

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Jährlicher Bericht über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaues
Straßenbaubericht für das Jahr 1972

Inhalt

	Seite
1 Grundlagen	5
1.1 Bedarfsplan	5
1.2 Fünfjahrespläne	5
1.3 Finanzierungsgrundlagen	5
2 Baufortschritt im Jahre 1972	6
2.1 Ausgaben und Leistungen insgesamt	6
2.1.1 Gesamtausgabe	6
2.1.2 Vertragliche Bindungen	6
2.1.3 Gesamtleistungen	6
2.2 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen	7
2.2.1 Neubau von Bundesautobahnen	7
2.2.2 Aus- und Neubau von Bundesstraßen	11
2.2.3 Erneuerung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken	13
2.2.4 Bauwerke im Zuge der Bundesfernstraßen	13
2.2.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen	14
2.3 Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplans	14

Kartenbeilage am Schluß des Bandes

3	Ergänzende bauliche und verkehrstechnische Leistungen im Jahre 1972	15
3.1	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	15
3.1.1	Beseitigung von Unfallsschwerpunkten	15
3.1.2	Autobahnfernmeldenetz und Notrufanlagen	16
3.1.3	Verkehrsbeeinflussung	16
3.1.4	Straßenbeleuchtung	16
3.1.5	Wildsperrzäune	16
3.1.6	Winterdienst	17
3.1.7	Nebelwarnanlagen	17
3.1.8	Zulassung von Spikesreifen	17
3.1.9	Schutzplanken	17
3.2	Verbesserung der Verkehrsbedienung	18
3.2.1	Nebenbetriebe der Bundesautobahnen	18
3.2.2	Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien	18
3.3	Schutz gegen Straßenverkehrslärm	18
3.4	Bepflanzung	18
3.5	Rationalisierung der Erdarbeiten im Straßenbau	19
4	Datenerfassung und -verarbeitung, Forschung, internationale Zusammenarbeit und verkehrswirtschaftliche Untersuchungen im Jahre 1972	19
4.1	Verkehrszählungen	19
4.2	Straßendatenbank	19
4.3	Straßenbauforschung	20
4.4	Internationale Zusammenarbeit	20
4.5	Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	21
4.6	Technische Vorschriften und Richtlinien	21
5	Anhang zum Straßenbaubericht 1972	25
5.1	Veröffentlichungen zur Ausbauplanung der Bundesfernstraßen	25
5.2	Leistungen auf Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1972	26
5.3	Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1972	31
5.4	Großbauwerke im Zuge der Bundesfernstraßen	39
5.5	Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1973	41

Seite

Verzeichnis der Tabellen

1	Ausbau- und Neubaubedarf an Bundesfernstraßen von 1971 bis 1985	5
2	Bauziele im 1. Fünfjahresplan	5
3	Längenveränderungen an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1973	9
4	Veränderungen an den Bundesautobahnen gegenüber dem Vorjahr (Stand 1. Januar 1973)	10
5	DM-Sätze für Unterhaltungsmittel je km Straßenlänge	14
6	Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplanes im Jahre 1972	15
7	Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplanes in der Zeit vom 1. Januar 1971 bis 31. Dezember 1972	15
8	Ausgaben für die Erhebung von Straßendaten (in DM)	20

Verzeichnis der Abbildungen

1	Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen von 1950 bis 1972	7
2	Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren von 1950 bis 1972	8
3	Neues Stationszeichen an den Bundesfernstraßen	19
4	Regelquerschnitte für Bundesfernstraßen (1972)	22

Verzeichnis der Karten

1	Erneuerung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken	nach S. 14
2	Großbauwerke im Zuge der Bundesfernstraßen	nach S. 14
3	Unfallraten auf Bundesautobahnen	nach S. 16
4	Nebenbetriebe der Bundesautobahnen	nach S. 18
5	Autobahnmeistereien	nach S. 18
6	Voraussichtliche Fertigstellungen von Bundesautobahn-Neubaustrecken in den Jahren 1973 und 1974	nach S. 23

Verzeichnis der Anlagen

1	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1972
---	---

Straßenbaubericht 1972

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 Straßenbaubericht wurde erstmals für das Jahr 1971 aufgestellt und am 8. Juni 1972 dem Präsidenten des Deutschen Bundestages zugeleitet. Am 14. März 1973 ist er im Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages beraten und zur Kenntnis genommen worden. Der vorliegende Bericht bezieht sich auf das Jahr 1972.

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 beigelegt ist. Der Ausbau erfolgt nach den Dringlichkeiten, die im Bedarfsplan bezeichnet sind und nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel.

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
Bis Ende 1970 waren 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 vom 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 und 6 AbGFStr). Bei der Auswahl der Maßnahmen innerhalb der Dringlichkeiten werden die allgemeinen verkehrspolitischen Zielsetzungen und die Ergebnisse der Bundesverkehrswegeplanung mitberücksichtigt.

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 erarbeitet und veröffentlicht. 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 Finanzierungsgrundlagen

Die Finanzierung des Bundesfernstraßenbaues ergibt sich aus dem Straßenbaufinanzierungsgesetz vom 28. März 1960 (BGBl. I S. 201) in der Fassung des Gesetzes über Umstellung der Abgaben auf Mineralöl vom 20. Dezember 1963 (BGBl. I S. 995) sowie dem 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). Danach waren für den Bundesfernstraßenbau im Jahre 1972 zweckgebunden

- 50 % des Mineralölsteueraufkommens (ausgenommen das Steueraufkommen für Heizöl) nach dem Mineralölsteuergesetz 1964 (BGBl. I S. 995) i. d. F. vom 20. Dezember 1963; d. s. 16 Pf je Liter Kraftstoff und ab 1. März 1972 zusätzlich
- 25 % des Mehraufkommens an Mineralölsteuer, das sich nach dem Verkehrsfinanzgesetz 1971 ergibt; d. s. 1 Pf je Liter Kraftstoff.

2 Baufortschritt im Jahre 1972

2.1 Ausgaben und Leistungen insgesamt

2.1.1 Gesamtausgabe

Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1972 folgende Ausgabemittel zur Verfügung:

	in Millionen DM
Zweckgebundener Anteil an der Mineralölsteuer	5 632,5
Verwendbare Einnahmen (Beiträge Dritter)	36,3
Ausgaberesult aus 1971	89,9
Finanzierungsbeiträge (Kredite) der Öff. ..	319,8
Sonstiges	0,7
	6 079,2
davon ab als globale Minderausgabe (Sperrbetrag)	100,0
Verfügbare Ausgabemittel	5 979,2

Die Gesamtausgaben im Jahre 1972 betrugen 5 948,0 Millionen DM.

Den Ländern als Auftragsverwaltungen des Bundes für den Bundesfernstraßenbau standen hiervon 5 646,2 Millionen DM zur Verfügung, 301,8 Millionen DM wurden zentral bewirtschaftet.

Damit sind die verfügbaren Ausgabemittel bis auf einen Rest von 31,2 Millionen DM (0,5 %) verausgabt worden.

Die Ausgaben des EPl. 12, Kapitel 12 10 (einschließlich der Finanzierungsbeiträge der Öff.) im Haushaltsjahr 1972 gliedern sich wie folgt:

	Millionen DM
Unterhaltung und Instandsetzung von Bundesstraßen (einschließlich Fahrzeuge und Geräte)	267,1
Unterhaltung und Instandsetzung von Bundesautobahnen	155,9
Unterhaltung und Instandsetzung	423,0
Ausbau und Neubau von Bundesstraßen (einschließlich Hochbau)	1 111,9
Ausbau und Neubau von BAB (einschließlich Hochbau)	3 072,8
	4 184,7

Grunderwerb für Bundesstraßen	180,8
Grunderwerb für BAB	425,8
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz	125,8
Beteiligung des Bundes an den Kosten für Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (UA III)	131,8
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz (FStrG)	149,0
Kapitaldienst des Bundes	250,4
Ersatzraumbeschaffung für Räumungsbetroffene	32,8
Forschung und Veröffentlichung	16,5
Verschiedenes	27,4
zusammen ...	5 948,0

Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen 1950 bis 1972.

2.1.2 Vertragliche Bindungen

Da bei größeren Straßenbaumaßnahmen die Bauverträge im allgemeinen über ein Jahr hinausgreifen, müssen den auftragvergebenden Dienststellen neben den Ausgabemitteln (Kassenmittel des laufenden Haushaltsjahres) auch sogenannte Verpflichtungsermächtigungen (VE) für die erst in den folgenden Jahren zur Abrechnung kommenden Teile der Aufträge zugewiesen werden.

Im Jahre 1972 standen dem Bundesfernstraßenbau insgesamt 2 800 Millionen DM VE zur Verfügung, die bis auf 55 Millionen DM für die Ersatzwohnraumbeschaffung für Straßenbauverdrängte an die Straßenbaubehörden der Länder weitergegeben werden konnten.

Die im Jahre 1973 fällig werdenden VE wurden voll, die VE zu Lasten 1974 und 1975 bis auf geringe Reste in Anspruch genommen.

Im Haushaltsjahr 1972 wurden zu Lasten der Ausgabemittel und VE bauwirksame vertragliche Bindungen in Höhe von insgesamt 4 600 Millionen DM eingegangen.

2.1.3 Gesamtleistungen

Die jährliche Veränderung an Bundesautobahnen und Bundesstraßen seit 1950 kann in Zahlenwerten aus Tabelle 3 entnommen werden. Abbildung 2 zeigt die Entwicklung der Bundesfernstraßen seit 1950 in graphischer Darstellung.

Im Jahre 1972 wuchs das Netz der Bundesfernstraßen von 37 418,2 km auf 37 954,3 km. Davon entfielen auf den Neubau von Bundesautobahnen 430,5 km und auf den Neubau von Bundesstraßen 105,6 km.

77,2 km Bundesstraßen wurden im Berichtsjahr zu Bundesautobahnen aufgestuft.

Abb. 1 Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen von 1950 bis 1972

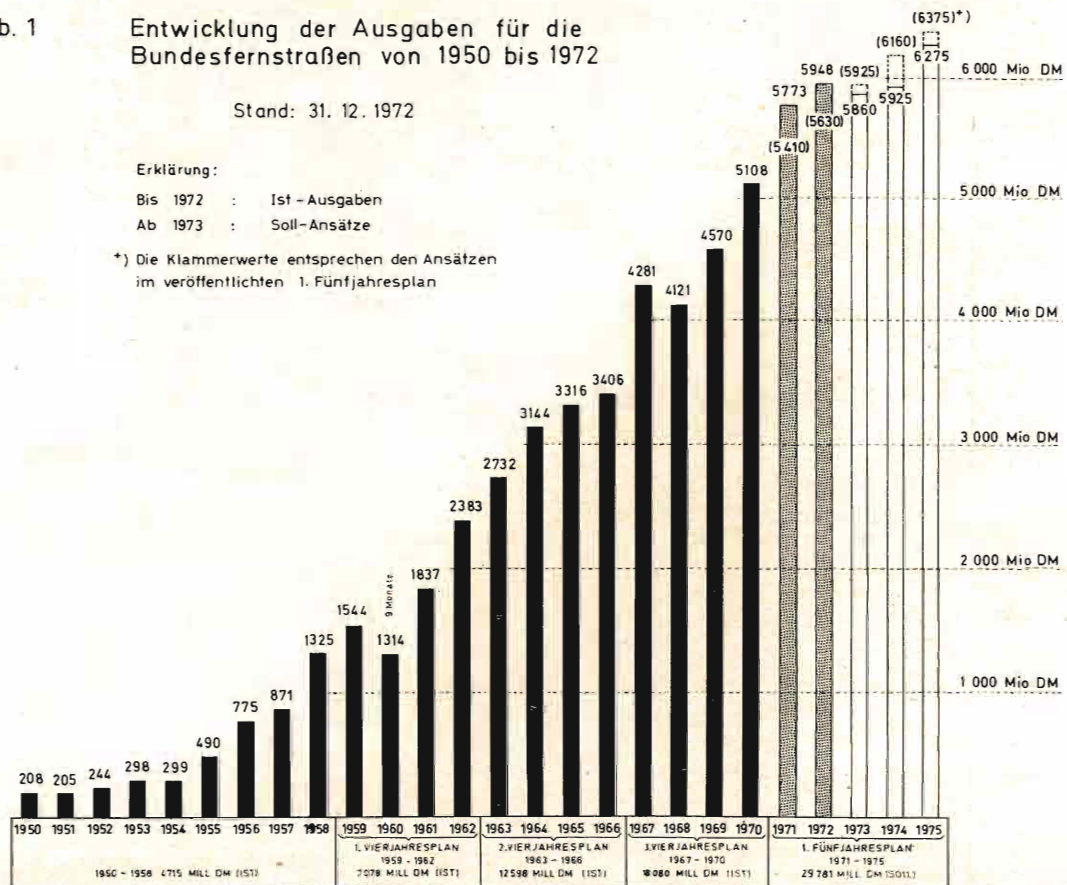
Stand: 31. 12. 1972

Erklärung:

Bis 1972 : Ist - Ausgaben

Ab 1973 : Soll - Ansätze

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



Die Bauleistungen des Jahres 1972 sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1972“ (Anlage 1) im Verhältnis zum Bedarfsplan dargestellt. Daneben können die Leistungen im Autobahnbau gegenüber dem Vorjahr bezogen auf die Bundesländer aus der Tabelle 4 entnommen werden.

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 3 001,0 Millionen DM ausgegeben.

Die Ausgaben gliedern sich wie folgt:

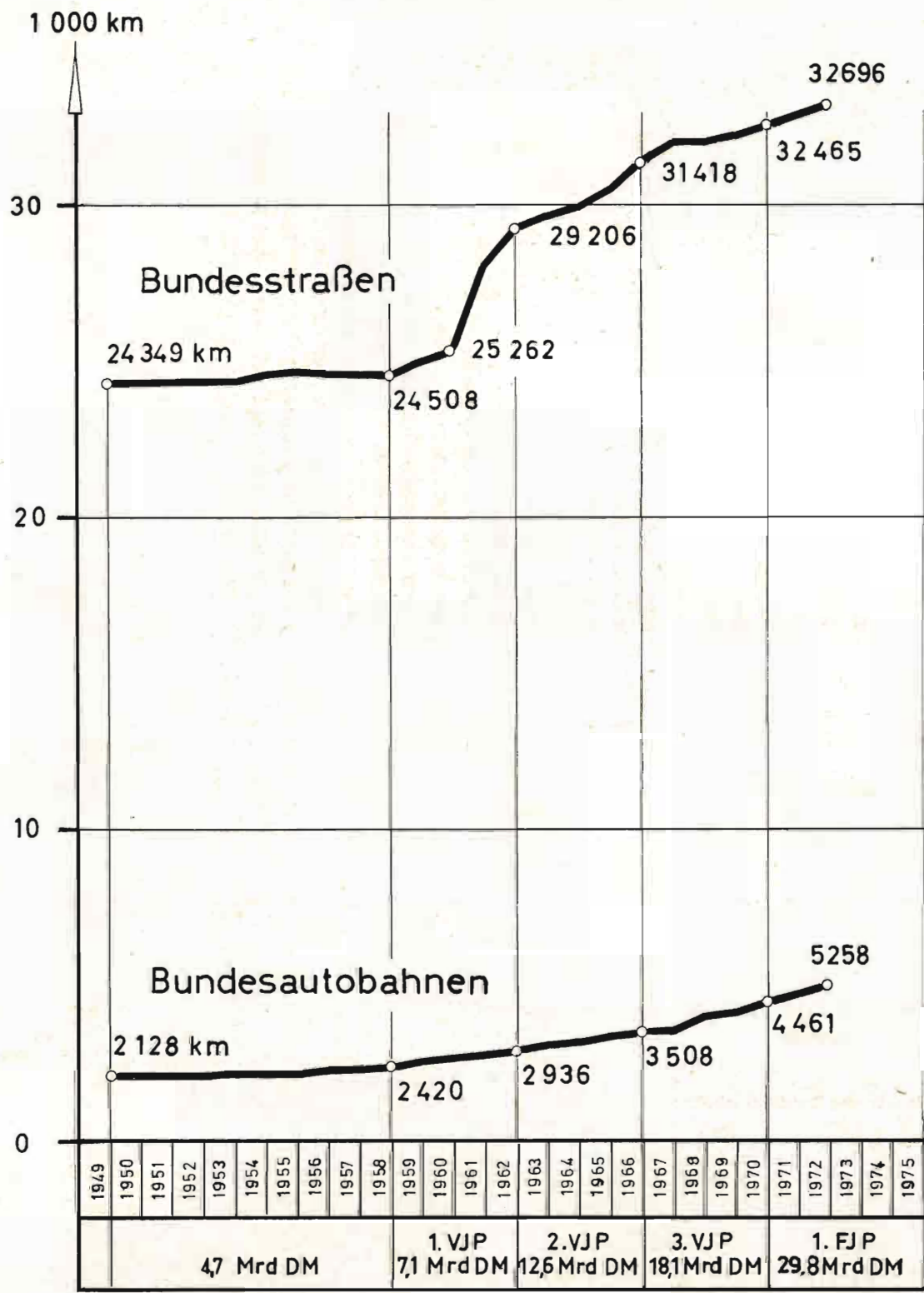
Neubau mit Finanzierungsbeiträgen der Offa (einschließlich Neubau der zugehörigen Autobahnmeistereien, Erstausrüstungen an Fahrzeugen und Geräten sowie der Hochbauten für die Kabel- und Verstärkerhäuser)

	Millionen DM
Baumittel	1 955,9
Grunderwerb	231,7
	2 187,6
Neubau ohne Finanzierungsbeiträge der Offa	
Baumittel	638,1
Grunderwerb	175,3
	813,4
Gesamtausgaben für den Neubau von Bundesautobahnen	3 001,0

Im Berichtsjahr wurden 430,5 km fertiggestellte Neubaustrecken dem Verkehr übergeben. Die Bundesautobahnen wurden damit von 4 827,8 km auf 5 258,3 km verlängert.

Die Leistungen im Bundesautobahn-Neubau im Jahre 1972 sind im Anhang unter Nr. 5.2 länderspezifisch zusammengestellt. Neben den im Berichtsjahr fertiggestellten Abschnitten ist die Gesamtlänge der bis Anfang 1972 dem Verkehr übergebenen Strecken und die Länge der Ende 1972 in Bau befindlichen Streckenteile angegeben.

Abb. 2 Ausbau der Bundesfernstraßen
in den Jahren von 1950 bis 1972



VJP = Vierjahresplan

FJP = Fünfjahresplan

Längenveränderungen an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1973

in km

Land	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 1. Januar	Verände- rung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Verände- rung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2.4)	Verände- rung 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
1973	5 258,3	+430,5	32 696,0	+ 105,6	37 954,3	+ 536,1

*) ab 1960 einschließlich Saarland

Tabelle 4

Längenveränderungen an den Bundesautobahnen gegenüber dem Vorjahr

Stand 1. Januar 1973

Land	Gesamtlängen			Länge der Kriechspur		
	1. Januar 1972 km	1. Januar 1973 km	Verände- rung km	1. Januar 1972 km	1. Januar 1973 km	Verände- rung km
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg	592,4	625,4	33,0	14,9	16,9	2,0
Bayern	1 094,5	1 172,0	77,5	9,2	18,7	9,5
Berlin	22,8	22,8	—	—	—	—
Bremen	32,6	32,6	—	—	—	—
Hamburg	36,1	36,1	—	—	—	—
Hessen	715,8	745,8	30,0	—	—	—
Niedersachsen	734,8	747,6	12,8	12,2	12,2	—
Nordrhein-Westfalen	1 058,9	1 209,9	151,0	43,3	43,3	—
Rheinland-Pfalz	325,9	380,4	54,5	34,6	5,4	—29,2
Saarland	56,6	62,3	5,7	5,3	5,3	—
Schleswig-Holstein	157,4	223,4	66,0	—	—	—
Bundesgebiet	4 827,8	5 258,3	430,5	119,5	101,8	17,7

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

Hamburg-Flensburg und Dreieck Neumünster-Kiel

Im Berichtsjahr wurden folgende Teilstrecken mit einer Gesamtlänge von 60,9 km für den Verkehr freigegeben:

- Hamburg-Marmstorf bis Hamburg-Heimfeld (4,3 km),
- Schleswig bis Bordesholm (43,1 km),
- Blumenthal bis Einmündung Kieler Westring (13,5 km).

Damit stehen von der insgesamt 199,6 km langen Autobahn 136,4 km dem Verkehr zur Verfügung, davon 132,1 km durchgehend von Hamburg-Stellingen bis Schleswig und von Neumünster bis zum Kieler Westring.

Weitere 15,4 km waren Ende 1972 in Bau.

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 wurden die Teilstrecken

- Unna (Holzwickede) bis Soest (38,8 km) und
- Haaren bis Diemelstadt (24,4 km)

mit einer Gesamtlänge von 63,2 km dem Verkehr übergeben. Damit sind 111,7 km von der insgesamt 150 km langen Autobahn fertiggestellt.

Die Reststrecke von 38,3 km Länge befindet sich in Bau.

Krefeld-Ludwigshafen (Rheinlinie)

Auf dieser Strecke wurden die Bauarbeiten auch im Berichtsjahr zügig fortgeführt. So konnten 1972 folgende Teilstrecken mit einer Gesamtlänge von 72,5 km für den Verkehr freigegeben werden:

- Kapellen bis Meerbusch-Osterath (15,7 km),
- Frechen bis Gabel Blessem (12,9 km),
- Kreuz Koblenz bis Koblenz-Süd (15,6 km),
- Emmelshausen bis Laudert (9,9 km),
- Mutterstadt bis Speyer (14,4 km),
- im Bereich des Dreiecks Hockenheim bis L 722 (4 km).

Tabelle 4

Länge der 3. Fahrspur			Länge der beiderseitigen Standspuren		
1. Januar 1972 km	1. Januar 1973 km	Veränderung km	1. Januar 1972 km	1. Januar 1973 km	Veränderung km
8	9	10	11	12	13
16,2	16,2	0,0	360,5	404,5	44,0
72,9	75,8	2,9	561,7	611,2	49,5
13,6	16,1	2,5	5,1	7,8	2,7
—	—	—	4,8	17,5	12,7
12,7	12,7	—	29,2	29,2	—
229,1	259,0	29,9	411,2	456,7	45,5
6,7	6,7	—	517,2	527,2	10,0
195,1	205,8	10,7	795,0	902,7	107,7
95,5	147,9	52,4	156,3	274,1	117,8
—	—	—	34,6	40,2	5,6
—	—	—	96,1	159,7	63,6
641,8	740,2	98,4	2 971,7	3 430,8	459,1

Von der 332,3 km langen Rheinlinie sind damit 187,7 km fertiggestellt. Weitere 139,6 km waren Ende 1972 in Bau.

Bad Hersfeld–Heilbronn

Von der 225,8 km langen Neubaustrecke ist im Berichtsjahr die 17,6 km lange Teilstrecke von der

— Anschlußstelle B 27 bis Tauberbischofsheim fertiggestellt worden.

Damit sind bis Ende 1972 insgesamt 160,8 km dem Verkehr übergeben. Die restliche Teilstrecke (65,0 km) befand sich am Ende des Berichtsjahres in Bau.

Würzburg–Kempten

Im Berichtsjahr wurde von der 208,9 km langen Neubaustrecke die 22,5 km lange Teilstrecke

— Illereichen-Altenstadt bis Memmingen-Süd dem Verkehr übergeben.

Im Bau befanden sich am Ende des Berichtsjahres 41,0 km.

München–Lindau

Von dieser Neubaustrecke wurden im Berichtsjahr 21,3 km dem Verkehr übergeben. Damit sind

62,5 km der Gesamtstrecke fertiggestellt. 6,0 km befanden sich Ende 1972 im Bau.

Ende des Jahres 1972 befanden sich insgesamt 1 200 km Bundesautobahnen in Bau. Die Arbeiten auf diesen Streckenteilen sind planmäßig vorangekommen, so daß im Jahre 1973 voraussichtlich auf folgenden besonders wichtigen Strecken mit der Fertigstellung weiterer Abschnitte zu rechnen ist:

- Krefeld–Ludwigshafen,
- Köln–Olpe,
- Heilbronn–Würzburg,
- Nürnberg–Heilbronn,
- Stuttgart–Singen,
- Autobahnring München.

2.2.2 Aus- und Neubau von Bundesstraßen (einschließlich Hochbau und Grunderwerb)

Für den Aus- und Neubau von Bundesstraßen wurden im Jahre 1972 insgesamt 1 292,7 Millionen DM ausgegeben.

Die Ausgabe gliedert sich wie folgt:

	Millionen DM
Kleinerer Ausbau (z. B. einfacher Deckenausbau)	461,2
Größerer Ausbau bis zu 2,5 Millionen DM im Einzelfall	139,0
Größerer Ausbau über 2,5 Millionen DM im Einzelfall	491,1
Hochbau	20,6
	1 111,9
Grunderwerb	180,8
	1 292,7

Mit den aufgewendeten Mitteln wurden die nachfolgenden Bauleistungen erzielt. Wegen der unterschiedlichen Baukosten und Vorleistungen stehen die fertiggestellten Streckenlängen in den einzelnen Ländern nicht im gleichen Verhältnis zu den aufgewandten Mitteln.

Baden-Württemberg

Insgesamt konnten neben mehreren kleineren Baumaßnahmen rd. 30 km neue Bundesstraßenabschnitte mit einem Kostenaufwand von 120 Millionen DM fertiggestellt werden. Darunter befinden sich u. a. Strecken im Zuge der B 14 bei Böblingen und Bendorf, die Ortsumgehung Kochendorf im Zuge der B 27, der Autobahnzubringer Lahr im Zuge der B 36 und die Verlegungen bei Bad Mergentheim im Zuge der B 19/290 und bei Waldkirch im Zuge der B 500. Laufende Baumaßnahmen, besonders im Großraum Stuttgart, konnten zügig weitergeführt werden.

Bayern

Für die Durchführung der Olympischen Sommerspiele 1972 konnten im Vorfeld von München die neugebauten Bundesstraßen Oberpfaffenhofen-München (B 12), Unterhaching-Taufkirchen (B 13) sowie die B 471 a „Südumgehung Dachau“ mit einer Gesamtlänge von rd. 39 km dem Verkehr übergeben werden. Die Bundesmittel für die Finanzierung sämtlicher Straßenbaumaßnahmen im Vorfeld von München (sog. Olympia-Programm) belaufen sich auf 435,5 Millionen DM. Im Zonenrandgebiet sind 29 km Bundesstraßen mit den Gesamtkosten von rd. 83 Millionen DM fertiggestellt worden. Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Großraum Nürnberg konnte der 2. Teilabschnitt der Frankenschnellstraße „Nürnberg-Fürth-Erlangen“ von der Stadtgrenze Nürnberg/Fürth bis zur AS Eltersdorf dem Verkehr zur Verfügung gestellt werden.

Berlin und Bremen

In beiden Städten war der Straßenbau verstärkt auf die Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse ausgerichtet.

Hamburg

In Hamburg wurde eine weitere 1,4 km lange Teilstrecke der Ortsumgehung Horn-Billstedt mit einem Kostenaufwand von 19 Millionen DM in Verkehr genommen. Die weiteren Straßenbauarbeiten konzentrierten sich auf die Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse.

Hessen

In Hessen wurden rd. 32 km neue Bundesstraßenabschnitte — darunter 7 km 4spurige Bundesstraßen — mit einem Kostenaufwand von ca. 165 Millionen DM dem Verkehr übergeben. Als bedeutende Baumaßnahmen sind hiervon u. a. zu erwähnen: im Zuge der B 429 (neue Lahntalstraße), die Hochstraße Wetzlar sowie der Abschnitt zwischen Leun und Löhnberg, die Querverbindung der B 49/54 zwischen Hadamar und Ahlbach, die B 3 zwischen Bad Vilbel und Frankfurt und die Verlegung der B 27 bei Asmushausen.

Niedersachsen

In Niedersachsen wurden rd. 32 km neue Bundesstraßenstrecken mit einem Kostenaufwand von rd. 115 Millionen DM fertiggestellt. Als bedeutende Maßnahmen sind u. a. zu erwähnen die Verlegung südlich Sedelsberg (B 72), die Verlegung bei Herzberg mit dem Ausbau zwischen Herzberg und Scharzfeld (B 27/243) sowie der Ausbau der Ortsumgehung Oldenburg (B 69/75).

Nordrhein-Westfalen

In Nordrhein-Westfalen wurden rd. 19,1 km Bundesstraßen neu gebaut, darunter 9,0 km vierspurige Bundesstraßen mit einem Gesamtaufwand von rd. 80,5 Millionen DM. An Neubaustrecken seien u. a. erwähnt die Umgehungsstraßen Meinerzhagen im Zuge der B 54, Dellbrück im Zuge der B 64, Unna im Zuge der B 233 (1. Bauabschnitt zwischen der B 1 und der B 233 alt), die B 326 im Bereich des Sonnenborner Kreuzes in Wuppertal (zunächst 2spurig), die B 220 bei s'Heerenberg, die Verlegungen der B 265 bei Erp und der B 475 bei Soest. Ausbauarbeiten konnten bei rd. 31,0 km vollendet werden.

Rheinland-Pfalz

In Rheinland-Pfalz wurden 27 km Bundesstraßen mit einem Kostenaufwand von rd. 95 Millionen DM fertiggestellt. Dem Verkehr übergeben werden konnte u. a. das letzte Teilstück der B 416 Koblenz/Gondorf-Lehmen. Damit steht dem Verkehr auf dem linken Moselufer von Koblenz bis Karden eine neue Bundesstraße mit einer Gesamtlänge von über 38 km zur Verfügung. An größeren Neubaustrecken sind außerdem zu erwähnen die Verlegung der B 9 zwischen Rheinzabern und Jockgrim, der B 10 bei Insheim sowie der B 53 bei Traben-Trarbach, Burg und Briedel.

Saarland

Als größere Maßnahme an den Bundesstraßen im Saarland konnten die Umgehung Wehrden-Wadgassen im Zuge der B 406 und die Umgehung St. Wendel im Zuge der B 41 fertiggestellt werden. Für diese insgesamt 15,5 km langen Abschnitte wurden rd. 100 Millionen DM aufgewendet. Die Baumaßnahmen an der Bundesstraße 51 bei Völklingen und im Raum Güdingen-Bübingen werden zügig weitergeführt.

Schleswig-Holstein

In Schleswig-Holstein wurden rd. 6 km neue Bundesstraßenstrecken mit einem Kostenaufwand von rd. 76 Millionen DM fertiggestellt. Die bedeutendste Maßnahme ist die dem Verkehr übergebene Holtenauer Hochbrücke über dem Nordostseekanal.

Die wichtigsten Baumaßnahmen an Bundesstraßen im Jahre 1972 sind im Anhang unter Nummer 5.3 länderspezifisch zusammengestellt.

2.2.3 Erneuerung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken

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.

Für die Erneuerung der vor dem 2. Weltkrieg gebauten BAB-Strecken, die inzwischen 30 bis 35 Jahre alt geworden sind, wurden 1972 486,3 Millionen DM ausgegeben, die sich wie folgt verteilen:

	Millionen DM
Kleinerer Ausbau (z. B. einfacher Deckenausbau)	87,4
Größerer Ausbau bis 2,5 Millionen DM im Einzelfall	33,8
Größerer Ausbau über 2,5 Millionen DM im Einzelfall	346,3
Grunderwerb	18,8
Gesamtausgaben für die Erneuerung von Bundesautobahnbetriebsstrecken	486,3

Im Jahre 1972 wurden 288 km Richtungsfahrbahnen von Grund auf erneuert. Daneben waren Instandsetzungen durch Aufbringen dünner Deckschichten in größerem Umfang notwendig, insbesondere wegen der zunehmenden Spikesschäden.

Der Anteil der Strecken ohne Standspuren konnte um 89,6 km von 1 848,1 km auf 1 758,5 km verringert werden.

Außerdem wurden 1972 folgende Anschlußstellen verkehrsgerecht ausgebaut:

- Grunewald,
- Bockel,
- Stuckenborstel,
- Frankfurt/Flughafen

sowie der Anschluß der BAB-Avus an den Stadtring Berlin.

Die Karte 1 „Erneuerung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken“ zeigt die im Berichtsjahr erneuerten Strecken.

2.2.4 Bauwerke im Zuge der Bundesfernstraßen

Die Ausgaben für Brücken haben im Straßenbauplan 1972 (Anlage zu Kapitel 12 10) — keinen besonderen Titel. Im Mittel betragen sie rd. 27 % der reinen Bauausgaben. Beim Bau der Sauerlandlinie wurde dieser Anteil erstmals erheblich überschritten. Von den Gesamtkosten der Sauerlandlinie in Höhe von 1 717 Millionen DM betragen die Aufwendungen für Bauwerke 614 Millionen DM, das sind rd. 30 % aller Bauleistungen.

Die topographische Struktur der Neubautrassen erfordert z. T. eine Vielzahl von großen Talbrücken. Die bei der Trassierung gegebenen Zwangspunkte in Ballungszentren bedingen Hochstraßen und umfangreiche Kreuzungsbauwerke, so daß bei den zur Zeit im Bau befindlichen Bundesfernstraßen für Brücken, Tunnel und Stützmauern mit rd. 1 270 Millionen DM fast ein Drittel der Gesamtbaukosten aufgewendet werden müssen.

Folgende bemerkenswerte Leistungen wurden im Jahre 1972 erbracht:

Fertigstellung

- der 770 m langen Rheinbrücke Bonn-Süd als Querspange zwischen der B 42 und der B 9 (480 m Strombrücke, 290 m Vorlandbrücke),
- der 935 m langen Moselbrücke Dieblich-Winnigen im Zuge der BAB Köln-Ludwigshafen (A 14) mit bis zu 124 m hohen Pfeilern,
- der 1 100 m langen Rheinbrücke Mannheim-Nord als Schrägseilbrücke im Zuge der B 44,
- der 1 500 m langen Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal „Rader Insel“ im Zuge der BAB Hamburg-Flensburg (A 10),

- der 520 m langen Hochbrücke Holtenau über den Nord-Ostsee-Kanal im Zuge der B 503 Kiel-Sprengel,
- der 450 m langen Eiderbrücke im Zuge der B 5 Weddingstadt-Tönning
- der 1 315 m langen Loisachbrücke bei Ohlstadt im Zuge der BAB Lindau-München (A 22)

Fortführung

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

Stellvertretend werden folgende besonders schwierige Maßnahmen genannt:

- Moselbrücke Schweich in der BAB Trier-Landstuhl-Pirmasens (A 76); Länge: 976 m; Kosten rd. 60 Millionen DM,
- Rheinbrücke Speyer (einschließlich Vorlandbrücken) in der BAB Speyer-Hockenheim (A 83); Länge: 760 m; Kosten rd. 49 Millionen DM,
- Rheinbrücke Koblenz-Süd (einschließlich Vorlandbrücken) im Zuge der B 327 als Querspange zwischen B 9 und B 42; Länge der Strombrücke: 442 m, Länge der Vorlandbrücken: 1 400 m; Kosten rd. 58,0 Millionen DM,
- Talbrücke Bengen in der BAB Rheinlinie (A 14), Länge: 968 m; Kosten rd. 30 Millionen DM,
- Elbtunnel Hamburg in der BAB Westliche Umgehung Hamburg (A 10); Länge: 3 120 m; Rohbaukosten rd. 330 Millionen DM.

Beginn

Im Jahre 1972 wurde mit rd. 100 Brücken-Neubauten mit einer Bau­summe von je mehr als 2 Millionen DM und einer Gesamtsumme von rd. 630 Millionen DM begonnen.

Die wichtigsten Neubaumaßnahmen sind die

- Lützelbachtalbrücke bei Bassenheim in der BAB Rheinlinie (A 14); Länge: 507 m; Kosten rd. 21 Millionen DM,
- Vinxtbachtalbrücke in der BAB Rheinlinie (A 14); Länge: 691 m; Kosten rd. 22 Millionen DM,
- Hochstraße Osterode im Zuge der B 243; Länge: 809 m; Kosten rd. 13 Millionen DM,
- Isarbrücke Unterföhring im Zuge des Autobahnringes München (A 99); Länge: 352 m; Kosten rd. 12,5 Millionen DM,
- Straßentunnel „Johannesgraben“ im Zuge der B 14 Stuttgart-Vaihingen; Tunnelröhre: 210 m; Kosten rd. 12,5 Millionen DM.

In Vorbereitung

Weitere rd. 120 größere Brücken mit einer Kosten­summe von über 500 Millionen DM befinden sich in

der Planung bzw. werden in Kürze ausgeschrieben und vergeben.

Von den im Jahre 1972 fertiggestellten bzw. im Bau fortgeführten Großbauwerken sind die wichtigsten in der Karte 2: „Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen“ dargestellt und im Anhang unter Nummer 5.4 näher erläutert.

2.2.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen

Für die Unterhaltung und den Betrieb der Bundesfernstraßen wurden im Haushaltsjahr 1972 421,0 Millionen DM ausgegeben.

Die auf die Bundesländer entfallenden Haushaltsmittel für Unterhaltungsarbeiten werden anhand der Straßenlänge je Land und einheitlich festgesetzter DM-Sätze je km Straßenlänge ermittelt. Lohn- und Materialkostensteigerungen machten in einigen Positionen erneut eine Anhebung der Kilometersätze notwendig.

Tabelle 5

Bezeichnung	Unterhaltungssatz (DM je km)	
	alter Satz (lt. Straßenbau- bericht 1971)	neuer Satz 1972
Bundesstraßen		
2spurig	7 400	7 500
4spurig	14 900	15 000
Auf- und Abfahrtsarme	7 400	7 500
Bundesautobahnen		
4spurig	22 600	22 000
6spurig	30 200	30 000
Auf- und Abfahrtsarme	7 600	7 500

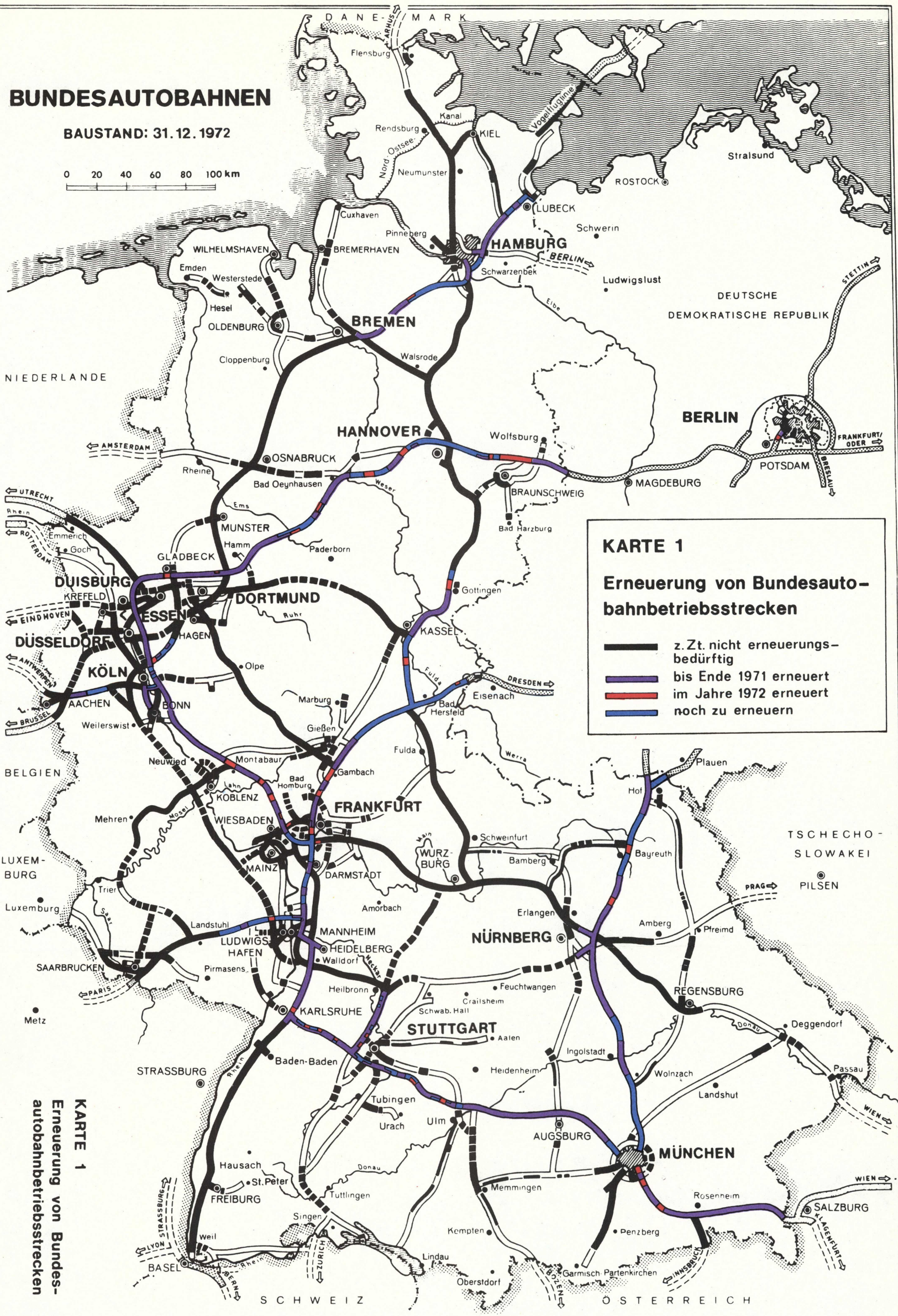
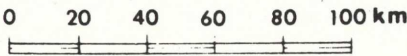
Neben den Mitteln für Unterhaltungsarbeiten erhalten die Länder noch weitere Beträge z. B. für die Neu- und Ersatzbeschaffung von Kraftfahrzeugen und Großgeräten, die bedarfsorientiert zugewiesen werden.

2.3 Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplans

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.

BUNDESAUTOBAHNEN

BAUSTAND: 31.12.1972



KARTE 1

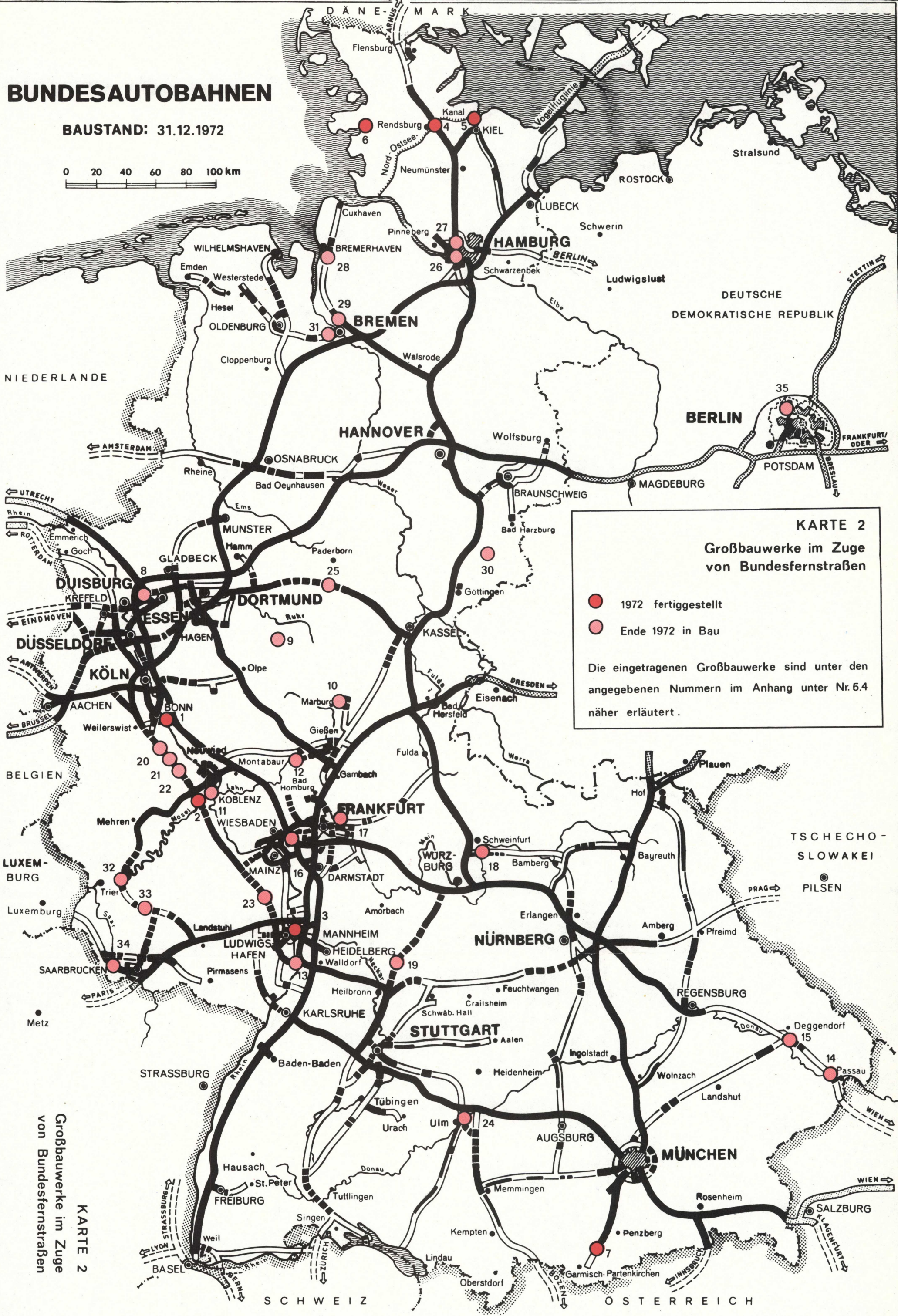
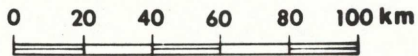
Erneuerung von Bundesauto-
bahnbetriebsstrecken

- z. Zt. nicht erneuerungs-
bedürftig
- bis Ende 1971 erneuert
- im Jahre 1972 erneuert
- noch zu erneuern

KARTE 1
Erneuerung von Bundes-
autobahnbetriebsstrecken

BUNDESAUTOBAHNEN

BAUSTAND: 31.12.1972



DEUTSCHE
DEMOKRATISCHE REPUBLIK

KARTE 2

Großbauwerke im Zuge
von Bundesfernstraßen

- 1972 fertiggestellt
- Ende 1972 in Bau

Die eingetragenen Großbauwerke sind unter den angegebenen Nummern im Anhang unter Nr.5.4 näher erläutert.

KARTE 2

Großbauwerke im Zuge
von Bundesfernstraßen

Tabelle 6

Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplanes im Jahre 1972

Bedarfsgruppe	Ansätze im 1. Fünfjahresplan (Soll)			Ausgaben 1972 (Ist)		Bauziele im 1. Fünfjahresplan		
	1971 bis 1975 Mrd. DM	1972				1971 bis 1975 km	1972 fertiggestellt	
		Mrd. DM	%				km	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Neubau von Bundesautobahnen	15,9	3,00	18,8	3,00	18,8	1 900	430,5	22,7
Neu- und Ausbau von Bundesstraßen	4,1	0,88	21,4	1,27	31,0	1 500	257,7	17,2
zusammen ...	20,0 *)	3,88	19,4	4,27	21,4	3 400	688,7	20,0

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

Im 1. Fünfjahresplan ist für das Jahr 1972 ein Anteil von 19,4 % der gesamten Mittel, die von 1971 bis 1975 in den Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen investiert werden sollen, vorgesehen.

Der Erfüllungsgrad für das Jahr 1972 übersteigt diesen Ansatz; er liegt bei rd. 21 %. Die positive Tendenz in der Erfüllung des 1. Fünfjahresplanes, die auch schon 1971 zu verzeichnen war, (siehe Straßenbaubericht 1971) setzte sich damit im Jahre 1972 fort (siehe Tabelle 6).

Die Erfüllung des 1. Fünfjahresplanes insgesamt zeigt damit für die nun abgeschlossenen beiden ersten Jahre (1971 und 1972) ein positives Ergebnis. Sie liegt sowohl bei den verausgabten Baumitteln,

als auch bei den fertiggestellten Strecken über dem Ziel (38 % der Gesamtleistung), das bis Ende 1972 erreicht werden sollte (siehe Tabelle 7).

3 Ergänzende bauliche und verkehrstechnische Leistungen im Jahre 1972

3.1 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

3.1.1 Beseitigung von Unfallschwerpunkten

Die Beseitigung von Unfallschwerpunkten erfordert eine langfristige und systematische Beobachtung und

Tabelle 7

Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplanes in der Zeit vom 1. Januar 1971 bis 31. Dezember 1972

Bedarfsgruppe	Ansätze im 1. Fünfjahresplan (Soll)			Ausgaben (Ist)		Bauziele im 1. Fünfjahresplan	fertiggestellt	
	1971 bis 1975 Mrd. DM	1971 + 1972				1971 bis 1975 km	1971 + 1972	
		Mrd. DM	%				km	%
Neubau von Bundesautobahnen	15,9	5,79	36,4	6,07	38,2	1 900	797,5	42,0
Neu- und Ausbau von Bundesstraßen	4,1	1,81	44,2	2,41	58,7	1 500	602,7	40,2
zusammen ...	20,0 *)	7,60	38,0	8,48	42,4	3 400	1 400,2	41,2

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

Untersuchung des Unfallgeschehens im Straßennetz. Aus diesem Grunde wurde durch den Bundesminister für Verkehr im Frühjahr 1971 eine besondere Untersuchung zur Erfassung der Unfallschwerpunkte im Netz der Bundesautobahnen eingeleitet.

Auf Grund der Daten der Verkehrsunfallstatistik und der Verkehrszählung von 1968 wurde eine erste Karte der Unfallraten (Unfälle mit Personenschäden je Million Fahrzeugkilometer) erstellt.

Inzwischen liegt auch die zweite Karte der Unfallraten — für das Jahr 1970 — vor (siehe Karte 3).

Sie hat eine große Zahl der Unfallschwerpunkte bestätigt, die in der ersten Karte — für 1968 — vorläufig festgestellt worden war.

Die Ergebnisse lassen eine deutliche Häufung an Strecken älterer Bauart — besonders in Ballungsgebieten — und dort vor allem in den Bereichen von Anschlußstellen, Autobahnkreuzen oder Autobahndreiecken erkennen. Die Untersuchungen werden fortgesetzt.

3.1.2 Autobahnfernmeldenetz und Notrufanlagen

Das Autobahnfernmeldenetz, an das alle Autobahnmeistereien angeschlossen sind, dient in erster Linie Zwecken des Baues und der Unterhaltung. In den Kabeln dieses drahtgebundenen Netzes, die längs der Autobahn verlegt sind, verlaufen auch die Verbindungen zwischen den Notrufsäulen und den Autobahnmeistereien.

Freie Leitungen werden zum Teil für Zwecke der Datenübertragung benutzt.

Das Autobahnfernmeldenetz wurde im Berichtsjahr weiter ausgebaut. Ende 1971 waren 4 200 km der Bundesautobahnen verkabelt und mit Betriebsstreckentelefonanlagen ausgerüstet, die den Verkehrsteilnehmern als Notrufsäulen zur Verfügung stehen.

Mit einem Gesamtaufwand von rd. 24 Millionen DM wurden 1972 weitere 362 km der Bundesautobahnen mit den notwendigen nachrichtentechnischen Betriebseinrichtungen ausgestattet.

Seit 1964 erhalten Autobahnmeistereien Betriebsprechfunkanlagen, die besonders bei der Durchführung des Winterdienstes ein schnelles Eingreifen bei kritischen Witterungsverhältnissen ermöglichen. bis Ende 1972 verfügten 58 Autobahnmeistereien über derartige Anlagen im 7-m-Band.

3.1.3 Verkehrsbeeinflussung

Für die Verkehrsbeeinflussung durch technische Anlagen, die in erster Linie der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dienen soll, hat der Bundesminister für Verkehr einen Rahmenplan aufgestellt. Er soll in mehreren Stufen verwirklicht werden mit dem Ziel, künftig den Verkehrsteilnehmer über die Verkehrsverhältnisse im Straßennetz so aktuell wie möglich zu informieren und ihm so eine bessere Anpassung an das Verkehrsgeschehen zu ermöglichen.

In Verfolg dieses Rahmenplanes wurden im Jahre 1972 weitere Maßnahmen in Zusammenarbeit mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder sowie der Bundesanstalt für Straßenwesen einerseits und wissenschaftlichen Instituten andererseits in die Wege geleitet.

Für den Versuchsbereich Rhein-Main wurde ein Konzept zur Steuerung des Verkehrs im Teilnetz zwischen den Autobahnkreuzen Frankfurt-West, Darmstadt und Wiesbaden erarbeitet. Mit dem Einbau der dafür erforderlichen Detektoren und der Erweiterung der bereits bestehenden Wechselwegweiseranlagen ist begonnen worden. Begleitende wissenschaftliche Untersuchungen bereiten den Einsatz elektronischer Datenverarbeitungsanlagen vor. Ein weiteres Versuchsfeld ist der rd. 80 km lange Abschnitt der Autobahn Frankfurt-Köln zwischen den Autobahndreiecken Dernbach und Köln-Ost. Hier wurde ein automatisches Verkehrserfassungssystem installiert, welches laufend Daten zu einer Zentrale in der RWTH Aachen überträgt, wo sie durch einen Prozeßrechner verarbeitet werden. Die errechneten Werte, vor allem Angaben über Verkehrsmengen und mittlere Geschwindigkeiten, werden für die ganze Strecke überschaubar angezeigt. Sie bilden die Grundlage der Entwicklung von Strategien für den gezielten Ansatz verkehrsbeeinflussender Maßnahmen.

3.1.4 Straßenbeleuchtung

Im allgemeinen werden die Bundesautobahnen und die anbaufreien Strecken der Bundesstraßen nicht beleuchtet, da dies nicht zu den Aufgaben des Straßenbaulastträgers gehört.

In besonderen Einzelfällen, z. B. wenn es die Belange der Verkehrssicherheit an stark belasteten Bundesautobahnen und anbaufreien Strecken von Bundesstraßen erforderlich machen, trägt der Bund ganz oder teilweise die Kosten für die Straßenbeleuchtung.

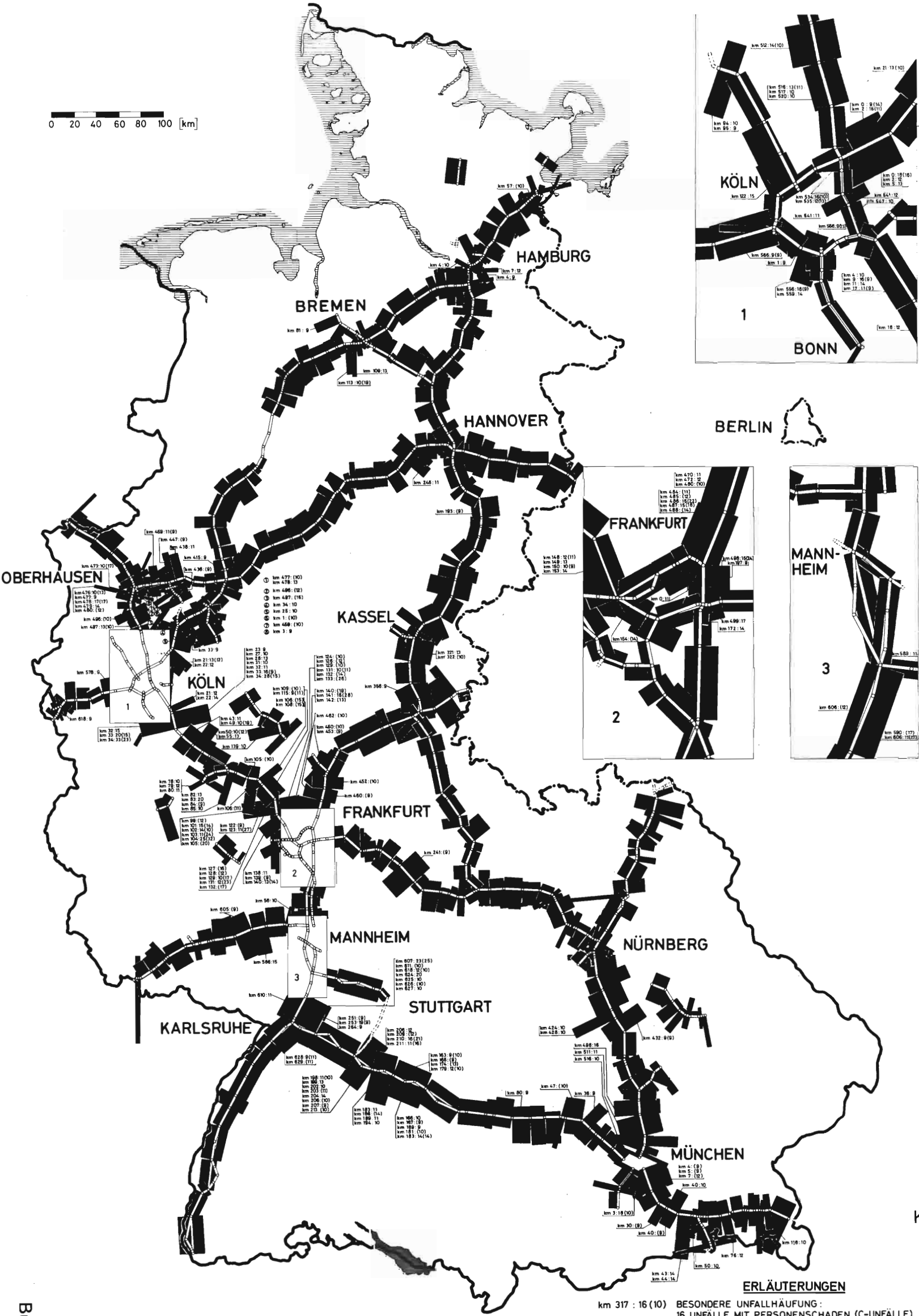
Im Jahre 1972 wurden für neue Beleuchtungsanlagen an Autobahnen und Bundesstraßen 5,5 Millionen DM aufgewendet. Für Unterhaltung und Betrieb vorhandener Beleuchtungsanlagen sind 1972 1,78 Millionen DM ausgegeben worden.

3.1.5 Wildsperrzäune

Die durch Kollision mit Wild verursachten Verkehrsunfälle haben zugenommen. Einen wirksamen, jedoch nicht absoluten Schutz vor derartigen Unfällen können Wildsperrzäune bieten. Einzelheiten zum Einsatz zweckentsprechender und wirksamer Zäune sind in den vom Bundesminister für Verkehr am 28. Juni 1971 herausgegebenen „Vorläufigen Richtlinien für die Anordnung von Wildsperrzäunen an Bundesstraßen“ geregelt. Im Berichtsjahr sind rd. 90 km Zaunstrecken zu den insgesamt 125 km Versuchsstrecken an Autobahnen hinzugekommen. Zur Zeit wird aufgrund der Erfahrungen der Länder geprüft, wo und welche Verbesserungen der bisherigen Regelungen zweckmäßig sind.

UNFALLRATEN AUF BUNDES AUTOBAHNEN
UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN 1970

0 20 40 60 80 100 [km]



KARTE 3

Bundesautobahnen

Unfallraten auf

KARTE 3

GRÖSSE DER UNFALLRATE (C-UNFÄLLE)



Mittelwert für 1970: 0,45

UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN
10⁶ Fz-km

ERLÄUTERUNGEN

- km 317 : 16 (10) BESONDERE UNFALLHÄUFUNG:
16 UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN (C-UNFÄLLE)
UND 10 UNFÄLLE MIT NUR SACHSCHADEN (EINER DER BETEILIGTEN) (B-UNFÄLLE)
VON km 317,000 BIS km 317,999
- BAB ANSCHLUSSTELLE ODER KNOTEN
 - ▬ BEIDSEITIGER AUSBAU MIT 3 FAHRSPUREN
 - ▬ EINSEITIGER AUSBAU MIT 3 FAHRSPUREN
 - ▬ NICHT AUSGEWERTETE STRECKEN

DER BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR
ABTEILUNG STRASSENBAU
StB 4 - 36.60.10/4080 St 71

UNFALLANGABEN: STATISTISCHES BUNDESAMT
BEARBEITUNG: BUNDESANSTALT FÜR STRASSENWESEN

3.1.6 Winterdienst

Als Folge des günstigen Witterungsablaufes und der Ausstattung der Bundesfernstraßen mit modernen Räum- und Streugeräten war der Verbrauch auftauender Stoffe im Winter 1971/1972 um ca. 30 % geringer als im Winter 1970/71. Der Straßenwinterdienst auf den Bundesfernstraßen erforderte 1971/72 einen Gesamt-Kostenaufwand von rd. 48,3 Millionen DM, bei einem Streusalzverbrauch von 200 000 t. Während des ganzen Winters wurden dabei auf den Bundesautobahnen 1,1 kg/m² und auf den Bundesstraßen 0,6 kg/m² Fahrbahnfläche Streusalz aufgebracht.

3.1.7 Nebelwarnanlagen

Die Anordnung von Nebelwarnanlagen kann bei wiederholt auftretenden, örtlich klar begrenzten Nebelfeldern erheblich zur Verkehrssicherheit beitragen. Die z. Z. eingesetzten automatischen Versuchsanlagen sind u. a. mit einem Sichtweitemeßgerät ausgerüstet. Bei Unterschreiten einer bestimmten Sichtweite werden an der Strecke aufgestellte Wechselverkehrszeichen betätigt.

Die im Jahre 1971 eingeleiteten Versuche mit Nebelwarnanlagen auf den Autobahnen Nürnberg-München (bei Eching) und Stuttgart-Heilbronn (bei Pleidelsheim und Mundelsheim) wurden fortgesetzt. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat verkehrstechnische Messungen durchgeführt, die u. a. Aufschluß über die Unterschiede im Fahrverhalten bei freier Sicht und bei Nebel sowie bei Begrenzungen der Höchstgeschwindigkeit in den Versuchsbereichen geben sollen.

Es wurde ferner eine Erhebung in die Wege geleitet, durch die die besonders nebelgefährdeten Stellen des BAB-Netzes ermittelt werden sollen.

3.1.8 Zulassung von Spikesreifen

Mit der 8. Ausnahmeverordnung zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (16. Dezember 1964) wurde erstmals die Benutzung von Winterreifen mit Spikes gestattet, jedoch lediglich für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 2,8 t. Seither wurde eine Reihe einschränkender Regelungen für spikesbereifte Fahrzeuge erlassen, die bis zum Winter 1970/71 in erster Linie den Benutzungszeitraum betrafen.

Mit der 19. Ausnahmeverordnung zur StVZO (15. September 1971) wurde nicht nur die Verwendung von Spikesreifen auf die Zeit vom 15. November bis zum 15. März beschränkt, sondern auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h sowie eine Kennzeichnungspflicht spikesbereifter Fahrzeuge durch ein Geschwindigkeitsschild eingeführt. Die Gründe für die schrittweise Verschärfung der einschränkenden Maßnahmen sind folgende:

- Die Spikesreifen verursachen auf dem gesamten Straßennetz einen jährlichen Materialabtrag von etwa 5 Millionen t, was einen Wertverlust von etwa 400 Millionen DM entspricht. Weit

höhere Kosten müssen jedoch aufgewendet werden, um die in den letzten Jahren aufgelaufenen Spikesschäden zu beseitigen. 1972 meldeten die Bundesländer für die dringendsten Maßnahmen zur Substanzerhaltung und Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit (Aquaplaning in den Spurrinnen) allein auf Bundesfernstraßen einen Bedarf von 462 Millionen DM an.

- Die Spikesreifen bieten zweifellos ihren Benutzern auf eis- und schneeglatten Straßen mehr Sicherheit. Bei den in der Bundesrepublik Deutschland herrschenden klimatischen Bedingungen und dank eines gut funktionierenden Winterdienstes sind solche Straßenzustände nur an wenigen Stunden des Jahres anzutreffen. Auf der anderen Seite wird die Verkehrssicherheit im Winter in hohem Maße durch die frühzeitige Zerstörung der Fahrbahnmarkierungen (Vorschriftenzeichen der StVO) und die Verschmutzung der Scheinwerfer, Windschutzscheiben und Leiteinrichtungen mit Abriebschlamm beeinträchtigt. Außer der bereits erwähnten Aquaplaninggefahr ergeben sich weitere negative Auswirkungen auf den Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit in der übrigen Zeit des Jahres durch die immer zahlreicher werdenden Reparaturbaustellen.

Bei Abwägung aller Vor- und Nachteile von Spikesreifen erschien es nicht mehr vertretbar, die durch diese Reifen verursachten Straßenschäden auf die Dauer hinzunehmen. Die am 7. November erlassene Spikes-Verordnung übernahm aus der 19. Ausnahmeverordnung den Benutzungszeitraum (15. November bis 15. März), die Geschwindigkeitsbeschränkung (100 km/h) sowie das Geschwindigkeitsschild. Neu sind das Verbot der Mischbereifung, die Einführung von Mißbrauchstatbeständen sowie eine generelle Ausnahme-Regelung für Fahrten in das Ausland und Reisen im Inland, die vor dem 15. März angetreten werden. Da die Verwendung der augenblicklichen Spikesreifen nur noch für eine Übergangsfrist zu verantworten ist, wurde die Spikes-Verordnung bis zum 30. April 1975 befristet. Eine weitere Zulassung von Spikesreifen nach diesem Zeitraum wird insbesondere davon abhängen, ob die dann im Straßenverkehr zu verwendenden Spikesreifen nachweisbar wesentlich weniger straßenschädigend sind als gegenwärtig.

3.1.9 Schutzplanken

Der Einbau von Schutzplanken im Mittelstreifen zweibahniger Bundesfernstraßen und auf den Randstreifen an gefährlichen Stellen (z. B. auf hohen Dämmen) hat wesentlich dazu beigetragen, Unfälle auf den Straßen zu verhindern. Zur weiteren Hebung der Verkehrssicherheit werden seit etwa 1968 Distanz-Schutzplanken eingebaut. Sie sind in zahlreichen Anfahrversuchen geprüft worden und gewähren Fahrzeugen, die von der Fahrbahn ankommen, den derzeitigen bestmöglichen Schutz. Diese Erfahrungen werden auch international bestätigt.

Im Herbst 1972 wurden die bisher bestehenden Einzelregelungen durch neue „Richtlinien für abweisende Schutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen“ ersetzt, wobei die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse und praktischen Erfahrungen Berücksichtigung gefunden haben. Zugleich sind die obersten Straßenbaubehörden der Länder gebeten worden, diese Richtlinien auch in ihren Zuständigkeitsbereichen anzuwenden.

3.2 Verbesserung der Verkehrsbedienung

3.2.1 Nebenbetriebe der Bundesautobahnen

Die Finanzierung und Errichtung neuer Tankstellen und Rastanlagen (Autobahnnebenbetriebe) ist Aufgabe der bundeseigenen Gesellschaft für Nebenbetriebe (GfN). Ein gemeinsames vom Bundesminister für Verkehr und der GfN entwickeltes Rahmenprogramm sieht eine Verdichtung des Netzes der Autobahnnebenbetriebe vor, so daß im Endzustand die Abstände der Tankstellen etwa 25 km und die Abstände der Raststätten etwa 50 km betragen werden.

Ende 1971 waren an den Bundesautobahnen 207 Tankstellen, 153 Raststätten und 44 Kioske mit Toiletten-Anlagen (KWC) in Betrieb.

Im Berichtsjahr (1972) wurde der Bau von 10 Tankstellen, 7 Raststätten und 10 KWC-Gebäuden fertiggestellt und in Betrieb genommen. Drei veraltete Tankstellen wurden aufgegeben. Damit stehen den Verkehrsteilnehmern an den Bundesautobahnen nunmehr 214 Tankstellen, 160 Raststätten und 54 KWC-Gebäude zur Verfügung.

Ferner befanden sich Ende 1972 26 Tankstellen, fünf Raststätten und drei KWC-Gebäude im Bau.

Die Karte 4 „Nebenbetriebe der Bundesautobahnen“ zeigt die Baumaßnahmen des Jahres 1972 und die voraussichtlich anlaufenden Neubauten im Jahre 1973.

3.2.2 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien

Fortschreitend mit dem Autobahnbau ist auch die Errichtung von Autobahnmeistereien verbunden, damit die Unterhaltung und der Winterdienst auch auf neu in Betrieb genommenen Strecken den Erfordernissen entsprechend durchgeführt werden kann. Da Autobahnmeistereien ausschließlich Autobahnzwecken dienen, werden sie vom Bund finanziert und unterhalten. Von einer Autobahnmeisterei werden etwa 50 km Betriebsstrecke betreut.

Ende 1972 waren 94 Autobahnmeistereien in Betrieb, weitere 8 im Bau und 6 in Bauvorbereitung für einen Baubeginn 1973.

Die Zahl der bundeseigenen Straßenmeistereien, die der Unterhaltung von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen dienen, erhöhte sich auf 128 in Betrieb befindliche Gehöfte.

Die Karte 5 „Autobahnmeistereien“ zeigt die im Berichtsjahr im Bau befindlichen Anlagen und die voraussichtlichen Neubauten im Jahre 1973.

3.3 Schutz gegen Straßenverkehrslärm

Der Immissionsschutz im Straßenbau hat weiter an Bedeutung gewonnen. Bei den Planungen für Bundesfernstraßen wurde besonders darauf geachtet, durch entsprechende Linien- und Gradientenföhrung der Straßen oder durch sonstige Maßnahmen Geräuscheinwirkungen möglichst gering zu halten.

Im Bestreben, die Probleme des Straßenverkehrslärms durch straßenbauliche Maßnahmen zu bewältigen, wurden im Berichtsjahr weitere Untersuchungen, technische Messungen und Forschungsarbeiten durchgeführt. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang die vom Koordinierungsausschuß für Straßenbauplanung auf Initiative des Bundes herausgegebene Empfehlung Nr. 6. In ihr wird besonders eindringlich darauf hingewiesen, daß die Immissionsgefahren durch einen gut und frühzeitig koordinierten Straßen- und Städtebau gemildert werden. Die städtebauliche Planung sollte bei der Ausweisung neuer Wohngebiete den vom Verkehr auf den vorhandenen Straßen ausgehenden Lärmemissionen Rechnung tragen.

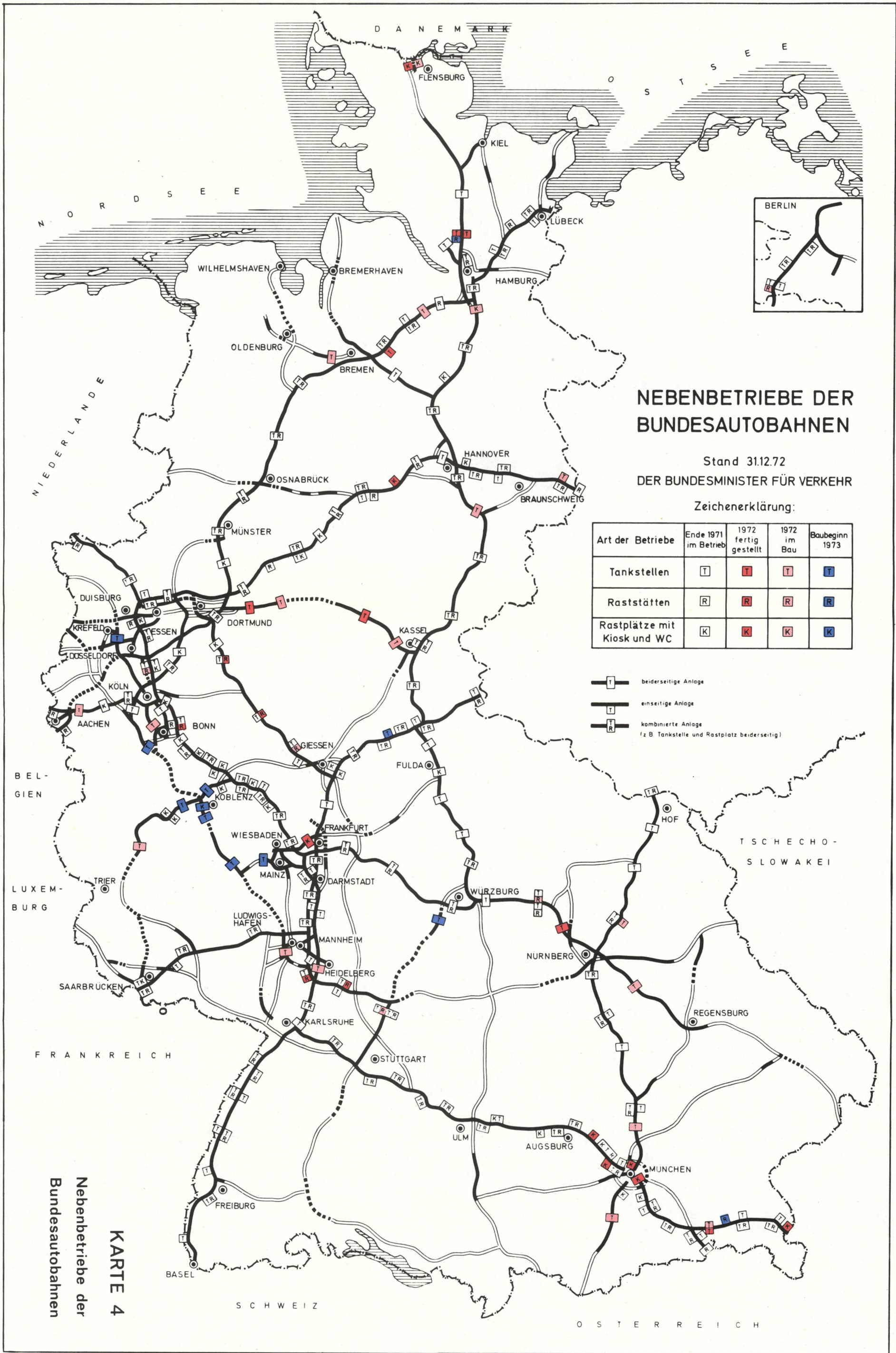
Die bereits laufenden Forschungen werden daher mit dem Ziel weitergeföhrt, das Erreichbare klarzustellen sowie Einsatzmöglichkeiten und Wirksamkeit besonderer Lärmschutzeinrichtungen zu prüfen. So lag im Jahre 1972 der Schwerpunkt der geförderten Forschungsarbeiten auf dem Gebiet des Lärmschutzes in der Vertiefung der Erkenntnisse über das Verhalten absorbierender Lärmschutzwände und über den Einfluß unterschiedlicher Reifenarten im Zusammenspiel mit verschiedenen Fahrbahnoberflächen.

3.4 Bepflanzung

Es wird angestrebt, die im Rahmen des Straßenbaues erforderlichen Eingriffe in die Natur so gering wie möglich zu halten bzw. durch Neuanpflanzungen und Grüngestaltung auszugleichen. Außerdem sollen Neuanpflanzungen dazu dienen, die Straßen fahrpsychologisch besser zu gestalten. Im Rahmen des Landschafts- und Umweltschutzes kommt der Bepflanzung eine wachsende Bedeutung zu.

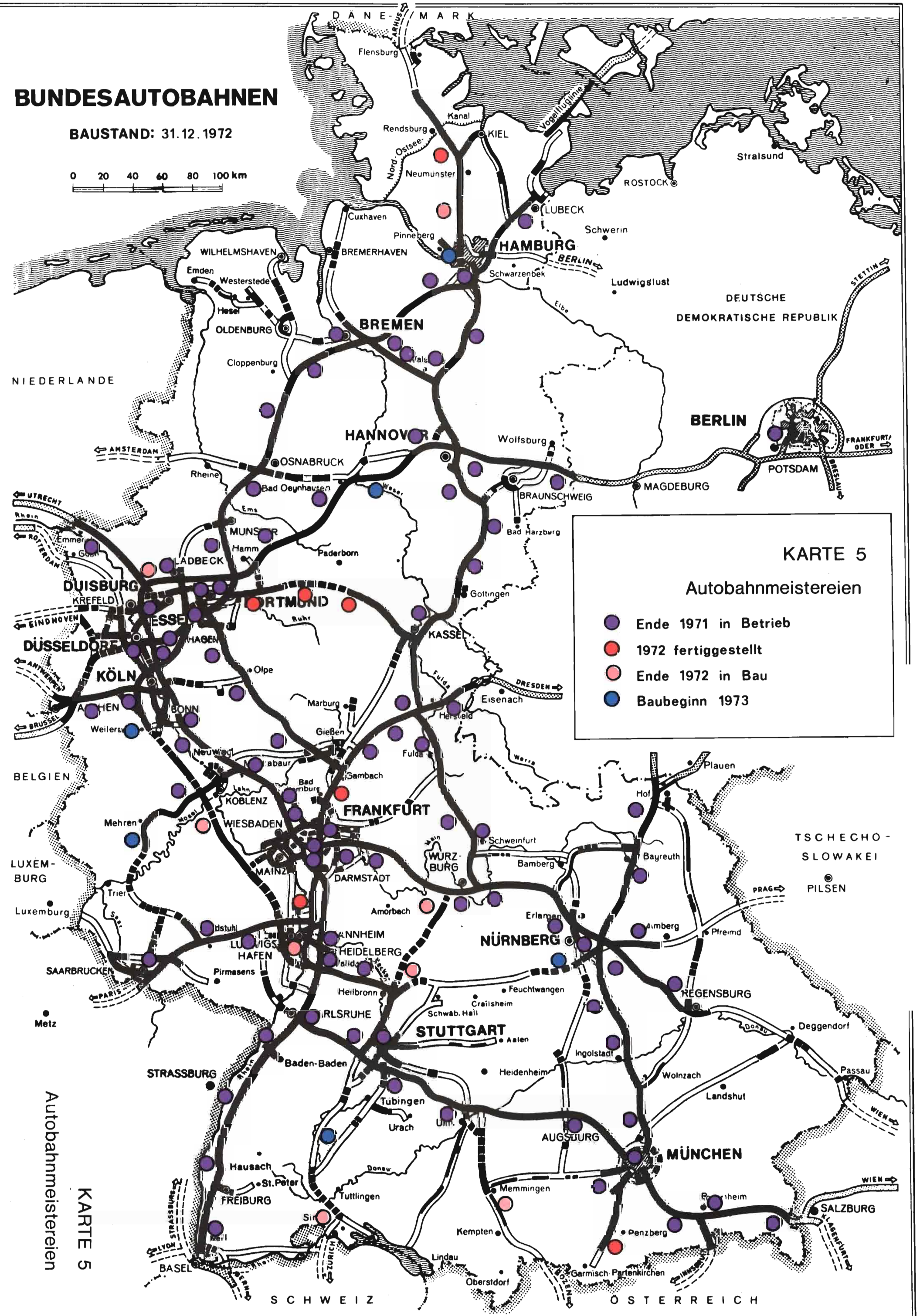
Im Berichtsjahr sind rd. 160 Millionen DM für die Bepflanzung an Bundesfernstraßen ausgegeben worden, d. h. für Böschungsbepflanzungen und -begrünungen, Lebendverbau, optische Linienföhrung durch Bepflanzung, Gestaltung von Park- und Rastanlagen und dergleichen.

Die Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen hat unter Mitwirkung des Bundesministers für Verkehr mit der Überarbeitung der in den Jahren 1960 bis 1969 vom Bundesminister für Verkehr eingeföhrt „Richtlinien für Straßenbepflanzung“ (RPf) begonnen, um die neuesten Erkenntnisse auf diesem Fachgebiet zu berücksichtigen. Ziel ist es, „Richtlinien für den Ausbau von Landstraßen/Landschaftsgestaltung“ zu erarbeiten, in denen die Kapitel Straße und Umwelt, Landschaftsplan und Bepflanzungsplan besonders herausgestellt werden sollen.



BUNDESAUTOBAHNEN

BAUSTAND: 31.12.1972



KARTE 5

Autobahnmeistereien

- Ende 1971 in Betrieb
- 1972 fertiggestellt
- Ende 1972 in Bau
- Baubeginn 1973

Autobahnmeistereien

KARTE 5

3.5 Rationalisierung der Erdarbeiten im Straßenbau

Die Wirtschaftlichkeit von Straßenbauarbeiten wird in wesentlichem Maße von den angewandten Bauverfahren im Erdbau beeinflusst. Den bodenkundlichen Vorarbeiten im Straßenbau kommt deshalb besondere Bedeutung zu, da nur durch eine sorgfältige Bodenerkundung zuverlässige Entscheidungen über zweckmäßige erdbautechnische Maßnahmen getroffen werden können.

Im Berichtsjahr sind auf folgenden Teilgebieten des Erdbaues Initiativen erfolgt:

- Entwicklung von Sonderbauweisen für Erdarbeiten in unzureichend tragfähigem Untergrund,
- Zusammenstellung der bautechnischen Maßnahmen zur Sicherung von Böschungen,
- Anwendung von Ersatzbauweisen anstelle der herkömmlichen Frostschuttschicht; insbesondere:
 - Bodenverfestigungen,
 - Einbau von Wärmedämmschichten; hierzu liegt ein Bericht der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen über die „Anwendung von Dämmschichten im Straßenbau“ mit Empfehlungen für die praktische Anwendung vor.

Auf Maßnahmen zur Kosteneinsparung bei Erdarbeiten im Bundesfernstraßenbau wurden die obersten Straßenbaubehörden der Länder mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 12/1972 besonders hingewiesen. Ergänzend hierzu ist eine Zusammenstellung der Technischen Vorschriften, Richtlinien, Merkblätter, Rundschreiben und Normen herausgegeben worden, mit deren Hilfe die im Einzelfall zweckmäßigen erdbautechnischen Maßnahmen leichter getroffen werden können.

4 Datenerfassung und -verarbeitung, Forschung, Internationale Zusammenarbeit und verkehrswirtschaftliche Untersuchungen im Jahre 1972

4.1 Verkehrszählungen

Auf dem Gebiet der Straßenverkehrszählungen, die grundlegende Daten für Entscheidungen in der Verkehrspolitik, in der Straßenplanung und bei der Verkehrsbeeinflussung erbringen, hat im Berichtsjahr vor allem der Aufbau des geplanten Netzes automatischer Dauerzählstellen an den Bundesfernstraßen Fortschritte gemacht. Im Rahmen der ersten Aufbaustufe sind rund 50 neue Dauerzählstellen eingerichtet worden.

Das Dauerzählstellennetz ist so konzipiert, daß es auch das Grundmaterial für die Hochrechnung der Ergebnisse aus den manuellen Kurzzeitzählungen auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr des Jahres (DTV) zu liefern vermag. Diese Kurzzeitzählungen werden bislang in jedem zweiten oder dritten Jahr an rund 5 000 Zählstellen im gesamten Bundesfernstraßennetz durchgeführt. Die nächste derartige

Zählung findet 1973 statt. Die umfangreichen Vorbereitungen wurden im Jahre 1972 eingeleitet.

4.2 Straßendatenbank

Die Rationalisierung der Arbeiten der Straßenbauverwaltungen, bei denen eine Vielzahl von technischen und sonstigen Straßendaten erfaßt und in der Regel mehrfach verarbeitet werden müssen, ist ohne das Hilfsmittel der automatischen Datenverarbeitung nicht mehr möglich. Voraussetzung für den Einsatz der automatischen Datenverarbeitungsanlagen ist der Aufbau einer Straßendatenbank, in der alle anfallenden Daten zentral gespeichert werden.

Die in den vergangenen Jahren begonnenen Arbeiten zum Aufbau der Straßendatenbank wurden 1972 weitergeführt. Die Straßendatenbank findet für den Außenstehenden bereits ihren sichtbaren Ausdruck in den Stationszeichen, die in einigen Ländern an den Straßen des überörtlichen Verkehrs angebracht sind. Sie bestehen aus einem Dreieckskörper, der auf Ankerpfosten befestigt ist. Sie stehen im Normalfall am rechten Fahrbahnrand. Auf dem Dreieckskörper sind jeweils 2 Informationstafeln angebracht. Auf der einen Tafel wird die Straßenbezeichnung — bestehend aus Buchstaben der Straßengruppe (A = Autobahn, B = Bundesstraße, L = Landesstraße, K = Kreisstraße) und der Straßennummer — dargestellt. Die zweite Tafel nennt den Abstand des Stationszeichens in km von einem der den Straßen-

Abb. 3



abschnitt begrenzenden Netzknoten. Über der km-Angabe sind außerdem die Kennziffern der diesen Straßenabschnitt begrenzenden Netzknoten angegeben.

Das Setzen dieser Stationszeichen war erforderlich, da im Zuge der Errichtung einer elektronisch geführten Straßendatenbank die Notwendigkeit auftauchte, die Straßen neu zu vermessen, ihre Daten zu erfassen und in entsprechender Weise durch Stationszeichen zu markieren. Sie sollen die alten Kilometersteine ablösen.

Zweck dieser bundeseinheitlichen Aktion ist es, sowohl die Straßenplanung als auch die Verkehrssteuerung nach modernen Methoden der Computertechnik durchführen zu können. Die bisher verfügbaren Daten reichen für diesen Zweck nicht aus.

Dazu mußte ein neues Ordnungssystem geschaffen werden, weil die bisherige über die ganze Länge einer Straße fortlaufende Kilometrierung an vielen Stellen durch Änderungen z. B. infolge von Umstufungen, des Baues von Umgehungsstraßen, von Begradigungen usw. zu Verschiebungen auf der ganzen Strecke führte und demzufolge ungenaue Angaben vermittelte. Solche Ungenauigkeiten sind jedoch bei der elektronischen Datenverarbeitung nicht zu vertreten. Beim neuen System wird das gesamte Straßennetz in einzelne Netzknotenabschnitte — immer mit Null beginnend — eingeteilt, die sich an Kreuzungen, Einmündungen und Abzweigungen von Straßen orientieren. Zwischen diesen Punkten werden im Abstand von 200 Metern die neuen Stationszeichen aufgestellt. Auf diese Weise muß z. B. im Falle des Baues einer Umgehungsstraße oder der Begradigung einer gefährlichen Kurve nicht die ganze Strecke neu vermessen werden, sondern nur der entsprechende Abschnitt zwischen zwei Knoten. Alle Angaben über die Straßen, das sind eine Fülle von bautechnischen und verkehrlichen Daten, werden in die Datenbank eingespeichert, die dann jederzeit im Bedarfsfall für Planungs- und Verkehrssteuerungszwecke abgerufen werden können.

Die Stationszeichen erlauben somit eine eindeutige Ortsbestimmung. Zugleich sollen sie aber auch eine wichtige Orientierungsfunktion für Straßenbauverwaltungen, Polizeidienststellen und nicht zuletzt für die Verkehrsteilnehmer im Falle der Lokalisierung eines Unfallortes bzw. schadenträchtiger Stellen im Straßennetz erfüllen.

Über den derzeitigen Entwicklungsstand der Arbeiten zur Datenaufnahme und der ihr zugrunde liegenden Erhebungsrichtlinien (ASB — Anweisung Straßendatenbank) sowie zur Erstellung der erforderlichen DV-Programme gibt eine Informationsschrift Aufschluß, die vom Bundesministerium für Verkehr — Abteilung Straßenbau — zuletzt Anfang 1972 herausgegeben wurde. Der Bund hat für den Aufbau der Straßendatenbank bisher folgende Ausgaben geleistet:

Tabelle 8

Ausgaben für die Erhebung von Straßendaten (in DM)

Land	Istausgabe 1971	Istausgabe 1972
Baden-Württemberg	2 954 155	612 606
Hessen	93 678	137 127
Nordrhein-Westfalen	134 663	349 357
Rheinland-Pfalz	899 587	1 261 846
Saarland	57 974	—
Gesamtausgabe	4 140 057	2 360 936

4.3 Straßenbauforschung

Im mittelfristigen Finanzprogramm für die Straßenbau- und Straßenverkehrsforschung wurden in einer ersten Stufe besonders vordringliche Untersuchungsziele in Angriff genommen und zwar Untersuchungen über den Einfluß von Spikesreifen auf den Fahrbahnverschleiß und die allgemeine Verkehrssicherheit, Tempo 100, Unfallforschung, Umweltschutz, Verkehrssteuerung in städtischen Verkehrsnetzen und auf Bundesautobahnen sowie Einsatz der Datenverarbeitung in der Straßenbau- und Straßenverkehrstechnik. Darüber hinaus wurden gezielte Forschungen auf dem Gebiete des konstruktiven Ingenieur- und Brückenbaues sowie der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden eingeleitet und laufende Untersuchungen fortgesetzt.

Im Berichtsjahr standen für die Straßenbauforschung 6,2 Millionen DM zur Verfügung. Insgesamt wurden 93 Forschungsaufträge erteilt und ca. 45 Aufträge abgeschlossen. Für das Jahr 1973 ist die Erteilung von über 100 Forschungsaufträgen vorgesehen. Die wichtigsten Ergebnisse der Forschungsarbeiten sind in der Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr „Straßenbau und Straßenverkehrstechnik“ veröffentlicht; kürzere Berichte hingegen als Fachbeiträge des Forschungsbeauftragten in einschlägigen Fachzeitschriften publiziert.

Auch 1972 gingen die Bemühungen um die vorgesehene Erweiterung der Bundesanstalt für Straßenwesen, insbesondere im Bereich „Unfallforschung“ weiter. Das im Vorjahr bei der BASt eingerichtete Rechenzentrum, das auch dem Bundesminister für Verkehr als Datenspeicher und Rechenzentrale zur Verfügung steht, ist inzwischen voll ausgelastet.

4.4 Internationale Zusammenarbeit

Der Bundesminister für Verkehr arbeitet auf dem Gebiet des Straßenbaues und des 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 Rahmen der internationalen Zusammenarbeit wurden im Jahre 1972 Besucher aus den USA, Südafrika, Mexiko, Malaysia, Ungarn und Polen empfangen und fachtechnisch betreut. Die Mitarbeit in der Straßenforschungsgruppe der OECD wurde vertieft. Hervorzuheben ist die maßgebende Mitwirkung von deutschen Vertretern bei dem von der OECD veranstalteten NATO-Studienkurs zum Thema „Einsatz von Computern beim Straßenentwurf“ in Kopenhagen und das von der BAST organisierte Trainingsseminar der OECD über die Internationale Dokumentation Straße (IRRD) in Köln. Als weitere bedeutsame internationale Tagungen, bei denen z. T. deutsche Vertreter Fachreferate hielten, sind zu nennen: das OECD-Initiated Symposium in Oslo über Fahrbahnverschleiß durch Winterverkehr, der 3. Internationale Kongreß über die Bemessung von Asphaltbefestigungen in London sowie die 11. Internationale Studienwoche für Verkehrssicherheit und -technik in Brüssel.

Besondere Aktivitäten sind im Berichtsjahr bei der bilateralen Zusammenarbeit mit dem US-Verteidigungsministerium und mit dem französischen Ministère de l'Équipement et du Logement auf den Gebieten der Straßenbau- und verkehrstechnischen Forschung und Planung zu verzeichnen. Mit dem US-Verkehrsministerium wurde das laufende gemeinsame Forschungsprogramm auf dem Gebiet der Straßenverkehrstechnik mit Untersuchungen zur Frage der Verkehrssteuerung in Autobahn- und städtischen Straßennetzen erweitert. Mit der französischen Seite wurde ein gemeinsames Arbeitsprogramm festgelegt. Die Tätigkeit der im Rahmen dieses Programms eingesetzten Fachgruppe hat begonnen.

Aus der Mitwirkung in internationalen Gremien ist die Teilnahme an der 2. Afrikanischen Straßenkonferenz der IRF in Rabat/Marokko und der Straßenbautagung der IRF in Brasilia hervorzuheben, auf der ein Vertreter des Hauses über Straßenbau- und Verkehrsplanung in der Bundesrepublik Deutschland referierte.

Für den VII. Internationalen Straßenkongreß der IRF im Jahre 1973 in München sind die Kongreßvorbereitungen begonnen worden.

4.5 Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen

Im Jahre 1972 waren insgesamt rd. 60 verkehrswirtschaftliche Untersuchungen im Gange. Hierfür wurden rd. 6,7 Millionen DM ausgegeben.

Hervorzuheben sind insbesondere folgende größere Untersuchungen:

a) Grundlagen des Bedarfes

Untersuchungen zum Freizeitverkehr auf Bundesfernstraßen, Prognose des grenzüberschreitenden Verkehrs auf Bundesfernstraßen.

b) Regionalgebundene Untersuchungen

Untersuchung des Fernstraßennetzes in Norddeutschland (Küstenautobahn),

Untersuchung des Fernstraßennetzes im mittleren Rheinland-Pfalz (Westeifel-Hunsrück),

Planung des Fernstraßennetzes im Grenzraum Deutschland-Österreich und im Grenzraum Deutschland-Niederlande (in Vorbereitung).

c) Beteiligung des Bundes an Gemeinschaftsuntersuchungen

Regionalverkehrspläne in den Räumen:

Rhein-Neckar,

Stuttgart,

Rhein-Main,

Großraum München,

Saarland,

Mittelrhein (Koblenz/Neuwied),

Hamburg.

4.6 Technische Vorschriften und Richtlinien

Im Jahre 1972 sind folgende neue Vorschriften und Richtlinien herausgegeben worden. Ihre Bearbeitung erfolgte zum Teil im Bundesverkehrsministerium und zum Teil in den entsprechenden Bundesländer-Ausschüssen und den Arbeitsausschüssen der Forschungsgesellschaft, denen auch Vertreter des Bundesverkehrsministeriums angehören.

Technische Vorschriften und Richtlinien für den Bau von Fahrbahndecken aus Beton — TV Beton 72

Technische Vorschriften und Richtlinien für den Bau bituminöser Fahrbahndecken — Teil 3: Asphaltbeton und Sandasphalt (Heißeinbau) — TV bit 3/72

Technische Vorschriften und Richtlinien für die Ausführung von Tragschichten im Straßenbau — TVT 72

Mit der Herausgabe und Einführung der vorgenannten technischen Vorschriften und Richtlinien ist es erstmals gelungen, die einzelnen Vorschriftenwerke nach einheitlichen Grundsätzen auszurichten.

Richtlinien für die Anerkennung und Überwachung von Prüfstellen für bituminöse und mineralische Baustoffe und Baustoffgemische im Straßenbau (RAP Stra) — Ausgabe 1972 —

Technische Lieferbedingungen für Mineralstoffe im Straßenoberbau — TL Körnungen

Merkblatt über Hochofenschlacke für Tragschichten, Unterbau und Untergrundverbesserung im Straßenbau

Merkblatt für die Bodenverdichtung im Straßenbau

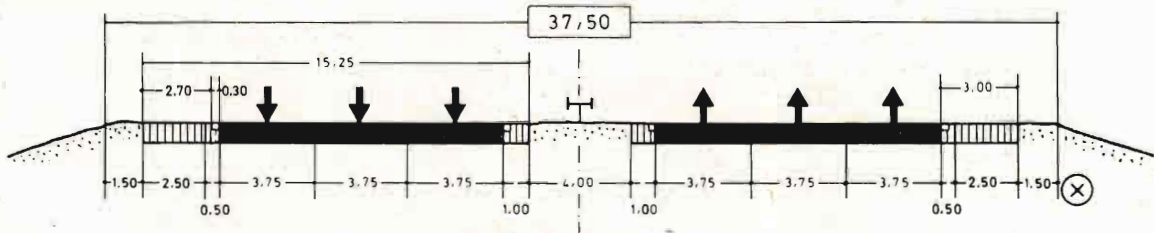
Vorläufiges Merkblatt für Eignungsprüfungen bei Bodenverfestigungen mit bituminösen Bindemitteln

Abb. 4

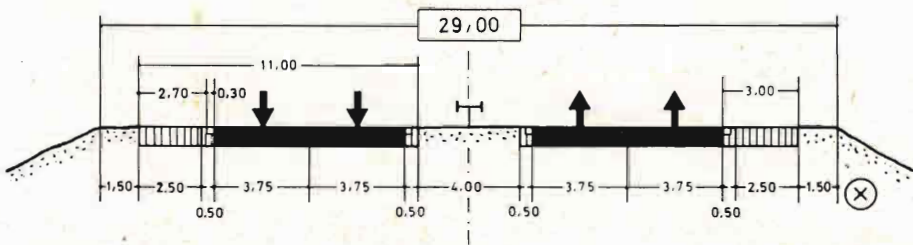
Regelquerschnitte für Bundesfernstraßen (1972)

Bundesautobahnen

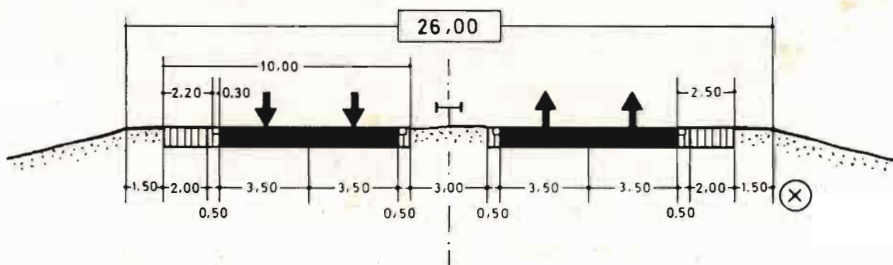
RQ 37,50 (6 Fahrstreifen)



RQ 29 (4 Fahrstreifen)

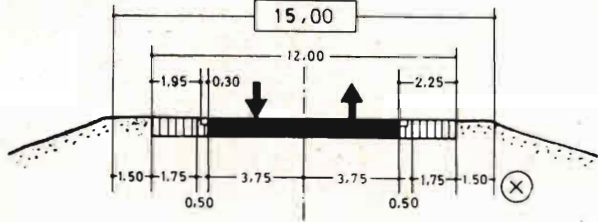


RQ 26 (4 Fahrstreifen)

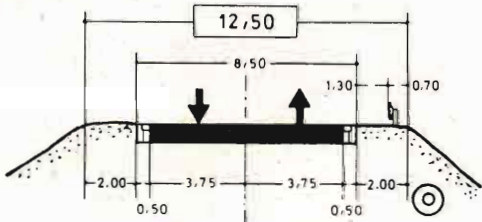


Bundesstraßen

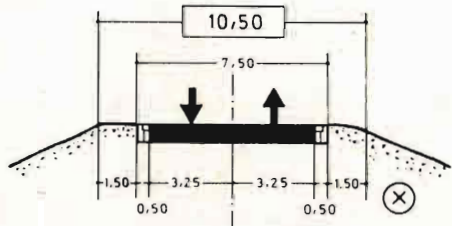
RQ 15



RQ 12,50



RQ 10,50



- ⊗ Bankettbreite bei Einschnitten 1,00 m
- ⊙ Bankettbreite bei Einschnitten 1,50 m

Arbeitsanweisung für kombinierte Griffigkeits- und Rauheitsmessungen mit dem Pendelgerät und dem Ausflußmesser

Empfehlungen Nr. 5 des Deckenausschusses — Bautechnische Maßnahmen

Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 11/1972 des Bundesministers für Verkehr

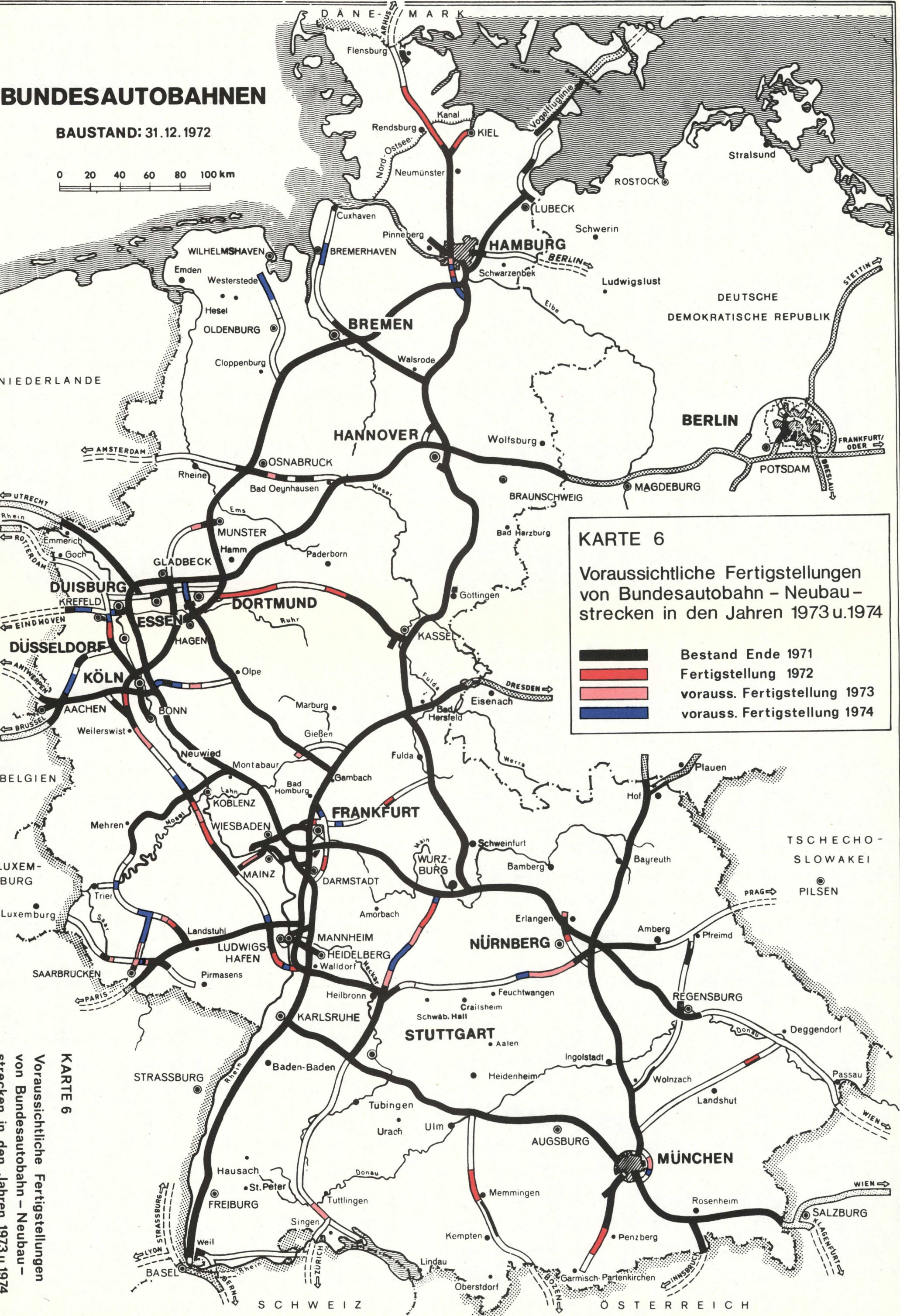
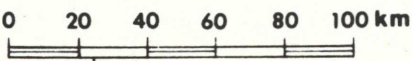
Am 19. März 1972 hat der Bundesminister für Verkehr durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 11/1972 neue Regelquerschnitte für die Bundesfernstraßen bekanntgegeben, die im Zusammenwirken mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder auf der Grundlage des bei der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen erarbeiteten Ent-

wurfs der Querschnittsrichtlinien RAL-Q entwickelt worden waren. Die neuen Querschnitte (siehe Abbildung 4) sollen die einheitliche Gestaltung des wachsenden Bundesfernstraßennetzes fördern und den sparsamen Einsatz der knappen Investitionsmittel sichern. Dem wachsenden Anteil der Bundesautobahnen ist dabei besonders Rechnung getragen worden. Die Erfahrungen und Entwicklungen der letzten Jahre wurden berücksichtigt.

Die Anzahl der Regelquerschnitte für Bundesstraßen konnte auf drei vermindert werden. Bei den vierstreifigen Bundesautobahnen gibt es statt des einen nunmehr zwei Regelquerschnitte; damit wurde insbesondere dem Bedürfnis der Verdichtungsräume Rechnung getragen, auch einen schmaleren Querschnitt einsetzen zu können.

BUNDESAUTOBAHNEN

BAUSTAND: 31.12.1972



KARTE 6

Voraussichtliche Fertigstellungen von Bundesautobahn - Neubau - strecken in den Jahren 1973 u.1974

5 Anhang zum Straßenbaubericht 1972

5.1 Veröffentlichung zur Ausbauplanung der Bundesfernstraßen

siehe Anhang Nr. 6.1 des Straßenbauberichtes 1971

5.2 Leistungen auf Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1972

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1972 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1971 fertiggestellt km	1972 fertiggestellt km	Ende 1972 im Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1	2	3	4	5	6	7	8
Baden-Württemberg							
Krefeld-Ludwigshafen .	5,1	64	—	4,0	1,1	Im Bereich des Dreieckes Hockenheim bis L 722	4,0
Bad Hersfeld-Heilbronn (Weinsberg) .	77,6	500	—	15,9	61,7	AS Tauberbischofsheim bis Grenze Baden-Württemberg/Bayern	15,9
Nürnberg-Heilbronn .	55,0	364	—	—	23,0		
Stuttgart-Singen (westlicher Bodensee) . . .	126,8	828	—	—	75,0		
Würzburg-Kempten . .	42,2	267	—	13,1	20,0	AS Illereichen bis Egelsee (Grenze Baden-Württemberg/Bayern)	13,1
Basel-Schaffhausen-Lindau	56,0	422	3,3	—	2,0		
Bayern							
Regensburg-Pfreimd . .	55,7	233	18,2	—	14,0		
Nürnberg-Heilbronn . .	87,4	422	7,1	—	43,5		
Regensburg-Linz (österreichische Grenze)	123,6	903	—	—	20,0		
Würzburg-Kempten . .	166,7	1 019	31,7	9,4	21,0	Egelsee (Grenze Baden-Württemberg/Bayern) bis AS Memmingen-Süd	9,4
München-Deggendorf .	130,0	629	—	10,2	—	Memmingen-Kempten Wallersdorf bis Sautorn	27,1 *)
Autobahnring München	47,4	667	—	1,7	29,4	AS Sauerlach bis Dreieck Brunnthal	1,7
München-Lindau	143,0	955	41,2	21,3	6,0	AS Penzberg/Iffeldorf bis Ohlstadt (B 2)	21,3
Bad Hersfeld-Heilbronn (Weinsberg) .	89,0	544	84,0	1,7	3,3	Landesgrenze Bayern/Baden-Württemberg bis AS B 27	1,7
München-Holzkirchen .	9,6	55	—	9,6	—	Verlegung bei Unterhaching und Taufkirchen	9,6

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

*) Aufstufungen von Bundesstraßen zu Autobahnen

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1972 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt-länge km	Gesamt-kosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1971 fertig-gestellt km	1972 fertig-gestellt km	Ende 1972 im Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1	2	3	4	5	6	7	8
Berlin							
Autobahn Berlin-Nord (Seestraße-Holzhaus-erstraße)	4,0	285	0,3	—	1,7		
Bremen							
Bremen-Cuxhaven . . .	36,6	300	5,5	6,7	24,4	Rockwinkelner Land- straße bis AS Bremen- Vahr	3,0
						AS Bremen-Horn- Lehe bis etwa Hemm- straße	3,7
Hamburg							
Hamburg-Flensburg . .	26,5	606	6,8	4,3	15,4	AS Hamburg-Marms- torf bis AS Hamburg- Heimfeld	4,3
Hessen							
Kassel-Ruhrgebiet . . .	52,5	350	48,5	4,0	—	Landesgrenze Hessen/ Nordrhein-Westfalen bis AS Diemelstadt (B 252)	4,0
Lüttich (belgische Grenze) bis Frank- furt	7,9	126	2,1	2,5	3,3	Kreuz Frankfurt-Nord bis Ludwig-Landmann- Straße	2,5
Frankfurt-Fulda	90,8	628	—	—	9,2		
Bad Homburg-Darm- stadt	46,4	381	—	14,5	9,1	AS Sprendlingen bis AS Egelsbach	9,7
						AS Bonames (L 3019) bis Bonameser Weg	2,4
						Kaiserleibrücke bis Taunusring	1,8
						Hochstraße Strahlen- berger Kreisel (bei Offenbach)	0,6
Koblenz-Gießen	26,4	264	—	—	8,0		
Gießen-Stuttgart	58,5	659	—	—	22,4		
Kassel-Marburg	81,0	615	—	—	11,2		
Gießen-Frankfurt	85,8	600	11,6	—	2,5	Ortsumgehung Gießen, L 3131 bis B 49 (1. Fahrbahn)	
						Großen Linden bis Lang-Göns	6,3 *)
						B 455 bis Kalbach	5,3 *)

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

*) Aufstufungen von Bundesstraßen zu Autobahnen

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1972 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1971 fertiggestellt km	1972 fertiggestellt km	Ende 1972 im Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1	2	3	4	5	6	7	8
Niedersachsen							
Bremen-Cuxhaven . . .	71,0	434	5,5	—	10,0		
Cloppenburg-Oldenburg in Oldenburg bis Wilhelmshaven .	89,0	545	—	—	31,2		
Eckverbindung Hannover	18,0	81	7,7	—	10,3		
Niederländische Grenze (Bentheim)-Osnabrück-Bad Oeynhausen	38,1	146	22,1	—	8,9		
Bad Harzburg-Braunschweig (B 4)	45,0	279	—	5,8	2,2	Ortsumgehung Vienenburg	5,8
Urneburg (westlich Delmenhorst) bis Twelbäke (östlich Oldenburg [B 75]) . .	25,8	77	—	7,6	18,2	Urneburg (westlich Delmenhorst) bis Kirchkimmen	7,6
Nordrhein-Westfalen							
Krefeld-Ludwigshafen .	122,3	532	69,1	28,6	19,6	AS Kapellen bis Kreuz Krefeld	6,0
						Kreuz Krefeld (A 14/A 202) bis Meerbusch-Osterath	9,7
						AS Frechen (B 264) bis Gabel Blessem (B 265)	12,9
Duisburg-Venlo (niederländische Grenze)	43,4	158	13,0	—	30,4		
Dortmund-Gießen	119,6	1 122	109,1	—	10,5		
Düsseldorf-Dortmund .	91,7	884	2,4	1,7	16,0	Kreuz Bochum/Witten bis zur B 226	1,7
Wuppertal-Münster in Westfalen	76,8	475	37,8	—	12,9		
Duisburg-Dortmund (Emscherschnellweg)	84,0	593	22,3	—	28,3		
Köln-Olpe	60,8	525	8,3	—	29,6		
Kassel-Ruhrgebiet . . .	97,5	705	—	59,2	38,3	Unna (Holzwickede) bis AS Soest-Ost (L 556 n)	38,8
						AS Haaren (B 480) bis Landesgrenze Nordrhein-Westfalen/Hessen	20,4
Aachen-Düsseldorf . . .	57,9	344	4,4	—	40,7		4,4 ²⁾

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten²⁾ Aufstufungen von Bundesstraßen zu Autobahnen

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1972 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1971 fertiggestellt km	1972 fertiggestellt km	Ende 1972 im Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1	2	3	4	5	6	7	8
Wesel-Bad Honnef (B 8 n/B 42 n)	40,7	285	—	8,8	—	Porz-Lind bis Menden und Menden bis L 18 bei Meindorf	8,8
Hennef-Düren-Heinsberg (B 56)	48,3	409	—	2,0	—	Südspange Bonn mit Rheinbrücke	2,0
Erwitte-Herford (B 65 n)	4,9	49	2,0	—	2,9	Südumgehung Minden	
Düsseldorf-Wuppertal	23,0	292	17,1	3,5	2,4	Deutscher Ring bis Briller Straße Deutzer Straße bis Anschluß A 11	3,5 30,6 *)
Hohenlimburg-Iserlohn B 7 n	13,5	107	5,3	—	11,1		
Kreuztal-Eiserfeld B 54/B 62 n	21,3	448	—	—	1,4	Hüttentalstraße	
Westumgehung Werl .	7,4	39	—	1,5	5,9	B 1 bis BAB A 16	1,5
Umgehung Unna	14,0	106	—	4,0	—	B 1 bis B 233 alt	4,0
Gelsenkirchen-Buer bis Gelsenkirchen- Hassel B 227 n	3,2	34	—	—	2,0		
Röttgen-Kreuz Meckenheim B 257 .	7,0	29	—	—	7,0		
Südlich Winkeln (B 230 alt) bis Dülken (B 7 alt) B 7/B 59 . .	6,0	22	—	—	6,0		
Düsseldorf-Hard bis Waldniel B 7	29,8	120	—	—	8,0		
Rheinland-Pfalz							
Lüttich (belgische Grenze) bis Frankfurt furt	26,0	8	4,4	—	16,1		
Koblenz-Trier-Luxemburg	101,3	356	80,3	—	21,0		
Krefeld-Ludwigshafen	204,9	1 402	46,1	39,9	118,9	Kreuz Koblenz bis AS Koblenz-Süd (B 327) AS Emmelhausen (L 213) bis Laudert (L 217) AS Mutterstadt (B 38) bis AS Speyer (B 9)	15,6 9,9 14,4
Trier-Pirmasens	35,0	226	17,2	6,1	—	AS Kusel (B 420) bis AS Reichweiler	6,1
Trier-Saarbrücken . . .	30,4	378	—	—	9,5		

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

*) Aufstufungen von Bundesstraßen zu Autobahnen

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1972 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt-länge km	Gesamt-kosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1971 fertig-gestellt km	1972 fertig-gestellt km	Ende 1972 im Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1	2	3	4	5	6	7	8
Saarland							
Saarbrücken-Karlsruhe	29,0	57	18,2	3,6	7,3	Südmumgehung Bildstock AS Sulzbach bis AS Friedensthal mit L 262	1,5 2,1 *)
Trier-Saarbrücken . . .	48,0	221	7,1	—	34,7		
Trier-Pirmasens	17,1	121	—	—	5,1		
Saarbrücken-Luxemburg (luxemburgische Grenze)	65,0	319	6,0	—	2,0		
Schleswig-Holstein							
Hamburg-Flensburg ..	147,0	579	63,5	43,1	—	AS Schleswig (B 77) bis AS Bordesholm (L 49)	43,1
Dreieck Neumünster-Kiel	18,7	176	5,2	13,5	—	AS Blumenthal (L 298) bis Einmündung Kieler Westring	13,5
Kiel-Geesthacht (B 404)	72,0	250	—	9,0	—	Ortsumgehung Bornhöved-Wankendorf	7,6 1,4 *)

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

*) Aufstufungen von Bundesstraßen zu Autobahnen

5.3 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1972

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen			Bauleistungen 1972	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	1972 fertig- gestellt km	Ende 1972 im Bau km
1	2	3	4	5
Baden-Württemberg				
B 14 Verlegung bei Bondorf Lkr. Böblingen	6,5	19,0	6,5	—
B 19/290 Verlegung bei Bad Mergentheim, II. Bau- abschnitt	4,4	9,6	4,4	—
B 27 Ausbau und Verlegung bei Neckarsulm und Kochendorf (Ortsumgehung Kochendorf) ..	3,1	15,8	3,1	—
B 27 Verlegung bei Neckarelz	2,5	24,5	—	2,5
B 27 Verlegung bei Schweinberg	2,2	5,2	—	2,2
B 29 Ausbau bei Schwäbisch-Gmünd	2,2	5,2	—	2,2
B 35 Neubau zwischen Gernersheim und Neu- dorf	8,8	24,0	1,5	2,2
B 37 Ausbau zwischen Neckargerach und Die- desheim	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 31 Ausbau zwischen Hirschsprung und Hinter- zarten	20,0	60,0	2,1	4,8
B 31 Verlegung bei Titisee-Neustadt	10,0	35,8	—	6,9
B 34 Ausbau der Ortsdurchfahrt Waldshut	2,6	11,0	—	2,6
B 36/415 Lahr Autobahnzubringer	8,0	30,0	4,8	3,2
B 462 Rotenfels-Schönmünzach	25,0	100,0	—	3,0
B 500 Neubau bei Neueck	7,0	13,8	—	7,0
B 500 Verlegung bei Waldkirch (Waldshut)	3,0	9,1	3,0	—
B 32 Verlegung bei Hechingen	1,9	5,5	—	1,9
B 10 Umgehung Eßlingen	1,5	27,0	—	1,5
B 10 BAB-Anschlußstelle Stuttgart/Nord- Stuttgart/Zuffenhausen	5,2	74,8	—	5,2
B 10 BAB-Anschlußstelle Ulm/West-Ulm	9,3	80,0	—	9,3
B 14 Gärtringen-Stuttgart/Vaihingen (Umgehung Böblingen)	7,4	20,0	3,3	4,1
B 14 Stuttgart-Vaihingen L 1180	1,7	61,3	—	1,7
B 27 Echterdingen-Schlaitdorf	8,7	56,0	—	8,7
B 29 Urbach-Waldhausen	8,6	43,0	—	2,0
B 3 Umgehung Nußloch	4,5	14,0	—	4,5
B 10 Südtangente Karlsruhe	7,0	75,0	1,3	0,5
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	—	1,3

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1972	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	1972 fertig- gestellt km	Ende 1972 im Bau km
1		2	3	4	5
B 33	Gengenbach-Biberach	6,1	28,5	—	6,1
B 27	Ausbau bei Hechingen	4,6	19,4	—	4,6
B 28	Tübingen (Schloßbergtunnel)	3,0	46,0	—	3,0
Bayern					
B 20	Verlegung bei Freilassing	1,9	4,6	—	1,9
B 21	Ausbau bei Unterjettenberg	1,2	2,6	1,2	—
B 471/304	Verlegung südlich Dachau	9,7	38,9	9,7	—
B 8	Ausbau und Verlegung von Schalding bis Passau	7,6	25,0	5,3	2,3
B 11/15	Ausbau und Verlegung von Landshut bis Essenbach	10,0	12,0	3,1	3,0
B 11/15/299	Ausbau in Landshut (Verkehrsknoten am Hauptbahnhof)	1,6	8,5	—	1,2
B 12/8/85	Ausbau in Passau (Neubau einer Donau- brücke mit Rampen und Umbau des Lud- wigsplatzes)	3,0	57,0	—	2,4
B 85	Verlegung bei Schönberg	7,7	15,0	7,7	—
B 388	Verlegung zwischen Linden und Schalldorf (bei Pfarrkirchen — II. Bauabschnitt —	7,0	5,8	—	2,2
B 388	Ausbau in Passau (Ilzstadt-Sanierung)	1,1	18,0	—	1,1
B 388	Felssicherung von Passau bis Obernzell ..	10,3	9,6	—	7,0
B 512	Neubau einer Verbindungsspanne von der B 12 zum österreichischen Fernstraßennetz bei Neuhaus einschließlich deutschem An- teil an der Innbrücke	1,5	7,5	—	1,5
B 8	Ausbau von Postbauer bis Neumarkt	9,0	6,2	—	2,0
B 14	Ausbau von Sulzbach-Rosenberg bis Hahn- bach mit Neubau der Vilsbrücke	5,2	3,8	—	5,2
B 299	Ausbau von Neumarkt in der Oberpfalz bis Pilsach	5,6	6,3	—	1,8
B 289	Verlegung bei Kulmbach	5,9	27,8	—	5,9
B 303	Verlegung zwischen Marktredwitz und Arz- berg	6,0	11,0	—	4,0
B 13/14	Ausbau in Ansbach	2,0	10,2	—	1,5
B 14	Verlegung Altensittenbach-Pommelsbrunn (bei Hersbruck) — I. Bauabschnitt —	5,0	22,5	5,0	—
B 26/286	Ausbau in Schweinfurt	1,2	12,2	—	0,4
B 279	Verlegung bei Eben	6,4	7,3	5,1	1,3
B 279	Verlegung bei Bischofsheim a. d. Rhön	6,4	9,8	6,4	—
B 286	Verlegung bei Schwebheim	5,5	8,8	5,5	—
B 27	Veithöchheim/Würzburg-Gemünden	2,8	18,0	—	2,8
B 12	Verlegung von Kaufbeuren bis Kempten ..	23,8	66,0	—	12,0
B 308	Ausbau von Sonthofen bis Hindelang	7,2	11,1	—	5,4
B 12	Verlegung bei Landsberg a. Lech	8,5	36,2	—	4,5

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen			Bauleistungen 1972	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	1972 fertig- gestellt km	Ende 1972 im Bau km
1	3	2	4	5
B 12 Oberpfaffenhofen bis München	19,4	152,0	19,4	—
B 15 Westumgehung Weiden — III. Bauab- schnitt —	11,5	36,0	—	5,0
B 505 Bamberg-Unterbrücklein Teilabschnitt: Roß- dorf a. B.-Fesseldorf	9,0	17,0	9,0	—
B 2 a Verlegung bei Roth	16,2	82,8	—	16,2
B 4 a Verlegung bei Baiersdorf	3,3	9,9	3,3	—
B 26 Verlegung bei Schweinfurt	22,9	71,2	—	3,0
B 469 Ausbau nördlich Obernburg	8,6	16,2	—	4,0
B 2/25 Verlegung bei Donauwörth	7,8	69,8	—	7,8
B 17 Augsburg bis Oberottmarshausen	14,1	57,7	—	10,9
B 19 Neubau zwischen Ulm und Hittistetten	10,9	70,2	—	10,9
B 4 a Erlangen-Fürth; Frankenschnellstraße von Stadtgrenze Nürnberg/Fürth bis AS Elters- dorf	10,8	54,0	10,8	—
Berlin				
Bremen				
B 74 Verlegung im Raume Bremen-Vegesack ein- schließlich Verlängerung bis Blumenthal ..	5,6	53,6	—	0,9
B 75 Ausbau der freien Strecke Oldenburger Straße	2,1	22,5	—	2,1
Hamburg				
B 5 Verlegung bei Horn-Billstedt	4,5	36,8	1,4	0,1
Hessen				
B 3 Ausbau von Teilstrecken zwischen Sichert- hausen und Landesgrenze Baden-Württem- berg/Hessen; Ausbau Bad Vilbel-Frankfurt	60,0	105,0	3,0	—
B 37 Ausbau von Teilstrecken zwischen den Lan- desgrenzen Baden-Württemberg/Hessen; Ausbau zwischen Neckarsteinach und Hirschhorn	6,0	40,0	—	1,5
B 49/54 Ausbau von Teilstrecken zwischen Landes- grenze Rheinland-Pfalz/Hessen und Weil- burg mit Querverbindung 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	6,5	5,0
B 260 Verlegung bei Schlangenbad	3,7	13,0	—	3,7
B 7 Ausbau von Teilstrecken zwischen Landes- grenze Niedersachsen/Bayern	65,0	120,0	3,0	7,0
B 27 Verlegung bei Asmushausen	3,4	8,8	3,4	—
B 62 Ausbau zwischen A 23 (Bad Hersfeld) und Sorga	6,0	20,0	—	2,5

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen			Bauleistungen 1972		
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	1972 fertig- gestellt km	Ende 1972 im Bau km
1		2	3	4	5
B 249	Ausbau von Teilstrecken zwischen B 27 bei Niederhone und Schwebda bei Eschwege ..	12,0	30,0	1,0	—
B 254	Ausbau zwischen Holzhausen (B 3 südlich Kassel) und Fulda (B 27) (Großenlüder-Fulda)	80,0	110,0	—	7,2
B 450	Verlegung in Fritzlar einschließlich Brücke über die Eder	1,7	4,5	—	0,6
B 458	Ausbau in Fulda	1,0	7,6	1,0	—
B 3 a	Gießen-Frankfurt	71,5	550,0	2,5	9,0
B 26	Darmstadt-Landesgrenze Bayern/Hessen ..	27,6	170,0	1,5	—
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-Gustavburg-Hanau; Verlegung im Flughafenbereich und Ausbau in Mühlheim	52,0	370,0	—	2,0
B 429	Wetzlar/Neustadt-Gießen (B 3 a)	16,7	130,0	2,2	—
B 3 a	Cölbe-Marburg-Niederweimar	17,4	110,0	—	2,3
B 260	Umgehung Kemel	2,6	4,5	—	2,6
B 27	Verlegung bei Sontra	4,4	10,0	—	4,4
B 44/47	Umgehung Bürstadt	10,0	30,0	—	10,0
B 448	Weiskirchen-Bad Vilbel	20,5	170,0	—	3,0
B 255	Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs bei Burg (Herborn)	0,8	6,0	0,8	—
B 83	Verlegung bei Altmorschen	1,8	5,3	—	1,8
Niedersachsen					
B 72	Ausbau in Aurich	2,7	5,9	1,6	1,1
B 72	Verlegung von nördlich Rinzeldorf bis einschließlich Sedelsberg	19,0	55,5	7,0	—
B 68	Verlegung bei Bramsche	8,5	30,1	—	5,3
B 68	Verlegung bei Quakenbrück	3,1	22,0	—	3,1
B 74	Verlegung bei Osterholz-Scharmbeck	6,4	8,2	—	6,4
B 495	Verlegung bei Osten	4,0	13,1	—	4,0
B 6	Teilverlegung westlich Hannover	4,0	30,0	—	4,0
B 83	Verlegung und Ausbau in Hameln einschließlich einer 2. Weserbrücke	2,0	32,0	—	2,0
B 1	Ausbau von Himmelsthür bis westlich Hildesheim	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 ...	1,3	12,0	—	1,3
B 6	Ausbau von Jerstedt bis Kunigunde	5,0	10,0	1,2	—
B 27 a	Neubau einer Zubringerstraße von Marzhausen zur BAB Hannover-Kassel	5,0	19,6	—	3,8
B 243/241	Verlegung bei Osterrode-Lasfeld	9,3	46,0	—	8,0

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen			Bauleistungen 1972	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	1972 fertig- gestellt km	Ende 1972 im Bau km
1	2	3	4	5
B 27/243 Verlegung bei Herzberg und Ausbau zwischen Herzberg und Scharzfeld	3,5	11,0	3,5	—
B 27/243 Verlegung bei Scharzfeld	5,0	21,0	1,0	—
B 4 Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs mit der DB-Strecke Hannover-Hamburg bei Uelzen	3,0	9,8	—	3,0
B 188/433 Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs mit der DB-Strecke Hannover-Hamburg bei Burgdorf	3,0	6,4	—	3,0
B 443 Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs mit der DB-Strecke Hannover-Hamburg bei Lehrte	1,0	10,0	—	1,0
B 437 Verlegung von Varel bis einschließlich Kreuzungsbereich mit der im Bau befindlichen BAB Cloppenburg-Oldenburg-Wilhelmshaven	2,0	10,6	1,7	—
B 65 Ausbau und Verlegung in Schüttorf	1,9	3,1	0,9	1,0
B 70 Verlegung bei Papenburg/Süd	2,4	7,0	—	2,4
B 73 Ausbau in Otterndorf	2,8	4,7	—	0,8
B 444 Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges der DB-Strecke Hannover-Braunschweig bis Peine	1,7	7,4	—	1,7
B 6 Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges der DB-Strecke Wanne-Bremen bei Barrien	2,6	10,0	—	2,6
B 530 Hesel über Neermoor bis Emden	29,0	154,0	—	29,0
B 75 Östlich Westerstede bis Oldenburg	19,4	60,0	—	6,2
B 4 Braunschweig/Melverode bis südlich Wolfenbüttel	15,0	71,0	—	1,7
B 6 Langendamm bis Lemke	11,5	90,0	—	2,9
B 27 BAB Hannover-Kassel nördlich Göttingen bis östlich Wende	4,7	44,0	—	3,9
B 69/75 Nördlich Oldenburg bis Oldenburg-Osternburg	12,3	132,0	4,0	1,4
B 248 Mörse bis südlich Tappenbeck	7,0	44,0	1,9	5,1
B 490 Wartjenstedt bis südlich Braunschweig	33,0	91,0	—	3,0
B 70 Ausbau in Emden	1,9	5,0	—	4,9
B 75 Verlegung nordwestlich Leer	2,9	9,7	—	2,9
B 1 Verlegung Diedersen-Mehle	16,8	42,7	—	1,8
B 61 Verlegung bis Kirchdorf	2,0	3,0	2,0	—
B 65 Verlegung von Hannover-Waldheim (B 6) bis Anderten	6,0	30,0	—	2,5
B 494 Verlegung von Hildesheim bis Drispstedt	1,3	6,3	—	1,3
B 65 Verlegung im Raume Sehnde	0,5	7,4	—	0,5
B 69 Ausbau in Vechta	6,8	6,2	3,3	3,5
B 72 Verlegung südlich Sedelsburg	4,3	12,5	4,3	—

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen			Bauleistungen 1972	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	1972 fertig- gestellt km	Ende 1972 im Bau km
1	2	3	4	5
B 212 Verlegung von nördlich Harmenhausen bis Bookholzberg	4,2	5,5	—	4,2
B 437 Ausbau in Varrel	2,1	4,0	—	2,1
Nordrhein-Westfalen				
B 54 Verlegung bei Meinerzhagen	1,4	9,2	1,4	—
B 55 Ausbau in Warstein	3,0	6,0	—	1,0
B 251 Ausbau zwischen Brilon und Willingen ...	4,0	5,0	4,0	—
B 475 Verlegung östlich Soest	3,2	9,0	3,2	—
B 7 Verlegung bei Warburg	2,8	9,2	—	2,8
B 61 Ausbau in Brackwede	1,7 ²⁾	9,5	1,7 ²⁾	1,7 ²⁾
B 64 Verlegung in Delbrück	3,4	9,3	3,4	—
B 68/252 Verlegung bei Scherfelde	4,1	26,0	—	1,8
B 482 Neubau zwischen Lerbeck und Wintersheim	14,1	47,0	—	4,4
B 51 Ausbau zwischen Marl-Sinsen und der Landesgrenze Nordrhein-Westfalen/Niedersachsen Haltern; Kanal und Lippebrücke ..	0,8	8,7	—	0,8
B 65/70 Ausbau in Rheine	0,7	9,6	—	0,7
B 672 Neubau zwischen Oeding und Gescher	14,0	18,2	—	4,5
B 223 Ausbau zwischen Oberhausen-Sterkrade Dorsten	6,5	14,5	—	3,6
B 235 Verlegung bei Albachten	3,7	6,0	—	3,7
B 51/58 Bahnübergang in Haltern	4,4	15,3	—	4,4
B 54 Neubau zwischen Burbach und der BAB — AS Würgendorf	8,2	22,7	—	8,2
B 54 Verlegung in Gronau	3,1	6,4	—	3,1
B 54 Verlegung zwischen Burgsteinfurt und Münster	13,5	58,0	—	13,5
B 64/252 Bahnübergang in Brabel	3,6	2,1	—	2,1
B 67 Ausbau in Bocholt	0,7	5,0	0,7	—
B 68 Ausbau zwischen Brackwede und Buschkampf	2,0	4,2	—	2,0
B 70 Ausbau zwischen Stadtlohn und Ahaus ...	2,7	2,2	2,7	—
B 223/224 Ausbau in Dorsten	1,1	6,5	—	1,1
B 227 Ausbau im Bereich des Forsthauses Erle ..	2,0	8,3	—	2,0
B 229 Verlegung zwischen Soest und der BAB — AS Soest	1,7	5,1	—	1,7
B 233 Ausbau in Unna	0,9	2,8	—	0,9
B 233 Ausbau in Iserlohn	1,8	2,8	—	1,8
B 236/480 Ausbau in Oberkirchen	1,0	1,2	1,0	—
B 475 Verlegung bei Fürchtorf	6,6	9,5	—	1,2
B 517 Verlegung bei Hofolpe	1,2	5,8	—	1,2

²⁾ Baumaßnahmen halbseitig fertiggestellt

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen			Bauleistungen 1972		
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	1972 fertig- gestellt km	Ende 1972 im Bau km
1		2	3	4	5
B 51	Ausbau und Verlegung zwischen Stadtkyll und Tondorf	2,0	1,5	2,0	—
B 67	Neubau zwischen der Rheinbrücke Rees bis zur B 57	5,6	14,2	—	5,2
B 223	Ausbau zwischen Oberhausen (Werksgasthaus) und Oberhausen-Sterkrade	2,3	42,4	—	1,5
B 227	Ausbau zwischen Essen-Heisingen und Essen-Kupferdreh	4,1	70,6	—	4,1
B 265	Umgehung Erp	3,7	2,8	3,7	—
B 229	Ausbau in Radevormwald	1,7	2,7	1,7	—
B 229	Neubau der Wupperbrücke Müngsten	0,6	5,2	—	0,6
B 232	Ausbau zwischen Opladen und Burscheid ..	5,6	8,5	—	3,0
B 57 n	Aachen-Dülken-Rheinhausen	13,6	55,0	2,6	—
Rheinland-Pfalz					
B 9	Verlegung bei Boppard	3,0	35,0	—	1,5
B 9	Verlegung Weißenthurm-Koblenz (Teilstrecke)	6,9	60,0	1,5	4,5
B 9	Verlegung Rheinzabern-Jockgrim	6,2	15,0	6,2	—
B 9 a	Saarstraße Mainz (2. Fahrbahn)	1,9	15,0	1,9	—
B 10	Verlegung bei Insheim	3,0	18,0	3,0	—
B 9/39	Verlegung bei Speyer	13,0	50,9	—	1,0
B 37	Bad Dürkheim-Ludwigshafen	14,0	75,0	—	4,8
B 40	Mainz-Marienborn	2,4	12,0	—	2,4
B 42	Umgehung Hönningen	3,3	18,0	—	3,3
B 42	Neuwied-Bendorf	9,3	57,0	—	3,3
B 42	Lahnstein-Braubach	8,1	70,0	—	5,1
B 49/327	einschließlich Rheinbrücke Koblenz-Süd ...	12,9	200,0	—	3,6
B 49	Schweich-Trier	13,0	55,0	—	2,3
B 448	Verlegung bei Rockhausen	4,4	19,2	—	1,5
B 51	Verlegung von Saarburg bis Ayl	8,4	34,0	—	3,6
B 53	Traben-Trarbach-Wolf	2,8	8,3	2,8	—
B 53	Verlegung bei Briedel	3,1	8,0	3,1	—
B 53	Verlegung bei Burg	1,2	1,9	1,2	—
B 62	Ausbau in Kirchen	1,2	17,0	—	1,2
B 62	Bahnübergang in Betzdorf	1,0	11,0	—	1,0
B 257	Echternacherbrück die Grenzbrücke	0,3	2,6	0,3	—
B 257/258	Potsdamer Platz	1,5	3,3	1,5	—
B 270	Verlegung von Teilstrecken zwischen Kaiserslautern und Pirmasens	12,0	50,0	—	7,0
B 327	Umgehung Emmelshausen	5,3	8,9	3,5	—
B 416	Verlegung Kobern-Gondorf-Lehmen	3,7	20,0	3,7	—
B 38	Umgehung Mutterstadt	5,2	24,0	—	3,7

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen			Bauleistungen 1972		
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	1972 fertig- gestellt km	Ende 1972 im Bau km
1		2	3	4	5
B 9	Umgehung Limburgerhof	4,8	30,0	—	4,8
B 51	Umgehung Stadtkyll	2,7	11,5	—	2,7
A 14/B 266	Zubringer Bad-Neuenahr-Nord	2,5	27,6	—	2,5
Saarland					
B 41	Neubau von Teilstrecken zwischen Saarbrücken und der Landesgrenze bei Nohfelden; Verlegung bei St. Wendel	45,0	140,0	1,0	0,5
B 51	Verlegung bei Bübingen	3,0	4,2	1,0	2,0
B 406	Französische Grenze (bei Güdingen)—Dillingen	32,0	172,0	7,0	—
Schleswig-Holstein					
B 5	Verlegung zwischen Weddingstedt und Tönning	17,4	55,0	—	8,0
B 5	Verlegung Itzehoe—Edendorf	9,0	48,0	—	3,4
B 75	Herrnbrücke/Lübeck bis Travemünde	9,0	45,0	1,7	—
B 76	Verlegung bei Plön	2,8	19,5	—	0,7
B 77	Ausbau und Verlegung bei Itzehoe	1,5	12,0	—	1,0
B 203	Verlegung zwischen Eckernförde und Kappeln	28,6	19,5	—	6,1
B 207	Verlegung bei Mölln	6,4	22,0	—	6,0
B 503	Neubau der Holtenauer Hochbrücke	5,8	107,6	4,4	—
B 203	Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs mit der DB-Strecke Elmshorn—Niebüll in Heide	1,0	10,5	—	1,0
B 202	Schülldorf bis Ostensfeld	5,0	24,3	—	5,0
B 202	BAB — AS Kiel-Russee bis BAB-Kreuz Kiel-West	2,0	17,8	—	2,0
B 207	Bad Schwartau bis nördlich Neustadt/Holstein (Vogelfluglinie)	28,0	131,9	—	10,2
				257,7	

5.4 Großbauwerke im Zuge der Bundesfernstraßen (über 500 m Länge oder 15 Millionen DM Gesamtkosten)

Nr.	Länge (m)	Kosten (Mil- lionen DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt	Baustoff
1	2	3	4	5	6
a) im Jahre 1972 fertiggestellte Großbauwerke					
1	710	27,5	Bonn-Süd, Rheinbrücke	B 42/B 9 Südtangente Bonn	Stahl
2	935	28,6	Moselbrücke Winnigen	A 14 Rheinlinie Krefeld- Ludwigshafen	Stahl
3	1 100	46,9	Rheinbrücke Mannheim-Nord	B 44 Mannheim- Ludwigshafen	Stahl (Schräg- seilbrücke)
4	1 500	45,0	Hochbrücke über den Nord- Ostsee-Kanal „Rader Insel“	A 10 Hamburg- Flensburg	Stahl
5	520	18,0	Hochbrücke Holtenau	B 503 über den Nord- Ostsee-Kanal	Spannbeton/ Stahl
6	450	17,1	Eiderbrücke Tönning	B 5 Weddingstadt	Spannbeton/ Stahl
7	1 315	40,0	Loisachbrücke Ohlstadt	A 22 Lindau-München	Spannbeton
b) Ende 1972 in Bau befindliche Großbauwerke					
8	510	18,0	Brücke über die Emscher, Bundesbahn und Max-Eyth- Straße	A 78 in Oberhausen (Em- scher-Schnellweg)	Spannbeton
9	458	15,0	Brücke über den Seiler-See	B 7 n Hagen-Meschede	Spannbeton
10	660	18,9	Hochbrücke in Marburg	B 3 Kassel-Gießen	Spannbeton
11	1 820	58,0	Rheinbrücke Koblenz-Süd	B 327 Südtangente Koblenz	Stahl/Spann- beton
12	491	10,8	Lahnbrücke Farbmühle	B 49 a Limburg-Gießen	Spannbeton
13	760	49,7	Rheinbrücke Speyer-Nord	A 83 Hockenheim- Speyer	Stahl (Schräg- seilbrücke)
14	1 020	40,0	Donaubrücke Schalding	A 15 Regensburg-Passau	Stahl
15	847	57,0	Donaubrücke Deggenau	A 15 Regensburg-Passau	Stahl (Schräg- seilbrücke)
16	327	17,0	Mainbrücke Eddersheim	Köln-Frankfurt	Spannbeton
17	560	12,1	Brücke über die Niddawiesen	A 80 Frankfurt-Hanau	Spannbeton
18	710	15,0	Mainbrücke Weyer	B 26 a Südumgehung Schweinfurt	Spannbeton
19	885	42,0	Jagsttalbrücke Widdern	A 23 Weinsberg- Würzburg	Stahl
20	968	29,4	Talbrücke Bengen	A 14 Rheinlinie Krefeld- Ludwigshafen	Spannbeton
21	701	25,6	Nettetalbrücke	A 14 Rheinlinie	Spannbeton
22	507	21,3	Lützelbachbrücke Bassenheim	A 14 Rheinlinie	Spannbeton
23	1 472	35,3	Talbrücke Pfeddersheim	A 14 Rheinlinie	Spannbeton
24	385	15,0	Lehrtal-Tunnel	B 10 Ulm-Dornstadt	Beton
25	761	25,7	Almetalbrücke	A 16 Ruhrgebiet-Kassel	Spannbeton

Nr.	Länge (m)	Kosten (Mil- lionen DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt		Baustoff
1	2	3	4	5		6
26	3 210	330,0	Elbtunnel Hamburg	A 10	Hamburg- Flensburg	Beton
27	3 837	137,5	Hochstraße Elbmarsch	A 10	Hamburg- Flensburg	Spannbeton
28	460	23,6	Brückenstrang Wulsdorf	A 12	Bremen-Cuxhaven	Spannbeton
29	722	20,8	Hochstraße Ihlpohl	A 12	Bremen-Cuxhaven	Spannbeton
30	809	12,8	Hochstraße Osterode	B 243	Nordhausen- Seesen	Spannbeton
31	619	12,0	Brücke über Norderländer- straße und Brekkämpe	B 75	Bremen	Spannbeton
32	976	60,2	Moselbrücke Schweich	A 76	Trier-Landstuhl	Spannbeton
33	686	21,0	Primstalbrücke	A 76	Trier-Landstuhl	Spannbeton
34	608	14,0	Hochstraße Völklingen	B 51	Saarbrücken- Merzig	Spannbeton
35	995	27,7	Flughafentunnel Berlin/Tegel	A 53	Stadtring Berlin	Spannbeton

**5.5 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-
Neubaustrecken im Jahre 1973**

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Baden-Württemberg			
Bad Hersfeld–Heilbronn (Weinsberg)	AS Tauberbischofsheim bis AS Be- rolzheim	19,1	Dezember 1973
Bad Hersfeld–Heilbronn (Weinsberg)	AS Neuenstadt bis Weinsberg (ab Brücke über die Jagst)	10,3	Dezember 1973
Stuttgart–Singen (westlicher Bodensee)	AS Geisingen bis AS Engen (B 31)	13,7	Herbst 1973
Rhein-Neckar-Schnellweg (B 38)	Freudenheimer Landstraße (L 538) bis B 37 (2. Fahrbahn)	(1,5)	November 1973
Bayern			
Nürnberg–Heilbronn	Schwabach (B 2) bis Ansbach-Ost (St 2223)	25,7	Herbst 1973
Autobahnring München (Ost- abschnitt)	Aschheim (B 471) bis Haar (B 304)	11,5	Herbst 1973
Bremen			
Bremen–Cuxhaven	Hemmstraße bis Rastplatz Walle	(2,3)	Herbst 1973
Hamburg			
Hamburg–Flensburg	AS Hamburg-Bahrenfeld bis AS Ham- burg-Stellingen	3,9	Frühling 1973
Hessen			
Koblenz–Gießen	AS B 277 neu bis Kreuz Wetzlar	3,5	Oktober 1973
Frankfurt–Fulda	AS Dreispitz mit provisorischem An- schluß an die B 8/B 40	1,0	Herbst 1973
Niedersachsen			
Hesel–Emden (B 72 a)	Neermoor bis Simonswolde	10,0	Sommer 1973
Niederländische Grenze bis Bad Oeynhausen	Bissendorf bis Voxtrup (B 51)	8,3	Herbst 1973
Nordrhein-Westfalen			
Köln–Olpe	Engelskirchen bis AS Gummersbach- Wiehl	8,9	Frühling 1973
Wuppertal–Münster i. Westf.	Bösensell bis Münster (B 67)	4,7	Sommer 1973
Krefeld–Ludwigshafen	Miehl bis Landesgrenze Nordrhein- Westfalen/Rheinland-Pfalz	12,4	Sommer 1973
Geislar–Gelsdorf (B 257 n)	Im Kreuzungsbereich mit der A 14 (BAB-Kreuz Meckenheim)	2,0	Sommer 1973
Wiedenbrück–Minden (B 65)	B 65 (Minden) bis L 534 (nahe der Landesgrenze Nordrhein-Westfalen/ Niedersachsen)	4,9	Dezember 1973
Düsseldorf–Wuppertal (B 326)	Knoten Sonnborn in Wuppertal	2,4	Dezember 1973

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	
Wesel-Bad Honnef (B 8)	Langenfeld (L 402) bis Leverkusen (A 11)	8,0	Dezember 1973
Blessem-Bergheim-Venlo (niederländische Grenze)	Rennekoven (K 2) bis Dülken (B 7)	4,0	Dezember 1973
Blessem-Bergheim-Venlo (niederländische Grenze)	Winkeln (B 230) bis Dülken (B 7)	6,0	Dezember 1973
Blessem-Bergheim-Venlo (niederländische Grenze)	Kerpen bis B 264 alt	1,0	Dezember 1973
Köln-Olpe	Köln-Merzheim bis Köln	1,0	Dezember 1973
Rheinland-Pfalz			
Krefeld-Ludwigshafen	Pfaffenheck bis AS Emmelshausen (L 213)	11,5	Herbst 1973
Krefeld-Ludwigshafen	Landesgrenze Nordrhein-Westfalen/Rheinland-Pfalz bis Bad Neuenahr-Nord	5,8	Dezember 1973
Lüttich (belgische Grenze)-Frankfurt	Ingelheim bis Landesgrenze Rheinland-Pfalz/Hessen	16,1	Dezember 1973
Saarland			
Saarbrücken-Luxemburg	Fordwerke bis Saarwellingen	2,0	Frühling 1973
Saarbrücken-Karlsruhe	Im Bereich von Spiesen	2,0	Frühling 1973
Trier-Pirmasens	AS Freisen bis AS Reichweiler	3,5	Herbst 1973
Trier-Saarbrücken	AS Uchtelfangen bis AS Göttelborn	6,0	Dezember 1973
Voraussichtliche Gesamtergänzung des BAB-Netzes 1973		209,2	