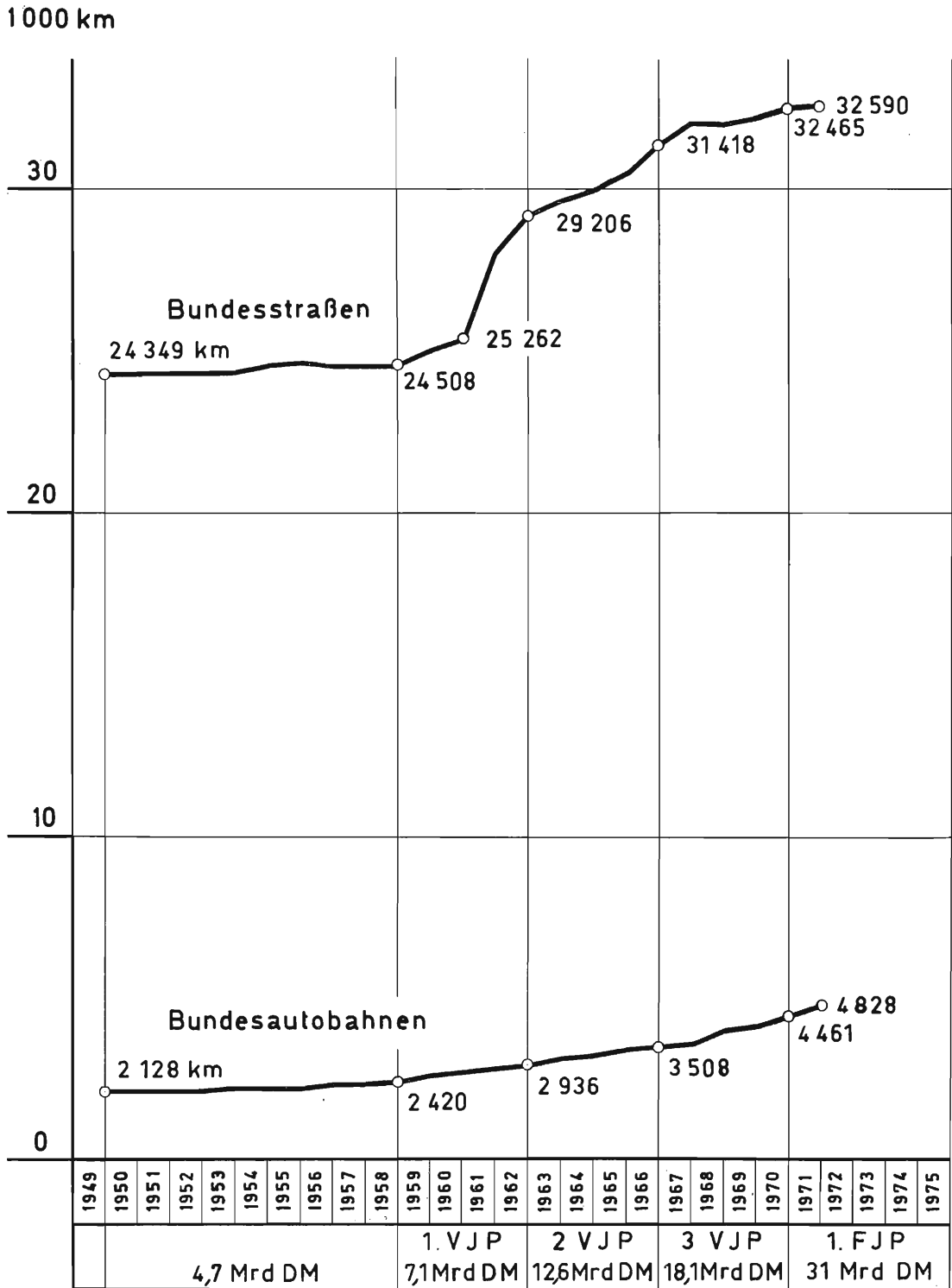
Abbildung 2 zeigt die Entwicklung der Bundesfernstraßen seit 1950 in der graphischen Darstellung.

Der große Zugang an Bundesstraßen erklärt sich in erster Linie durch die seinerzeitige Aufstufung von rd. 6000 km Landesstraßen, die sich über mehrere Jahre verteilte.

Im Jahr 1971 konnte das Netz der Bundesfernstraßen um 492,3 km von 36 925,9 km auf 37 418,2 km vergrößert werden, und zwar die Bundesautobahnen um 367,2 km und die Bundesstraßen um 125,1 km. Die Gesamtleistungen des Jahres 1971 sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1971“ (Anlage 1) im Verhältnis zum Bedarfsplan dargestellt.

Daneben können die Leistungen im Autobahnbau (Neu- und Ausbau) gegenüber dem Vorjahr bezogen auf die Bundesländer aus der Tabelle 4 entnommen werden.

Abb. 2 Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren von 1950 bis 1971



VJP = Vierjahresplan, FJP = Fünftjahresplan

Längenveränderungen an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1972
in km

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	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

*) ab 1960 einschließlich Saarland

Tabelle 4

Veränderungen an den Bundesautobahnen gegenüber dem Vorjahr

Stand 1. Januar 1972

Land	Gesamtlängen			Länge der Kriechspuren		
	1. Januar 1971 km	1. Januar 1972 km	Ver- änderung km	1. Januar 1971 km	1. Januar 1972 km	Ver- änderung km
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg	591,3	592,4	+ 1,1	5,2	14,9	+ 9,7
Bayern	1 030,5	1 094,5	+ 64,0	10,2	9,2	- 1,0
Berlin	22,5	22,8	+ 0,3	—	—	—
Bremen	32,6	32,6	—	—	—	—
Hamburg	36,0	36,1	+ 0,1	—	—	—
Hessen	665,4	715,8	+ 50,4	—	—	—
Niedersachsen	733,9	734,8	+ 0,9	12,2	12,2	—
Nordrhein-Westfalen	896,0	1 058,9	+ 162,9	38,3	43,3	+ 5,0
Rheinland-Pfalz	299,6	325,9	+ 26,3	31,2	34,6	+ 3,4
Saarland	39,8	56,6	+ 16,8	—	5,3	+ 5,3
Schleswig-Holstein	113,0	157,4	+ 44,4	—	—	—
Bundesgebiet	4 460,6	4 827,8	+ 367,2	97,1	119,5	+ 22,4

2.2 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen

2.2.1 Neubau von Bundesautobahnen

Für den Neubau von Bundesautobahnen (ohne Kapitaldienst des Bundes) wurden im Berichtsjahr insgesamt 3069,6 Millionen DM ausgegeben. Die Ausgabe gliedert sich wie folgt:

Neubau mit Finanzierungsbeiträgen der Offa:

	Millionen DM
Baumittel	2 078,2
Grunderwerb	179,9
	<u>2 258,1</u>

Neubau ohne Finanzierungsbeiträge der Offa

Baumittel	662,0
Grunderwerb	149,5
	<u>811,5</u>

Gesamtausgabe für den Neubau von Bundesautobahnen

	3 069,6
--	---------

Die Bundesautobahnmaßnahmen ohne Finanzierungsbeiträge der Offa schließen die früheren 4spurigen Bundesstraßen ein.

Im Berichtsjahr wurden 367,2 km fertiggestellte Neubaustrecken zu Bundesautobahnen gewidmet

und dem Verkehr übergeben. Die Bundesautobahnen wurden damit von 4460,6 km auf 4827,8 km verlängert. Hinzu kommen noch rd. 380 km Bundesstraßen, die im Jahre 1972 zu Bundesautobahnen aufgestuft werden. Damit ergibt sich eine Gesamtlänge von 5208 km.

Die Leistungen im Bundesautobahn-Neubau im Jahr 1971 sind im Anhang unter Nr. 6.2 länderspezifisch zusammengestellt. Neben den im Berichtsjahr fertiggestellten Teilstrecken sind die Gesamtlänge der bis Anfang 1971 fertiggestellten Strecken und die am Ende 1971 in Bau befindlichen Strecken angegeben.

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

Dortmund-Gießen (Sauerlandlinie)

Die rd. 178 km lange Sauerlandlinie konnte im Berichtsjahr durchgehend dem Verkehr übergeben werden. Folgende Schlußstücke wurden 1971 fertiggestellt:

- Ehringhausen bis Wetzlar-Ost (15,4 km)
- Dortmund-West bis Dortmund-Süd (10,2 km)
- Lüdenscheid bis Freudenberg (48,4 km)

Im Zuge der Sauerlandlinie sind rd. 270 Brücken erstellt worden. Darunter sind 59 Talbrücken mit einer Gesamtlänge von rd. 22 km.

Tabelle 4

Länge der 3. Fahrspur			Länge der beiderseitigen Standspuren		
1. Januar 1971 km	1. Januar 1972 km	Ver- änderung km	1. Januar 1971 km	1. Januar 1972 km	Ver- änderung km
8	9	10	11	12	13
16,2	16,2	—	360,5	368,5	+ 8,0
68,8	72,9	+ 4,1	482,7	561,7	+ 79,0
10,3	13,6	+ 3,3	2,1	5,1	+ 3,0
—	—	—	4,8	4,8	—
12,7	12,7	—	28,3	29,3	+ 1,0
208,6	229,1	+ 20,5	351,0	411,2	+ 60,2
—	6,7	+ 6,7	486,4	517,2	+ 30,8
106,0	195,1	+ 89,1	630,3	795,0	+ 164,7
78,8	95,5	+ 16,7	103,6	156,3	+ 52,7
5,0	—	— 5,0	39,8	34,6	— 5,2
—	—	—	47,9	96,1	+ 48,2
506,4	641,8	+ 135,4	2 537,4	2 979,8	+ 442,4

Mit der Sauerlandlinie ist eine besonders wichtige zusätzliche Verbindung zwischen den Wirtschaftsgebieten an Rhein und Ruhr sowie an Rhein, Main und Neckar geschaffen worden, die die BAB Köln–Frankfurt wirksam entlastet.

Krefeld–Ludwigshafen (Rheinlinie)

Auf der Rheinlinie wurden die Bauarbeiten zügig fortgeführt. Im Berichtsjahr wurden folgende Teilstrecken mit einer Gesamtlänge von 23,9 km für den Verkehr freigegeben:

- Teilstrecke im Bereich der Anschlußstelle Frechen (1,4 km)
- Koblenzer Kreuz–Landesstraße 52 (1,9 km)
- Laudert–Rheinböllen (10,7 km)
- Frankenthaler Kreuz–Ludwigshafen (9,9 km)

Von der rd. 327 km langen Rheinlinie sind damit rd. 91 km fertiggestellt.

Kassel–Ruhrgebiet

Die Autobahn-Neubaustrecke Kassel–Ruhrgebiet ist eine wichtige Maßnahme zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des Zonenrandgebietes an die Hauptwirtschaftsräume des Bundesgebietes. Im Berichtsjahr wurde eine 16,8 km lange Teilstrecke zwischen Niederelsungen und Diemelstadt dem Verkehr übergeben. Damit sind rd. 50 km von der

insgesamt rd. 150 km langen Neubaustrecke fertiggestellt. Die Reststrecke von rd. 100 km Länge befindet sich im Bau.

Nürnberg–Regensburg und Nürnberg–Amberg

Beide Autobahnstrecken konnten im Berichtsjahr durchgehend dem Verkehr übergeben werden. Damit wurde für das niederbayerische Gebiet um Regensburg und das oberpfälzische Industriegebiet ein besserer Anschluß an das weiträumige Straßennetz geschaffen.

Folgende Reststrecken wurden im Berichtsjahr fertiggestellt:

- Neumarkt–Parsberg (27,6 km) auf der BAB Nürnberg–Regensburg
- Alfeld–Amberg-West (18,2 km) auf der BAB Nürnberg–Amberg

Regensburg–Pfreimd

Im Berichtsjahr wurden 18,2 km zwischen Nabburg und Lindenloh von der rd. 56 km langen Neubaustrecke dem Verkehr übergeben.

Hamburg–Flensburg und Dreieck Neumünster–Kiel

Die Autobahn-Neubaustrecke wurde von Hamburg–Stellingen über das Dreieck Neumünster hinaus bis Blumenthal (13 km vor Kiel) durchgehend dem

Verkehr übergeben. Im Berichtsjahr sind folgende Teilstrecken fertiggestellt worden:

- Kaltenkirchen–Bad Bramstedt (7,1 km)
- Bad Bramstedt–Wittorf (17,2 km)
- Dreieck Neumünster–Blumenthal (10,8 km)

Weitere 57 km sind im Bau.

Niederländische Grenze (Bentheim)–Osnabrück–Bad Oeynhausen

Von der rd. 107 km langen Neubaustrecke sind im Berichtsjahr folgende Teilstrecken mit einer Gesamtlänge von 19,9 km fertiggestellt worden:

- Teilstrecke im Bereich der Landesgrenze zwischen Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen (0,9 km)
- Landesgrenze Niedersachsen/Nordrhein-Westfalen–Löhne (19,0 km)

Damit sind bis zum Ende des Berichtsjahres insgesamt 43,5 km dem Verkehr übergeben worden.

Autobahndreieck Funkturm in Berlin

Das Autobahndreieck Funkturm wurde rechtzeitig zum Beginn der „Funkausstellung 1971“ im Berichtsjahr dem Verkehr übergeben. Es verbindet die Bundesautobahnen „Stadtring Berlin“ und „AVUS“ miteinander. Damit ist der Anschluß des Stadtringes an das zusammenhängende Autobahnnetz hergestellt.

Autobahnring München

Auf dem Autobahnring München wurde mit den Bauarbeiten begonnen.

1400 km neue Streckenteile befanden sich Ende des Jahres 1971 in Bau. Diese Arbeiten sind bisher planmäßig vorangekommen, so daß im Jahre 1972 voraussichtlich auf folgenden besonders wichtigen Strecken mit der Fertigstellung von Streckenteilen zu rechnen ist (s. auch Nr. 6.5 im Anhang):

- Hamburg–Flensburg,
- Dreieck Neumünster–Kiel,
- Kassel–Ruhrgebiet,
- Krefeld–Ludwigshafen,
- München–Lindau.

2.2.2 Aus- und Neubau von Bundesstraßen

Für den Aus- und Neubau von Bundesstraßen wurden im Jahre 1971 insgesamt 1142,4 Millionen DM ausgegeben. Die Ausgabe gliedert sich wie folgt:

	Millionen DM
Kleinerer Ausbau (z. B. einfacher Deckenausbau)	277,6
Größerer Ausbau bis 2,5 Millionen DM	114,8
Größerer Ausbau über 2,5 Millionen DM	574,6
Grunderwerb	175,4

Gesamtausgabe für den Aus- und Neubau von Bundesstraßen 1 142,4

Mit den aufgewendeten Mitteln wurden die nachstehenden Bauleistungen erzielt. Wegen der unter-

schiedlichen Baukosten und Vorleistungen stehen die fertiggestellten Streckenlängen in den einzelnen Ländern nicht im gleichen Verhältnis zu den aufgewendeten Mitteln.

Baden-Württemberg

Insgesamt konnten rd. 27 km neue Bundesstraßenabschnitte mit einem Kostenaufwand von 77 Millionen DM unter Verkehr genommen werden. Darunter befinden sich u. a. Strecken zwischen Gernersheim und Huttenheim im Zuge der B 35, die Südumgehung Aalen im Zuge der B 29, die Verlegung bei Bretten im Zuge der B 294 und die Ortsumgehung Sinsheim im Zuge der B 292.

Bayern

In Bayern wurden Baumaßnahmen an Bundesstraßen mit einer Gesamtsumme von ca. 93 Millionen DM veranschlagter Baukosten und einer Gesamtlänge von 46 km fertiggestellt. Unter diesen Baumaßnahmen befinden sich u. a. der Ausbau von Kempten bis Betzigau im Zuge der B 12, die Verlegungen bei Selb im Zuge der B 15 und bei Schweinfurt im Zuge der B 26, die Verlegung bei Schönberg (1. Bauabschnitt) im Zuge der B 85, der Ausbau von Ursensollen bis Amberg (B 299), der Ausbau von Sonthofen bis Hindelang (1. Bauabschnitt) und die nördliche Ortseinfahrt Immenstadt im Zuge der B 308.

Berlin, Bremen und Hamburg

In den Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg war der Straßenbau verstärkt auf die Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse ausgerichtet.

Hessen

Neben einer Vielzahl kleinerer Maßnahmen konnten größere Bauvorhaben an Bundesstraßen — z. B. die Umgehungen Obervellmar im Zuge der B 7 und Roßdorf–Gundernhausen im Zuge der B 26 — mit Gesamtkosten von rd. 70 Millionen DM und einer Gesamtlänge von rd. 22 km fertiggestellt werden.

Laufende Baumaßnahmen, wie der Neubau der Lahntalstraße (B 429) zwischen Weilburg und Wetzlar wurden zügig weitergeführt.

Niedersachsen

In Niedersachsen konnten rd. 14 km neue Bundesstraßenstrecken mit einem Kostenaufwand von rd. 45 Millionen DM fertiggestellt werden. Als bedeutende Baumaßnahmen sind u. a. zu erwähnen: die Ortsumgehung Ostercappeln (B 51) und der Ausbau der B 4 im Raum Bad Harzburg.

Nordrhein-Westfalen

In Nordrhein-Westfalen wurden rd. 34 km Bundesstraßen neu gebaut, darunter 17,5 km 4spurige Bundesstraßen mit einem Gesamtaufwand von rd. 95 Millionen DM. An Neubaustrecken seien u. a. erwähnt die EB 8 zwischen Düsseldorf und Langenfeld, die B 42 bis Menden, die B 256 zwischen Folkenrath und Brückermühle, die B 264 bei Frechen und die B 65 N bei Minden. Ausbauarbeiten konnten bei rd. 49 km vollendet werden.

Rheinland-Pfalz

Der Ausbau der Bundesstraßen wurde zügig fortgesetzt. Fertiggestellt wurden mehr als 40 km Neubaustrecken von Bundesstraßen mit einem Kostenaufwand von über 200 Millionen DM. Von besonderer Bedeutung sind u. a. eine neue Rheinbrücke bei Germersheim im Zuge des geplanten Neubaus der B 35 zwischen Bruchsal und Landau sowie die Umgehungsstraße Speyer im Zuge der B 9.

Saarland

An den Bundesstraßen sind die Bauarbeiten an mehreren großen Baumaßnahmen wie z. B. an der neuen B 406 zwischen Wehrden und Werdgassen weitergegangen. Einige kleinere Teilabschnitte konnten dem Verkehr übergeben werden.

Schleswig-Holstein

In Schleswig-Holstein wurden rd. 7,5 km Bundesstraßen-Neubaustrecken mit einem Kostenaufwand von rd. 32 Millionen DM fertiggestellt. Darunter befinden sich Teilstrecken im Bereich der im Bau befindlichen neuen Holtener Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal bei Kiel.

Die wichtigsten Baumaßnahmen an Bundesstraßen sind im Anhang unter Nr. 6.3 länderweise zusammengestellt.

2.2.3 Erneuerung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken

Von den vor dem zweiten Weltkrieg gebauten Autobahnstrecken entfallen 2121,9 km auf das Gebiet der Bundesrepublik. Für die Erneuerung dieser inzwischen 30 bis 35 Jahre alten Strecken wurden im Jahr 1971 380,7 Millionen DM ausgegeben.

Die Ausgabe gliedert sich wie folgt:

	Millionen DM
Kleinerer Ausbau (z. B. einfacher Deckenausbau)	33,8
Größerer Ausbau bis 2,5 Millionen DM	21,7
Größerer Ausbau über 2,5 Millionen DM	308,2
Grunderwerb	17,0
Gesamtausbau für die Erneuerung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken	380,7

Die Erneuerung der BAB-Betriebsstrecken umfaßt:

- Erneuerung von Fahrbahndecken,
- Bau von Standspuren,
- Bau von Kriechspuren,
- Umbau von Anschlußstellen,
- Bau von Verkehrsanlagen in Tank- und Rastanlagen,
- Bau von Rastplätzen,
- Um- und Neubau von Brücken.

Die Erneuerungsarbeiten der BAB-Betriebsstrecken müssen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs durchgeführt werden. Sie werden besonders erschwert durch die mit Rücksicht auf den Verkehrsfluß erforderliche Begrenzung der Bauloslänge sowie durch

die Notwendigkeit, während der Hauptreisezeit bis auf geringe Ausnahmen eine 4spurige Verkehrsführung zu gewährleisten.

Im Jahre 1971 haben sich auch an den Fahrbahndecken der Bundesautobahnen die Spikesschäden stärker bemerkbar gemacht und vielerorts besondere Instandsetzungs- und Ausbesserungsarbeiten erfordert.

Die Erneuerung der Fahrbahndecken wird vorwiegend in bituminöser Bauweise ausgeführt.

Im Jahre 1971 konnten 175 km Richtungsfahrbahnen von Grund auf erneuert werden. Daneben wurden auf einigen Strecken nur einfache Instandsetzungsarbeiten (z. B. Aufbringen dünner Deckschichten) ausgeführt, die der vorläufigen Substanzerhaltung dienen.

Der Anteil der Strecken, die keine beiderseitigen Standspuren aufweisen, konnte um 75,1 km von 1923,2 km auf 1848,1 km verringert werden.

Folgende Anschlußstellen wurden im Berichtsjahr verkehrsgerecht ausgebaut:

- Beckum, Neubeckum
- Frankfurt-West
- Karlsruhe/Ettlingen
- Pleidelsheim
- Bayreuth-Nord
- Nürnberg-Fischbach
- Nürnberg-Feucht
- Allersberg
- Hilpoltshaus
- Greding

Die Karte 1 „Erneuerung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken“ zeigt die im Berichtsjahr erneuerten Strecken neben den Leistungen der Vorjahre seit 1945 sowie den derzeit noch bestehenden Erneuerungsbedarf.

2.2.4 Bauwerke im Zuge der Bundesfernstraßen

Die Ausgaben für Brücken haben im Bundeshaushaltsplan — Straßenbauplan für die Bundesfernstraßen 1971 (Anlage zu Kapitel 12 10) — keinen besonderen Titel. Sie haben aber seit einigen Jahren etwa einen Anteil von 27% der reinen Bauausgaben. Bei einer Bauausgabe von rd. 4100 Millionen DM (vgl. Nr. 2.1.1) sind damit im Berichtsjahr rd. 1107 Millionen DM für Bauwerke aufgewendet worden.

Mit den aufgewendeten Mitteln konnten rd. 550 Brücken fertiggestellt werden. Der Bestand am Ende des Jahres 1971 beträgt damit rd. 20 350 Brücken.

Folgende bemerkenswerte Leistungen wurden im Jahre 1971 erbracht:

Fertigstellung

- der 605 m langen Rheinbrücke Germersheim im Zuge der neuen Bundesstraße 35 zwischen Germersheim (B 9) und Neudorf (B 36),

- der 640 m langen Pilsachbrücke im Zuge der BAB Nürnberg-Regensburg (A 15),
- der beiden 470 m bzw. 484 m langen Röhren des Tunnels Hölzern in der BAB Weinsberg-Würzburg (A 23) im Rohbau,
- der 567 m langen Bleche-Talbrücke im Zuge der BAB Sauerlandlinie Dortmund-Gießen (A 13),
- der 654 m langen Saßmiche-Talbrücke (Sauerlandlinie),
- der 426 m langen Talbrücke Gerlingen (Sauerlandlinie),
- der 486 m langen Lahntalbrücke Dorlar (Sauerlandlinie),
- der 700 m langen Fuldabrücke Bergshausen im Zuge der BAB Unna-Kassel (A 16),
- der 640 m langen Twistetalbrücke ebenfalls im Zuge der BAB Unna-Kassel (A 16).

Fortführung

- der Arbeiten an einer Vielzahl von Großbauwerken, darunter 12 Strom- bzw. Flußbrücken über Rhein (5), Donau (2), Mosel (2), Main (1), Neckar 1 und Eider (1), 5 Hochstraßen bzw. Hochbrücken und 3 Tunnel.

Stellvertretend werden folgende besondere schwierige Maßnahmen genannt:

- Moselbrücke Winnigen in der BAB Rheinlinie Köln-Ludwigshafen (A 14); Länge = 935 m; Kosten = 28,6 Millionen DM,
- Donaubrücke Schalding in der BAB Regensburg-Passau (A 15); Länge = 1020 m; Kosten = 40 Millionen DM,
- Hochstraße Elbmarsch in der BAB Westliche Umgehung Hamburg (A 10); Länge = 3837 m; Kosten = 137,4 Millionen DM,
- Elbtunnel Hamburg in der BAB Westliche Umgehung Hamburg (A 10); Länge = 3120 m; Rohbaukosten = 330 Millionen DM.

Beginn

Von 53 Brücken-Neubauten mit einer Bausumme von je mehr als 2 Millionen DM und einer Gesamtsumme von rd. 550 Millionen DM.

Die wichtigsten Neubaumaßnahmen sind die:

- Moselbrücke Schweich in der BAB Trier-Landstuhl-Pirmasens (A 76); Länge = 976 m; Kosten = 60 Millionen DM,
- Talbrücke Bengen in der BAB Rheinlinie (A 14); Länge = 968 m; Kosten = 29,5 Millionen DM,
- Nettetalbrücke in der BAB Rheinlinie (A 14); Länge = 700 m; Kosten = 25,6 Millionen DM,
- Jagsttalbrücke in der BAB Heilbronn-Stuttgart-Bodensee (A 23); Länge = 885 m; Kosten = 42,4 Millionen DM,

- Rheinbrücke Speyer (einschließlich Vorlandbrücken) in der BAB Speyer-Hockenheim (A 83); Länge = 760 m; Kosten = 49 Millionen DM.

Vorbereitung

bzw. Entwurfsbearbeitung von weiteren 170 größeren Brücken mit einer Kostensumme von über 600 Millionen DM sowie vieler weiterer kleiner Bauwerke.

Von den im Jahre 1971 fertiggestellten bzw. im Bau fortgeführten Großbauwerken sind die wichtigsten in der Karte 2: „Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen“ dargestellt und im Anhang unter Nr. 6.4 näher erläutert.

2.2.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen

Für die Unterhaltung und den Betrieb der Bundesfernstraßen wurden im Haushaltsjahr 1971 38,7 Millionen DM ausgegeben.

Die auf die Bundesländer entfallenden Ausgaben für Unterhaltungsarbeiten werden anhand der Straßenlänge je Land und einheitlich festgesetzter DM-Sätze je km Straßenlänge ermittelt. Wegen der in den letzten Jahren insbesondere auf dem Lohnsektor eingetretenen Kostensteigerungen mußten die DM-Sätze je Kilometer Straßenlänge im Berichtsjahr wie folgt angehoben werden:

Tabelle 5

DM-Sätze für Unterhaltungsmittel je km Straßenlänge

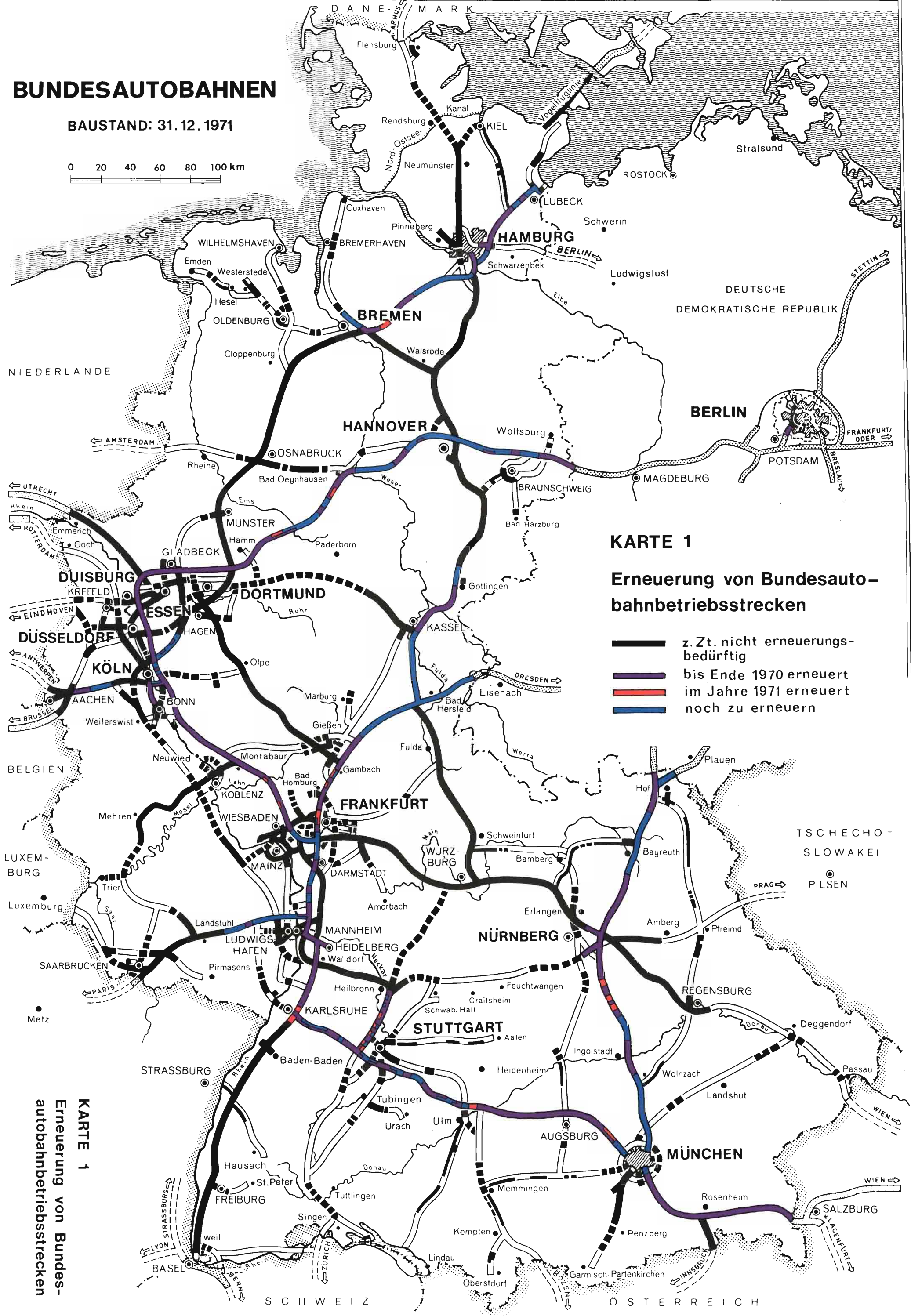
Bezeichnung	Unterhaltungssatz 1971 DM je Kilometer	
	alter Satz (lt. Straßen- bauplan)	neuer Satz (tatsäch- licher Aufwand)
Bundesstraßen		
29 930 km 2spurig	6 800	7 400
1 150 km 4spurig	13 600	14 900
417 km Auf- und Abfahr- arme	6 800	7 400
Bundesautobahnen		
4 595 km 4spurig	20 000	22 600
280 km 6spurig	27 000	30 200
1 650 km Auf- und Abfahr- arme	7 000	7 600

Neben den Mitteln für Unterhaltungsarbeiten erhalten die Länder noch weitere z. B. für die Neu- und Ersatzbeschaffung von Kraftfahrzeugen und Großgeräten, die bedarfsorientiert zugewiesen werden.

BUNDESAUTOBAHNEN

BAUSTAND: 31. 12. 1971

0 20 40 60 80 100 km



KARTE 1

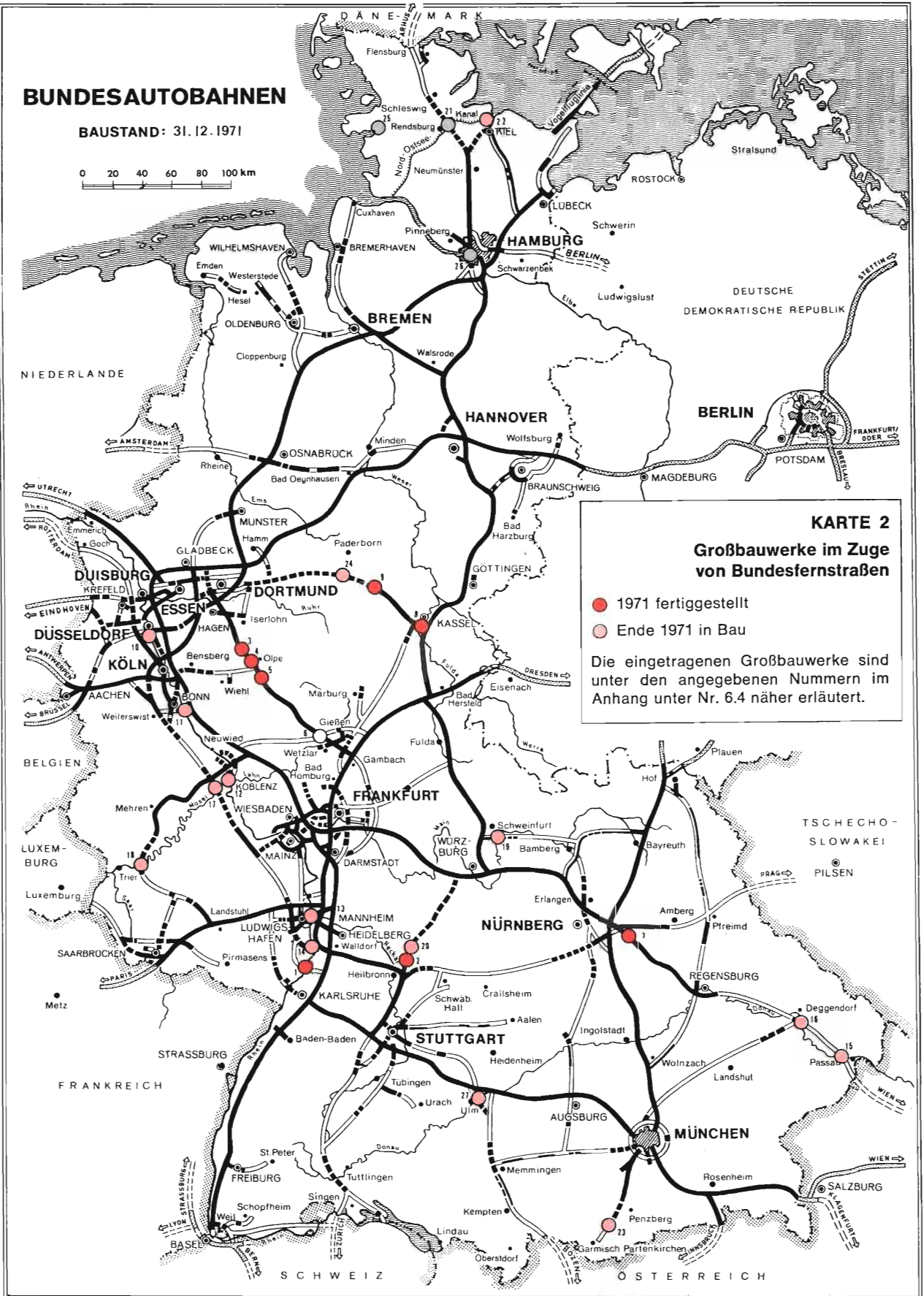
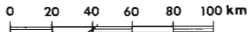
Erneuerung von Bundesauto- bahnbetriebsstrecken

- z. Zt. nicht erneuerungs-
bedürftig
- bis Ende 1970 erneuert
- im Jahre 1971 erneuert
- noch zu erneuern

KARTE 1
 Erneuerung von Bundes-
 autobahnbetriebsstrecken

BUNDESAUTOBAHNEN

BAUSTAND: 31.12.1971



KARTE 2

Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

- 1971 fertiggestellt
 - Ende 1971 in Bau
- Die eingetragenen Großbauwerke sind unter den angegebenen Nummern im Anhang unter Nr. 6.4 näher erläutert.

2.3 Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplanes

Die genaue Ermittlung des Erfüllungsgrades des 1. Fünfjahresplanes müßte auch etwaige Unterschiede in den Vorleistungen auf den Baustrecken zu Beginn und Ende des Berichtsjahres berücksichtigen. Da die Abschätzung der jeweiligen Vorleistungen sehr schwierig ist und man im übrigen davon ausgehen kann, daß diese sich in etwa ausgleichen, wird der Erfüllungsgrad nachstehend ausschließlich auf die fertiggestellten Strecken bezogen.

Es ergibt sich ein durchschnittlicher Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplanes von rd. 20 %. Der Erfüllungsgrad liegt damit über dem für das Jahr 1971 vorgesehenen Anteil von rd. 18,6 % der gesamten Baumittel des 1. Fünfjahresplanes. Im Hinblick auf die Verbesserung der Finanzierung des Bundesfernstraßenbaues mit Wirkung vom 1. März 1972 kann für die folgenden Jahre ein noch besseres Ergebnis erwartet werden.

3 Ergänzende bauliche und verkehrstechnische Leistungen im Jahr 1971**3.1 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit****3.1.1 Beseitigung von Unfallschwerpunkten**

Die Verkehrssicherheit auf den Straßen läßt sich oft mit gezielten straßenbautechnischen und straßenverkehrstechnischen Maßnahmen verbessern. Beispiele für solche Maßnahmen sind:

- Verbesserung von Beschilderung, Signalanlagen, Leiteinrichtungen u. ä.,
- Verbesserung der Fahrbahnoberfläche hinsichtlich ihrer Griffbarkeit, Ebenheit und Querneigung,
- Ausbau der Straße (z. B. Beseitigung enger Kurven, Verbesserung von Kuppen- und Wannenausrundungen, Verbesserung der Sichtverhältnisse).

Tabelle 6

Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplanes im Jahr 1971

Bedarfsgruppe	Ansätze im 1. Fünfjahresplan (Soll)			Ausgabe 1971 (Ist) Mrd. DM	Bauziele im 1. Fünfjahresplan		
	1971 bis 1975 Mrd. DM	1971			1971 bis 1975 km	1971 fertiggestellt	
1	2	3	4	5	6	7	8
Neubau von Bundesautobahnen ...	15,9	2,79	17,5	3,07	1 900	367	19,3
Neu- und Ausbau von Bundesstraßen	4,1	0,93	22,7	1,14	1 500	345	23,0
zusammen ...	20,0 *)	3,72	18,6	4,21	3 400	712	21,6

*) ohne die Investitionen für die Erneuerung der BAB-Betriebsstrecken in Höhe von 2,6 Mrd. DM

Voraussetzung für Maßnahmen dieser Art ist die Kenntnis der Unfallschwerpunkte im Straßennetz, die nur durch langfristige und systematische Beobachtung und Untersuchung gewonnen werden kann. Um die Unfallschwerpunkte im Netz der Bundesautobahnen zu erfassen, hat der Bundesminister für Verkehr im Frühjahr 1971 eine besondere Untersuchung eingeleitet. Mit den Daten aus der Straßenverkehrs-unfallstatistik und den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung aus dem Jahre 1968 wurden Unfallraten (Unfälle mit Personenschaden je Million Fahrzeugkilometer) ermittelt und kartiert. Diese erste Karte der Unfallraten ist den obersten Straßenbaubehörden der Länder zugeleitet worden, die aufgrund ihrer speziellen örtlichen Kenntnisse auffällige Unfallhäufungen prüfen, die Gründe ermitteln und Abhilfemaßnahmen vorschlagen bzw. selbst einleiten konnten. Es ist vorgesehen, daß die Bundesanstalt für Straßenwesen jährlich eine solche Karte der Unfallraten erarbeitet. Die fortlaufende Beobachtung des Unfallgeschehens ist wichtig, um Zufälligkeiten auszuschließen und die echten Unfallschwerpunkte mit anhaltenden Häufungen zu erkennen. Die Arbeiten an der zweiten, mit Daten von 1970 ermittelten Unfallratenkarte sind im Herbst 1971 angelaufen. Das Ergebnis liegt inzwischen vor und wird gegenwärtig ausgewertet.

3.1.2 Autobahnfernmeldenetz und Notrufanlagen

Für Zwecke des Baues und der Unterhaltung der Bundesfernstraßen besteht ein besonderes drahtgebundenes Fernmeldenetz, dessen Verbindungskabel längs der Bundesautobahnen verlegt sind. An dieses Netz sind alle Autobahndienststellen angeschlossen. Daneben verlaufen in diesen Kabeln auch die Verbindungen zwischen den Notrufsäulen und Autobahnmeistereien. Freie Leitungen werden auch für Zwecke der Datenfernübertragung benutzt.

Über die Notrufsäulen — ursprünglich konzipiert als Sprechstellen für den Streckenunterhaltungsdienst — können die Verkehrsteilnehmer die nächstgelegene Autobahnmeisterei erreichen und Hilfe bei Unfällen oder Pannen herbeiholen.

Bis Ende 1970 waren rd. 4000 km Bundesautobahnen mit Notrufanlagen versehen.

Im Berichtsjahr sind mit einem Kostenaufwand von rd. 12 Millionen DM weitere 200 km Bundesautobahnen mit Notrufanlagen ausgestattet worden.

3.1.3 Verkehrsbeeinflussung

Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Bundesfernstraßen können durch technische Anlagen zur Verkehrsbeeinflussung weiter verbessert werden. Der Bundesminister für Verkehr hat zu diesem Zweck einen Rahmenplan zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen aufgestellt, der in mehreren Stufen verwirklicht werden soll. Danach wird angestrebt, künftig die Verkehrsteilnehmer über die Verkehrsverhältnisse im Straßennetz so aktuell wie möglich zu informieren und so in Abhängigkeit vom Verkehrsgeschehen in ihrem Verhalten zu beeinflussen.

Für die Informationsübertragung kommen akustische (Funk) und optische Einrichtungen (Lichtzeichen, Wechselverkehrszeichen, Wechselwegweiser) in Betracht.

Im Jahr 1971 wurden Forschungsaufträge bearbeitet, die inzwischen wertvolle Aufschlüsse erbrachten. Zum Beispiel kann die Verkehrsdichte laufend erfaßt und durch Übertragung der Daten in einer Zentrale angezeigt werden.

Einfache Netzsteuerungen mit Hilfe von Wechselwegweisern wurden bereits im Bereich Frankfurt/Main — Darmstadt vorgenommen. Die Ergebnisse sind erfolgversprechend. Bis zu 85 % der Verkehrsteilnehmer folgten den empfohlenen Alternativrouten.

Auf der Autobahnstrecke München—Salzburg hat sich die bei Holzkirchen eingerichtete Anlage zur Verkehrslenkung auch im Berichtsjahr weiter bewährt. Hier wirken ferngesteuerte Wechselverkehrszeichen auf den Verkehr ein. Mit ihrer Hilfe kann die Leistungsfähigkeit der Strecke besser ausgenutzt, die Reisezeit günstig beeinflusst und vor allem die Verkehrssicherheit erhöht werden.

In Zusammenarbeit mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder und der Bundesanstalt für Straßenwesen werden umfassende Versuchskonzeptionen für die schrittweise Realisierung des Rahmenplanes entwickelt.

3.1.4 Straßenbeleuchtung

Bundesautobahnen und anbaufreie Strecken der Bundesstraßen werden im allgemeinen nicht beleuchtet, denn die Straßenbeleuchtung gehört grundsätzlich nicht zu den Aufgaben des Trägers der Straßenbaulast. Soweit Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen beleuchtet werden, geschieht dies im Interesse der allgemeinen Sicherheit und Ordnung; zuständig dafür sind die Gemeinden.

In Einzelfällen trägt jedoch der Bund die Kosten für die Beleuchtung von Bundesautobahnen und stark belasteten anbaufreien Strecken von Bundesstraßen ganz oder teilweise, wenn die Belange der Verkehrssicherheit im Vordergrund stehen.

Bis Ende 1970 waren 25,4 km Bundesautobahnen (einschließlich rd. 5 km der AVUS in Berlin) mit Beleuchtungsanlagen versehen. Für die Errichtung von Beleuchtungsanlagen an Bundesautobahnen und Bundesstraßen sind bis dahin rd. 16 Millionen DM aufgewendet worden.

Im Jahre 1971 sind für die Erstellung neuer Straßenbeleuchtungen rd. 3,5 Millionen DM und für die Unterhaltung und den Betrieb bestehender Beleuchtungslängen 1,6 Millionen DM ausgegeben worden.

3.1.5 Wildsperrzäune

Mit dem Anwachsen des Verkehrs ist auch die Zahl der Unfälle durch Kollision mit Wild auf den Straßen gestiegen. Es handelt sich hierbei zum Teil auch um schwere Unfälle mit Personenschäden und Todesfolge.

Versuche an ausgewählten Strecken haben gezeigt, daß Wildsperrzäune bestimmter Konstruktion als Schutzmaßnahme geeignet sind. Der Bundesminister für Verkehr hat daraufhin am 28. Juni 1971 „Vorläufige Richtlinien für die Anordnung von Wildsperrzäunen an Bundesfernstraßen“ herausgegeben. Die Richtlinien sollen sicherstellen, daß nur zweckentsprechende und voll wirksame Zäune errichtet werden.

Die Errichtung von Wildsperrzäunen kann grundsätzlich nicht als Pflicht des Straßenbaulastträgers angesehen werden. Trotzdem hat sich der Bund bereit erklärt, Wildsperrzäune zu finanzieren, wenn eine besondere Gefährdung des Verkehrs durch Wild vorliegt und wenn der Jagdberechtigte seinerseits auch einen Teil der Kosten übernimmt. Der Bund trägt in diesen Fällen 90 % der Herstellungskosten und 50 % der Erneuerungskosten. Die Unterhaltung des Zaunes obliegt dem Jagdberechtigten.

Am Ende des Berichtsjahres waren rd. 160 km Bundesfernstraßen mit Wildsperrzäunen ausgerüstet. Davon entfielen rd. 35 km auf Wildsperrzäune, die auf Kosten des ADAC zu Versuchszwecken errichtet worden waren.

3.1.6 Winterdienst

Durch die Bereitstellung neuzeitlicher Schneeräumgeräte und automatischer Streugeräte konnte der Straßenwinterdienst weiter verbessert werden. Daß die Bundesfernstraßen in den Wintermonaten dem Verkehr in einem stets befahrbaren, verkehrssicheren Zustand zur Verfügung standen, ist vor allem auf die Verwendung auftauender Streustoffe zurückzuführen, deren Verbrauch in den letzten Jahren mit zunehmendem Verkehr gestiegen ist. Trotz der dadurch erzielten Verringerung winterbedingter Verkehrsunfälle wurden gegen die Verwendung der Auftaustoffe (Stein- und Siedesalze) Bedenken erhoben, weil nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt befürchtet werden. In einigen Großstädten sind z. T. Baumschäden aufgetreten. Schäden dieser Art haben sich an den freien Strecken der Bundesfernstraßen jedoch nicht gezeigt. Lediglich an der Bepflanzung der Mittelstreifen zweibahniger Straßen und unmittelbar am Fahrbahnrand stehenden Gehölzen wurden Kontaktschäden beobachtet. Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen darüber dauern noch an. Weitere Untersuchungen über etwaige Auswirkungen der Auftausalze auf Böden, Oberflächen- und Grundwasser sind beabsichtigt. Untersuchungen mit anderen Auftaustoffen und Zusätzen, sogenannte Korrosionsinhibitoren, durch die die zu rd. 50 % auf Auftausalze zurückzuführende jährliche Korrosionsrate an Kraftfahrzeugen vermindert werden soll, haben ergeben, daß diese Stoffe (z. B. Alkohole, Glykole, Techn. Harnstoff) in der Praxis nicht anwendbar sind.

3.1.7 Nebelwarnanlagen

Plötzlich auftretender Nebel führt besonders auf den Autobahnen oft zu schweren Unfällen und Massenkollisionen. In der Öffentlichkeit wird immer wieder die Frage diskutiert, wie diese Gefahrensituationen entschärft werden könnten.

Wo Nebelfelder wiederholt auftreten und örtlich klar begrenzt sind, können Nebelwarnanlagen gegebenenfalls eine Hilfe darstellen.

Gegenwärtig wird die Wirksamkeit geeigneter automatischer Einrichtungen in zwei Versuchsanlagen geprüft. Seit dem 5. Oktober 1971 ist in der besonders nebelgefährdeten Echinger Senke (in der Nähe von München) an der Bundesautobahn München-Nürnberg eine automatisch arbeitende Warnanlage in Betrieb. Eine weitere Anlage wurde bei Pleidesheim an der Bundesautobahn Stuttgart-Heilbronn im November 1971 in Betrieb genommen. Hier liegt der Sonderfall einer gegenseitig unabhängigen Bildung zweier Nebelfelder vor, die der Verkehrsteilnehmer nacheinander durchfährt. Eine gezielte, unmißverständliche Warnung wird dadurch erschwert.

Kernstücke der eingesetzten automatischen Versuchsanlagen für die Nebelwarnung sind Sichtweitenmeßgeräte, die beim Unterschreiten einer bestimmten Sichtweite an der Strecke aufgestellte Wechselverkehrszeichen betätigen. Nach den bisher vorliegenden, jedoch erst kurzen, Erfahrungen erweisen sich die Versuchsanlagen als betriebssicher und wirksam.

3.1.8 Zulassung von Spikesreifen

Seit der 8. Ausnahmeverordnung zur StVZO vom 16. Dezember 1964 ist die Benutzung von Winterreifen mit Spikes gestattet, jedoch an folgende Voraussetzungen gebunden:

- das zulässige Gesamtgewicht der mit Spikes ausgerüsteten Fahrzeuge darf nicht mehr als 2,8 t betragen,
- die Spikesreifen dürfen nur innerhalb einer bestimmten Frist verwendet werden.

Im Winter 1970/71 wurde wegen des zunehmenden Fahrbahnverschleißes zunächst das Ende des Benutzungszeitraumes vom 30. April auf den 31. März vorverlegt. Diese Maßnahme wirkte sich in Verbindung mit dem günstigen Wetter äußerst positiv aus.

Um die Verschleißschäden und die sich daraus ergebenden negativen Folgen für die Verkehrssicherheit (Spurrillen, Aquaplaninggefahr, frühzeitig abgefahrene Markierungen, verschmutzte Leiteinrichtungen u. a.) noch weiter zu vermindern, wurden für den Winter 1971/72 in Abstimmung mit Frankreich, Italien und der Schweiz weitere einschränkende Maßnahmen gegen die Spikesreifenverwendung erlassen:

- Einengung des Benutzungszeitraumes (15. November bis 15. März bzw. 10. April)
- Begrenzung der Geschwindigkeit auf 100 km/h
- Kennzeichnung der mit Spikesreifen ausgerüsteten Fahrzeuge durch ein Geschwindigkeitsschild.

Insbesondere der Verschleiß infolge der hohen Geschwindigkeiten machte eine Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlich. Zwar ist der Straßenabrieb bei scharfen Anfahr- und Bremsvorgängen nicht minder hoch, aber hier haben die Schäden (Spur-

rillen) nicht die gleichen negativen Auswirkungen auf den Verkehrsablauf und auf die Verkehrssicherheit wie bei schnell befahrenen Autobahnen und Bundesstraßen.

Der Bundesminister für Verkehr hat eine Reihe von Forschungsaufträgen vergeben, welche die Wechselwirkung zwischen spikesbereiften Fahrzeugen und Fahrbahnverschleiß im Hinblick auf die Verkehrssicherheit weiter ergründen sollen. Ferner wird gegenwärtig geprüft, ob die von der Straßenbauindustrie entwickelten Spezialbeläge widerstandsfähiger gegen den Spikesangriff sind als die herkömmlichen Deckenbauweisen. Es steht aber außer Zweifel, daß das vorhandene Straßennetz, wenn überhaupt, nur sehr langsam und mit erheblichen Kosten der Spikesbeanspruchung angepaßt werden kann. Eine schnellere Verbesserung der augenblicklichen Situation könnte die Reifen- und Spikesindustrie durch konstruktive Änderungen am Reifen herbeiführen. Es ist aber zu erwarten, daß eine eventuelle Verschleißminderung durch konstruktive Maßnahmen an den Reifen dadurch wieder aufgehoben wird, daß der Anteil der Spikesfahrer am Verkehr künftig weiter wächst. Deshalb wird es nach wie vor Aufgabe des Gesetzgebers bleiben, die Verwendung von Spikesreifen auf das unumgänglich notwendige Maß zu beschränken. Das Problem wird im einzelnen in dem Bericht der Bundesregierung zu den Entschließungen des Deutschen Bundestages über den Verkehrsbericht 1970 behandelt.

3.2 Verbesserung der Verkehrsbedienung

3.2.1 Nebenbetriebe der Bundesautobahnen

Auf Grund des Vertrages zwischen dem Bund und der bundeseigenen Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN) vom 1. Januar 1968 ist der Verwaltung der bestehenden und die Finanzierung und Errichtung neuer Autobahnnebenbetriebe — Tankstellen und Rastanlagen — Aufgabe der GfN. Das Rahmenprogramm, das der Bundesminister für Verkehr im Benehmen mit der GfN entwickelt hat, sieht eine Verdichtung des Netzes der Autobahnnebenbetriebe so vor, daß der Verkehrsteilnehmer im Endzustand Tankstellen in Abständen von etwa 25 km und Raststätten in Abständen von etwa 50 km vorfindet.

Bis Ende 1970 waren 194 BAB-Tankstellen und 146 BAB-Raststätten in Betrieb.

Im Berichtsjahr (1971) wurden 13 neue Tankstellen und 7 neue Raststätten in Betrieb genommen, so daß sich die Gesamtzahl der Tankstellen auf 207 und der Raststätten auf 153 erhöhte. Ferner befanden sich Ende 1971 13 Tankstellen und 6 Raststätten in Bau.

Im Jahr 1972 ist vorgesehen, die in Bau befindlichen Anlagen weiterzuführen und mit dem Bau 15 weiterer Tankstellen und 4 weiterer Raststätten zu beginnen.

Es hat sich in den letzten Jahren als notwendig erwiesen, auf BAB-Rastplätzen Toiletten einzurichten.

Um die Wartung sicherzustellen, werden Toiletten mit Verkaufskiosken kombiniert (KWC). Das Rahmenprogramm für diese ebenfalls von der GfN zu finanzierenden, zu errichtenden und zu verwaltem Anlagen sieht vor, daß künftig in Abständen von ca. 12 bis 15 km Toiletten vorhanden sind.

Ende 1970 bestanden 38 KWC. Im Jahr 1971 sind 6 neue Anlagen hinzugekommen, 4 weitere waren in Bau.

Im Jahre 1972 werden die im Bau befindlichen KWC fertiggestellt und voraussichtlich 6 weitere begonnen werden.

Die Karte 3 „Nebenbetriebe der Bundesautobahnen“ zeigt die Baumaßnahmen des Jahres 1971 und die voraussichtlich anlaufenden Neubauten im Jahre 1972.

3.2.2 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien

Autobahn- und Straßenmeistereien sind als Stützpunkte für den Unterhaltungs- und Betriebsdienst, vor allem auch für die Winterwartung notwendig.

Autobahnmeistereien dienen ausschließlich Autobahnzwecken; sie werden deshalb vom Bund erstellt und unterhalten. Einer Autobahnmeisterei ist im Durchschnitt eine Betriebsstrecke von 50 km zugeordnet.

Bis Ende 1970 waren 86 Autobahnmeistereien in Betrieb.

Im Berichtsjahr ist eine Autobahnmeisterei, die Autobahnmeisterei Neumarkt, fertiggestellt worden; 8 weitere befanden sich Ende des Jahres noch im Bau.

Im Jahr 1972 werden voraussichtlich 7 neue Anlagen in Angriff genommen.

Bundesstraßen werden von Straßenbaumeistereien aus betreut, die gleichzeitig der Unterhaltung von Landes- und z. T. auch von Kreisstraßen dienen. Straßenmeistereien, bei denen im Hinblick auf die Belange der Bundesstraßen das Bundesinteresse im Vordergrund steht, werden als bundeseigene Anlagen erstellt und unterhalten. Daneben gibt es etwa doppelt so viele ländereigene Straßenmeistereien, von denen aus ebenfalls Bundesstraßen mitbetreut werden.

Ende 1970 waren 88 bundeseigene Straßenmeistereien in Betrieb.

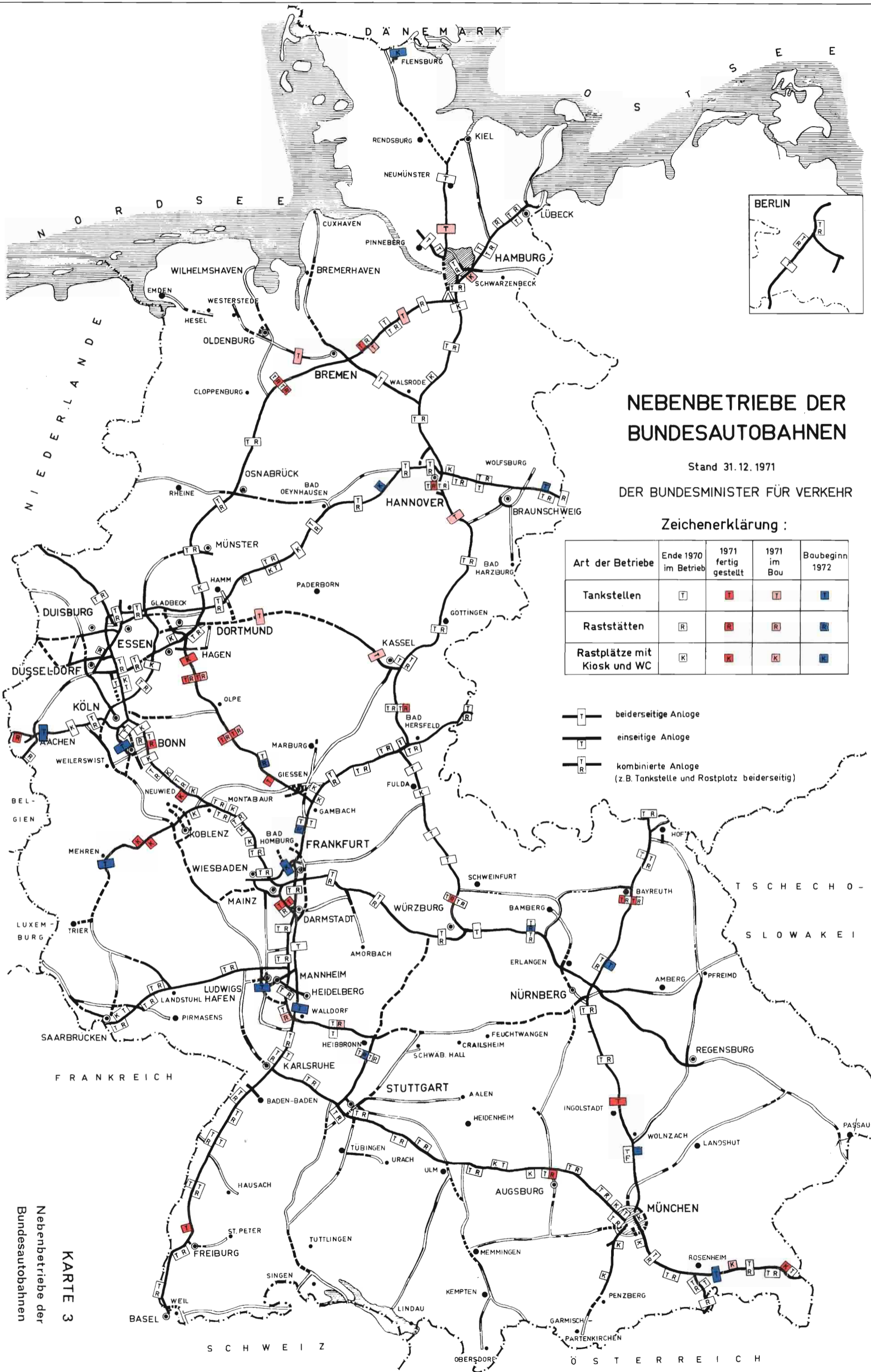
Im Jahr 1971 sind 16 neue bundeseigene Straßenmeistereien fertiggestellt worden; 76 Anlagen befanden sich im Bau.

Im Jahr 1972 werden die in Bau befindlichen Anlagen weitergeführt und voraussichtlich 12 Neubauten in Angriff genommen werden.

Die Karte 4 „Autobahnmeistereien“ zeigt die im Berichtsjahr im Bau befindlichen Anlagen und die voraussichtlichen Neubauten im Jahr 1972.

3.3 Schutz gegen Straßenverkehrslärm

Mit der Zunahme des Straßenverkehrs nimmt ganz allgemein auch der Lärm, der vom Straßenverkehr



NEBENBETRIEBE DER BUNDESAUTOBAHNEN

Stand 31.12.1971

DER BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR

Zeichenerklärung :

Art der Betriebe	Ende 1970 im Betrieb	1971 fertig gestellt	1971 im Bau	Baubeginn 1972
Tankstellen	T	T	T	T
Raststätten	R	R	R	R
Rastplätze mit Kiosk und WC	K	K	K	K

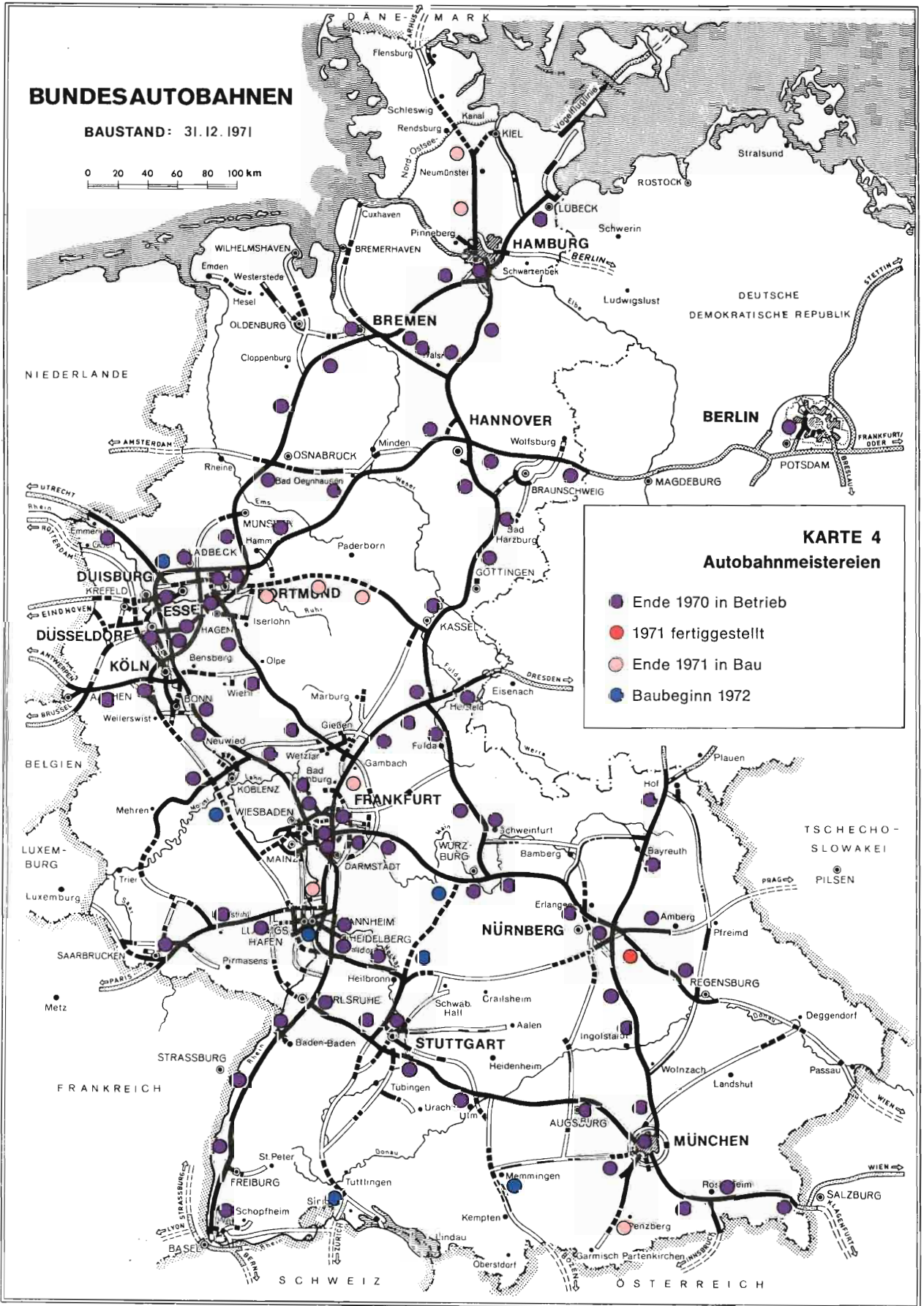
- beiderseitige Anlage
- einseitige Anlage
- kombinierte Anlage (z.B. Tankstelle und Rastplatz beiderseitig)

KARTE 3
Nebenbetriebe der Bundesautobahnen

BUNDESAUTOBAHNEN

BAUSTAND: 31.12.1971

0 20 40 60 80 100 km



KARTE 4
Autobahnmeistereien

- Ende 1970 in Betrieb
- 1971 fertiggestellt
- Ende 1971 in Bau
- Baubeginn 1972

ausgeht, zu. Daneben wird durch Straßenbauarbeiten Lärm erzeugt, der jedoch eine untergeordnete Rolle spielt, da er nur vorübergehend auftritt.

Als Schutzmaßnahmen gegen Straßenverkehrslärm kommen aus der Sicht des Straßenbaues — ohne Berücksichtigung der örtlichen Maßnahmen der Bauleitplanung — folgende Maßnahmen in Betracht:

- Bau von Entlastungsstraßen (insbesondere Ortsumgehungen), die einen großen Teil des Verkehrs von den lärmempfindlichen Gebieten ableiten
- Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses (z. B. Beseitigung von Steigungen und engen Kurven, Einrichtung von „grünen Wellen“)
- Maßnahmen an der Straße (Ausbildung einer ebenen Oberfläche, Verstärkung der Untergrundbefestigung bei Straßen mit hohem Schwerverkehrsanteil)
- Schutzmaßnahmen neben der Straße (Schutzpflanzungen, Schutzwälle, Schutzwände u. ä.)

In den vergangenen Jahren sind bereits eine Reihe von Vorschriften und Richtlinien zur Begrenzung der Lärmemissionen an Kraftfahrzeugen und Baumaschinen erlassen worden.

Der Bundesminister für Verkehr hat im Berichtsjahr in einem Rundschreiben vom 1. Februar 1972 (StB 4/2/13 — Bal — 4114 Vms 70) an die obersten Straßenbaubehörden der Länder umfangreiche „Hinweise zur Minderung des Straßenverkehrslärms“ gegeben.

Darüber hinaus sind im Jahr 1971 Forschungsarbeiten neu angelaufen bzw. fortgeführt worden, die sich mit Schutzmaßnahmen gegen Straßenverkehrslärm (insbesondere mit Lärmschutzwänden und den Möglichkeiten zur Verringerung des Geräusches der Autoreifen) befassen. An der Bundesautobahn Oberhausen—Hannover werden bei Bottrop besondere, lärmabsorbierende Schutzwände untersucht, wobei neben konstruktiven Fragen auch die Dauerbewahrung und der Unterhaltungsaufwand geprüft werden.

3.4 Bepflanzung

In einem Industrieland, wie es die Bundesrepublik Deutschland ist, lassen sich Eingriffe in die Natur durch Vorhaben des Straßenbaues nicht vermeiden. Die Straßenbauverwaltung verfolgt dabei das Ziel, diese Eingriffe auf ein Mindestmaß zu beschränken bzw. sie durch Neuanpflanzungen und Grüngestaltung auszugleichen.

Es werden daher bei der Planung und Unterhaltung von Bundesfernstraßen die landschaftsökologischen Belange in Verbindung mit den Problemen der Bau- und Verkehrstechnik berücksichtigt. Die Bemühungen gehen dahin, die Straßen fahrpsychologisch wie ästhetisch befriedigend in die Landschaft einzubinden. Dieses gelingt aber nicht allein durch entsprechende Formung und Anwendung der technischen Elemente, sondern nur in Verbindung mit einer

landschaftsgerechten Grüngestaltung. Die bewährten biologischen Methoden und Erkenntnisse werden hierbei weitgehend angewendet. Darüber hinaus wird durch Forschung auf den Gebieten der Ökologie, Ingenieurgeologie und -biologie unter Berücksichtigung psychologischer Effekte nach besseren Möglichkeiten der Grüngestaltung der Straßen gesucht, um den Ansprüchen des modernen Straßenbaues und -verkehrs gerecht zu werden, aber auch um die natürlichen Gegebenheiten der Landschaft und die Belange des Umweltschutzes nach den neuesten Erkenntnissen berücksichtigen zu können.

Der Bundesminister für Verkehr hat bereits in den Jahren 1960 bis 1969 die von der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen erarbeiteten umfangreichen „Richtlinien für Straßenbepflanzung (RPf)“ für den Entwurf (RPf 1), die Ausführung (RPf 2) und Pflege (RPf 3) der Pflanzungen an Bundesfernstraßen eingeführt.

Im Berichtsjahr wurden rd. 150 Millionen DM für die Bepflanzung an Bundesfernstraßen ausgegeben, d. h. für Böschungsbepflanzungen und -begrünungen, Lebendverbau, optische Linienführung durch Bepflanzung (freie Strecken, Knotenpunkte, Blendenschutz, Mittelstreifen), Gestaltung von Park- und Rastanlagen und dergleichen.

4 Datenerfassung und -verarbeitung, Forschung und internationale Zusammenarbeit im Jahre 1971

4.1 Verkehrszählungen

Die Entscheidungen über Notwendigkeit und Dringlichkeit von Straßenplanungen stützen sich letztlich auf die Belastung im vorhandenen Straßennetz bzw. den daraus abgeleiteten Prognosen. Die Verkehrsbelastungen werden daneben auch noch für die Beurteilung von verkehrlenkenden Maßnahmen benötigt.

Zur Erfassung der erforderlichen Belastungswerte wird in den Verkehrszählungen nach folgenden Verkehrsarten unterschieden:

- Werktagsverkehr
- Verkehr an Sonn- und Feiertagen
- Urlaubsreiseverkehr

Aus einzelnen Tageszählungen wird über Dauerzählungen an ausgewählten Stellen auf den „Durchschnittlichen täglichen Verkehr“ des Jahres (DTV) geschlossen.

Die Zählungen finden im Abstand von zwei bis drei Jahren statt. Die letzte Zählung aus dem Jahr 1970 konnte im Berichtsjahr nach einer verbesserten Methode zur Umrechnung der gezählten Tageswerte in die DTV-Werte ausgewertet werden. Die neue Methode stützt sich auf Aufzeichnungen automatischer Dauerzählstellen und manuelle Wochenpegelzählungen. Gegen Ende des Berichtsjahres waren rd. 60 automatische Dauerzählstellen auf Bundesautobahnen in Betrieb. Ihre Zahl soll in den nächsten Jahren weiter vergrößert werden.

Das Ergebnis der Verkehrszählung 1970 ist in der im Berichtsjahr vom Bundesminister für Verkehr herausgegebenen Karte „Verkehrsmengen auf den Bundesfernstraßen“ (s. Anlage 3) dargestellt. Die mittleren DTV-Werte haben gegenüber der Zählung im Jahr 1968 bei den Bundesautobahnen um 23,0 % (von 18 234 Kfz/24 h auf 22 385 Kfz/24 h) und bei den Bundesstraßen um 18,3 % (von 4784 Kfz/24 h auf 5660 Kfz/24 h) zugenommen. Der Anteil des Lkw-Verkehrs ist insgesamt zurückgegangen, und zwar bei den Bundesautobahnen von 23,0 % auf 19,2 % und bei den Bundesstraßen von 21,0 % auf 15,4 %.

Seit dem Jahr 1971 wird die Entwicklung des Feiertagsverkehrs zu Ostern und Pfingsten auf ausgewählten Autobahnabschnitten unter Ausnutzung der installierten automatischen Dauerzählstellen beobachtet.

Im Berichtsjahr wurde außerdem eine Sonderzählung des gesamten grenzüberschreitenden Verkehrs zu Beginn und Ende der Urlaubsreisezeit durchgeführt. Die Zählung wird gegenwärtig noch ausgewertet.

4.2 Straßendatenbank

In der Straßenbauverwaltung werden eine Vielzahl von technischen und sonstigen Straßendaten erfaßt, die in der Regel mehrfach verarbeitet werden müssen. Hierfür bietet die moderne automatische Datenverarbeitung ein willkommenes Hilfsmittel zur Rationalisierung.

Sie wird es darüber hinaus ermöglichen, mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand künftig einen größeren Datenumfang zu verarbeiten als bisher und auch eine wesentlich schnellere und differenziertere Auswertung zulassen.

Voraussetzung für den Einsatz der automatischen Datenverarbeitungsanlagen ist der Aufbau einer Straßendatenbank, in der alle anfallenden Daten zentral gespeichert werden.

Seit einigen Jahren befaßt sich ein Arbeitsausschuß „Straßendatenbank“, dem Vertreter des Bundesverkehrsministeriums und sämtlicher Bundesländer angehören, in mehreren Arbeitskreisen mit den technischen und rechtlichen Problemen der Straßendatenbank. Er arbeitet gegenwärtig insbesondere an der Vervollständigung der „Anweisung Straßendatenbank (ASB)“, von der im Jahr 1968 ein erster Teil fertiggestellt werden konnte.

Die Kosten für die Erstaufnahme der Straßendaten für Bundesfernstraßen betragen gegenwärtig (Preisstand 1971) rd. 1500 DM bis 1600 DM je Kilometer. Dazu kommen weitere rd. 400 DM/km an Personalkosten, die von den Ländern getragen werden müssen.

In einigen Bundesländern sind die Erhebungen der Straßendaten für die Bundesfernstraßen bereits angelaufen. Der Bund hat für die Datenerhebung bisher folgende Ausgaben geleistet:

Tabelle 7

Ausgaben für die Erhebung von Straßendaten (in DM)

Land	Istausgabe 1970	Istausgabe 1971
Baden-Württemberg	1 654 880	2 954 155
Hessen	—	93 678
Nordrhein-Westfalen	7 695	134 663
Rheinland-Pfalz	58 415	899 587
Saarland	292 979	57 974
Gesamtausgabe	2 013 969	4 140 057

4.3 Straßenbauforschung

Der Bundesminister für Verkehr hat in Zusammenarbeit mit der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen ein mittelfristiges Forschungsprogramm ausgearbeitet, das gegenwärtig ein Finanzvolumen von rd. 46 Millionen DM umfaßt. Es handelt sich dabei insbesondere um folgende Forschungsgebiete:

- Unfallforschung,
- Umweltschutz,
- Einfluß von Spikesreifen auf den Verschleiß der Fahrbahndecken,
- Beobachtungen über das Langzeitverhalten von Straßen unter Verkehrsbelastung,
- Verkehrssteuerung in städtischen Verkehrsnetzen und auf Bundesautobahnen,
- Einsatz der automatischen Datenverarbeitung in der Straßenbau- und Straßenverkehrstechnik,
- spezielle Forschungen auf den Gebieten der Straßenbau- und Straßenverkehrstechnik.

Im Berichtsjahr standen für die Straßenbauforschung insgesamt 6,2 Millionen DM zur Verfügung. Es wurden 60 Forschungsaufträge neu erteilt und 30 laufende Aufträge abgeschlossen. Die wichtigsten Ergebnisse der Forschungsarbeiten werden in der Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr „Straßenbau- und Straßenverkehrstechnik“ veröffentlicht. Ferner werden auf Veranlassung des Bundesministers für Verkehr die Forschungsergebnisse auch in den einschlägigen Fachzeitschriften publiziert.

Im Jahr 1972 sollen weitere 70 neue Forschungsarbeiten begonnen werden.

Im Berichtsjahr konnten auch die Vorbereitungen für einen weiteren Ausbau der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) fortgesetzt werden. Es handelt sich dabei insbesondere um den Ausbau des neuen Bereichs „Unfallforschung“. In Zusammenhang mit der Erweiterung des Aufgabenbereichs ist auch ein Neubau für die BASt geplant.

Im Berichtsjahr wurde außerdem in der BAST ein elektronisches Rechenzentrum eingerichtet, an das das Bundesverkehrsministerium durch direkte Datenein- und -ausgabestationen angeschlossen ist. Damit verfügt der Bundesminister für Verkehr seit 1971 über eine automatische Datenverarbeitungsanlage, in der aktuelle Datenverarbeitungsaufgaben kurzfristig durchgeführt werden können.

4.4 Internationale Zusammenarbeit

Der Bundesminister für Verkehr arbeitet auf dem Gebiet des Straßenbaus und Straßenverkehrs in einer Reihe von internationalen Organisationen mit den Straßenverwaltungen anderer Länder zusammen. Die bedeutendsten Organisationen sind:

- die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (ECE = Economic Commission for Europe)
- die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT = Conference of European Ministers of Transport)
- die Europäischen Gemeinschaften

Im Berichtsjahr wurden innerhalb der internationalen Organisationen und in direkten Kontakten zu ausländischen Straßenverwaltungen folgende Fragen behandelt:

ECE und CEMT

In den zuständigen Gremien der ECE (Arbeitsgruppe Straßenverkehr) und der CEMT (Unterausschuß Straßeninvestitionen) wurden Überlegungen zur Verbesserung des Netzes der Europastraßen angestellt. Neben allgemeinen Fragen der Netzgestaltung wurde insbesondere die Numerierung behandelt.

In bilateralen Gruppen wurden gemeinsame Verkehrsuntersuchungen im Grenzbereich mit Österreich und den Niederlanden abgestimmt. Mit Belgien wurden die Auswirkungen der deutschen Verkehrsuntersuchung im Zusammenhang mit der Autobahnplanung Frankfurt-Lüttich erörtert.

Daneben wurde im Berichtsjahr wiederum eine Reihe von grenzüberschreitenden Straßenplanungen im Rahmen der CEMT mit den Straßenbaubehörden der Nachbarländer abgestimmt.

Europäische Gemeinschaften

In der Gruppe „Verkehrsfragen der Ständigen Vertreter“ wurde der „Vorschlag einer ersten Richtlinie des Rates zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge“ erörtert. Hierzu wurden vom Bundesminister für Verkehr entsprechende Beiträge über die Grenzkosten der Straßenbenutzung (Straßenunterhaltung, Straßenerneuerung) geleistet.

Einen breiten Raum nahm auch die Diskussion über die „Richtlinie des Rates über Gewichte und Abmessungen der Nutzfahrzeuge“ ein. Hier wurde vom Bundesminister für Verkehr verschiedentlich zur Frage der Auswirkung einer von deutscher Seite nicht erwünschten Erhöhung der Achslasten und Ge-

samtgewichte auf die Straßen und Brücken Stellung genommen.

Um die Verbesserung des Verkehrsablaufs auf großen Fernverkehrsstraßen durch den Einsatz elektronischer Hilfen zu erreichen, ist eine spezielle Sachverständigengruppe (Aktion Nr. 30) bemüht, an der auch der Bundesminister für Verkehr beteiligt ist.

Andere internationale Organisationen

In mehreren internationalen Fachgremien (z. B. OECD, AIPCR) wurden gemeinsame Fachprobleme (insbesondere auf dem Gebiet des Brücken- und konstruktiven Ingenieurbaus, der Straßenbau- und Straßenverkehrstechnik) behandelt und die hierzu beabsichtigten Forschungsarbeiten aufeinander abgestimmt.

Bilaterale Kontakte

Es gab zahlreiche Kontakte mit ausländischen Straßenverwaltungen über gemeinsame Probleme. Besonders hervorzuheben ist die bilaterale Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten von Amerika über Fragen der Verkehrssteuerung auf Autobahnen und in städtischen Straßennetzen und der Erfahrungsaustausch über die Verwertung von industriellen Abfallprodukten im Straßenbau. Außerdem wurde das im Jahre 1968 für die bilaterale Zusammenarbeit auf dem Gebiet der straßenverkehrstechnischen Forschung aufgestellte Programm um wichtige Aufgabengebiete erweitert, die die Verkehrssteuerung auf hochbelasteten Autobahnen betreffen.

Mit dem französischen Ministerium für Infrastruktur und Wohnungsbau wird eine gemeinsame deutsch-französische Studiengruppe geschaffen, die sich mit Fragen der Planung und des Baues von Autobahnen befaßt.

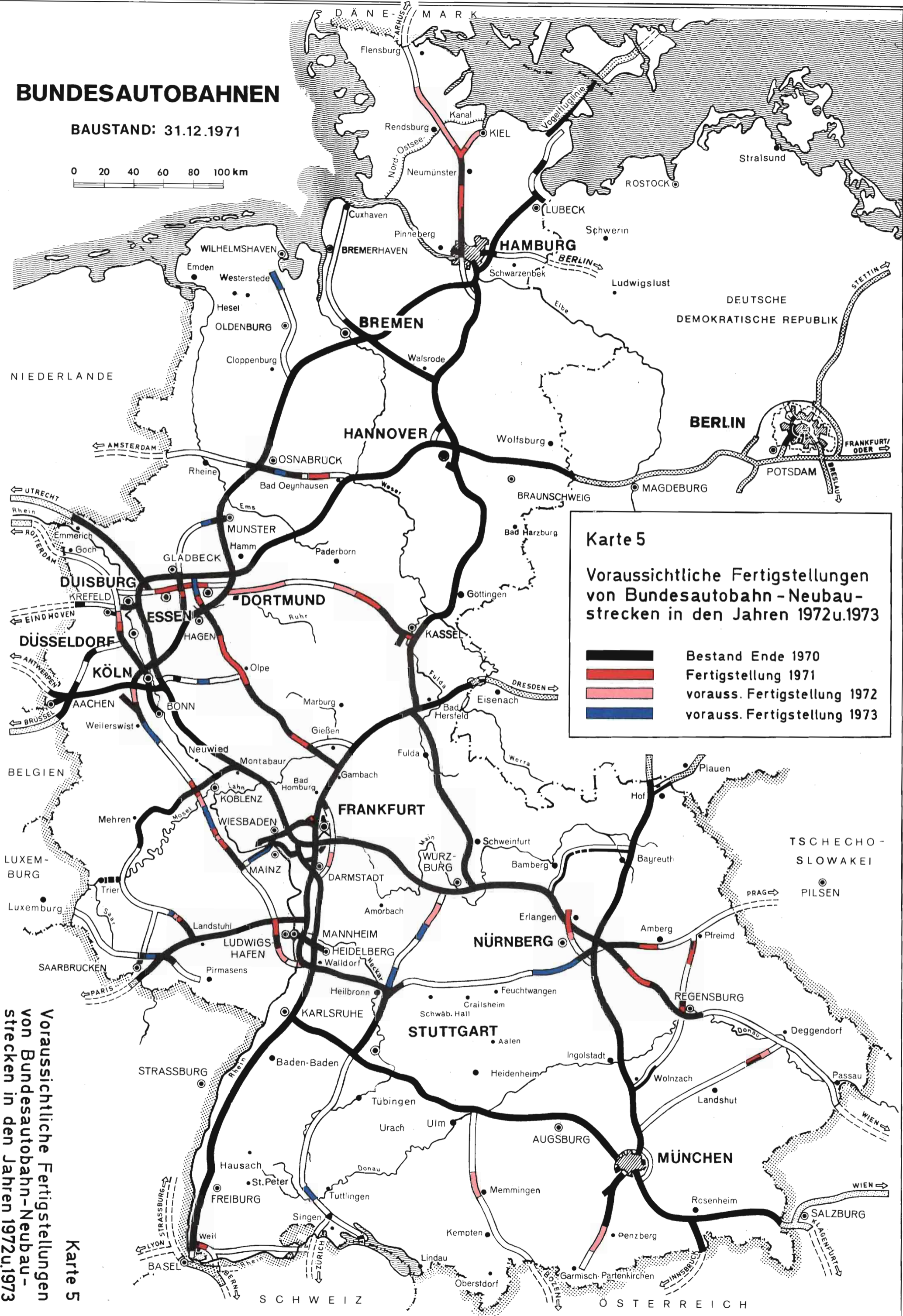
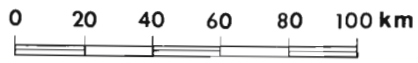
4.5 Technische Vorschriften und Richtlinien

Im Berichtsjahr wurde eine Reihe von Vorschriften und Richtlinien bearbeitet. Die Bearbeitung erfolgte zum Teil im Bundesverkehrsministerium selbst und zum Teil in den entsprechenden Bund-Länderausschüssen und den Arbeitsausschüssen der Forschungsgesellschaft, denen auch Vertreter des Bundesverkehrsministeriums angehören.

Neben Fragen der Verbesserung und Vereinheitlichung von Straßentwürfen sowie der Standardisierung von Bauweisen standen insbesondere Maßnahmen zur Rationalisierung und Kosteneinsparung im Vordergrund. In einer umfangreichen Untersuchung wurde der Ausbaustandard (z. B. Breitenabmessungen, Dicke der Fahrbahnbefestigung) der deutschen Autobahnen mit dem Ausbaustandard der Autobahnen in den Ländern Italien, Frankreich, Großbritannien und den USA verglichen. Die Untersuchung hat gezeigt, daß an den deutschen Autobahnen in einigen Punkten Einschränkungen möglich sind, ohne daß die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gefährdet werden. Es wurden neue Regelquerschnitte für die Bundesfernstraßen erarbeitet. Die Bundesautobahnen erhalten künftig eine Kronenbreite von 29 m (Regelfall) bzw. 26 m (Aus-

BUNDESAUTOBAHNEN

BAUSTAND: 31.12.1971



Karte 5

Voraussichtliche Fertigstellungen von Bundesautobahn-Neubau-strecken in den Jahren 1972 u. 1973

	Bestand Ende 1970
	Fertigstellung 1971
	vorauss. Fertigstellung 1972
	vorauss. Fertigstellung 1973

Voraussichtliche Fertigstellungen von Bundesautobahn-Neubau-strecken in den Jahren 1972 u. 1973

Karte 5

nahmefall) gegenüber einer bisherigen Regel-Kronenbreite von 30 m.

Daneben ist eine Einteilung des Autobahnnetzes in Durchgangs- und Verbindungsautobahnen vorgesehen, wobei die Durchgangsautobahnen die Träger des schnellen Verkehrs über weite Entfernungen und die Verbindungsautobahnen die Träger des Verkehrs zwischen Verdichtungsräumen und zu Erholungsgebieten sowie zu Durchgangsautobahnen sind. Die Aufstellung entsprechender Vorschriften wurde eingeleitet.

Im Berichtsjahr wurden außerdem vom Bundesverkehrsministerium Vorschläge für Rationalisierungsarbeiten im Brückenbau ausgearbeitet und den Länderverwaltungen zur Stellungnahme übersandt.

Folgende wichtige Vorschriften und Richtlinien konnten im Berichtsjahr eingeführt bzw. bekanntgegeben werden:

Richtlinien für wirtschaftliche Vergleichsrechnungen im Straßenwesen (RWS)

Mit der probeweisen Einführung der RWS im Jahr 1971 wurden den Straßenbauverwaltungen erstmalig Richtlinien für die Durchführung von Kosten-Nutzen-Vergleichen gegeben. Die RWS ermöglichen die Festlegung der Dringlichkeit von Straßenbaumaßnahmen und den Vergleich von Planungsvarianten mit dem Ziel der Kostenminimierung.

Richtlinien für den Ausbau von Landstraßen (RAL)

Im Berichtsjahr sind mehrere Teile dieser Richtlinien im Entwurf abgeschlossen worden. Besondere Bedeutung kommt der neuen „Richtlinie für Straßennetzgestaltung (RAL-N)“ zu.

Die Richtlinien für die Linienführung (RAL-L) sind neugefaßt worden. Der Abschnitt 2 der RAL-L — „Räumliche Linienführung“ — wurde im Berichtsjahr bereits verbindlich eingeführt.

Technische Vorschriften und Richtlinien für den Bau bituminöser Fahrbahndecken; Teil 7 — Abnahme, Gewährleistung und Abrechnung, Ausgabe 1971 (TVbit 7/71)

Zur Berücksichtigung von vorliegenden Erfahrungen und der technischen Entwicklung sind die TVbit 7/64 als TVbit 7/71 neu gefaßt worden. Es wurden folgende wesentlichen Änderungen und Ergänzungen vorgenommen:

- Einführung von einheitlichen Abzügen, wobei die Gewährleistungsverpflichtungen des Auftragnehmers unberührt bleiben.
- Verkürzung der Verjährungsfrist von 5 auf 4 Jahre.

Richtlinien für die Bestimmung der Einbaudicken bituminöser Schichten, Ausgabe 1971 — RBE 71 —

In der RBE 71 sind die z. Z. üblichen Verfahren zur Bestimmung der Einbaudicken für die Abrechnung bituminöser Arbeiten berücksichtigt. Die Anwendung neuer geeigneter Meßverfahren wird dadurch nicht ausgeschlossen.

Merkblatt für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten, Ausgabe 1971

Das Merkblatt enthält die bei den Straßenplanungen im Einvernehmen mit den zuständigen Wasserbehörden zu beachtenden Planungsgrundsätze und führt vor allem die in den einzelnen Wasserschutz-zonen anwendbaren bautechnischen Maßnahmen auf.

Merkblatt für die Entwässerung von Straßen, Ausgabe 1971

Die Überarbeitung der 1. Ausgabe des „Merkblattes für die Entwässerung von Straßen“ aus dem Jahre 1964 war notwendig geworden, um neue Erkenntnisse (z. B. über das Aquaplaning, das Verhalten von Frottschutzschichten unter starker Verkehrsbelastung und die Standardisierung von Bauweisen) zu berücksichtigen. Das Merkblatt beschreibt die im Straßenbau bewährten Entwässerungsmaßnahmen. Es soll die Entwurfsarbeit vereinfachen und gleichzeitig zu einer einheitlichen Gestaltung der Straßenentwässerung führen.

5 Ausblick auf das Jahr 1972

Im Jahr 1972 können bei kontinuierlichem Baufortschritt die Bundesautobahnen voraussichtlich um rd. 775 km verlängert werden. Davon entfallen rd. 395 km auf Neubaustrecken, die im Anhang unter Nr. 6.5 nach Einzelmaßnahmen zusammengestellt sind. Bei dem übrigen Zugang handelt es sich um rd. 380 km Aufstufungsstrecken von Bundesstraßen, die im Jahr 1971 bereits zum größten Teil entsprechend den Merkmalen für Bundesautobahnen ausgebaut waren.

6 Anhang zum Straßenbaubericht 1971**6.1 Veröffentlichungen zur Ausbauplanung der Bundesfernstraßen**

Am 10. Juli 1971 wurde das „Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985“ im Bundesgesetzblatt verkündet (BGBl. I Nr. 61/1971). Dem Gesetz liegt der Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen als Anlage bei. Über die umfangreiche wissenschaftliche Arbeit für die Aufstellung dieses Planes hat der Bundesminister für Verkehr eine Reihe von Schriften veröffentlicht.

1. Gutachterbände

Die Entwicklung des Verkehrs und seine zunehmende enge Verknüpfung mit allen Erscheinungen soziologischer, ökonomischer und verkehrstechnischer Art führten zu der Erkenntnis, daß für die Planaufstellung eine neue Konzeption gefunden werden mußte. Sie wurde in der Abteilung Straßenbau des Bundesverkehrsministeriums nach sehr eingehenden Überlegungen entwickelt, die auf Untersuchungen über die Zusammenhänge zwischen der sozio-ökonomischen Struktur der Bundesrepublik einerseits und dem Straßenverkehr andererseits basierten. Die umfangreichen und teilweise neuartigen Untersuchungen sind in drei Gutachterbänden veröffentlicht.

Band A**I Vorwort**

II Raumordnung als Grundlage der Bundesfernstraßenplanung
— Institut für Raumordnung —

III Verkehrstechnische und verkehrsplanerische Untersuchungen des Bundesfernstraßennetzes
— Prof. Dr.-Ing. Mäcke —
(348 Seiten Text, Abbildungen und Tabellen, 6 Karten)

Band B

IV Ökonomische Untersuchungen zum Ausbauplan für die Bundesfernstraßen
— Prof. Dr. Voigt —

V Auswertung der Straßenverkehrszählungen auf den Bundesfernstraßen
— Prof. Dr.-Ing. Steierwald —
(392 Seiten Text, Abbildungen und Tabellen)

Band C:

VI Urlaubsreiseverkehr auf den Bundesfernstraßen
— Prof. Schaechterle —

VII Verkehrliche und bauliche Bewertung des Bundesfernstraßennetzes
— Bundesverkehrsministerium —
(96 Seiten Text, Abbildungen und Tabellen, 2 Karten)

2. BVM-Bericht „Ausbauplan für die Bundesfernstraßen 1971 bis 1985“

(Text und Anlagen)

(238 Seiten Text, Abbildungen und Tabellen, 10 Karten)

Der Band stellt eine Zusammenfassung aller im Rahmen des Bedarfsplanes erstellten Gutachten sowie der Arbeitsschritte dar, die im Bundesverkehrsministerium durchgeführt wurden. Es sind im wesentlichen folgende Themen behandelt:

- verkehrspolitische Grundlage für den Ausbau der Bundesfernstraßen
- Rückblick über die Entwicklung des Bundesfernstraßennetzes
- Planungsmethodik bei der Aufstellung des Bedarfsplanes für die Jahre 1971 bis 1985
- mögliche finanzielle und zeitliche Realisierung des Fernstraßenbaubedarfs.

3. Ausbau der Bundesfernstraßen 1971 bis 1985

(27 Seiten Text, Abbildungen und Tabellen, 5 Karten)

Kurzgefaßte Übersicht über den Gang der Planung zum Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985

4. Erster Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Haushaltsjahren 1971 bis 1975

Der Fünfjahresplan gibt den Rahmen für die in jedem Haushaltsjahr aufzustellenden Straßenbaupläne, die die Bundesregierung dem Parlament als Anlage zu den Entwürfen der jährlichen Haushaltspläne vorlegt. Der Plan zeigt die Aufteilung der Mittel, die für den Bau und die Unterhaltung der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1975 vorgesehen sind.

6.2 Leistungen auf Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1971

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1971 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1970 fertiggestellt	1971 fertiggestellt	Ende 1971 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km
			km	km	km		
Baden-Württemberg							
Viernheim–Weinheim (B 38)				1,1 *)		Viernheimer Kreuz bis Weinheimer Kreuz ...	1,1 *)
Krefeld–Ludwigshafen	5,1	64	—	—	5,1		
Bad Hersfeld–Heilbronn	77,6	500	—	—	77,6		
Nürnberg–Heilbronn ..	55,0	364	—	—	8,0		
Stuttgart–Singen (westlich Bodensee) ...	126,8	828	—	—	47,7		
Würzburg–Kempten ..	42,2	267	—	—	18,0		
Basel–Schaffhausen–Lindau	56,0	397	3,3 ²⁾	3,3 ³⁾	—		
Bayern							
Nürnberg–Amberg ...	54,2	233	37,6	18,2	—	AS Alfeld bis AS Amberg-West	18,2
Nürnberg–Regensburg	101,7	460	74,1	27,6	—	AS Neumarkt/Opf.–AS Parsberg/Opf.	27,6
Regensburg–Pfreimd ..	55,7	254	—	18,2	—	Nabburg bis Lindenloh	18,2
Erlangen–Fürth	17,6	54	4,3	—	10,1		
Nürnberg–Heilbronn ..	87,4	422	7,1	—	26,2 +7,1		
Regensburg–Linz (österreichische Grenze)	123,6	903	—	—	13,8		
Würzburg–Kempten ..	166,7	1 019	—	—	30,6		
München–Deggendorf .	130,0	629	—	—	16,1		
Autobahnring München	47,4	667	—	—	11,5		
München–Lindau	143,0	995	41,2	—	21,5		
Berlin							
Autobahn Berlin-Nord (Seestraße–Holzhauserstraße)	4,0	225	—	0,3	1,7	Autobahn Berlin-Nord (Seestraße–Holzhauserstraße)	0,3
Bremen							
Bremen–Cuxhaven ...	36,6	300	5,5	—	31,1		

1) Bau- und Grunderwerbskosten

2) 1. Richtungsfahrbahn

3) 2. Richtungsfahrbahn

*) Aufstufungen von Bundesstraßen zu Bundesautobahnen

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1971 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1970 fertiggestellt	1971 fertiggestellt	Ende 1971 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km
			km	km	km		
Hamburg							
Hamburg–Flensburg ..	26,5	606	1,8	—	21,3		
Hessen							
Kassel–Ruhrgebiet ...	52,5	350	33,1	16,8	2,6	AS Niederelsungen– AS Diemelstadt	16,8
Dortmund–Gießen	63,3	651	47,9	15,4	—	AS Ehringhausen– AS Wetzlar-Ost	15,4
Lüttich (belgische Grenze)–Frankfurt/M. .	7,9	126	—	2,1	3,3	Abzweig Eschborn– Kreuz Frankfurt/M. ...	2,1
Viernheim–Weinheim (B 38)				5,5 *)		Viernheimer Kreuz– Landesgrenze Baden– Württemberg	5,5 *)
Mainz–Wiesbaden (B 262)	3,8	26	—	3,8	—	Nordrampe zur Schier- steiner Brücke	3,8
Darmstadt–Aschaffen- burg	27,6	170	—	6,8	—	AS Darmstadt-Ost– AS Roßdorf/Gunders- hausen	6,8
Frankfurt/M.–Fulda ...	90,8	628	—	—	5,2		
Bad Homburg–Darm- stadt	46,4	381	—	—	21,8		
Niedersachsen							
Hamburg–Flensburg ..	7,4	43					
Bremen–Cuxhaven ...	71,0	500	5,5	—	11,0		
Cloppenburg–Olden- burg i. O.–Wilhelms- haven	89,0	545	—	—	29,0		
Eckverbindung Hannover	18,0	81	7,7	—	10,3		
Osnabrück–Bad Oeyn- hausen	38,1	146	21,2	0,9	9,0	Im Bereich der Landes- grenze Niedersachsen/ Nordrhein-Westfalen .	0,9
Nordrhein-Westfalen							
Düsseldorf–Roermond (niederländische Grenze) (B 7n/B 230) ..	29,0	100	—	15,9	—	Kreuz Neersen bis AS Meerbusch Neuß .	15,9
Duisburg–Venlo (niederländische Grenze)	43,4	158	12,5	0,5	18,0	Im Bereich Herongen .	0,5
Niederländische Grenze–Bad Oeyn- hausen	68,9	464	2,4	19,0	—	Landesgrenze Nordrhein-Westfalen/ Niedersachsen bis Löhne	19,0

*) Aufstufungen von Bundesstraßen zu Bundesautobahnen

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1971 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt-länge km	Ge-samt-kosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1970 fertig-gestellt	1971 fertig-gestellt	Ende 1971 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km
			km	km	km		
Oberhausen (B 233)– Elten	69,9	206	69,1	0,8	—	Im Bereich von Ober- hausen-Sterkrade	0,8
Dortmund–Gießen	119,6	1 122	50,5	58,6	10,5	AS Dortmund-West bis Dortmund-Süd	10,2
						Lüdenscheid–Freuden- berg	48,4
Düsseldorf–Essen– Gladbeck				23,1 *)		Düsseldorf–Essen	23,1 *)
Düsseldorf–Dortmund .	91,7	884	—	2,4	11,0	Netzverknüpfung mit der A 13 in Dortmund .	2,4
Wuppertal–Münster i. W.	76,8	475	32,2	5,6	9,7	Klein-Herbede bis Kreuz Bochum	5,6
Duisburg–Dortmund (Emscherschnellweg) ..	84,0	593	8,5	13,6 *)	15,7	AS Gelsenkirchen- Heßler–AS Wanne- Eickel-Crange B 224–Landschaftsver- bandsgrenze	13,6 *)
Wesel–Bad Honnef ...	44,5	375	—	2,2	8,3	Bonn–Geislar–Menden	2,2
Geislar–Bonn–Gelsdorf (B 56/B 9/B 257)	24,9	175	—	19,8	3,0	AS Beuel-Ost bis nörd- lich Meckenheim	19,8
Krefeld–Ludwigshafen	122,3	532	43,3	1,4	41,8	Im Bereich AS Frechen	1,4
Köln–Olpe	60,8	525	8,3	—	29,6		
Kassel–Ruhrgebiet ...	97,5	705	—	—	97,5		
Rheinland-Pfalz							
Saarbrücken–Karlsruhe	19,0	168	—	2,8	—	Landesgrenze bis Zweibrücken	2,8
Bad Dürkheim– Ludwigshafen				1,0			1,0
Krefeld–Ludwigshafen	204,9	1 402	23,6	22,5	79,2	Koblenzer Kreuz–L 52 . AS Laudert Rheinböllen Frankenthaler Kreuz– AS Ludwigshafen	1,9 10,7 9,9
Lüttich (belgische Grenze)–Frankfurt/M. .	26,0	79	4,4	—	16,1		
Koblenz–Trier–Luxem- burg	101,3	356	80,3	—	21,0		
Koblenz–Gießen	26,3	264	—	—	5,9		
Trier–Pirmasens	35,0	226	7,4	—	10,3		
			2. Fahrh.				
Trier–Saarbrücken ...	30,4	378	—	—	3,0		
Saarland							
Saarbrücken–Karlsruhe	29,0	57	—	16,8 *)	12,4	Landesgrenze bis AS Spiesen	16,8 *)

*) Aufstufungen von Bundesstraßen zu Bundesautobahnen

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1971 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1970 fertiggestellt	1971 fertiggestellt	Ende 1971 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km
			km	km	km		
Trier-Saarbrücken ...	48,0	221	7,1	—	21,5		
Trier-Pirmasens	17,1	121	—	—	5,1		
Saarbrücken-Luxemburg (luxemburgische Grenze)	65,0	319	6,0	—	2,0		
Schleswig-Holstein							
Ortsumgehung Flensburg (B 76)				9,3 *)		Sophienhof bis Wassersleben	9,3 *)
Hamburg-Flensburg ..	147,0	479	39,2	24,3	43,1	AS Kaltenkirchen-Bad Bramstedt	7,1
						Bad Bramstedt-Wittorf	17,2
Dreieck Neumünster-Kiel	24,3	176	—	10,8	13,5	Dreieck Neumünster-Blumenthal	10,8
Durch Neuvermessung korrigierte Länge							
Hamburg				0,1			
				367,2			

*) Aufstufungen von Bundesstraßen zu Bundesautobahnen

6.3 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1971

Aus- und Neubaustrecken von Bundesstraßen			Bauleistungen 1971	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	1971 fertig- gestellt km	Ende 1971 in Bau km
Baden-Württemberg				
B 14 Verlegung bei Bondorf Lkr. Böblingen	6,5	19,0	—	6,5
B 19/290 Verlegung bei Bad Mergentheim, II. Bauabschnitt	4,4	8,5	—	4,4
B 19/29 Verlegung bei Aalen	2,7	11,0	—	2,7
B 27 Ausbau und Verlegung bei Neckarsulm und Kochendorf (Ortsumgehung Kochendorf)	3,1	15,8	—	3,1
B 29 Ausbau bei Schwäbisch-Gmünd	2,2	5,2	—	1,0
B 19 Heidenheim (2. Bauabschnitt)	1,3	4,2	1,3	—
B 27 Verlegung bei Neckarelz	2,5	24,5	—	2,5
B 27 Verlegung bei Schweinberg	2,2	5,2	—	2,2
B 35 Neubau zwischen Germersheim und Neudorf	8,2	24,0	3,1	5,1
B 37 Ausbau zwischen Nekargerach und Diedesheim	9,1	18,5	—	9,1
B 47 Verlegung bei Walldürn	2,0	12,0	—	2,0
B 290 Verlegung zwischen Tauberbischofsheim und Gerlachsheim	4,9	13,0	—	4,9
B 292 Verlegung bei Aglasterhausen	1,7	5,0	1,7	—
B 292 Verlegung bei Sinsheim	3,6	11,9	3,6	—
B 294 Ausbau bei Bretten	3,7	18,0	3,7	—
B 31 Ausbau zwischen Hirschsprung und Hinterzarten	20,0	60,0	—	6,9
B 31 Verlegung bei Titisee-Neustadt	10,0	35,8	—	6,9
B 31 Pföhren-Geisingen, Umgehung Wartenberg	6,0	12,5	6,0	—
B 34 Ausbau der Ortsdurchfahrt Waldshut	2,6	11,0	—	2,6
B 36/415 Lahr Autobahnzubringer	8,0	30,0	—	8,0
B 500 Neubau bei Neueck	7,0	13,8	—	7,0
B 500 Verlegung bei Waldkirch (Waldshut)	3,0	9,1	3,0	—
B 14 Verlegung bei Neufra	2,0	5,9	1 Brücke	—
B 30 Ausbau in Ravensburg-Weingarten	5,1	13,2	5,1	—
B 294 Ausbau zwischen Birkenfeld und Engelsbrand ..	3,1	5,2	3,1	—
B 463 Ausbau zwischen Calw-Talmühle	8,1	21,8	8,1	—
B 10 Umgehung Eßlingen	1,5	27,0	—	1,5
B 10 Umgehung Göppingen	7,6	48,2	7,6	—
B 10 BAB-Anschlußstelle Stuttgart-Nord-Stuttgart-Zuffenhausen	5,2	74,8	—	5,2
B 10 BAB-Anschlußstelle Ulm/W.-Ulm	9,3	60,0	—	9,3
B 14 Gärtringen-Stuttgart-Vaihingen (Umgehung Böblingen)	3,5	20,0	—	3,5
B 14 Stuttgart-Vaihingen L 1180	1,7	61,3	—	1,7
B 14/29 Felbach-Großheppach	9,2	68,0	9,2	—

Aus- und Neubaustrecken von Bundesstraßen			Bauleistungen 1971	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	1971 fertig- gestellt km	Ende 1971 in Bau km
B 3 Umgehung Nußloch	2,5	14,0	—	2,5
B 10 Südtangente Karlsruhe	7,0	75,0	5,5	1,5
B 38 Rhein-Neckar-Schnellweg (Los III)	2,1	37,8	—	2,1
B 27/31/33 Ortsumgehung Donaueschingen	15,7	85,0	—	2,5
B 31 Freiburg-Mitte / BAB-Zubringer	5,4	73,0	4,1	1,3
B 33 Gengenbach-Biberach	6,1	28,5	—	6,1
B 27 Ausbau bei Hechingen	4,6	19,4	—	4,6
B 28 Neubau bei Reutlingen (Betzingen-Gustav-Werner-Straße	3,0	35,0	3,0	—
Bayern				
B 471/304 Verlegung südlich Dachau	10,0	34,8	—	9,8
B 21 Entlastungsstraße Bad Reichenhall	2,7	6,8	2,7	—
B 11/15 Ausbau und Verlegung Landshut bis Essenbach ..	10,0	12,0	3,2	4,7
B 11/15/299 Ausbau in Landshut	2,0	7,0	0,4	1,2
B 388 Ausbau und Verlegung bei Velden (Vilsbiburg)	9,4	6,5	2,6	6,8
B 8 Ausbau und Verlegung von Schalding bis Passau	7,0	25,0	—	7,0
B 8/12/85 Ausbau in Passau (Neubau einer Donaubrücke)	3,0	57,0	—	2,7
B 12 Ausbau von Freyung bis Bundesgrenze	14,0	5,1	—	13,8
B 85 Verlegung bei Schönberg	7,1	15,0	—	7,1
B 388 Fellsicherung Passau-Oberzell	10,3	8,9	—	7,0
B 388 Verlegung zwischen Linden und Schalldorf (2. Bauabschnitt)	2,0	5,8	2,0	—
B 299 Ausbau von Ursensollen-Amberg	7,0	10,3	6,7	—
B 8 Ausbau von Postbauer bis Neumarkt i. d. Ober- pfalz	9,0	6,2	5,6	3,2
B 85 Verlegung bei Kulmbach	2,0	4,5	1,3	—
B 289 Verlegung bei Kulmbach (Nordtangente)	5,9	27,8	—	5,9
B 303 Verlegung zwischen Marktredwitz und Arzberg	6,0	11,0	—	5,6
B 173 Verlegung bei Lichtenfels	5,1	10,9	5,1	—
B 173 Verlegung zwischen Überkehr und Schwarzen- bach a. W.	6,9	19,0	—	6,9
B 13/14 Ausbau in Ansbach	2,0	10,2	—	1,5
B 14 Verlegung Altensittenbach-Pommelsbrunn	8,0	19,0	3,0	4,8
B 26/286 Ausbau in Schweinfurt	1,0	12,2	0,8	—
B 279 Verlegung bei Ebern	5,3	7,0	—	5,3

Aus- und Neubaustrecken von Bundesstraßen			Bauleistungen 1971	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	1971 fertig- gestellt km	Ende 1971 in Bau km
B 279 Verlegung bei Bischofsheim	6,4	9,8	—	6,4
B 286 Verlegung bei Schwebheim (bei Schweinfurt) ...	1,0	8,0	—	1,0
B 303 Verlegung zwischen Pfaffendorf und Ibind	10,0	20,1	—	9,7
B 308 Ausbau von Sonthofen bis Hindelang	7,2	11,2	1,8	5,4
B 472 Verlegung bei Thalhofen	1,3	2,6	1,3	—
B 12 Ausbau von Kaufbeuren bis Kempten	41,5	66,0	4,5	—
B 27 Veitshöchheim (Würzburg-Gemünden)	2,8	12,7	—	2,8
B 10 Burlafingen (Augsburg-Ulm)	1,0	3,5	1,0	—
B 12 neu Neubau von Oberpfaffenhofen bis München	19,4	146,2	—	19,4
B 13 Verlegung bei Unterhaching und Taufkirchen ...	10,5	55,0	—	10,5
B 12 Verlegung bei Landsberg/Lech	4,5	36,2	—	4,5
B 15 Neubau von Weiden bis Neustadt einschließlich Umgehung Neustadt	6,5	36,0	2,3	—
B 16 Neubau Westumgehung Regensburg	7,0	88,0	1,1	—
B 4a Verlegung bei Forchheim	7,0	50,0	—	7,0
B 15 Verlegung bei Selb	3,1	6,5	3,1	—
B 505 Verlegung Fesseldorf-Bamberg	25,8	48,0	—	6,9
B 26a Verlegung bei Schweinfurt	22,9	71,2	8,8	—
B 2a Verlegung bei Roth	20,0	82,8	—	19,9
B 4a Verlegung bei Baiersdorf	3,9	10,3	—	3,9
B 469 Ausbau nördlich Obernburg	8,0	16,2	—	8,0
B 2/25 Verlegung bei Donauwörth	9,0	55,3	—	7,8
B 17 neu Neubau zwischen Augsburg und Landsberg	11,3	57,7	—	10,9
B 19/308 Verlegung zwischen Immenstadt und Sonthofen .	7,7	33,8	4,5	—
B 19 Ulm-Hittistetten (Neubau)	10,9	70,2	—	10,9
Berlin	—	—	—	—
Bremen				
Ausbau und Verlegung zwischen Landesgrenze Nieder- sachsen bei Lesum und dem Weserübergang (Fähre) bei Farge	5,4	36,9	—	0,9
Ausbau der freien Strecke Grollander Heerstraße	2,1	22,5	—	2,1
Hamburg				
B 5 Verlegung bei Horn-Billstedt	4,5	33,5	—	1,4
Hessen				
B 3 Ausbau von Teilstrecken zwischen Sichert- shausen und Landesgrenze Baden-Württemberg Ausbau Bad Vilbel-Frankfurt/M.	60,0	105,0	—	3,0
B 37 Ausbau von Teilstrecken zwischen den Landes- grenzen Baden-Württemberg Ausbau Teilstrecke zwischen Neckarsteinach und Hirschhorn	6,0	40,0	2,4	1,5

Aus- und Neubaustrecken von Bundesstraßen			Bauleistungen 1971		
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	1971 fertig- gestellt km	Ende 1971 in Bau km
B 38	Verlegung bei Roßdorf	2,0	4,3	2,0	—
B 45	Ausbau von Teilstrecken zwischen Dieburg (B 26) und Landesgrenze Baden-Württemberg Ausbau zwischen Knoten B 45/B 426 und Höchster Rondell	40,0	60,0	3,0	—
B 45	Bau einer neuen Kinzigbrücke mit Straßenver- legung in Hanau	0,4	3,5	0,4	—
B 49/54	Ausbau von Teilstrecken zwischen Landesgrenze Rheinland-Pfalz und Weilburg mit Querverbin- dung zur B 54 bei Hadamar	5,6	14,5	—	5,6
B 429	Bau einer Bundesstraße zwischen Allendorf (bei Weilburg) und Wetzlar/Neustadt	20,0	70,0	2,5	11,5
B 260	Verlegung bei Schlangenbad	3,7	13,0	—	3,7
B 276	Ausbau von Teilstrecken zwischen Wirtheim (B 40) und Landesgrenze Bayern	20,0	25,0	3,0	—
B 455	Ausbau in Oberstedten	2,3	5,0	—	2,3
B 455	Ausbau in Bad Homburg	2,3	5,3	0,3	0,4
B 456	Ausbau zwischen Bad Homburg und Usingen (B 275)	14,0	30,0	3,0	—
B 519	Ausbau zwischen B 42 (Rüsselsheim) und B 8 Königstein 1. Bauabschnitt Hofheim-Königstein ..	4,5	12,0	4,5	—
B 7	Ausbau von Teilstrecken zwischen Landesgrenze Niedersachsen und Landesgrenze Bayern	65,0	120,0	4,0	5,2
B 27	Verlegung bei Asmushausen	4,0	8,0	—	3,4
B 62	Ausbau zwischen A 23 (Bad Hersfeld) und Sorga	6,0	20,0	—	2,5
B 249	Ausbau von Teilstrecken zwischen B 27 bei Nie- derhone und Schwebda bei Eschwege	12,0	30,0	—	1,0
B 252	Verlegung bei Wrexen	4,0	6,0	3,5	—
B 254	Ausbau zwischen Holzhausen (B 3 südlich Kassel) und Fulda (B 27) (Großenlüder-Fulda)	80,0	110,0	—	7,2
B 279	Verlegung bei Hettenhausen	7,0	4,1	7,0	—
B 450	Verlegung in Fritzlar einschließlich Brücke über die Eder	1,0	4,5	0,3	—
B 458	Ausbau in Fulda	1,0	6,5	—	0,2
B 44	Groß Gerau—Mainz—Darmstadt	0,5	4,7	0,5	—
B 3a	Gießen—Frankfurt	71,5	550,0	—	5,1
B 26	Darmstadt—Landesgrenze Bayern	27,6	170,0	7,0	—
B 40	Rhein-Main-Schnellweg bis Mainzer Landstraße in Frankfurt einschließlich Verbindungsstrecke zur B 43 (Kelsterbacher Spange)	12,1	99,8	—	3,0
B 43	Mainz—Gustavsburg—Hanau Verlegung im Flughafenbereich und Ausbau in Mühlheim	52,0	370,0	2,6	7,3
B 45	Steinheim (B 43)—Dieburg (B 26)	28,0	110,0	4,4	—
B 429	Wetzlar/Neustadt—Gießen (B 3a)	16,7	130,0	8,5	—
B 456	BAB—HAFRABA / Bad Homburg (B 455)	5,2	30,0	2,6	—
B 3a	Cölbe—Marburg—Niederweimar	17,4	110,0	2,7	2,3
B 452	Ausbau Eschwege—Oetmannshausen	4,7	16,0	4,7	—

Aus- und Neubaustrecken von Bundesstraßen			Bauleistungen 1971	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	1971 fertig- gestellt km	Ende 1971 in Bau km
Niedersachsen				
B 72 Ausbau in Aurich	2,7	5,9	—	2,7
B 70 Verlegung bei Völlenerfehn	4,0	4,5	—	2,7
B 75 Verlegung bei Logabirum	3,0	6,3	2,9	—
B 72 Verlegung von nördlich Rinzelndorf bis einschließ- lich Sedelsberg	7,0	55,5	—	7,0
B 68 Verlegung bei Bramsche	4,6	30,0	—	4,6
B 68 Verlegung bei Quakenbrück	3,1	33,0	—	3,1
B 51 Verlegung bei Diepholz	4,2	10,0	4,2	—
B 51 Verlegung bei Ostercappeln	4,0	21,0	3,4	—
B 74 Verlegung bei Osterholz-Scharmbeck	6,4	8,2	—	6,4
B 495 Verlegung bei Osten	4,0	13,7	—	4,0
B 6 Teilverlegung westlich Hannover	4,0	30,0	—	4,0
B 83 Verlegung und Ausbau in Hameln einschließlich Bau einer 2. Weserbrücke	2,0	32,0	—	2,0
B 83 Verlegung bei Pegestorf	4,0	5,5	2,3	—
B 1 Ausbau von Himmelsthür bis westlich Hildes- heim	2,0	6,1	—	2,0
B 444 Verlegung westlich Peine	2,0	10,1	—	1,0
B 65 Verlegung der B 65/B 444 südlich Peine	1,0	12,0	—	1,0
B 6 Ausbau von Jerstedt bis Kunigunde	2,0	10,0	—	2,0
B 4 Verlegung im Raum Bad Harzburg	4,7	25,0	4,7	—
B 241/446 Höhenungleicher Ausbau des Knotenpunktes B 241/B 446 bei Hardeggen	2,0	4,4	2,0	—
B 27 a Neubau einer Zubringerstraße von Marzhausen zur BAB Hannover-Kassel	5,0	19,6	1,3	—
B 241 Verlegung bei Lerbach	6,3	6,5	6,3	—
B 241/243 Verlegung bei Osterode-Lasfelde	8,0	46,0	—	4,0
B 27/243 Verlegung bei Herzberg und Ausbau zwischen Herzberg und Scharzfeld	3,1	7,0	—	3,1
B 27/243 Verlegung bei Scharzfeld	5,0	21,0	—	5,0
B 4 Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges mit der DB-Strecke Hannover-Hamburg bei Uelzen	5,0	9,8	—	5,0
B 188/443 Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges mit der DB-Strecke Hannover-Hamburg bei Burg- dorf	3,0	6,4	—	3,0
B 443 Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges mit der DB-Strecke Hannover-Hamburg bei Lehrte	1,0	10,6	—	1,0
B 530 Hesel über Neermoor bis Emden	29,0	154,0	—	9,2
B 75 östlich Westerstede bis westlich Oldenburg ...	19,4	60,0	—	6,2
B 75 Urneburg (westlich Delmenhorst) bis Twelbäke (östlich Oldenburg)	25,8	77,0	—	8,0

Aus- und Neubaustrecken von Bundesstraßen			Bauleistungen 1971		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	1971 fertig- gestellt km	Ende 1971 in Bau km	
B 490	Wartjenstedt–Braunschweig	33,0	91,0	—	3,1
B 4	Westerode bis nördlich Schladen	16,0	66,0	—	8,0
B 27	Göttingen–Weende	4,7	49,5	—	3,7
Nordrhein-Westfalen					
<i>(Landschaftsverband Westfalen-Lippe)</i>					
B 54	Verlegung bei Meinerzhagen	1,4	9,2	—	1,4
B 55	Ausbau in Warstein	3,0	5,0	2,0	—
B 251	Ausbau zwischen Brilon und Willingen	4,0	5,0	—	4,0
B 475	Verlegung östlich Soest	3,1	7,0	—	3,1
B 7	Verlegung bei Warburg	2,8	8,0	—	2,8
B 61	Ausbau in Brackwede	1,6	9,1	—	1,6
B 61	Ausbau in Bad Oeynhausens-Rheme	1,4	10,9	1,4	—
B 64	Verlegung bei Delbrück	3,4	6,9	—	3,4
B 64	Verlegung bei Bad Driburg	6,5	16,0	6,5	—
B 68/252	Verlegung bei Scherfede	4,1	26,0	2,3	1,8
B 482	Neubau zwischen Lerbeck und Wietersheim	13,0	34,0	—	4,4
B 51	Ausbau zwischen Marl-Sinsen und der Landes- grenze Niedersachsen Haltern Kanal- und Lippebrücke	1,0	8,7	—	1,0
B 65/70	Ausbau in Rheine	0,7	8,5	—	0,7
B 67 z	Neubau zwischen Oeding und Gescher	14,0	18,2	—	5,1
B 223	Ausbau zwischen Oberhausen-Sterkrade und Dorsten	2,8	12,0	2,8	—
B 225	Ausbau zwischen Dorsten und Marl	8,0	10,0	0,5	—
B 235	Verlegung bei Albachten	3,7	5,1	—	3,7
B 475	Verlegung bei Ladbergen	5,3	8,7	2,1	—
B 475	Verlegung östlich Warendorf	2,5	8,9	2,5	—
B 7	Bahnübergang Hohenlimburg	1,2	8,2	1,2	—
B 51/58	Bahnübergang Haltern	4,4	13,2	—	4,4
B 7 n	Hohenlimburg bis Iserlohn	13,5	107,2	—	11,1
	Hüttentalstraße				
B 54/62 n	Kreuztal–Eiserfeld	21,3	396,0	—	1,4
B 63/479 n	Westumgehung Werl	7,4	37,0	—	7,4
	Bönen–Iserlohn				
B 233 n	Umgehung Unna	14,0	106,0	—	4,0
B 65 n	Minden bis Landesgrenze Niedersachsen	10,3	49,0	2,0	3,5
B 227 n	Gelsenkirchen-Buer bis Gelsenkirchen-Hassel ...	10,5	25,0	—	3,2
<i>(Landschaftsverband Rheinland)</i>					
B 67	Neubau von Rheinbrücke bis B 57	5,6	14,2	—	5,2
B 223	Ausbau zwischen Oberhausen und Oberhausen- Sterkrade	2,3	42,4	0,8	—

Aus- und Neubaustrecken von Bundesstraßen			Bauleistungen 1971	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	1971 fertig- gestellt km	Ende 1971 in Bau km
B 7 (A 203) Dülker B 7 alt bis Leuth (niederländische Grenze)	16,3	33,0	—	8,0
B 7 (A 209) Düsseldorf-Heedt bis Waldniel	10,5	32,0	—	10,5
B 326 (A 210) Düsseldorf-Wuppertal	19,5	290,0	—	9,5
B 57 (A 202) Nordtangente Krefeld Abschnitt Parkstraße-B 57	3,3	13,5	—	3,3
B 7 (A 209) Abschnitt Nordtangente Mönchengladbach	8,0	34,8	—	8,0
B 8 (A 170) Düsseldorf-Leverkusen	24,8	245,0	6,2	—
B 257 (A 221) Geislar-Gelsdorf	3,8	8,7	—	3,0
B 256 n Derschlag-Denklingen Abschnitt Volkenrath	4,1	15,5	4,1	—
B 8 Anschlußstelle Köln-Deutz bis Menden	20,0	100,0	2,5	8,6
B 56 Stieldorf bis Duisdorf	19,0	262,0	—	1,9
Rheinland-Pfalz				
B 41 Verlegung in Idar-Oberstein 1. Bauabschnitt	5,6	34,5	2,8	—
B 41 Verlegung von Nahbollenbach bis Weierbach ...	4,2	10,0	4,2	—
B 42 Verlegung bei Hönningen	3,3	18,0	—	3,3
B 42 Verlegung Lahnstein-Braubach	8,1	70,0	2,2	5,1
B 50 Verlegung bei Simmern	6,4	14,5	6,4	—
B 53 Verlegung zwischen Pünderich und Briedel	4,6	9,2	—	2,5
B 62 Ausbau in Kirchen	1,2	17,0	—	1,2
B 327 Verlegung bei Emmelshausen	5,3	8,4	—	1,6
B 414 Verlegung bei Hachenburg	5,4	17,0	0,4	—
B 416 Ausbau zwischen Kobern und Lehmen einschließ- lich Anschlußstelle Moselbrücke	3,7	19,8	—	3,7
B 9 Ausbau in Rheindiebach	2,0	5,5	2,0	—
B 9/39 Verlegung bei Speyer	13,0	50,9	6,7	1,0
B 10 Ausbau von Fehrbach bis Pirmasens	3,6	13,4	3,6	—
B 10 Umgestaltung des Verkehrsknotens B 10 / L 484 am Waldfriedhof Pirmasens	1,4	4,4	1,4	—
B 39 Ausbau von Teilstrecken zwischen Frankenstein und Neustadt	14,0	18,0	0,4	—
B 48 Verlegung bei Rockenhausen	4,4	17,0	—	1,8
B 270 Verlegung von Waldfishbach bis Burgalben	4,2	9,8	—	4,2
B 9 Ausbau von Rülzheim-Wörth	14,9	50,0	—	6,2
B 53 Ausbau von Kröv bis Traben-Trarbach	8,0	17,3	2,3	—
B 53 Ausbau von Enkirch bis Burg einschließlich Ver- legung bei Burg	2,1	3,2	1,3	—
B 257 Ausbau von Echternacherbrück bis Irrel ein- schließlich Grenzbrücke	5,7	13,5	0,4	—

Aus- und Neubaustrecken von Bundesstraßen			Bauleistungen 1971	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	1971 fertig- gestellt km	Ende 1971 in Bau km
B 410 Verlegung bei Prüm 1. Bauabschnitt	3,2	5,0	3,2	—
B 51 Verlegung von Saarburg bis Ayl	8,4	34,0	—	3,6
B 62 Betzdorf Köln-Gießen	1,0	8,4	—	1,0
B 9 Weißenthurm-Koblenz	7,9	60,0	—	3,0
B 42 Neuwied-Bendorf	9,0	65,0	—	9,0
B 49/327 Verbindungsspanne B 49-B 327 einschließlich Rheinbrücke Koblenz/Süd	7,4	200,0	—	3,6
B 9 Saarstraße bei Mainz	1,9	6,2	—	1,9
B 9 Umgehung Limburgerhof	4,7	27,0	—	4,7
B 10 Kandel-Landau	12,8	40,0	—	1,4
B 35 Germersheim (B 9)-Landesgrenze	3,6	40,0	3,6	—
B 37 Bad Dürkheim-Ludwigshafen	14,0	75,0	—	4,8
B 38 Assenheim-Mutterstadt	6,3	23,3	—	1,0
B 38 Mutterstadt-Rheingönheimer Kreuz	5,4	24,6	—	5,3
B 49 Schweich-Trier	13,0	55,0	2,3	—
Saarland				
B 41 Neubau von Teilstrecken zwischen Saarbrücken und der Ländergrenze bei Nohfelden Verlegung bei St. Wendel	45,0	140,0	1,0	1,0
B 51 Verlegung bei Bübingen	3,0	4,2	—	1,0
B 406 Französische Grenze (bei Güdingen)-Dillingen ..	32,0	172,0	—	7,0
Schleswig-Holstein				
B 5 Verlegung zwischen Weddingstedt und Tönning	15,0	55,0	—	15,0
B 5/204 Verlegung Itzehoe-Ebendorf	9,0	48,0	—	3,0
B 76 Ausbau zwischen Gettorf und Eckernförde	9,0	14,5	—	1,0
B 76 Süselerbaum und Timmendorfer Strand	7,0	46,0	—	7,0
B 77 Ausbau und Verlegung Rendsburg-Jevenstedt ..	4,0	15,0	—	4,0
B 77 Ausbau und Verlegung in Itzehoe	1,0	12,0	—	1,0
B 207 Verlegung bei Mölln	6,0	22,0	—	6,0
B 503 Neubau der Holtenauer Hochbrücke	6,0	107,6	3,2	2,0
B 203 Heide Elmshorn-Niebull	1,0	5,0	—	1,0
B 5 Landesgrenze Hamburg-Elmshorn	23,0	123,3	2,0	9,0
B 75 Travemünde-Herrenbrücke-Kücknitz	9,0	45,0	1,0	1,0
B 76 Kupfermühle-Flensburg	10,0	40,0	10,0	—
B 202 Schülldorf-Ostenfeld	5,0	24,3	—	5,0
B 202 BAB Anschlußstelle Kiel-Russee bis BAB-Kreuz Kiel-West	2,0	17,8	—	2,0
B 404 Kiel-Bargtheide	72,0	250,0	6,0	9,0

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

Nr.	Bauwerksbezeichnung		Streckenabschnitt	Länge (m)	Kosten (Millio- nen DM)	Baustoff
a) Im Jahre 1971 fertiggestellte Großbauwerke						
1	605	10,6	Rheinbrücke Germersheim	B 35	Germersheim-Bruchsal	Stahl
2	470	17,0	Tunnel „Hölzern“	A 23	Weinsberg-Würzburg	Stahlbeton
3	567	12,0	Bleche-Talbrücke	A 13	Sauerlandlinie Dortmund-Gießen	Beton (Fertigteile)
4	659	13,7	Saßmicke-Talbrücke	A 13	Sauerlandlinie Dortmund-Gießen	Spannbeton
5	426	15,0	Talbrücke Gerlingen	A 13	Sauerlandlinie Dortmund-Gießen	Spannbeton
6	486	16,6	Lahntalbrücke Dorlar	A 13	Sauerlandlinie Dortmund-Gießen	Spannbeton
7	640	12,8	Pilsachbrücke	A 15	Nürnberg-Regensburg	Spannbeton Stahl Verbundb.)
8	700	9,0	Fuldabrücke Bergshausen	A 16	Unna-Kassel	Stahl (Fachwerk)
9	640	12,0	Twistetalbrücke	A 16	Unna-Kassel	Spannbeton
b) Ende 1971 im Bau befindliche Großbauwerke						
10	590	68,0	Düsseldorf-Oberkassel		Rheinbrücke innerhalb des städtischen Straßennetzes	Stahl (Schräg- seilbrücke)
11	710	27,5	Bonn-Süd, Rheinbrücke	B 42/B9	Südtangente Bonn	Stahl
12	1 820	58,0	Rheinbrücke Koblenz-Süd	B 327	Südtangente Koblenz	Stahl
13	1 100	46,9	Rheinbrücke Mannheim-Nord	B 44	Mannheim-Ludwigs- hafen	Stahl (Schräg- seilbrücke)
14	760	49,7	Rheinbrücke Speyer-Nord	A 83	Hockenheim-Speyer	Stahl (Schräg- seilbrücke)
15	1 020	40,0	Donaubrücke Schalding	A 15	Regensburg-Passau	Stahl
16	847	57,0	Donaubrücke Deggenau	A 15	Regensburg-Passau	Stahl (Schräg- seilbrücke)
17	935	28,6	Moselbrücke Winingen	A 14	Rheinlinie Köln- Ludwigshafen	Stahl
18	976	60,2	Moselbrücke Schweich	A 76	Trier-Hermeskeil	Spannbeton
19	710	15,0	Mainbrücke Weyer	B 26a	Südumgehung Schweinfurt	Spannbeton
20	885	42,0	Jagsttalbrücke Widdern	A 23	Weinsberg-Würzburg	Stahl
21	1 500	45,0	Hochbrücke über Nord-Ost- see-Kanal „Rader-Insel“	A 10	Hamburg-Flensburg	Spannbeton
22	520	18,0	Hochbrücke Holtenau	B 503	über Nord-Ostsee- Kanal	Spannbeton Stahl
23	1 315	40,0	Loisachbrücke Olstadt	A 22	Lindau-München	Spannbeton
24	761	25,7	Ahmetalbrücke	A 16	Ruhrgebiet-Kassel	Spannbeton
25	450	17,1	Eiderbrücke Tönning	B 5	Weddingsstadt- Tönning	Spannbeton Stahl
26	3 210	330,0	Elbtunnel Hamburg	A 10	Hamburg-Flensburg	—
27	385	15,0	Lehrtal-Tunnel	B 10	Ulm-Dornstadt	—

6.5 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1972

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Baden-Württemberg			
Würzburg–Kempten	AS Illereichen bis AS Memmingen-Süd (B 19)	18,0	Herbst 1972
Freiburg–Kirchzarten (B 31)	bei Freiburg, Berliner Allee bis Eschholzstraße	1,0	Herbst 1972
Rhein-Neckar-Schnellweg (B 38) ..	bei Mannheim, Feudenheimer Landstraße (L 538) bis B 37	1,5	Herbst 1972 (1. Fahrbahn)
Herrenberg–Stuttgart (B 14)	bei Böblingen, Tübinger Allee (L 1185) bis Mönchsbrunnen	3,2	Herbst 1972
Krefeld–Ludwigshafen	im Bereich des Dreiecks Hockenheim bis L 722	4,0	Ende 1972
Bad Hersfeld–Heilbronn	AS Tauberbischofsheim bis Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern	15,9	Ende 1972
Bayern			
München–Lindau	AS Penzberg/Iffeldorf bis Ohlstadt (B 2)	21,5	Sommer 1972
München–Landsberg (B 12n)	München bis Argelsried	19,4	Sommer 1972
München–Holzkirchen (B 13n)	Verlegung bei Unterhaching und Taufkirchen	9,6	Sommer 1972
Bamberg–Unterbrücklein (B 505) .	Roßdorf bis Fesselsdorf (1. Fahrbahn)	9,0	Herbst 1972
Würzburg–Kempten	AS B 18 neu bis AS Memmingen-Süd	4,6	Herbst 1972
Bad Hersfeld–Heilbronn (Weinsberg)	Landesgrenze Bayern/Baden-Württemberg bis AS B 27	1,7	Ende 1972
Erlangen–Fürth	AS Eltersdorf bis AS Fürth-Poppenreuth	7,2	Ende 1972
Bremen			
Bremen–Cuxhaven	Rockwinkeler Landstraße bis Luisenthal	(4,5)	Herbst 1972
Hamburg			
Hamburg–Flensburg	AS Hamburg-Bahrenfeld bis AS Hamburg-Stellingen	3,9	Ende 1972
Hamburg–Flensburg	AS Hamburg-Harmstorf bis AS Hamburg-Heimfeld	4,3	Ende 1972
Hessen			
Lüttich (belgische Grenze)–Frankfurt/Main	Kreuz Frankfurt-Nord bis AS Ludwig-Landmann-Straße	1,9	Sommer 1972
Kassel–Ruhrgebiet	Landesgrenze Hessen/Nordrhein-Westfalen bis AS Diemelstadt (B 252)	4,0	Herbst 1972
Wetzlar/Neustadt–Gießen (B 3a) .	Hochstraße Wetzlar, Neustädter-Anschluß bis Bahnhof Wetzlar	2,0	Herbst 1972

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Gießen-Frankfurt/Main	Ostumgehung Gießen von der L 3131 bis zur B 49 (1. Fahrbahn)	3,0	Ende 1972
Bad Homburg-Darmstadt	AS Bonames (L 3019) bis Bonameser Straße	2,4	Ende 1972
Bad Homburg-Darmstadt	AS Sprendlingen bis AS Egelsbach	8,4	Ende 1972
Niedersachsen			
Bremen-Westerstede (B 57/E 35) .	Urneburg (westlich Delmenhorst) bis Kirchkimmen	8,8	Herbst 1972
Bad Harzburg-Braunschweig (B 4)	Ortsumgehung Vienenburg	5,9	Herbst 1972
Nordrhein-Westfalen			
Krefeld-Ludwigshafen	AS Krefeld-Uerdingen bis AS Meerbusch-Osterath	9,3	Sommer 1972
Düsseldorf-Wuppertal (B 326)	Wuppertal Deutscher Ring bis Briller Straße	3,5	Sommer 1972
Krefeld-Ludwigshafen	AS Kaldenhausen (L 389) bis AS Krefeld-Uerdingen	6,2	Herbst 1972
Krefeld-Ludwigshafen	AS Frechen (B 264) bis Gabel Blessem (B 265)	12,9	Herbst 1972
Aachen-Dülken-Rheinhausen (B 57n)	Nordtangente Krefeld (Kreuzungsbereich mit der BAB Krefeld-Ludwigshafen)	2,0	Herbst 1972
Wesel-Bad Honnef (B 8n)	Porz-Lind bis Menden	7,4	Herbst 1972
Menden-Landesgrenze Nordrhein-Westfalen/Rheinland-Pfalz (B 42n)	Menden bis L 16 bei Meindorf	1,1	Herbst 1972
Kassel-Ruhrgebiet	Unna (Holzwickede bis AS Soest) (B 475)	38,8	Herbst 1972
Kassel-Ruhrgebiet	AS Haaren (B 480) bis Landesgrenze Nordrhein-Westfalen/Hessen	20,4	Herbst 1972
Bönen-Iserlohn (B 233)	Unna-Ost (B 1) bis B 233	4,0	Herbst 1972
Hamm-Neheim-Hüsten (B 63/B 479)	Westumgehung Werl	1,5	Herbst 1972
Hennef-Düren-Heinsberg (niederländische Grenze) (B 56) . .	Südspange Bonn mit Rheinbrücke	2,2	Ende 1972
Rheinland-Pfalz			
Krefeld-Ludwigshafen	Kreuz Koblenz bis AS Koblenz-Süd (B 327)	15,6	Ende 1972
Krefeld-Ludwigshafen	AS Emmelshausen (L 213) bis Laudert (L 217)	9,9	Ende 1972
Krefeld-Ludwigshafen	AS Mutterstadt (B 38) bis AS Speyer (B 9)	14,4	Ende 1972
Bonn-Koblenz (B 9)	AS Koblenz (B 9) bis Bundesbahnunterführung nördlich Koblenz	2,0	Ende 1972
Trier-Pirmasens	AS Kusel (B 420) bis AS Reichweiler	6,1	Ende 1972
Karlsruhe-Landau (B 10)	Insheim bis Landau	2,0	Ende 1972

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Saarland			
Saarbrücken-Karlsruhe	im Bereich von Spiesen	2,0	Ende 1972
Französische Grenze (bei Gündingen)-Dillingen (B 406)	Wehrden bis Wadgassen	6,0	Ende 1972
Schleswig-Holstein			
Hamburg-Flensburg	AS Schleswig (B 77) bis AS Bordes- holm (L 49)	43,1	Sommer 1972
Dreieck Neumünster-Kiel	AS Blumenthal (L 298) bis Einmün- dung Kieler Westring	13,5	Sommer 1972
Kiel-Geesthacht (B 404)	Ortsumgehung Bornhöved-Wanken- dorf	9,0	Sommer 1972
Voraussichtliche Ergänzung des BAB-Netzes 1972		395,1	