

# Unterrichtung

## durch die Bundesregierung

### Straßenbaubericht 1974

#### Inhalt

	Seite
<b>1 Grundlagen</b>	
1.1 Ausbau des Bundesfernstraßennetzes .....	5
1.2 Fünfjahrespläne .....	5
1.3 Fortschreibung des Bedarfsplans und Aufstellung des 2. Fünfjahres- planes .....	5
<b>2 Baufortschritt im Jahre 1974</b>	
2.1 Ausgaben und Leistungen insgesamt .....	7
2.1.1 Gesamtausgaben .....	7
2.1.2 Verpflichtungsermächtigungen .....	7
2.1.3 Bauaufträge .....	7
2.2 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen .....	8
2.2.1 Neubau von Bundesautobahnen .....	8
2.2.2 Aus- und Neubau von Bundesstraßen .....	11
2.2.3 Erneuerung von Bundesautobahnbetriebsstrecken .....	14
2.2.4 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen .....	14
2.2.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen .....	15
2.3 Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplans .....	15
<b>3 Ergänzende bauliche und verkehrstechnische Leistungen im Jahre 1974</b>	
3.1 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit .....	17
3.1.1 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen .....	17
3.1.2 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen .....	17
3.1.3 Wildschutz .....	17

	Seite
3.1.4 Winterdienst .....	17
3.1.5 Zulassung von Spikesreifen .....	17
3.2 Verbesserung der Verkehrsbedienung .....	18
3.2.1 Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen .....	18
3.2.2 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien ....	18
3.3 Schutz gegen Straßenverkehrslärm .....	18
3.4 Bepflanzungen .....	18
3.5 Verkehrserhebungen .....	19
3.6 Autobahnnumerierung .....	19
<b>4 Forschung, internationale Zusammenarbeit, Straßenrecht</b>	
4.1 Straßenbauforschung .....	19
4.2 Internationale Zusammenarbeit .....	19
4.2.1 Multi- und bilaterale Zusammenarbeit .....	19
4.2.2 Internationale Kongresse .....	20
4.2.3 Ausländische Besucher .....	20
4.3 Straßenrecht .....	20
4.3.1 Änderung des Bundesfernstraßengesetzes .....	20
4.3.2 Regelung der Mitbenutzerverhältnisse zwischen Straßen und Ver- sorgungsleitungen .....	20
<b>5 Kostensenkungen im Bundesfernstraßenbau .....</b>	<b>20</b>
<b>6 Erfolgskontrolle im Bundesfernstraßenbau .....</b>	<b>21</b>
<b>7 Zusammenstellung wichtiger Bauvorhaben</b>	
7.1 Leistungen auf Bundesautobahnneubaustrecken im Jahre 1974 .....	23
7.2 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1974 .....	30
7.3 Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen .....	39
7.4 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahnneubau- strecken in den Jahren 1975 und 1976 .....	41
<b>Verzeichnis der Tabellen</b>	
1 Längenveränderungen an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1975 .....	10
2 Längenveränderungen an den Bundesautobahnen gegenüber dem Vor- jahr (Stand 1. Januar 1975) .....	12
3 Unterhaltungssätze der Bundesfernstraßen .....	15
4 Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplans im Jahre 1974 .....	16
5 Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplans in der Zeit vom 1. Januar 1971 bis 31. Dezember 1974 .....	16

Gemäß § 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 vom 30. Juni 1971 (BGBl. I S. 873) zugeleitet mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 11. Juni 1975 — StB 1/10.20.04/1083 Vms 75.

Seite

**Verzeichnis der Abbildungen**

1	Bewertungskriterien für die Überprüfung des Bedarfsplans .....	6
2	Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen von 1950 bis 1974	8
3	Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1974 .....	9
4	Erfolgskontrolle im Bundesfernstraßenbau — Einzelziele — .....	22

**Verzeichnis der Karten**

1	Erneuerung von Bundesautobahnbetriebsstrecken .....	nach Seite	14
2	Großbauwerke im Zuge der Bundesfernstraßen .....	nach Seite	14
3	Autobahnmeistereien .....	nach Seite	18
4	Voraussichtliche Fertigstellungen von Bundesautobahnneubaustrecken in den Jahren 1975 und 1976 .....	nach Seite	22

**Verzeichnis der Anlagen**

1	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1974 (Karte 1 : 750 000)
---	--



## Straßenbaubericht 1974

Der Bundesminister für Verkehr berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres (§ 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 — Ausbauplangesetz; FStrAbG vom 30. Juni 1971, BGBl. I S. 873).

Der Straßenbaubericht ist erstmals für das Jahr 1971 aufgestellt worden.

Der Bericht für das Jahr 1973 wurde dem Präsidenten des Deutschen Bundestages mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 18. Juli 1974 zugeleitet und am 19. Oktober 1974 im Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages beraten und zur Kenntnis genommen. Der vorliegende Bericht bezieht sich auf das Jahr 1974.

### 1 Grundlagen

#### 1.1 Ausbau des Bundesfernstraßennetzes

Der künftige Ausbau im Netz der Bundesfernstraßen hat die Weiterentwicklung der allgemeinen verkehrspolitischen Zielsetzungen, die Ergebnisse der Bundesverkehrswegeplanung und das Volumen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu berücksichtigen.

Unter diesen Leitlinien wird versucht, den Straßenbau in den kommenden Jahren entsprechend dem Rahmen des Bedarfsplanes zu steuern.

#### 1.2 Fünfjahrespläne

Für den Ausbau des Bundesfernstraßennetzes bis zum Jahre 1985 stellt der Bundesminister für Verkehr nach Maßgabe des Bedarfsplanes drei Fünfjahrespläne auf. Sie bilden den Rahmen für die Aufstellung der jährlichen Straßenbaupläne (§ 5 FStrAbG). Künftig werden die Fünfjahrespläne stärker als in der Vergangenheit mit der jeweils gültigen mehrjährigen Finanzplanung des Bundes verzahnt werden.

Die Bauziele sind in dem vom Bundesminister für Verkehr herausgegebenen Druckband zum 1. Fünfjahresplan näher erläutert und in einer Karte ausgewiesen. Der Druckband liegt den Mitgliedern des Deutschen Bundestages vor.

#### 1.3 Fortschreibung des Bedarfsplans und Aufstellung des 2. Fünfjahresplans

Gemäß § 4 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 ist jeweils nach Ablauf von fünf Jahren durch den Bundesminister für Verkehr zu prüfen, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung unter Beachtung des Raumordnungsgesetzes anzupassen ist.

Diese Anpassung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den Ländern. 1974 sind hierzu wesentliche Arbeiten eingeleitet und durchgeführt worden.

Die Fortschreibung des Bedarfsplanes soll in verstärktem Maß die verkehrspolitischen Akzente für den Straßenbau berücksichtigen:

- die Substanz des vorhandenen Netzes zu erhalten,
- strukturschwache Gebiete zu erschließen,
- Unfallschwerpunkte zu entschärfen und
- Umweltbeeinträchtigungen zu verringern.

Die nicht investiven Aufgaben, wie Unterhaltung, Instandsetzung, kleiner Ausbau etc. weisen eine steigende Tendenz auf und sind kaum kürzungsfähig.

Erneuerungsprogramme zur Substanzerhaltung können nicht verzögert werden, und zur Vermeidung von Umweltbeeinträchtigungen ist mit vermehrten Aufwendungen für den aktiven und passiven Lärmschutz zu rechnen.

Die finanzielle Manövriermasse für den Neubau von Verkehrsanlagen wird daher geringer sein.

Alle Maßnahmen der 1. Dringlichkeit sowie die von den Bundesländern in die 1. Dringlichkeit beantragten Strecken werden anhand von zehn Bewertungskriterien (s. Abbildung 1) überprüft. Auf diese Weise soll eine differenzierte Aussage über die Dringlichkeit einzelner Teilstrecken sowie eine weitere Untergliederung der 1. Dringlichkeitsstufe des Bedarfsplans ermöglicht werden.

Grundlage der 2. Dringlichkeitsstufe sind die finanziellen Eckwerte, in die sich alles einzuordnen hat. Bislang enthält der mittelfristige Finanzplan des Bundes für die Jahre bis 1978 das Gesamtvolumen der Straßenbaupläne 1976 bis 1978. Inhaltlich ist der 2. Fünfjahresplan zu einem erheblichen Teil durch überhängende Maßnahmen aus dem 1. Fünfjahresplan vorgegeben. Durch die starken Kosten-

Abbildung 1

## Bewertungskriterien

Anwendung: a) Überprüfung Bedarfsplan (Dringlichkeiten,  
b) 2. Fünfjahresplan 76 - 80 bzw. mittelfristiger Plan  
(Es werden rd. 2500 Maßnahmen bewertet)

Methode: Dringlichkeit  $D = \frac{\sum P}{K}$

$$\sum P = f_v (P_1 \cdot g_1 + P_2 \cdot g_2 + P_3 \cdot g_3) + f_R (P_4 \cdot g_4 + \dots + P_7 \cdot g_7) + f_s (P_8 \cdot g_8 + \dots + P_{10} \cdot g_{10})$$

$\sum P$  = erreichte Gesamtpunkte (gewichtet) je Maßnahme  
f, g = Gewichtungsfaktoren  
P = Punktzahl je Kriterium (ungewichtet)

Kriterium
-----------

Skala (jeweils 0-100 Punkte) Punktberechnung

K <sub>1</sub> Verkehrsbelastung	1973
K <sub>2</sub> Prognoseverkehr	1985 (Trend)
K <sub>3</sub> Prognoseverkehr	1985 (Modell)

Verkehrliche Kriterien:  $(\sum_1^3 P \cdot g) \cdot f_v = P_v =$

K <sub>4</sub> Erschließung	} jeweils für GRW und BROP
K <sub>5</sub> Anbindung	
K <sub>6</sub> wichtige Achsen	( BROP )
K <sub>7</sub> Zonenrandgebiet	

Raumordnerische Kriterien:  $(\sum_4^7 P \cdot g) \cdot f_R = P_R =$

K <sub>8</sub> Umweltbelastung	OD
K <sub>9</sub> Internationale Verbindung	
K <sub>10</sub> Unfallrate	

Sonstige Kriterien:  $(\sum_8^{10} P \cdot g) \cdot f_s = P_s =$

$P_v + P_R + P_s = P =$

weitere Kriterien (=  $\Delta P$ ) in Einzelfällen  $\Delta P + P = \sum P =$    
( ZB Ersatzverkehr DB, Eisenbahnkreuzungen, S-Bahn )

Einfluß der Baukosten

$\frac{\sum P}{K} = D =$

Hieraus Dringlichkeit (= Platzziffer) =

steigerungen während des 1. Fünfjahresplanes wird dieser Überhang den Spielraum für neue Maßnahmen stark einschränken.

## 2 Baufortschritt im Jahre 1974

### 2.1 Ausgaben und Leistungen insgesamt

#### 2.1.1 Gesamtausgaben

Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1974 (31. Mai 1974) folgende Ausgabemittel zur Verfügung:

	Millionen DM
Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen einschließlich Sonderprogramm für Gebiete mit speziellen Strukturproblemen)	5 653,7
Verwendbare Einnahmen (Beiträge Dritter)	53,9
Übertragene Ausgaberreste aus dem Haushaltsjahr 1973	273,2
Verfügbare Ausgabemittel	5 980,8
Die Gesamtausgaben im Jahre 1974 betragen	5 864,1

Die Länder als Auftragsverwaltungen des Bundes für den Bundesfernstraßenbau haben hiervon 5 781,4 Millionen DM ausgegeben. Weitere 82,7 Millionen DM wurden zentral bewirtschaftet.

Damit wurden die verfügbaren Ausgabemittel bis auf einen Rest von 116,7 Millionen DM (knapp 2 %) ausgeschöpft.

Die Ausgaben des Einzelplans 12, Kapitel 12 10 im Haushaltsjahr 1974 gliedern sich wie folgt:

	Millionen DM
Unterhaltung und Instandsetzung von Bundesstraßen (einschließlich Fahrzeuge und Geräte)	309,5
Unterhaltung und Instandsetzung von Bundesautobahnen (einschließlich Fahrzeuge und Geräte)	221,5
Unterhaltung und Instandsetzung	531,0
Ausbau und Neubau von Bundesstraßen (einschließlich Hochbau, ohne Grunderwerb)	1 250,8
Ausbau von Bundesautobahnen (einschließlich Fahrbahndeckenerneuerung)	616,3
Neubau von Bundesautobahnen (einschließlich Hochbau, ohne Grunderwerb)	2 469,6
	4 336,7
Grunderwerb für Bundesstraßen	184,9
Grunderwerb für Bundesautobahnen	372,1
	557,0

Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz	95,3
Abgeltung von Zweckausgaben, die bei der Entwurfsbearbeitung und Bauleitung entstehen (UA III)	134,5
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz	123,5
Kapitaldienst (Länder) und Ersatzraumbeschaffung für Räumungsbetroffene	42,6
Forschung, Veröffentlichung und verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	12,2
Verschiedenes	31,3
zusammen	5 864,1

Abbildung 2 zeigt die Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen 1950 bis 1974.

#### 2.1.2 Verpflichtungsermächtigungen

Zur Abwicklung der Bauprogramme für die Bundesfernstraßen werden neben den Ausgabemitteln für das laufende Haushaltsjahr Verpflichtungsermächtigungen zu Lasten der folgenden Jahre in nennenswertem Umfang benötigt. Eine kontinuierliche und wirtschaftliche Vergabe ist nur möglich, wenn für die zahlreichen langfristigen, über mehr als eine Bausaison laufenden Aufträge, bereits zu Beginn des Jahres auch die notwendigen Verpflichtungsermächtigungen zur Verfügung stehen.

Im Jahre 1974 standen insgesamt 2 800 Millionen DM Verpflichtungsermächtigungen zur Verfügung, mit folgenden Fälligkeiten:

im Haushaltsjahr 1975	1 800 Millionen DM
im Haushaltsjahr 1976	800 Millionen DM
im Haushaltsjahr 1977	200 Millionen DM.

Die 1975 fälligen Verpflichtungsermächtigungen sind voll in Anspruch genommen worden. Bei den Zuteilungen für 1976 und 1977 haben sich geringfügige Restbeträge ergeben, die im Rahmen der vorläufigen Haushalts- und Wirtschaftsführung 1975 zunächst noch weitergelten und somit einen nahtlosen Übergang in das neue Haushaltsjahr ermöglichen.

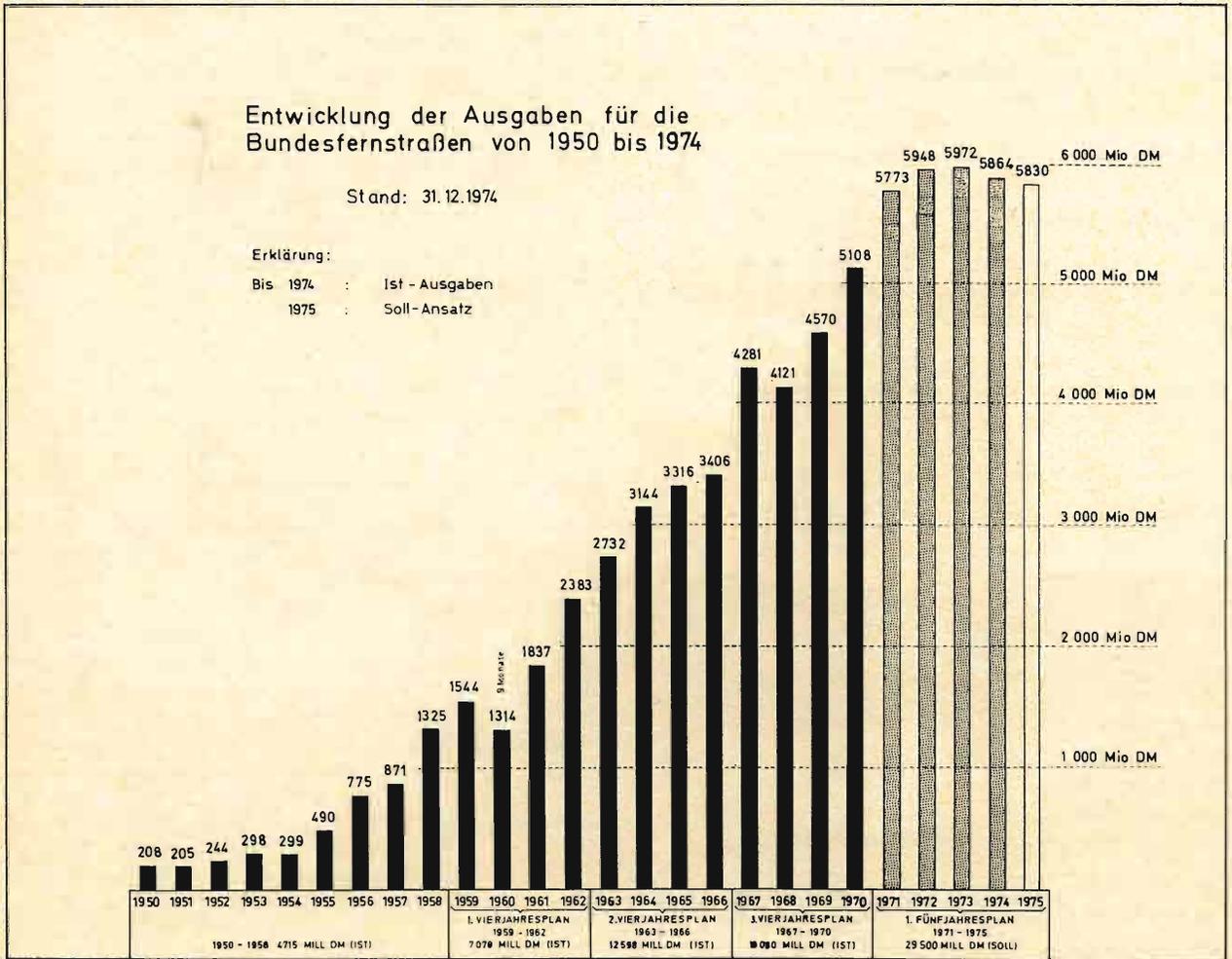
#### 2.1.3 Bauaufträge

Zu Beginn des Haushaltsjahres 1974 lagen aus den Vorjahren Bindungen in Bauverträgen in Höhe von 3 273 Millionen DM vor, davon 2 410 Millionen DM zu Lasten der Ausgabemittel 1974 und 863 Millionen DM zu Lasten von Verpflichtungsermächtigungen 1975 bis 1977.

Im Haushaltsjahr 1974 wurden neue Bauaufträge in Höhe von 4 415 Millionen DM erteilt, davon 1 957 Millionen DM zu Lasten von Ausgabemitteln 1974 und 2 458 Millionen DM zu Lasten der Haushaltsjahre 1975 bis 1977.

Im Hinblick auf die Kostensteigerungen durch die Erhöhung der Preise für Mineralölerzeugnisse

Abbildung 2



wurde am 13. März 1974 eine Regelung getroffen, durch die den Baufirmen bei bestehenden Bauverträgen ein erheblicher Anteil der Mittelaufwendungen über die vereinbarten Preise hinaus erstattet wird.

Im Jahre 1974 traten erhebliche mineralölpreisbedingte Mehrkosten auf, um die die reale Bauleistung geschmälert wurde.

## 2.2 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen

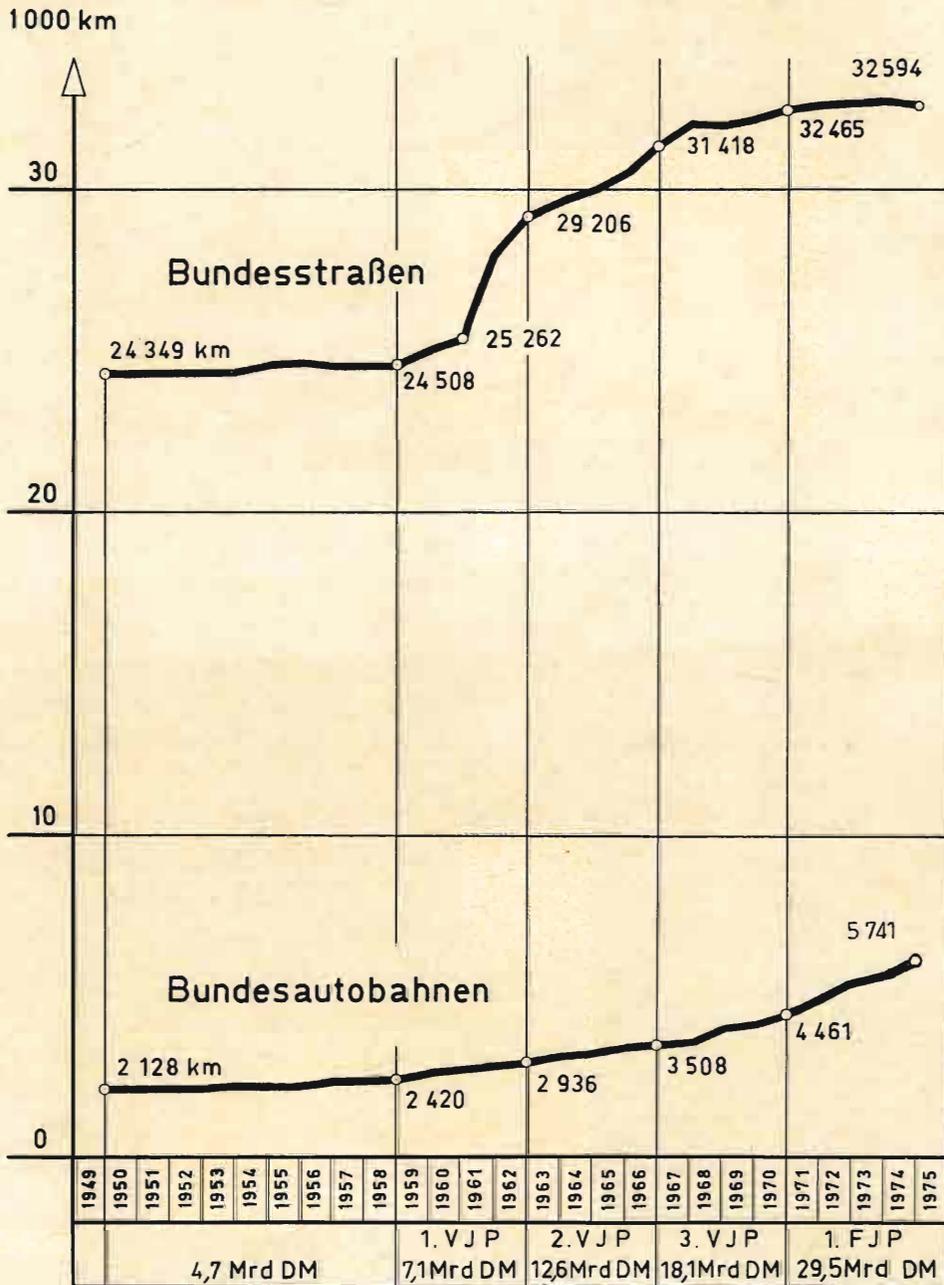
### 2.2.1 Neubau von Bundesautobahnen

Für den Neubau von Bundesautobahnen ohne Hochbauten aber einschließlich Grunderwerb wurden im Berichtsjahr insgesamt 2 798,3 Millionen DM ausgegeben, die allein aus Haushaltsmitteln bereitgestellt wurden. Die Finanzierung des Bundesautobahn-

Neubaues mit Hilfe von Offa-Krediten ist im Haushaltsjahr 1973 abgeschlossen worden. Die Gesamtausgaben für den Autobahnneubau gliedern sich wie folgt:

	Millionen DM
Neubau von Bundesautobahnen (Grundnetz), (bis 1973 mit Finanzierungsbeiträgen der Offa)	
Baumittel .....	1 853,1
Grunderwerb .....	202,0
	2 055,1
Neubau von Bundesautobahnen (Ergänzungsstrecken)	
Baumittel .....	606,6
Grunderwerb .....	136,6
	743,2
	2 798,3

### Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren von 1950 bis 1974



VJP = Vierjahresplan,

FJP = Fünfjahresplan

Tabelle 1

## Längenveränderungen an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1975

in km

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2 + 4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3 + 5)
1	2	3	4	5	6	7
1950	2 128,0	—	24 349,4	—	26 477,4	—
1951	2 128,0	—	24 327,4	— 22,0	26 455,4	— 22,0
1952	2 128,0	—	24 327,4	—	26 455,4	—
1953	2 131,3	+ 3,3	24 250,4	— 77,0	26 381,7	— 73,7
1954	2 163,0	+ 31,7	24 267,7	+ 17,3	26 430,7	+ 49,0
1955	2 186,6	+ 23,6	24 474,1	+ 206,4	26 660,7	+ 230,0
1956	2 186,6	—	24 553,5	+ 79,4	26 740,1	+ 79,4
1957	2 261,0	+ 74,4	24 481,8	— 71,7	26 742,8	+ 2,7
1958	2 272,2	+ 11,2	24 480,2	— 1,6	26 752,4	+ 9,6
1959	2 420,0	+147,8	24 508,3	+ 28,1	26 928,3	+ 175,9
1960 *)	2 551,2	+131,2	24 950,9	+ 442,6	27 502,1	+ 573,8
1961	2 670,6	+119,4	25 262,2	+ 311,3	27 932,8	+ 430,7
1962	2 830,4	+159,8	28 014,3	+2752,1	30 844,7	+2911,9
1963	2 935,8	+105,4	29 206,1	+1191,8	32 141,9	+1297,2
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	+1039,2
1968	3 616,6	+108,2	31 986,8	+ 568,4	35 603,4	+ 676,6
1969	3 966,6	+350,0	32 047,7	+ 60,9	36 014,3	+ 410,9
1970	4 110,3	+143,7	32 205,0	+ 157,3	36 315,3	+ 301,0
1971	4 460,6	+350,3	32 465,3	+ 260,3	36 925,9	+ 610,6
1972	4 827,8	+367,2	32 590,4	+ 125,1	37 418,2	+ 492,3
1973	5 258,3	+430,5	32 696,0	+ 105,6	37 954,3	+ 536,1
1974	5 481,0	+222,7	32 703,0	+ 7,0	38 184,0	+ 229,7
1975	5 741,8	+260,8	32 594,0	— 109,0**)	38 335,8	+ 151,8

\*) ab 1960 einschließlich Saarland

\*\*) Die 1974 eingegetretenen Verkürzungen des Netzes sind im wesentlichen auf Abstufungen von Bundesstraßen im Zusammenhang mit der Fertigstellung von parallel verlaufenden Autobahnen sowie auf Aufstufungen von Bundesstraßen zu Autobahnen zurückzuführen.

Bei den Abstufungen handelt es sich unter anderem um Teile der B 56 und B 57 in Nordrhein-Westfalen und um Abschnitte der B 19, der B 286 und B 472 in Bayern. Zu Autobahnen aufgestuft wurden u. a. Teile der B1 und der B 519 in Nordrhein-Westfalen.

Außerdem führen häufig Neutrassierungen von Bundesstraßen zu Linienverkürzungen. Die Netzlängenveränderungen — im Berichtsjahr eine Verkürzung bei den Bundesstraßen — kann daher nicht mit der Bauleistung gleichgesetzt werden. Die Bauleistung auf Bundesstraßen ergibt sich aus den in Ziffer 2.2.2 und in Ziffer 7.2 enthaltenen Darstellungen.

1974 wurde das Autobahnnetz durch Verkehrsfreigaben rd. 261 km neuer Streckenteile von 5 481 km auf rd. 5 742 km verlängert.

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

#### *Hamburg–Flensburg*

Mit der Fertigstellung der „Westlichen Umgehung Hamburg“ einschließlich Elbtunnel (Freigabe 10. Januar 1975) wurden die Teilstrecken Hamburg–Schleswig/Kiel an das deutsche Autobahnnetz angeschlossen. Von der insgesamt 185,0 km langen, besonders für den Skandinavien-Verkehr bedeutsamen Strecke, stehen somit schon rd. 143 km zwischen Ramelsloh als südlichem Endpunkt und Schleswig-Jagel im Norden zur Verfügung. Ende 1974 waren weitere 20 km in Bau.

#### *Krefeld–Ludwigshafen (Rheinlinie)*

Auf dieser verkehrswichtigen Strecke wurden die Bauarbeiten auch im Berichtsjahr zügig fortgeführt. 1974 konnten folgende Teilstrecken mit einer Gesamtlänge von 29,2 km für den Verkehr freigegeben werden:

- Anschlußstelle Speyer (B 9) bis Anschlußstelle L 722 (5,3 km) einschließlich Rheinbrücke
- Anschlußstelle Mendig bis Autobahnkreuz Koblenz (19,5 km)
- Autobahnkreuz Moers (A 2) bis Anschlußstelle Kapellen (4,4 km).

Von der 367 km langen Rheinlinie sind damit 247,6 km fertiggestellt.

Weitere 96,1 km waren Ende 1974 in Bau. Die durchgehende Fertigstellung zwischen Moers und Hokenheim wird 1975 erwartet.

#### *Köln–Olpe*

Die Länge der Neubaustrecke beträgt 61,0 km. Im Berichtsjahr wurde die Teilstrecke

- Autobahnkreuz Köln/Merheim bis Anschlußstelle Bensberg–Lustheide (4,5 km)

fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Fertiggestellt sind damit 21,6 km.

Weitere 39,2 km befanden sich Ende 1974 in Bau.

#### *Bad Hersfeld–Heilbronn*

Nach Fertigstellung restlicher Teilstrecken in einer Gesamtlänge von insgesamt 28,7 km steht die Bundesautobahn-Neubaustrecke Würzburg–Heilbronn seit dem 10. Dezember 1974 als wichtige Nord-Süd-Verbindung mit rund 83 km Länge durchgehend dem Verkehr zur Verfügung.

#### *Autobahnring München/Ost*

Diese Neubaustrecke hat eine Länge von 31,2 km. 1974 wurden zwei weitere Teilstrecken von zusammen 8,1 km dem Verkehr übergeben. Damit sind 21,3 km fertiggestellt. Die Gesamtstrecke wird Ende 1975 voraussichtlich fertiggestellt sein.

#### *Bremen–Cuxhaven*

Von dieser Neubaustrecke wurde im Berichtsjahr die Umgehung Bremerhaven mit 20,2 km Länge dem Verkehr übergeben. Die Ausbauarbeiten auf der Blocklandstrecke zwischen Rastplatz Walle und Bremen-Nord konnten abgeschlossen werden.

Damit sind von der 108 km langen Strecke rd. 46,4 km fertiggestellt.

Weitere 34,5 km befanden sich Ende 1974 in Bau.

#### *Duisburg–Venlo*

Auf dieser verkehrswichtigen Strecke wurden die Bauarbeiten zügig fortgeführt. Es konnten 1974 Teilstrecken mit einer Gesamtlänge von 17,9 km für den Verkehr freigegeben werden.

Von der 45,3 km langen Neubaustrecke sind damit 33,5 km fertiggestellt. Die Gesamtfertigstellung ist 1975 vorgesehen.

#### *Cloppenburg–Oldenburg i. O.–Wilhelmshaven*

Von der 90,3 km langen Neubaustrecke wurde 1974 die Teilstrecke zwischen Varel (L 19) und Blauhand (L 15/B 69) fertiggestellt (10,0 km). Ende 1974 waren rd. 22 km in Bau.

#### *Koblenz–Trier*

Auf dieser Strecke wurden die Bauarbeiten zügig fortgeführt. 1974 ist die 10 km lange Teilstrecke zwischen den Anschlußstellen Esch und Schweich dem Verkehr übergeben worden.

Von der 101,3 km langen Strecke Koblenz–Trier sind somit 90,3 km fertiggestellt. Die restliche Teilstrecke (11,0 km) befand sich am Ende des Berichtsjahres in Bau und wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 1975 fertiggestellt.

Ende des Jahres befanden sich insgesamt 950 km Bundesautobahnen in Bau. Die Arbeiten sind planmäßig vorangekommen, so daß im Jahre 1975 voraussichtlich auf folgenden besonders wichtigen Strecken mit der Fertigstellung weiterer Abschnitte zu rechnen ist:

- Hamburg–Schleswig/Kiel
- Krefeld–Ludwigshafen
- Bundesautobahn-Ring München
- Kassel–Ruhrgebiet
- Aachen–Düsseldorf
- Duisburg–Venlo
- Nürnberg–Heilbronn
- Stuttgart–Singen
- Regensburg–Linz
- Köln–Olpe
- Cloppenburg–Oldenburg–Wilhelmshaven

#### **2.2.2 Aus- und Neubau von Bundesstraßen**

Für den Ausbau und Neubau von Bundesstraßen wurden im Jahr 1974 insgesamt 1 435,7 Millionen DM ausgegeben.

Tabelle 2

## Längenveränderungen an den Bundesautobahnen gegenüber dem Vorjahr

Stand 1. Januar 1975

Land	Gesamtlängen			Länge der Kriechspur		
	1. Januar 1974 km	1. Januar 1975 km	Veränderung km	1. Januar 1974 km	1. Januar 1975 km	Veränderung km
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg .....	684,1	722,1	38,0	16,9	16,9	—
Bayern .....	1 208,0	1 235,0	27,0	76,0	60,0	—16,0
Berlin .....	24,8	25,8	1,0	—	—	—
Bremen .....	32,6	51,2	18,6	—	—	—
Hamburg .....	36,1	36,1	—	—	—	—
Hessen .....	746,8	759,5	12,7	—	—	—
Niedersachsen ....	759,6	817,7	58,1	16,0	16,0	—
Nordrhein- Westfalen .....	1 244,0	1 313,3	69,3	38,0	45,0	7,0
Rheinland-Pfalz ..	436,2	472,3	36,1	5,4	6,0	0,6
Saarland .....	85,4	85,4	—	—	5,0	5,0
Schleswig-Holstein	223,4	223,4	—	—	—	—
Bundesgebiet .....	5 481,0	5 741,8	260,8	152,3	148,9	— 3,6 *)

Die Ausgaben gliedern sich wie folgt:

	Millionen DM
Kleinerer Ausbau (u. a. einfacher Decken- ausbau) .....	362,8
Größerer Ausbau bis zu 2,5 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall .....	235,3
Größerer Ausbau über 2,5 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall .....	494,0
Hochbau .....	29,4
	1 121,5
Dazu aus dem Sonderprogramm für Gebiete mit speziellen Strukturproblemen .....	129,3
	1 250,8
Grunderwerb .....	184,9
	1 435,7

Mit diesen Mitteln wurden zahlreiche Bundesstraßen neu- bzw. ausgebaut. Nachfolgend sind besonders bedeutsame Einzelvorhaben sowie die Bauleistung in den Ländern skizziert. Wegen der unterschiedlichen Baukosten und Vorleistungen stehen die fertiggestellten Streckenlängen in den einzelnen Ländern nicht im gleichen Verhältnis zu den aufgewendeten Mitteln.

*Baden-Württemberg*

Neben einer Reihe kleinerer Baumaßnahmen konnten mehrere Neubauabschnitte von Bundesstraßen mit rund 31 km und einem Kostenaufwand von rd. 185 Millionen DM fertiggestellt werden. Darunter befinden sich der Neubau der B 10 nördlich Ulm, die Neubauabschnitte im Zuge der B 27/B 33 bei Donaueschingen, der B 33 bei Gengenbach, der B 415 bei Lahr und die Verlegung der B 47 bei Walldürn. Zahlreiche Baumaßnahmen im Ballungsraum Stuttgart konnten zügig weitergeführt werden.

*Bayern*

In Bayern wurden rund 44 km neugebaute Bundesstraßen dem Verkehr übergeben, davon rd. 19 km zweibahnige Bundesstraßen. Für diese im Jahre 1974 fertiggestellten Strecken wurden im Rechnungsjahr 1974 rd. 193 Millionen DM verausgabt.

Besonders wichtige Fertigstellungen waren u. a. Teilstrecken der Verlegung Donauwörth (B 2/25), Teilstrecken der Verlegung Zamdorf-Riem-Feldkirchen (B 12), der Neubau Ulm-Hittistetten (B 19), der Ausbau nördlich Obernbürg (B 469) sowie die Streckenabschnitte Westtangente Kempten und Kraftisried-Geisenried im Zuge der B 12.

Ende 1974 waren weitere 119 km Bundesstraßen im Bau.

Tabelle 2

Länge der 3. Fahrspur			Länge der beiderseitigen Standspuren		
1. Januar 1974 km	1. Januar 1975 km	Veränderung km	1. Januar 1974 km	1. Januar 1975 km	Veränderung km
8	9	10	11	12	13
46,0	67,0	21,0	459,0	490,0	31,0
34,2	54,0	19,8	666,0	704,0	38,0
18,0	18,0	—	10,0	10,0	—
—	—	—	17,5	40,0	22,5
12,7	12,7	—	29,2	29,2	—
290,1	329,0	38,9	467,3	490,0	22,7
6,7	8,0	1,3	551,0	623,0	72,0
140,0	223,0	83,0	978,0	1 040,0	62,0
141,0	149,0	8,0	288,0	290,0	2,0
—	2,0	2,0	46,0	55,0	9,0
2,0	2,0	—	159,7	159,7	—
690,7	864,7	174,0	3 671,7	3 930,9	259,2

\*) Dieser Wert ergibt sich durch die Übernahme von Kriechspuren als 3. Fahrspur.

### Bremen und Hamburg

Der in Bremen und Hamburg durchgeführte Straßenbau dient zur Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse. In Hamburg wurde als erwähnenswerte Maßnahme das letzte Teilstück (0,1 km) des Neubaus der B 5, Verlegung bei Horn-Billstedt, fertiggestellt. Der Kostenaufwand für dieses 4,5 km lange Bauvorhaben betrug 43,0 Millionen DM.

### Hessen

In Hessen wurden an größeren Neubauvorhaben der Abschnitt Südbahnhof Marburg-Südspange (L 3125) und die Hochstraße im Bahnhofsbereich sowie die Ostumgehung Gießen im Zuge der B 3 a zwischen der L 3151 und der B 3 (alt) (zunächst eine Fahrbahn) und die Kelsterbacher Spange im Zuge der B 40 (neu) mit einem Kostenaufwand von insgesamt rd. 90 Millionen DM fertiggestellt.

### Niedersachsen

In Niedersachsen konnten rd. 36,0 km Bundesstraßen mit einem Kostenaufwand von rd. 135 Millionen DM fertiggestellt werden. Davon sind 4,5 km 4spurig ausgebaut worden.

Durch die Fertigstellung der Baumaßnahme Umgehung Osten im Zuge der B 495 konnte der Betrieb

der Schwebefähre über die Oste mit einer Gewichtsbeschränkung auf 12,0 t eingestellt werden. Das Projekt mit einer Baulänge von 3,0 km verursachte Baukosten in Höhe von rd. 19,0 Millionen DM.

### Nordrhein-Westfalen

In Nordrhein-Westfalen wurden 1974 rd. 35,6 km Bundesstraßen (darunter 4,9 km 4spurig) mit einem Gesamtaufwand von rd. 349,7 Millionen DM fertiggestellt. Besonders zu erwähnen sind die B 54 zwischen Anschlußstelle Burbach und Würgendorf und die B 235 bei Albachten.

### Rheinland-Pfalz

In Rheinland-Pfalz wurden 18 km Bundesstraßen fertiggestellt. An größeren Neubaustrecken wurden die Umgehungsstraße Neuwied-Bendorf im Zuge der B 42, die Verlegung Kenn-Longuich im Zuge der B 49 und ein 2 km langer Abschnitt der Südtangente Koblenz zwischen der B 327 und der B 9 dem Verkehr übergeben.

### Saarland

Im Saarland wurden als größere Bauvorhaben die begonnenen Maßnahmen im Zuge der B 41 zwischen Oberlinxweiler und Niederlinxweiler, der B 51 in Völklingen und der B 268/269 in Lebach zügig weitergeführt.

*Schleswig-Holstein*

Bei Maßnahmen über 2,5 Millionen DM Gesamtkosten sind in Schleswig-Holstein insgesamt rd. 8,8 km Bundesstraßen mit einem Kostenaufwand von 23,3 Millionen DM dem Verkehr übergeben worden.

Von besonderer Bedeutung war die Fertigstellung der zweispurigen Baumaßnahme „B 5, Verlegung Itzehoe-Edendorf, Abschnitt Umgehung Edendorf“, da durch die Verkehrsübergabe des letzten Bauabschnittes der volle Verkehrswert erzielt wurde.

**2.2.3 Erneuerung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken**

Um ein weitgehend einheitlichen Ausbauzustand zu erreichen, tritt bei den bestehenden Bundesautobahn-Betriebsstrecken in steigendem Maße die Modernisierung — gegenüber der reinen Deckenerneuerung — in den Vordergrund. In den meisten Fällen sind dabei auch Querschnittserweiterungen (Standspuren oder 3. Fahrspuren und Standspuren), Verbesserung der Linienführung im Grund- und Aufbau sowie der Umbau bzw. die Erweiterung der Anschlußstellen und Bundesautobahn-Kreuze auszuführen.

Im Haushalt 1974 wurden folgende Beträge aufgewendet:

	Millionen DM
Kleinerer Ausbau (u. a. einfacher Deckenausbau .....	78,5
Größerer Ausbau bis 2,5 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall .....	10,5
Größerer Ausbau über 2,5 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall .....	512,7
	<hr/>
	601,7
Grunderwerb .....	33,5
	<hr/>
Gesamtausgaben für die Erneuerung von Bundesautobahnbetriebsstrecken .....	635,2

Im Jahre 1974 wurden 142,3 km Richtungsfahrbahnen von Grund auf erneuert. Daneben waren Instandsetzungsarbeiten durch Aufbringen dünner Deckschichten in größerem Umfang notwendig.

Im Berichtsjahr erhielten 75,4 km alte Autobahnbetriebsstrecken Standspuren.

Außerdem wurden 90,4 km Richtungsfahrbahnen durch Anbau einer zusätzlichen Fahrspur auf 3 bzw. 4 Fahrspuren erweitert.

Im Zuge der Erneuerung von Bundesautobahnen wurde die Verkehrsanlage der künftigen Tank- und Rastanlage „Berfa“ an der Bundesautobahn Kassel-Frankfurt bei Alsfeld (ohne Hochbauten) dem Verkehr übergeben. Die Westseite der Autobahnraststätte „Ohligser Heide“ der Bundesautobahn Oberhausen-Köln wurde fertiggestellt und in Betrieb genommen. Weitere Baumaßnahmen wurden fertiggestellt:

— Umbau der AS Hittfeld der Bundesautobahn Hamburg-Bremen

— Ausbau der AS Ludwigshafen der Bundesautobahn Mannheim-Saarbrücken zu einem vollen Kleeblatt.

Die Karte 1 „Erneuerung von Bundesautobahnbetriebsstrecken“ zeigt die im Berichtsjahr erneuerten Strecken.

**2.2.4 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen**

Am Beginn des Jahres 1974 waren an Bundesfernstraßen 21 900 Bauwerke mit einer Gesamtlänge von 666 km und einer Gesamtfläche von 11,35 km<sup>2</sup> vorhanden. Der Bestand an Brücken hat sich im Berichtsjahr um rd. 600 Bauwerke erhöht, so daß nunmehr ein Gesamtbestand von rd. 22 500 Brücken erreicht ist.

Die Ausgaben für Kunstbauwerke (Brücken, Tunnel, Stützmauern) betragen im Jahre 1974 rd. 1 300 Millionen DM, das sind etwa 30 % der Gesamtausgaben für den Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen.

Die Bestrebungen durch gezielte Forschungsaufträge auf dem Gebiete des Brücken- und Ingenieurbauwesens rationale und optimale Brückenkonstruktionen und eine Vereinheitlichung der Konstruktionsgrundlagen zu erzielen, wurden konsequent fortgesetzt.

Die Einführung eines Typentwurfes für Wirtschaftswegüberführungen über Bundesfernstraßen soll zur Rationalisierung bei der Vorbereitung und Ausführung von Brücken beitragen.

Folgende besonders bemerkenswerte Leistungen wurden im Jahre 1974 erbracht:

**Fertigstellung**

- des Elbtunnels Hamburg im Zuge der A 7, der in drei verschiedenen Bauverfahren, Absenkverfahren, Schildvortrieb und offene Bauweise erstellt wurde, und der anschließenden Hochstraße Elbmarsch mit einer Länge von 3 800 m,
- der Köhlbrandhochbrücke einschließlich rd. 4 km Hochstraßen als Zubringer zur Bundesautobahn Hamburg-Flensburg mit einer Kostenbeteiligung des Bundes von rund 76 Millionen DM,
- der Moselbrücke Schweich im Zuge der A 1 Köln-Saarbrücken mit einer Länge von 976 m in Spannbeton,
- der Rheinbrücke Speyer-Nord als Schrägseilbrücke mit 96 m hohem Pylon und Vorlandbrücken in Spannbeton,
- der Talbachbrücke in der Bundesautobahn Stuttgart-Singen mit weiteren Talbrücken im Zuge der A 81.

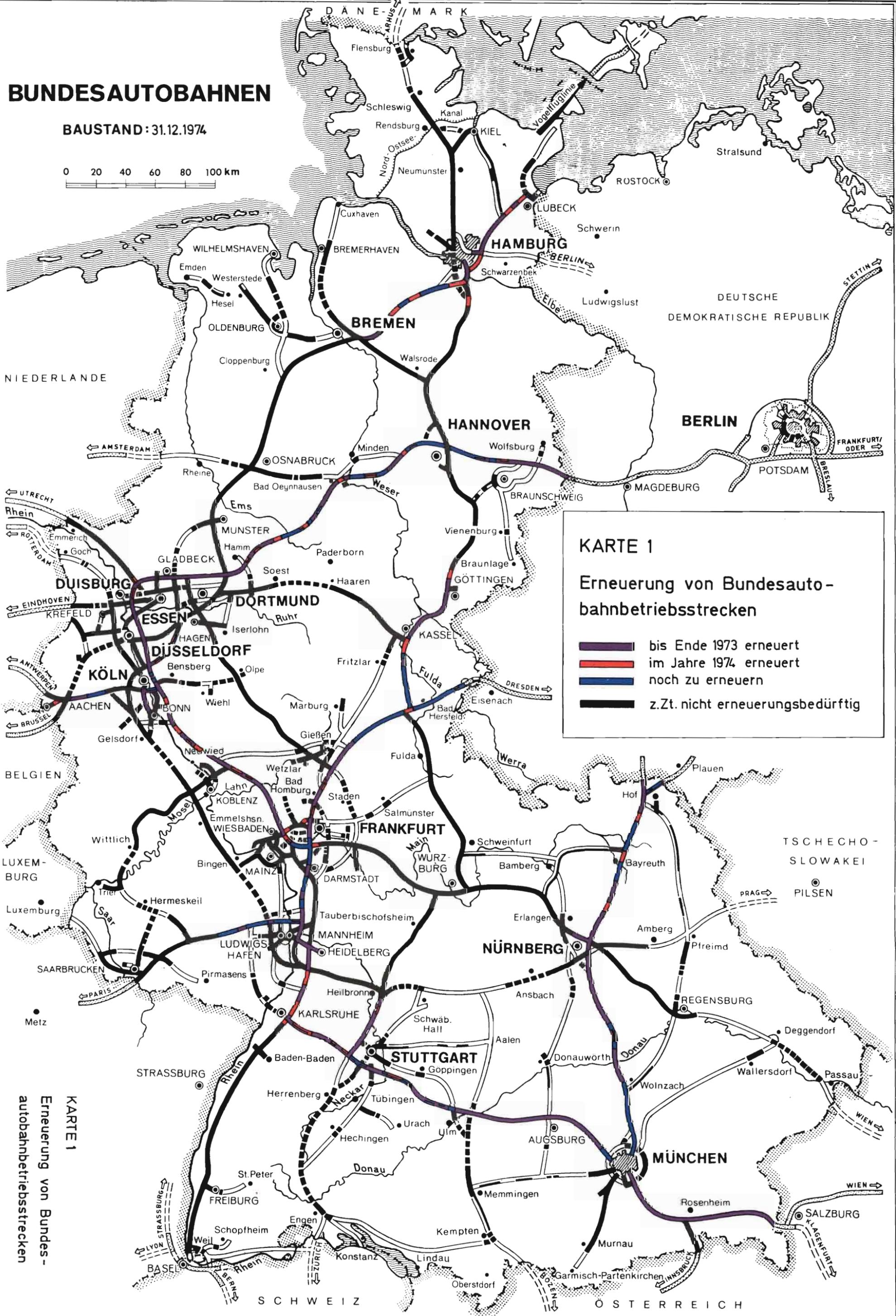
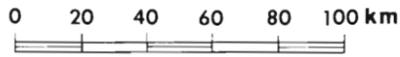
**Fortführung**

- der Arbeiten an einer Vielzahl von Großbauwerken, darunter 7 Strom- bzw. Flußbrücken über Rhein (2), Donau (2), Main (3), 8 Hochstraßen und 5 Tunnel.

Hervorzuheben sind folgende besonders markante bzw. schwierige Maßnahmen:

# BUNDESAUTOBAHNEN

BAUSTAND : 31.12.1974



## KARTE 1

### Erneuerung von Bundesauto- bahnbetriebsstrecken

- bis Ende 1973 erneuert
- im Jahre 1974 erneuert
- noch zu erneuern
- z.Zt. nicht erneuerungsbedürftig

KARTE 1  
 Erneuerung von Bundes-  
 autobahnbetriebsstrecken







Tabelle 3

## Unterhaltungssätze der Bundesfernstraßen

Bezeichnung	DM je km	
	alter Satz (laut Straßenbau- bericht 1973)	neuer Satz 1974
1	2	3
Bundesstraßen		
2streifig .....	8 000	9 200
4streifig .....	16 100	19 200
Auf- und Abfahrtsarme	8 000	9 200
Bundesautobahnen		
4streifig .....	24 400	28 200
6streifig .....	32 600	37 700
Auf- und Abfahrtsarme	8 200	9 500

- Die Ahrthalbrücke bei Bad Neuenahr-Ahrweiler mit einer Länge von 1 520 m und einer Höhe von rd. 50 m über dem Tal,
- die Talbrücke Pfeddersheim als Spannbetonbrücke mit einer Länge von 1 470 m,
- die Hangbrücke am Allerheiligenberg in Lahnstein mit 493 m Länge.

## Beginn

Im Jahre 1974 wurden rd. 80 größere Bauwerke mit einem Auftragsvolumen von rd. 620 Millionen DM neu begonnen. Die Auftragssummen beliefen sich zwischen 2 und 110 Millionen DM. Die interessantesten und wichtigsten Neubaumaßnahmen sind:

- die Rheinbrücke Neuwied mit Vorlandbrücken im Zuge der B 256, als Verbindung von B 9 und B 42,
- die Möhne-See-Brücke, die nach Abbruch der Gewölbe auf den alten Pfeilern neu erstellt wird,
- der Schloßbergtunnel in Tübingen im Zuge der B 28 mit einer Länge von 270 m je Röhre,
- der Hochstraße Stotel im Zuge der A 27 mit einer Länge von 1 152 m als Spannbeton-Hohlplatte.

## In Vorbereitung

Weitere 200 Bauwerke mit Stützweiten größer als 30,0 m je Brücke und Gesamtkosten von mehr als 1 200 Millionen DM befanden sich im Berichtsjahr in der Planung und werden in Kürze ausgeschrieben und vergeben.

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

- die Rheinbrücke Düsseldorf-Flehe als Schrägseilbrücke im Zuge der A 46,
- die Mainbrücke bei Sindlingen im Zuge der B 40,
- die Mühlbach-Talbrücke mit 580 m Länge im Zuge der A 81.

Von den im Jahre 1974 fertiggestellten bzw. im Bau fortgeführten Großbauwerken sind die wichtigsten in der Karte 2: „Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen“ dargestellt und im Anhang unter Nr. 7.3 näher erläutert.

## 2.2.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen

Für die Unterhaltung und den Betrieb der Bundesfernstraßen wurden 1974 insgesamt 531,0 Millionen DM ausgegeben, davon für Bundesstraßen 309,5 Millionen DM, für Bundesautobahnen 221,5 Millionen DM.

Infolge der Lohnerhöhung ab 1. Januar 1974 und der übrigen Preissteigerungen, die sich insbesondere als Folge der Ölkrise ergeben haben, reichten die zu Beginn des Jahres bereitgestellten Ausgabemittel nicht aus. Die je km Straßenlänge festgelegten DM-Sätze mußten daher erhöht werden (vgl. Tabelle 3).

Zu den pauschalierten Mitteln, die gemäß Tabelle 3 je km Straßenlänge gewährt werden, kommen Beträge für die Fahrzeug- und Geräteausstattung sowie Betriebskosten für Beleuchtungsanlagen (insbesondere Einrichtungen in Tunnels, z. B. Belüftung, Beleuchtung, Verkehrsüberwachung), 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 eines Berichtsjahres berücksichtigen. Da die Abschätzung der jeweiligen Vorleistungen sehr schwierig ist und man im übrigen davon ausgehen kann, daß diese sich bei kontinuierlichem Baugeschehen über einen mehrjährigen Zeitraum ausgleichen, wird der Erfüllungsgrad sowohl auf die nominalen Ausgabemittel als auch auf die fertiggestellten Strecken bezogen. In Tabelle 4 ist der Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplanes für das Berichtsjahr 1974 in Tabelle 5 die bisherige Erfüllung des 1. Fünfjahresplanes insgesamt (Summe der Jahre 1971 bis 1974) dargestellt.

Im 1. Fünfjahresplan ist für das Jahr 1974 ein Anteil von 21,7 % der gesamten Mittel, die von 1971 bis 1975 in den Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen investiert werden sollten, vorgesehen.

Der Erfüllungsgrad für das Jahr 1974 (siehe Tabelle 4) entspricht bei den Ausgabemitteln mit 21,2 % fast genau dieser Vorgabe; wobei die Investitionen in den Autobahnneubau rd. 18 % unter dem Planansatz blieben, während die in den Aus- und Neubau von Bundesstraßen investierten Mittel diesen um rd. 55 % \*) überschritten.

\*) Dazu hat unter anderem das Sonderprogramm für Gebiete mit speziellen Strukturproblemen beigetragen (Höhe: 129 Millionen DM).

Die Erfüllung des 1. Fünfjahresplanes in der Summe der Jahre 1971 bis 1974 (siehe Tabelle 5) zeigt, daß bei den verausgabten Mitteln das Soll von rd. 80 % nicht nur erreicht, sondern um 4 % überschritten wurde.

Bei den Fertigstellungsleistungen konnten mit bisher insgesamt 2 310 km rd. 68 % der gemäß 1. Fünfjahresplan neu- bzw. auszubauenden 3 400 km erreicht werden.

Im einzelnen bedeutet dies beim Neubau von Bundesautobahnen eine Erfüllung von 67 % (Soll: 1 900 km, Ist: 1 281 km) und beim Neu- und Ausbau von Bundesstraßen eine Erfüllung von 69 % (Soll: 1 500 km, Ist: 1 029 km).

Damit setzt sich die bereits 1973 beobachtete Tendenz fort, wonach wohl die verausgabten Mittel aber nicht mehr die erreichten Bauleistungen den Ansätzen des 1. Fünfjahresplans entsprechen.

Tabelle 4

## Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplanes im Jahre 1974

Bedarfsgruppe	Ansätze im 1. Fünfjahresplan (Soll)			Ausgaben 1974 (Ist)		Bauziele im 1. Fünfjahresplan		
	1971 bis 1975 Mrd. DM	1974		Mrd. DM	%	1971 bis 1975 km	1974 fertiggestellt	
		Mrd. DM	%				km	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Neubau von Bundesautobahnen ..	15,9	3,41	21,4	2,80	17,6	1 900	260,8	13,7
Neu- und Ausbau von Bundesstraßen .....	4,1	0,93	22,7	1,44	35,1	1 500	170,0	11,3
zusammen ..	20,0 *)	4,34	21,7	4,24	21,2	3 400	430,8	12,7

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

Tabelle 5

## Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplanes in der Zeit vom 1. Januar 1971 bis 31. Dezember 1974

Bedarfsgruppe	Ansätze im 1. Fünfjahresplan (Soll)			Ausgaben (Ist)		Bauziele im 1. Fünfjahresplan 1971 bis 1975 km	fertiggestellt 1971 bis 1974	
	1971 bis 1975 Mrd. DM	1971 bis 1974		Mrd. DM	%		km	%
		Mrd. DM	%					
Neubau von Bundesautobahnen ....	15,9	12,42	78,1	11,75	73,9	1 900	1 281,0	67,4
Neu- und Ausbau von Bundesstraßen .....	4,1	3,64	88,8	5,08	123,9	1 500	1 029,4	68,6
zusammen ...	20,0 *)	16,06	80,3	16,83	84,2	3 400	2 310,4	68,0

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

### 3 Ergänzende bauliche und verkehrstechnische Leistungen im Jahre 1974

#### 3.1 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

##### 3.1.1 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Entlang der Bundesautobahnen verlaufen Streckenfernmeldekabel des Autobahnfernmeldenetzes, einer drahtgebundenen Fernmeldeanlage des Bundesministers für Verkehr, das für Zwecke des Baues, der Unterhaltung und des Betriebes der Bundesfernstraßen bestimmt ist. An dieses Netz sind Dienststellen des Bundes und der Auftragsverwaltungen, die überwiegend mit Aufgaben der Bundesfernstraßen befaßt sind, unter anderem sämtliche Autobahnmeistereien, angeschlossen. Die Kabel enthalten auch die Verbindungen der Streckentelefonanlage, deren Sprechstellen den Verkehrsteilnehmern als Notrufsäulen zur Verfügung stehen. Etwa 500 Anrufe pro Monat erhält jede Autobahnmeisterei von Verkehrsteilnehmern über die Notrufsäulen.

Im Berichtsjahr sind 377 km Bundesautobahnen neu mit Fernmeldekabeln und Notrufsäulen ausgestattet und die zugehörigen Autobahnmeistereien mit den fernmeldetechnischen Betriebseinrichtungen versehen worden. Damit waren Ende 1974 5 103 km Bundesautobahnen mit Notrufsäulen ausgerüstet. Es verbleiben noch ca. 600 km Autobahnen, die noch nicht mit Notrufsäulen ausgestattet sind, da die entsprechenden Zentralen, die Autobahnmeistereien, z. Z. erst im Bau sind.

Im Bereich der Autobahnmeisterei Starnberg wurde der Probetrieb mit einer neu entwickelten automatischen Notrufsäulen-Identifizierung aufgenommen. Durch diese Einrichtung wird der zuständigen Autobahnmeisterei automatisch der Standort einer Notrufsäule, von der ein Notruf ausgeht, angezeigt. Es ist vorgesehen, diese neue Technik auf allen Bundesautobahnen einzuführen.

Zur Verbesserung der Fernverbindungen im Autobahnfernmeldenetz wurde, auch im Hinblick auf künftigen Datenverkehr, der Aufbau von Trägerfrequenzlinien fortgesetzt und in der Autobahnmeisterei Kamen ein durchwahlfähiger Fernsprechwahlknoten für den Bereich des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe eingerichtet.

Die Autobahnmeisterei Hannover-Kaltenweide wurde im Rahmen ihres Neubaus einer Fernmeldemeisterei angegliedert, die als Stützpunkt für die Wartung der Anlagen des Autobahnfernmeldenetzes in Niedersachsen bestimmt ist. 80 Autobahnmeistereien waren Ende 1974 mit Betriebsfunkeinrichtungen im 7-m-Band ausgestattet.

##### 3.1.2 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen

Die erfolgreich laufenden Versuche, die vorhandene Kapazität der Autobahnen durch verkehrsbeeinflussende Maßnahmen besser zu nutzen und den Verkehrsablauf zu optimieren, wurden fortgesetzt.

Im Bereich des Autobahndreiecks Heumar bei Köln wurde — erstmalig auf Bundesautobahnen — eine sogenannte Fahrstreifen-Zuteilungsanlage mit Dauerlichtzeichen nach § 37 StVO in Betrieb genommen. Die Anlage erleichtert und verbessert den Zusammenfluß der mit wechselnden Stärken auftretenden Verkehrsströme aus den Richtungen Oberhausen und Aachen in die Richtung Frankfurt.

##### 3.1.3 Wildschutz

Schutzzäune gegen wildlebende Tiere werden künftig nach einer Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr zu Lasten des Bundes an Bundesautobahnen errichtet und unterhalten. Damit leistet der Bund einen zusätzlichen Beitrag für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs; denn die Pflichten des Trägers der Straßenbaulast zur Sicherung des Verkehrs werden bereits durch Aufstellen des Gefahrenzeichens 142 StVO erfüllt. Einschlägige Richtlinien wurden gemeinsam mit den Ländern aufgestellt und sollen 1975 eingeführt werden.

##### 3.1.4 Winterdienst

1973/74 sind für den Winterdienst auf Bundesautobahnen 24,4 Millionen DM (4 360 DM/km) und auf Bundesstraßen 40,5 Millionen DM (1 310 DM/km) aufgewendet worden. Die Winterdienstkosten lagen um rd. 16 % höher als 1972/73.

##### 3.1.5 Zulassung von Spikesreifen

Gemäß § 10 der „Verordnung über die Verwendung von Spikesreifen“ vom 8. November 1972 (BGBl. I S. 2074) dürfen Spikesreifen nur noch bis einschließlich 30. April 1975 verwendet werden. Die Gründe für das Spikesreifenverbot sind bekannt und werden von der breiten Öffentlichkeit akzeptiert. Die Verkehrssicherheit kann nach Auffassung des Bundesministeriums für Verkehr spürbar verbessert werden, wenn die jährlich für die Spikesschadenreparatur aufzuwendenden Mittel zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten eingesetzt werden.

Die jahrelangen Forschungsbemühungen der Abteilung Straßenbau, die Verschleißfestigkeit der Fahrbahndecken entscheidend zu steigern, haben die Grenzen der bautechnischen Möglichkeiten aufgezeigt. Hierzu wird eine Dokumentation der wichtigsten Ergebnisse von Forschungsaufträgen des Bundesministeriums für Verkehr in der Schriftenreihe „Straßenbau und Straßenverkehrstechnik“ zusammengestellt. Auch die Reifen- und Spikesindustrie kann durch konstruktive Verbesserungen keine wesentliche Verschleißminderung durch Spikesreifen mehr erreichen, wenn die Wirkung auf dem Eis noch erhalten bleiben soll. Zur Lösung der wichtigsten Fragen, die sich aus dem Zusammenwirken von Pkw-Reifen und Fahrbahnbelägen stellen, wurde bei der Bundesanstalt für Straßenwesen ein Innentrommelprüfstand errichtet. Für die Zukunft ist vorgesehen, die vielseitigen Variationsmöglichkeiten dieses Prüfstandes im Rahmen einer „Wirkvorschrift“ zu nutzen, um die Entwicklung von Reifen, die ähnlich aggressiv wie die Spikesreifen sind, zu verhindern.

### 3.2 Verbesserung der Verkehrsbedienung

#### 3.2.1 Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen

Autobahnbetriebe dienen der Versorgung der Verkehrsteilnehmer und ihrer Fahrzeuge. Im einzelnen zählen hierzu: Tankstellen, Raststätten, Verkaufskioske, WC-Anlagen, Wechselstuben, Speditionsbüros usw. Für die Festlegung der Standorte neuer Autobahnnebenbetriebe sind vor allem die Wirtschaftlichkeit eines Betriebes und der vorliegende Versorgungsbedarf maßgebend. Die eingetretenen Änderungen der Verkehrsstruktur und das veränderte Konsumverhalten der Verkehrsteilnehmer sind nicht ohne Einfluß auf die Wirtschaftlichkeit der vorhandenen Autobahnnebenbetriebe geblieben. Dieser Entwicklung muß bei der Festlegung der Standorte neuer Autobahnnebenbetriebe künftig in stärkerem Maße Rechnung getragen werden. Dementsprechend wird auch der Bau von Autobahnnebenbetrieben künftig vorzugsweise in Ausbaustufen vorgenommen. So soll beispielsweise an Stellen, wo eine Tank- und Rastanlage vorgesehen ist, in der 1. Ausbaustufe nach Möglichkeit zunächst nur eine Tankanlage mit oder ohne Verkaufskiosk errichtet werden. Der Bau der Raststätte erfolgt dann in einer 2. Ausbaustufe, wenn es die zwischenzeitliche Verkehrsentwicklung im zugehörigen Bundesautobahnabschnitt rechtfertigt.

Alle sonstigen mit der Standortwahl und Bauplanung von Autobahnnebenbetrieben zu beachtenden Gesichtspunkte sind im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 25/1974 vom 8. November 1974 aufgeführt.

Im Berichtszeitraum wurden 10 Tankanlagen, 5 Raststätten und 2 Verkaufskioske mit WC (KWC-Anlagen) errichtet und dem Verkehr übergeben. Gleichzeitig ist eine provisorische Raststätte geschlossen worden. Ende 1974 standen den Verkehrsteilnehmern auf den Bundesautobahnen 234 Tankstellen und 160 Raststätten zur Verfügung.

#### 3.2.2 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien

An Bundesautobahnen werden Autobahnmeistereien als Stützpunkte für die Unterhaltung, den Winterdienst und die Bedienung der Notrufanlagen benötigt. Ende 1974 waren 107 Autobahnmeistereien in Betrieb; davon sind 9 im Laufe des Jahres fertiggestellt worden, 7 Autobahnmeistereien sind im Bau (siehe Karte 3).

Da Bundesstraßen nicht getrennt für sich, sondern gemeinsam mit Landes- und Kreisstraßen unterhalten werden, haben Straßenmeistereien gemischten Betrieb. An der Ausstattung des Netzes der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen mit Straßenmeistereien beteiligt sich der Bund nach Maßgabe des Netzanteiles und der Gewichtung der Bundesstraßen. Im Jahre 1974 sind 10 bundeseigene Straßenmeistereien fertiggestellt worden. 23 Anlagen befanden sich am Jahresende im Bau.

### 3.3 Schutz gegen Straßenverkehrslärm

Mit Erlaß des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721) konnten sich die Bemühungen der Straßenbauverwaltung, Anlieger neuer und wesentlich geänderter Straßen vor Lärm zu schützen, konkretisieren. Ziel ist, schädliche Lärmimmissionen durch entsprechende Trassierung von vornherein zu vermeiden. Falls sich das nicht erreichen läßt, sollen geeignete Lärmschutzmaßnahmen an den Straßen vorgesehen werden. Stehen die Kosten derartiger trassierungstechnischer oder baulicher Maßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck, hat der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage bei Überschreitung eines noch festzulegenden Grenzwertes Anspruch auf Entschädigung (§ 50 und § 41 ff. BImSchG). Die Bundesregierung ist ermächtigt, diesen Grenzwert mit Zustimmung des Bundesrates in einer Rechtsverordnung festzulegen. Die Verordnung soll 1975 in Kraft treten.

Im Berichtsjahr wurde der Forschungsauftrag „Lärmstörung durch den ungebundenen Straßenverkehr in Wohngebieten“ abgeschlossen. Nach dem Ergebnis dieser Untersuchung hat sich die bisher übliche Pegeldifferenz von 15 dB (A) zwischen der Tag- und Nachtbelastung als zu hoch erwiesen.

Eine Tag-Nacht-Pegeldifferenz von 10 dB (A) wird der Realität eher gerecht.

### 3.4 Bepflanzung

Es wird angestrebt, die im Rahmen des Straßenbaues unvermeidlichen Eingriffe in die Natur so gering wie möglich zu halten und sie durch Neuanpflanzungen und Grüngestaltung auszugleichen. Die äußere Form und der Umfang der Planungsunterlagen sind geregelt in den „Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau (RE)“. Diese Richtlinien sehen sowohl für den Vorentwurf als auch für den Bauentwurf die Aufstellung eines Landschaftsplanes vor, sofern Eingriffe in die Landschaft unvermeidlich sind. Er soll den vorhandenen Bewuchs zeigen und Hinweise auf die vorgesehenen Maßnahmen zur landschaftlichen Einbindung der Baustrecke geben. Beim Bauentwurf soll der Landschaftsplan ferner die Bepflanzung nach Art und Umfang so festlegen, daß zusammen mit den zugehörigen Pflanzlisten die landschaftliche Einfügung vorgenommen werden kann.

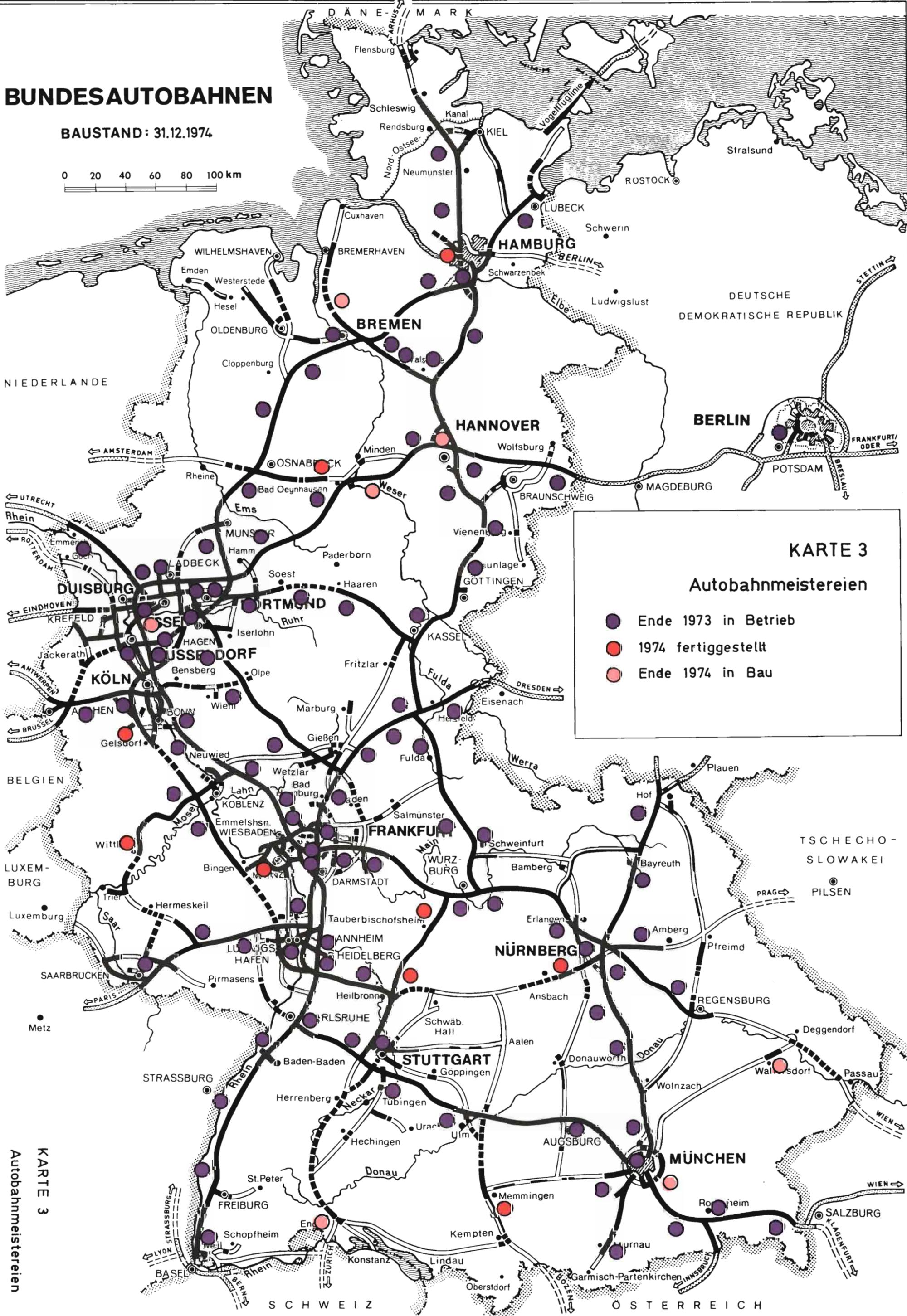
Zur Erreichung einer ausgewogenen und harmonischen Eingliederung der Straße in die Landschaft hat der Bundesminister für Verkehr die

- „Richtlinien für Straßenbepflanzung (RPf)“ mit den Teilen
    - Entwurf von Straßenpflanzungen (RPf 1)
    - Ausführung von Straßenpflanzungen (RPf 2) und
    - Pflege an Straßenpflanzungen (RPf 3)
- eingeführt.

# BUNDESAUTOBAHNEN

BAUSTAND: 31.12.1974

0 20 40 60 80 100 km



KARTE 3

Autobahnmeistereien

- Ende 1973 in Betrieb
- 1974 fertiggestellt
- Ende 1974 in Bau

KARTE 3  
Autobahnmeistereien



Die Straßenbepflanzung dient gleichermaßen dem Verkehr und der Landschaft. Daher sind Bäume an Verkehrsstraßen grundsätzlich anzuerkennen. Bei Neupflanzungen von Bäumen an Straßen sind Mindestabstände entsprechend den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, 1. Teil Querschnittsgestaltung (RAL-Q)“ einzuhalten. Bei vorhandenen Straßenbäumen und Alleen ist im Rahmen von Baum-schauen die Frage der Verkehrssicherheit und der Erhaltungswürdigkeit zu prüfen.

Der Straßenbewuchs kann verschiedene Aufgaben haben, die sich auf die Gestaltung des Bepflanzungs-entwurfs auswirken.

Im einzelnen sind es:

- Bautechnische Aufgaben wie
  - Festigen von Flächen
  - Lebende Verbauung
  - Schneeschutz
  - Schutz gegen Lawinen und Steinschlag
- Verkehrstechnische Aufgaben wie
  - Optische Führung
  - Blendschutz
  - Schutz gegen Abirren und Abstürzen
  - Windschutz
  - Begrenzung und Abschirmung
- Aufgaben in der Landschaft wie
  - Wiederbegrünung
  - Verbindung zur Umgebung
  - Bildung landschaftlicher Motive
- Bioökologische Aufgaben
  - Verbesserung des Kleinklimas
  - Schutz für Schädlingsvertilger

Gezielte Aufgaben im Rahmen des Schutzes vor Im-missionen, wie z. B. Lärmschutz und Schutz vor Luft-verunreinigungen, kann der übliche Straßenbewuchs nicht oder nur sehr bedingt wahrnehmen.

Die Bepflanzungskosten (Liefen der Pflanzen, Pflanzarbeiten, und Entwicklungspflege) betragen im Durchschnitt etwa 2 bis 3 % der Baukosten. In-sgesamt gibt der Bund für die Einbindung der Bun-desfernstraßen in die Landschaft (ohne Unterhal-tungskosten) rd. 100 Millionen DM pro Jahr aus.

Der Straßenbau betreibt seit vielen Jahren Umwelt-schutz. Die Maßnahmen gegen Lärm und Abgase sind letztlich eine Fortsetzung der Bemühungen auf diesem Gebiet. Im Rahmen des Autobahnbaues wur-de das landschaftsverbundene Bauen bereits vor Jahrzehnten praktiziert, als alle übrigen Verkehrs-wege nur einseitig zweckorientierte Lösungen kannten. Die Bemühungen des Bundes gehen dahin, die Kenntnisse um die Wechselwirkungen innerhalb des Kreislaufs Landschaft — Straße — Mensch durch Forschung zu vertiefen und mit Hilfe dieser Kennt-nisse optimale technische Lösungen zu finden.

### 3.5 Verkehrserhebungen

Die Ergebnisse der 1973 durchgeführten umfassen-den Verkehrszählung auf dem gesamten Bundes-fernstraßennetz wurden im Berichtsjahr ausgewer-tet und in der „Verkehrsmengenkarte“ bekanntge-geben. Damit stehen Basisdaten für verkehrspoliti-sche und planerische Entscheidungen sowie für Ver-kehrsbbeeinflussung und ähnliche Maßnahmen zur Verfügung.

Für die Beschaffung und den Einbau von automati-schen Pegel-Zählgeräten konnten 1974 im Rahmen der dritten Ausbaustufe 2, 5 Millionen DM an Bun-desmitteln bereitgestellt werden.

### 3.6 Autobahnnumerierung

Die Bundesautobahnen erhielten neue Nummern. Die Autobahnnummer wird als Verkehrszeichen in die Wegweisung einbezogen.

## 4 Forschung, internationale Zusammenarbeit, Straßenrecht

### 4.1 Straßenbauforschung

Schwerpunkte der Straßenbauforschung im Berichts-jahr waren Untersuchungen zur Verkehrsbeeinflus-sung auf Schnellstraßen, zur Straßenbautechnik, zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in städti-schen Straßennetzen, zur Erhöhung der Verkehrs-sicherheit und zur Rationalisierung im Brücken- und Ingenieurbau.

### 4.2 Internationale Zusammenarbeit

#### 4.2.1 Multi- und bilaterale Zusammenarbeit

Sowohl auf bilateraler als auch auf multilateraler Basis zeichnete sich eine verstärkte Zusammenar-beit ab. Ziel dieser Zusammenarbeit ist, durch die Auf-stellung gemeinsamer Arbeitsprogramme eine ko-ordinierte Aufgabenverteilung auf internationaler Ebene bei wirtschaftlichem Mitteleinsatz zu errei-chen und Parallelarbeit zu vermeiden.

Der Lenkungsausschuß für Straßenforschung der OECD hat der Behandlung neuer Themen für das Forschungsprogramm der nächsten Jahre unter be-sonderer Berücksichtigung der Umweltprobleme, der Möglichkeiten zur Rationalisierung von Straßenbau-maßnahmen und der Auswirkungen der Energie-krise zugestimmt.

Im Rahmen der bilateralen Zusammenarbeit mit Frankreich sind zahlreiche nach einem gemeinsamen Programm in Angriff genommene Arbeiten abge-schlossen und neuen Aufgaben begonnen worden.

Auch mit dem US-Verkehrsministerium konnten gemeinsam interessierende Fragen vertieft behandelt werden.

#### 4.2.2 Internationale Kongresse

Für den im Jahre 1975 in Mexiko stattfindenden XV. Internationalen Straßenkongreß des Internationalen Ständigen Verbandes der Straßenkongresse (AIPCR), sind die deutschen Kongreßberichte fertiggestellt und der AIPCR zugeleitet worden. Die Berichterstatter sind vom Bundesminister für Verkehr benannt worden.

#### 4.2.3 Ausländische Besucher

Eine größere Zahl von Fachleuten und Delegationen aus dem Ausland besuchten auch im Jahre 1974 die Abteilung Straßenbau zu Informationsgesprächen über straßenbau- und straßenverkehrstechnische Fragen und zur Erörterung der Erfahrungen in der Bundesrepublik Deutschland.

Im Rahmen des Entwicklungsprogrammes der Vereinten Nationen hielten sich mehrere Gruppen mit Fachleuten aus osteuropäischen Ländern in der Bundesrepublik Deutschland auf, wofür entsprechende Fortbildungsprogramme vorbereitet wurden.

### 4.3 Straßenrecht

#### 4.3.1 Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Die rechtlichen Grundlagen für den Bundesfernstraßenbau sind durch das Zweite Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes vom 4. Juli 1974 (Bundesgesetzbl. I S. 1401) den Notwendigkeiten angepaßt worden, die sich in den letzten 13 Jahren aus der Praxis und der Verwaltung der Bundesfernstraßen sowie aus einer umfangreichen Rechtsprechung zum Straßenrecht ergeben haben. Insbesondere wurden die Vorschriften über Straßenkreuzungen geändert und Bestimmungen über Straßen/Gewässerkreuzungen neu in das Gesetz eingefügt. Außerdem wurde das Planfeststellungsrecht neu geordnet.

#### 4.3.2 Regelung der Mitbenutzungsverhältnisse zwischen Straßen und Versorgungsleitungen

Zur effektiveren Gestaltung der Mitbenutzungsverhältnisse zwischen Bundesfernstraßen und Leitungen der öffentlichen Versorgung haben der Bundesminister für Verkehr zusammen mit vom Länderfachausschuß Straßenbaurecht eingesetzten Vertretern der Straßenbauverwaltungen der Länder, und die Verbände der Versorgungswirtschaft in einer paritätisch besetzten Kommission das Muster eines Rahmenvertrages erarbeitet, das der Bundesminister für Verkehr mit Rundschreiben vom 9. Dezember 1974 eingeführt hat (VkB1. 1975 Seiten 69 ff.). Zum Rahmenvertrag gehören Allgemeine Technische Bestimmungen, ein Muster für die Einräumung des Benutzungsrechts und Erläuterungen. Bund und Verbände haben sich dabei von dem Gedanken leiten lassen, daß Straßen und Leitungen der öffentlichen Versorgung der Allgemeinheit dienen und daß des-

halb Rechte und Pflichten der Beteiligten paritätisch ausgestaltet werden sollen, soweit dies von der Sache her vertretbar erscheint. Der Rahmenvertrag soll die bisher übliche vertragliche Gestattung jedes einzelnen Berührungsfalles verdrängen. Er soll die in Jahrzehnten entstandene Rechtszersplitterung und Rechtsunsicherheit beseitigen. Die nur mit großem Verwaltungsaufwand zu bewältigende und mit vielen Prozessen belastete komplizierte Materie wird vereinfacht.

Das Kernstück der Lösung besteht darin, daß ohne Rücksicht auf die Priorität und sonstigen Rechte von Leitung oder Straße die Folgekosten bei Kreuzungen und Zwangslängsleitungen zwischen den Partnern halbiert werden, während bei den reinen Längsleitungen die Versorgungsunternehmen die Folgekosten allein zu tragen haben.

Der Rahmenvertrag wird jeweils zwischen der obersten Straßenbaubehörde eines Landes und einem Versorgungsunternehmen abgeschlossen. Er erfaßt alle bereits bestehenden und alle künftigen Berührungsfälle der Leitungen dieses Unternehmens mit Bundesfernstraßen im Bereich dieses Landes und unterstellt sie einheitlichen, rechtlichen und technischen Bedingungen.

Bund und Verbände haben sich in einer sogenannten Zusammenarbeitsvereinbarung die Verbreitung des Rahmenvertrages und die Fortbildung der Rechtsgrundlagen durch Schaffung einer gemeinsamen Kommission zugesichert.

### 5 Kostensenkungen im Bundesfernstraßenbau

Um die Investitionsmittel im Bundesfernstraßenbau möglichst wirtschaftlich einsetzen zu können, bedarf es schon im Planungsstadium sorgfältiger Nutzen-Kosten-Untersuchungen. Die in zunehmendem Maße bei der Planungsarbeit angewendete elektronische Datenverarbeitung erleichtert diese Arbeit. Zur Zeit wird geprüft wie die bestehenden Planungsmethoden unter dem besonderen Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit zu verbessern sind. Für wichtige Bereiche der Planungsarbeit sind bereits geeignete Methoden entwickelt worden, für andere haben die Arbeiten dazu begonnen.

Einen erheblichen Beitrag zur Verminderung der Kosten im Bundesfernstraßenbau wird künftig die verbreitete Anwendung eines Autobahnquerabschnittes mit einer Kronenbreite von 26 m statt bisher von 29 m bringen. Dieser Querabschnitt wird insbesondere für die Bewältigung eines starken Regional- oder Wochenendverkehrs in Frage kommen. Er ist in der Regel nicht bei Autobahnen mit überwiegendem Fernverkehr anwendbar.

Autobahnknoten sollen gleichfalls weniger aufwendig geplant werden. Zur Klärung dieses Problems hat das Bundesverkehrsministerium 1974 eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung über Investitionseinsparungen bei Autobahnknoten in Auftrag gegeben. Hierbei sollen u. a. die Investitionskosten verschiedener Systeme für Autobahnknoten gegenübergestellt werden. Außer den Gesamtkosten sind hierbei zu vergleichen Flächenbedarf, maximale Lei-

stungsfähigkeit bei Dauerbelastung für eine bestimmte Verkehrsqualität, die Verkehrskosten und die Verkehrssicherheit.

Schließlich wird noch genauer als bisher geprüft, wo Anschlußstellen an Autobahnen wirtschaftlich vertretbar sind. Eine längere Fahrt über meist gut ausgebauten Bundesstraßen wird dem Kraftfahrer zugemutet werden müssen.

Weitere Rationalisierungsbemühungen konzentrieren sich zur Zeit auf den Erd- und Deckenbau. So wurden u. a. neue Bauweisen im Erdbau auf ihre Anwendbarkeit geprüft. Zu erwähnen sind die Bauweisen „Bewehrte Erde“ (Terre armée) und der erdüberschüttete flexible Betonbogen.

Außerdem werden folgende Möglichkeiten zur Kosteneinsparung untersucht:

- Verzicht auf unbedeutende Gradientenverbesserungen bei Umbaumaßnahmen, wenn dadurch die alte Befestigung als Tragschicht belassen werden kann
- Verzicht auf Einfärbung der Betondecken
- Leichtere Befestigungen für Mittelstreifenüberfahrten, Standstreifen, Wirtschaftswege, Parkflächen, Fahrbahnen in Anschlußstellen
- Vergrößerung der Fertigungsbreiten bei Betondecken
- Verminderung der Dicke der frostsicheren Gesamtkonstruktion (Anrechnung von Bodenverfestigungen)
- Ersatz starrer Hochbordsteine durch Asphalthochborde
- Alternativausschreibungen mit weniger erdabhängigen Bauweisen (Beton/Gußasphalt; hydraulisch gebundene/bituminös gebundene Tragschichten u. a.)

Diese Bemühungen um neue Wege im Straßenbau fanden u. a. ihren Niederschlag im Erscheinen des Merkblattes „Ausführung von Fahrbahnbefestigungen mit wärmedämmenden Tragschichten, Teil 1: Schaumpolystyrol-Beton (EPS-Beton)“ und der „Technischen Vorschriften und Richtlinien für die Ausführung von Bodenverfestigungen und Bodenverbesserungen im Straßenbau (TVV 74)“. Die Bodenverfestigung ermöglicht, Frostschutzschichten aus hochwertigem Kies-Sand-Gemisch durch örtlich anstehende bindige Böden zu ersetzen.

## 6 Erfolgskontrolle im Bundesfernstraßenbau

Im vorliegenden Straßenbaubericht wird versucht, in erster Linie anhand der Bauleistungen den Erfolg der Straßenbaumaßnahmen zu messen. Es wird angestrebt, in den folgenden Berichten auch die Aufmerksamkeit auf die mit diesen Bauleistungen erzielten Vorteile und Verbesserungen für Staat, Wirtschaft und Gesellschaft zu lenken. Voraussetzung für diese Art der Erfolgskontrolle ist ein an Zielen und Bewertungskriterien orientiertes Planungsverfahren,

wie es zur Zeit bei der Überprüfung des Bedarfsplanes praktiziert wird. Ziele können fachliche Ziele (Einzelziele), oder überfachliche Ziele (Oberziele) sein, die entweder direkt erreicht werden sollen oder im Zusammenwirken mit anderen Aufgabebereichen eine bestimmte angestrebte Wirkung herbeiführen sollen.

Für die Bundesfernstraßenplanung bedeutet dies einerseits, daß die überwiegend verkehrsspezifischen Ziele wie

- Beseitigung von Unfallschwerpunkten
- Abbau von Verkehrsstauungen u. a.

einzu beziehen sind, andererseits die Planung auf das raumordnerische Oberziel der Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilräumen des Bundesgebietes abzustellen ist. Der Bundesminister für Verkehr ist bemüht, bei der z. Z. laufenden Überprüfung des Bedarfsplanes für den Ausbau der Bundesfernstraßen gemäß § 4 des Ausbauplangesetzes in seinem Kriterienkatalog (siehe Abbildung 1) alle fachlichen wie überfachlichen Ziele so weit wie möglich zu berücksichtigen. Insbesondere werden bei den raumordnerischen Kriterien die Ziele des Bundesraumordnungsprogrammes, der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ sowie des Zonenrandförderungsgesetzes einbezogen.

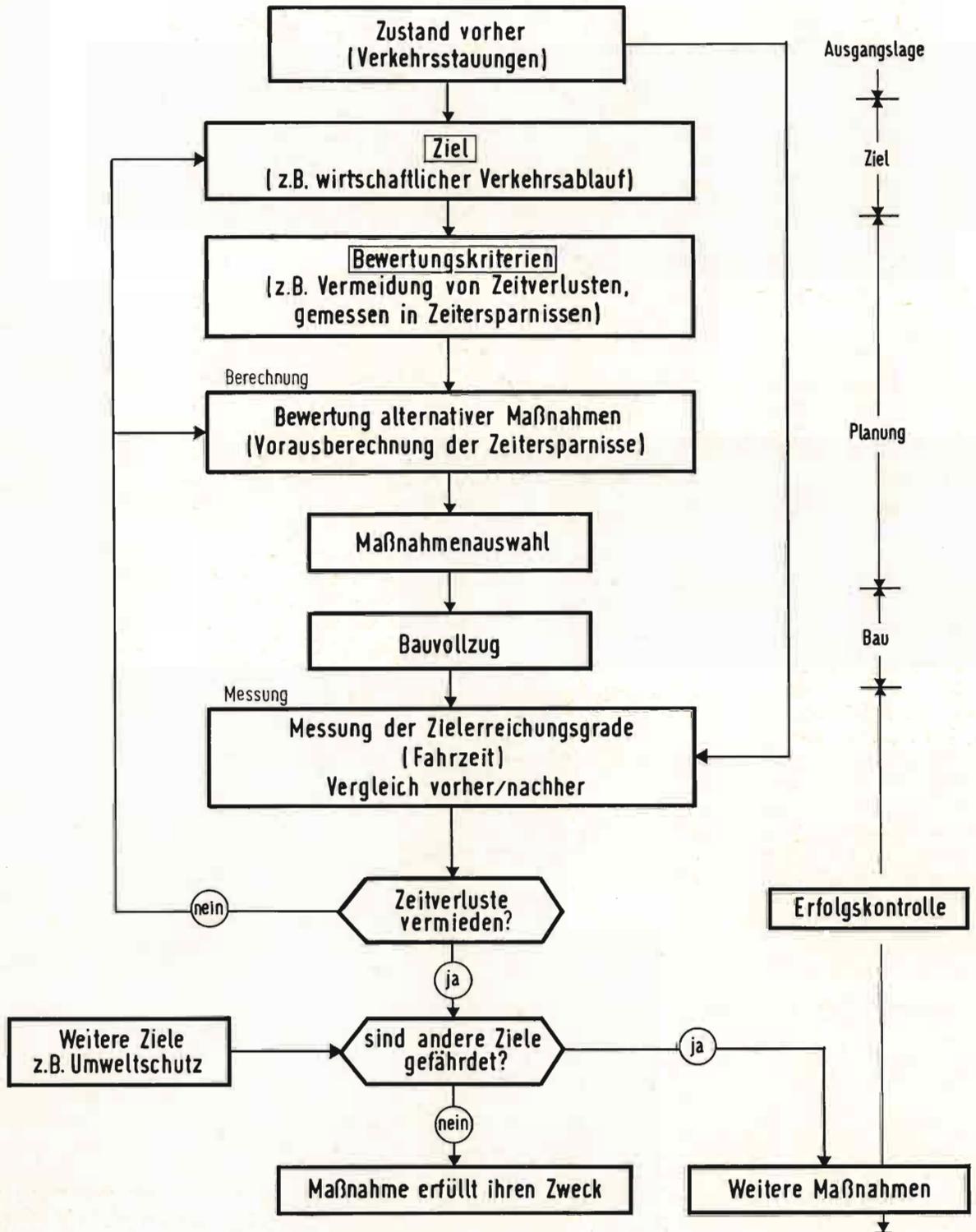
Nach Vollzug der Maßnahme ist es in der Regel nicht ohne weiteres möglich, den tatsächlichen Beitrag eines einzelnen Infrastrukturbereiches auf ein angestrebtes Ziel als isolierten Beitrag zu messen und somit den Erfolg nachzuweisen. Verhältnismäßig einfach gestaltet sich die Erfolgskontrolle bei fachlichen Einzelzielen. In Abbildung 4 ist ein möglicher Ablauf von der Ausgangslage bis zur Erfolgskontrolle dargestellt. Bei diesem Beispiel (Abbau von Verkehrsstauungen) ist der Zielerreichungsgrad unmittelbar nach Eröffnung der betrachteten Strecke direkt meßbar. Aus dem Beispiel geht jedoch hervor, daß auch derartige fachspezifischen Einzelziele nicht isoliert betrachtet werden dürfen. Trotz eines erreichten Einzelzieles besteht immer die Gefahr, daß Ziele aus anderen Bereichen (hier Umweltschutz) gefährdet sein können, und somit weitere Maßnahmen in anderen Bereichen notwendig werden. Erst wenn sowohl das Einzelziel erreicht ist als auch durch flankierende Maßnahmen die Gefährdung der übrigen Ziele ausgeschlossen ist, erfüllt die zu beurteilende Maßnahme ihren Zweck. Bei dem hier gewählten Beispiel ist das Bundesimmissionsschutzgesetz ein wirksames Instrument zur Vermeidung von Zielkonflikten.

Bedeutend schwieriger gestaltet sich die Erfolgskontrolle bei dem Versuch, den Beitrag einer einzelnen Infrastrukturgruppe für das gesamtgesellschaftliche Oberziel nachzuweisen. Hier sind die Bundesfernstraßen nur einer von vielen Strukturbereichen die erst im Zusammenwirken zum Erfolg führen. Das Verfahren ist noch in der Entwicklung. Über den Fortgang einer an Zielen und Bewertungskriterien orientierten Erfolgskontrolle wird in den Publikationen der nächsten Jahre berichtet.

Abbildung 4

# Erfolgskontrolle im Bundesfernstraßenbau Einzelziele

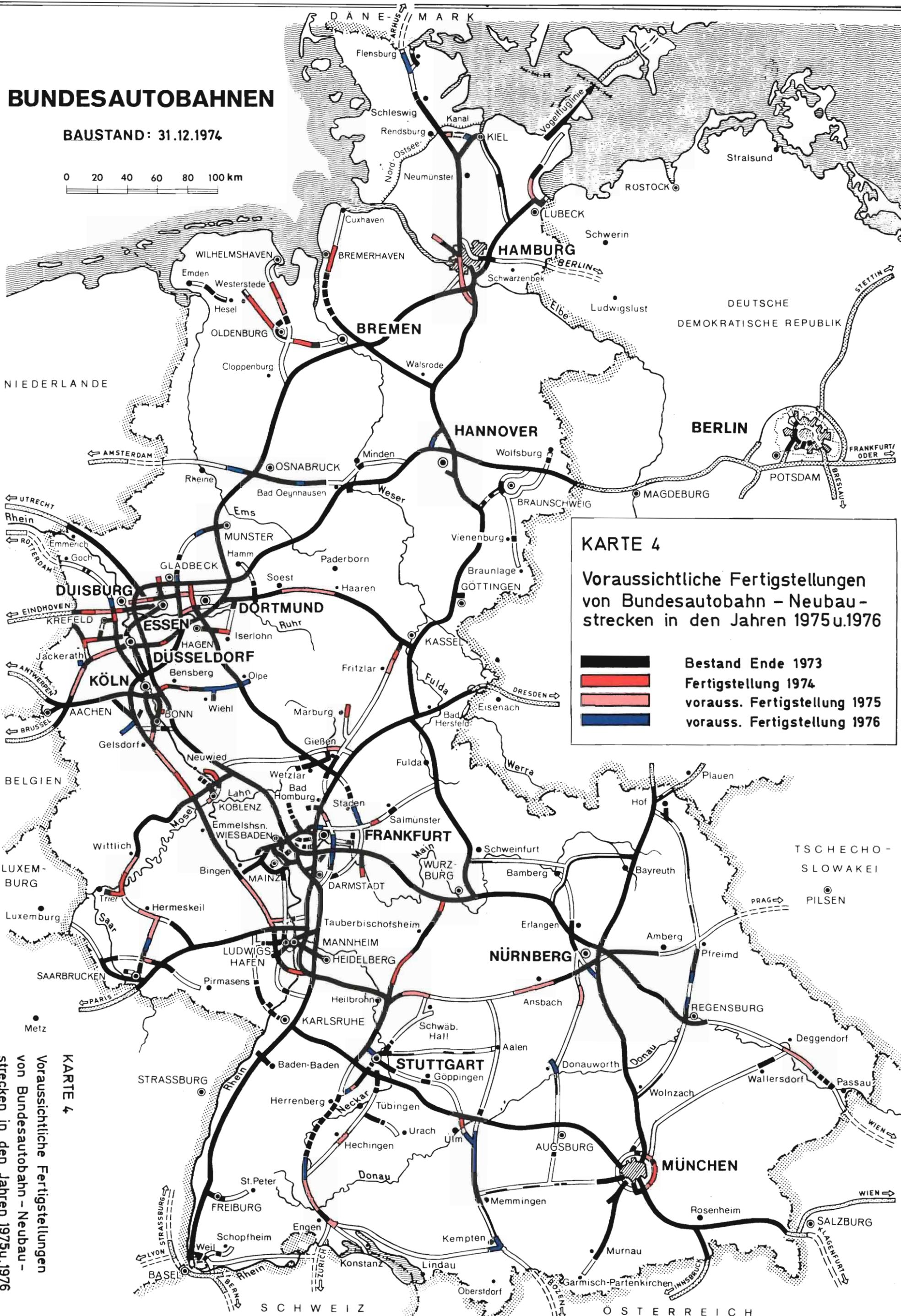
In Klammern: Beispiel "Wirtschaftlicher Verkehrsablauf"



# BUNDESAUTOBAHNEN

BAUSTAND: 31.12.1974

0 20 40 60 80 100 km



KARTE 4

Voraussichtliche Fertigstellungen von Bundesautobahn - Neubau - strecken in den Jahren 1975 u. 1976

- Bestand Ende 1973
- Fertigstellung 1974
- vorauss. Fertigstellung 1975
- vorauss. Fertigstellung 1976

Voraussichtliche Fertigstellungen von Bundesautobahn - Neubau - strecken in den Jahren 1975 u. 1976

KARTE 4



## 7 Zusammenstellung wichtiger Bauvorhaben

## 7.1 Leistungen auf Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1974

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1974 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge	Gesamtkosten <sup>1)</sup>	Bis Ende 1973 fertiggestellt	1974 fertiggestellt	Ende 1974 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
	km	Millionen DM	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	
<b>Baden-Württemberg</b>								
A 61	(A 14) Krefeld-Ludwigshafen .....	5,1	84,0	3,4	1,7	—	Grenze Ba-Wü/Rh-Pf bis AS Hokenheim	1,7
A 81	(A 23) Bad Hersfeld-Heilbronn (Weinsberg) .....	77,6	490,0	52,7	24,9	—	AS Berolzheim-AS Möckmühle	24,9
A 6	(A 20) Nürnberg-Heilbronn .....	54,5	414,0	—	—	23,0	—	—
A 81	(A 23) Stuttgart-Singen (westlicher Bodensee) .....	119,1	900,0	13,7	—	105,4	—	—
A 7	(A 85) Würzburg-Kempten .....	44,1	265,9	13,1	—	14,0	—	—
A 98	(A 22) Basel-Schaffhausen-Lindau ....	54,3	482,0	—	3,9	—	Umgehung Binzen	3,9
A	(B 14) Stuttgart-Vaihingen-Böblingen ..	9,1	81,0	8,0	—	1,1	—	—
A 80	(B 10) Umgehung Eßlingen .....	1,5	27,0	—	—	1,5	—	—
A 80	(B 10) BAB-AS Ulm/West bis Ulm ..	9,3	89,1	—	4,8	4,3	BAB-AS Ulm/West bis Ulm	4,8
A 80	(B 10/27) BAB-AS Stuttgart/Nord bis Stuttgart/Zuffenhausen .....	5,2	74,8	—	—	5,2	—	—
A 85	(B 14) Verlegung von Waiblingen bis Winnenden I. BA .....	8,2	58,7	—	—	8,2	—	—
A 83	(B 27) Ausbau in Hechingen .....	6,3	31,0	—	—	6,3	—	—
A 83	(B 27) Echterdingen bis Aichen .....	8,7	55,4	—	—	8,7	—	—
A 83	(B 27) Schömberg bis BAB AS Trossingen	3,4	20,9	—	—	3,4	—	—
A 83	(B 27/31/33) Bad Dürrenheim-Donaueschingen	15,7	8,5	—	2,7	2,8	Bad Dürrenheim bis Donaueschingen	2,7
A 87	(B 29) Unterurbach bis Waldhausen .....	8,6	60,0	—	—	2,2	—	—

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1974 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge	Gesamtkosten <sup>1)</sup> Millionen	Bis Ende 1973 fertiggestellt	1974 fertiggestellt	Ende 1974 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
	km	DM	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	
A 87	(B 29) Schwäbisch Gmünd bis Rinderbacher Mühle .....	2,2	5,2	—	—	2,2	—	—
A 88	(B 312) K 7578 bis Berkheim .....	3,6	7,0	—	—	3,6	—	—
<b>Bayern</b>								
A 81	(A 23) Bad Hersfeld bis Heilbronn .....	88,9	537,0	85,7	3,2	—	Kreuz Würzburg/West bis AS B 27	3,2
A 6	(A 20) Nürnberg-Heilbronn .....	87,1	423,0	40,3	—	22,9	—	—
A 96	(B 12/18/A 24) München-Lindau .....	188,2	1 373,0	62,5	—	5,7	—	—
A 7	(A 85) Würzburg-Kempten .....	168,4	1 019,0	41,1	—	55,5	—	—
A 45	(A 13) Gießen-Stuttgart .....	12,0	102,0	—	—	0,5	—	—
A 3	(A 15) Regensburg-Linz (österr. Grenze)	123,6	880,0	—	—	40,9	—	—
A 99	(A 99) Autobahnring München (Nord- und Ostabschnitt) .....	47,6	605,0	13,2	8,1	17,3	Haar (B 304) Hohenbrunn (B 471)	8,1
A 77	(B 2/B 25) Verlegung bei Donauwörth .....	8,5	68,0	—	8,2	0,3	Donauwörth	8,2
A 93	(A 88) Regensburg-Pfreimd .....	58,0	287,0	18,2	—	13,1	—	—
A 73	(B 4) BAB-Zweig Nürnberg-Feucht ..	12,6	101,0	—	—	3,7	—	—
A 73	(B 4) bei Forchheim ..	7,5	60,0	—	—	2,5	—	—
A 96	(B 12) München-Lindau (nördl. Landsberg) .....	8,5	56,4	—	—	5,0	—	—
A 91	(B 17) Augsburg-Landsberg (Augsburg-Oberottmarshausen) ..	14,1	57,7	—	—	5,0	—	—
A 80	(B 19) Ulm-Hittlistetten .....	10,9	74,9	—	7,5	3,4	Ulm-Hittlistetten	7,5
A 77	(B 2) Verlegung bei Roth .....	16,2	82,8	—	—	16,2	—	—
<b>Berlin</b>								
A 11	(A 1) BAB Berlin/Nord (Seestraße Holzhauser Straße) .....	4,0	284,5	0,3	—	3,7	—	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1974 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten <sup>1)</sup> Millionen DM	Bis Ende 1973 fertiggestellt	1974 fertiggestellt	Ende 1974 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km
			km	km	km		
1	2	3	4	5	6	7	8
A 19 (A 54) BAB-Abzweig Wilmersdorf	2,4	117,0	—	1,0	1,4	Berliner Straße Mecklenburgische Straße	1,0
A 10 (A 53) BAB-Stadtring, BAB-Kreuz Schöneberg bis BAB-AS Alboinstr. ....	1,9	150,0	—	—	1,9	—	—
BAB-AS Alboinstr. bis prov. AS Gottlieb-Dunkel-Str. ....	3,4	169,0	—	—	3,4	—	—
Jakob-Kaiser-Platz bis prov. AS Seestraße .....	3,3	90,0	2,0	—	1,3	—	—
Mecklenburgische Straße bis prov. AS Sachsendamm .....	3,0	218,0	1,7	—	1,3	—	—
<b>Bremen</b>							
A 27 (A 12) BAB Walsrode-Cuxhaven, Bremer Kreuz AS Bremen-Burglesum (Neubau der Blocklandstraße) .	26,1	161,0	18,0	8,1	—	Rastplatz Wallerstraße Süd bis AS Bremen-Burglesum	8,1
Neubau Ortsumgehung Bremerhaven .	10,5	125,1	—	10,5	—	Ortsumgehung Bremerhaven	10,5
<b>Hamburg</b>							
A 7 (A 10) Hamburg-Flensburg .....	26,5	576,0	11,3	—	15,2	—	—
A 261 (A 103) Eckverbindung Harburg .....	2,5	22,0	—	—	0,8	—	—
A 25 (B 5 n) Hamburg-Geesthacht .....	14,5	188,0	—	—	0,3	—	—
<b>Hessen</b>							
A 49 (B 3 a) Ortsumgehung Gießen .....	12,3	96,1	2,5	(5,3) einbahnig	4,5	A 48 (Hangenstein) bis 3 a (Großen-Linden)	(5,3) einbahnig
A 661/49 (A 91) Bad Homburg-Darmstadt .....	47,9	458,0	14,5	(7,4) einbahnig	3,6	AS-Taunusring (ausschließlich)-AS Sprendlingen (ausschließlich)	(7,4) einbahnig

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1974 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Gesamt- kosten <sup>1)</sup> Millio- nen	Bis Ende 1973 fertig- gestellt	1974 fertig- gestellt	Ende 1974 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
	km	DM	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	
A 66	(A 80) Lüttich-Frankfurt Abzweig Eschborn-Dreieck Seckbach .....	7,7	116,0	4,6	—	3,1	—	—
A 48	(A 74) Koblenz-Gießen Wetzlar-Gießen (Reiskirchen/A 5) ..	26,5	233,0	—	—	8,0	—	—
A 45	(A 13) Gießen-Stuttgart Gießen-Grenze He/Bay und Grenze Bay/He bis Kreuz Zellhausen (einschließlich Mainbrücke) .....	59,1	615,0	—	—	34,6	—	—
A 66	(A 80) Frankfurt-Fulda .....	81,3	620,0	1,0	8,2	7,6	AS Westspange Gelnhausen-westlich Höchst Westlich Salmünster bis östlich Salmünster	4,0 4,2
A 49	(B 3 n) Kassel-Marburg Holzhausen-Bellhausen (Staufenberg)	81,0	615,0	—	4,5	6,7	AS Holzhausen bis AS Gutenberg	4,5
<b>Niedersachsen</b>								
A 352	(A 62) Eckverbindung Hannover .....	18,0	94,7	7,7	—	10,3	—	—
A 27	(A 12) Bremen-Cuxhaven .....	69,4	440,8	—	9,7	34,5	Debstedt- Bremerhaven-Nord Bremerhaven-Süd bis Stotel (B 6)	5,2 4,5
A 30	(A 64) Niederländische Grenze (Bentheim) Osnabrück-Bad Oeynhausen .....	38,1	185,3	29,8	—	8,3	—	—
A 369	(B 4) Bad Harzburg-Braunschweig .....	45,0	279,0	5,8	—	2,1	—	—
A 29	(B 75) Urneburg (westlich Delmenhorst) Tweelbäke (östlich Oldenburg) .....	25,8	141,0	7,8	14,0	4,0	Osternburg (L 72) Kirchkimmen (K 226)	14,0
A 39	(B 248) Weyhausen-Wolfsburg-Mörse ..	9,9	45,5	—	—	2,0	—	—
A 7	(A 10) Hamburg-Flensburg .....	7,3	64,0	—	—	7,3	—	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1974 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten <sup>1)</sup> Millionen DM	Bis Ende 1973 fertig- gestellt	1974 fertig- gestellt	Ende 1974 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
			km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	
A 39	(B 4) Hamburg-Lüneburg .....	42,5	218,0	—	—	1,0	—	—
A 35	(B 6) Ausbau westlich Hannover .....	4,8	30,0	—	4,8	—	westlich Hannover	4,8
A 28	(B 75) Westerstede-Oldenburg .....	19,4	80,0	—	19,4	—	Westerstede-Oldenburg	19,4
A 29	(A 107) Cloppenburg-Oldenburg-Wilhelmshaven ....	90,8	586,0	—	10,2	34,4	Varel (L 19)-Blauhand (L 15/B 69)	10,2
<b>Nordrhein-Westfalen</b>								
A 1	(A 110) Brühl-Blankenheim .....	54,4	311,8	—	—	24,0	—	—
A 2	(B 60) Duisburg-Herongen .....	43,4	296,0	15,6	17,9	9,9	Moers (B 57) Aldekerk (B 57) B 9-Herongen (B 221)	2,7 15,2
A 4	(A 73) Köln-Olpe Köln bis Eckenhagen einschließlich Querspange (B 256 n)	60,8	575,0	17,1	4,5	39,2	A 3 bis AS Lustheide (B 55)	4,5
A 42	(A 78) Moers (A 57)-Essen/Bottrop .....	31,9	437,7	4,5	2,8	8,9	Bottrop (Grenze LV Rhld.)-Osterfelder Straße	2,8
A 44	(B 1) Verlautenheide-Jackerath .....	35,7	125,9	4,8	—	30,9	—	—
A 44	(A 140/B 57 z/59/9) Jüchen-Krefeld-Essen	69,4	732,9	4,2	—	11,3	—	—
A 46	(B 1109) Jüchen (A 44)-Erkelenz (Selfkantstraße) .....	16,6	77,2	—	—	5,0	—	—
A 46	(B 1) Hemmerden-Neuß .....	10,1	38,4	—	—	10,1	—	—
A 46	(B 326) Haan-Gräfrath-Haßlinghausen .....	23,0	292,4	19,4	3,6	—	Knoten Sonnborn Anschluß B 224 an Knoten Sonnborn	2,0 1,6
A 52	(B 7 n/7) Düsseldorf-Heerdt bis Waldniel ..	29,8	119,7	14,5	8,5	—	Neersener Kreuz- Winkener Kreuz	8,5
A 52	(B 288) Breitscheid-Essen-Kray (B 1) ....	17,9	220,2	13,0	—	4,9	—	—
A 54	(B 229 z) Hitdorf-Langenfeld (A 3) ....	5,6	54,4	—	—	4,8	—	—
A 56	(B 56 n) Stieldorf (A 3)-Röttgen (B 257)	15,6	242,0	2,1	—	1,4	—	—

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1974 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten <sup>1)</sup> Millionen DM	Bis Ende 1973 fertiggestellt	1974 fertiggestellt	Ende 1974 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km
			km	km	km		
1	2	3	4	5	6	7	8
A 57 (A 14) Kreuz Köln-Nord bis B 58 bei Rheinberg .....	78,3	314,0	54,4	4,4	4,2	von L 398 bis A 2	4,4
A 57 (A 14) Rheinberg (B 58)—Goch/niederländische Grenze ) ..	35,0	163,5	—	—	13,6	—	—
A 59 (B 8/42) Menden-Bad Honnef .....	20,7	182,4	12,1	—	8,6	—	—
A 61 (A 203/B 7 n) Leuth (niederländische Grenze)—südlich Winkeln (B 230) ....	23,1	61,1	17,1	6,0	—	B 7 bei Pollhütte bis B 230 a südlich Winkeln	6,0
A 565 (A 221) Duisdorf-Gelsdorf .....	18,9	71,4	12,2	—	6,7	—	—
A 44 (A 16) Kassel-Ruhrgebiet .....	97,5	618,0	59,2	—	38,3	—	—
A 45 (A 13) Dortmund-Gießen .....	119,6	1105,5	109,4	10,5	—	Dreieck Ickern—A 1	10,5
A 30 (A 64) Niederländische Grenze (Bentheim)—Osnabrück-Bad Oeynhausen ....	70,8	632,3	21,3	—	13,1	—	—
A 42 (A 78) Duisburg-Dortmund (Emscher Schnellweg) .....	52,1	342,7	17,8	—	9,5	—	—
A 44 (A 140) Düsseldorf-Dortmund .....	50,9	609,6	4,3	0,7	4,5	St. 5,4—6.1 (B 226)—AS Witten Zentrum	0,7
A 43 (A 77) Wuppertal-Münster .....	91,5	503,0	42,5	—	18,3	—	—
A 46 (B 7) Hohenlimburg-Iserlohn .....	13,5	112,0	1,9	7,2	4,4	Letmathe—Iserlohn-West	7,2
A 41 (B 227 n) Gelsenkirchen-Buer bis Gelsenkirchen-Hassel	3,2	25,2	—	3,2	—	Buer-Hassel	3,2
<b>Rheinland-Pfalz</b>							
A 61 (A 14) Krefeld-Ludwigshafen .....	204,9	1495,0	103,5	23,1	78,3	Kreuz Koblenz-Mendig Speyer—Rheinbrücke	19,5 3,6
A 48/A 1 (A 74) Koblenz-Trier	101,3	340,0	80,3	10,0	11,0	Esch-Schweich	10,0
A 48 (A 76) Trier-Saarbrücken .....	30,4	372,0	—	3,0	6,5	Schweich-Longuich	3,0
A 60 (A 92) Gustavsburg-Mainz .....	14,8	95,6	12,7	—	2,1	—	—

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1974 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten <sup>1)</sup> Millionen DM	Bis Ende 1973 fertiggestellt	1974 fertiggestellt	Ende 1974 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
			km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	
A 650	(B 37) Bad Dürkheim-Ludwigshafen .....	14,0	75,0	2,0	—	4,0	—	—
A 63	(B 40) Landstuhl-Mainz .....	14,8	73,2	—	—	9,0	—	—
<b>Saarland</b>								
A 1	(B 327) Trier-Saarbrücken .....	48,0	300,0	7,1	—	40,9	—	—
A 8	(B 10/A 76) Saarbrücken-Karlsruhe ..	29,0	90,0	24,1	—	4,9	—	—
<b>Schleswig-Holstein</b>								
A 7	(A 10) Hamburg-Flensburg .....	148,0	633,0	106,6	—	20,0	—	—
A 23	(B 5) Hamburg-Elmshorn .....	18,8	139,8	9,7	—	9,1	—	—
A 1	(B 207) Bad Schwartau-Neustadt .....	29,5	143,0	9,8	—	19,7	—	—
A 21	Bau der BAB von der BAB Hamburg Lübeck bis zur Elbe .....	2,3	7,7	—	—	2,3	—	—
							260,8	

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

## 7.2 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1974

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1974		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	Bis Ende 1973 fertig- gestellt km	1974	Ende	
				fertig- gestellt km	1974 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
<b>Baden-Württemberg</b>						
B 10	Südtangente Karlsruhe .....	5,9	64,5	—	3,4	2,5
B 10/313	Plochinger Dreieck .....	6,0	83,0	—	—	6,0
B 14	Umgehung Neufra .....	2,2	7,0	—	—	2,2
B 14	Verlegung bei Villingendorf .....	2,2	5,0	—	—	2,2
B 14	Verlegung bei Dettingen .....	1,8	11,0	—	—	1,8
B 14	Verlegung von Stuttgart/Vaihingen bis Stuttgart (Südheimer Platz) .....	1,7	61,3	—	—	1,7
B 14	Verlegung von BAB-Anschlußstelle Gär- tingen bis Tübinger Allee in Böblingen	4,5	55,5	—	—	4,5
B 27	Verlegung bei Neckarelz .....	2,5	24,5	—	—	2,5
B 27	Verlegung bei Schweinberg .....	2,2	7,5	—	—	2,2
B 28	Neubau des Schloßbergtunnels in Tübin- gen .....	3,0	60,0	—	—	3,0
B 31	Verlegung bei Neustadt .....	11,2	81,0	—	—	6,9
B 31	Ausbau bei Hinterzarten .....	5,3	17,6	3,1	—	2,2
B 31 a	Neubau BAB-Zubringer Freiburg/Mitte ..	5,4	73,0	0,4	—	0,9
B 32	Verlegung bei Hechingen .....	2,0	5,3	—	2,0	—
B 32	Verlegung bei Veringenstadt .....	2,8	9,0	—	—	2,8
B 33	Neubau von Gengenbach bis Biberach ..	6,1	28,5	—	6,1	—
B 34	Ausbau der Ortsdurchfahrt Waldshut ..	2,7	10,0	—	—	2,7
B 34	Verlegung bei Oflingen/Brennet .....	4,5	25,0	—	—	0,5
B 34	Brücke über die Bundesbahnlinie Singen- Lindau in Radolfzell .....	0,2	5,0	—	—	0,2
B 35	Neubau zwischen Huttenheim und Neu- dorf .....	3,7	12,5	—	—	3,7
B 36/415	Autobahnzubringer Lahr .....	3,0	6,0	—	3,0	—
B 37	Umgehung Diedesheim .....	4,8	23,5	—	—	4,8
B 38	Rhein-Neckar-Schnellweg bei Mannheim, Los III .....	3,0	65,1	2,0	—	1,0
B 47	Verlegung bei Walldürn .....	3,5	12,0	—	3,5	—
B 294	Verlegung von Freiburg bis Waldkirch	4,8	45,0	—	—	4,8
B 311	Neubau südlich Schwenningen .....	4,2	7,3	—	1,1	3,1
B 315	Zwischenausbau zwischen Bonndorf und Weizen .....	13,3	7,0	—	2,0	2,0
B 462	Ausbau zwischen Rotenfels und Schön- münzach .....	25,0	100,0	—	—	3,0
B 462	Umgehung Gausbach .....	1,2	16,3	—	—	1,2
B 500	Neubau von B 36 bis Staustufe Iffezheim	4,9	8,2	—	—	4,9

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1974		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Gesamt- kosten Millionen DM	Bis Ende 1973 fertig- gestellt km	1974 fertig- gestellt km	Ende 1974 in Bau km	
	km		km	km	km	
1	2	3	4	5	6	
<b>Bayern</b>						
B 4	Verlegung in Coburg .....	2,5	20,0	—	—	1,5
B 8	Verlegung westlich Aschaffenburg .....	4,0	18,4	—	—	4,0
B 8	Ausbau Postbauer-Neumarkt/Opf. ....	9,0	9,5	5,8	2,1	1,1
B 8	Ausbau von Etterzhausen bis Regensburg	4,0	21,0	—	—	4,0
B 11/15	Ausbau und Verlegung von Landshut bis Essenbach .....	10,3	13,0	9,3	1,0	—
B 11/15/299	Ausbau in Landshut (Verkehrsknoten am Hauptbahnhof) .....	1,6	8,5	—	1,6	—
B 12	Verlegung nördlich Haag .....	4,1	7,7	—	4,1	—
B 12/388	O. D. Passau (Ilzstadtsanierung) .....	2,3	18,0	—	—	2,3
B 12	Verlegung von Kempten bis Kaufbeuren: Westtangente Kempten .....	41,6	90,6	—	2,2	—
	Kempten-Kraftisried .....			14,6	—	—
	Kraftisried-Geisenried .....			—	7,0	—
	Geisenried-Altdorf .....			—	—	7,0
	Altdorf-Kempten .....			—	—	—
B 12	Verlegung Zamdorf-Riem-Feldkirchen ..	7,5	51,4	3,0	3,0	1,5
B 13	Ausbau Lehrberg-Ansbach mit Verlegung bei Neuses .....	5,1	5,3	—	—	2,6
B 13/14	Ausbau in Ansbach .....	2,4	10,2	1,5	0,9	—
B 19	Ausbau nördlich Würzburg .....	2,4	6,5	—	—	2,4
B 19	Entlastungsstraße in Bad Neustadt a. d. Saale .....	1,5	5,7	—	0,9	0,6
B 20	Verlegung Tittmoning-Fridolfing .....	10,3	6,0	—	1,0	9,3
B 20	Verlegung östlich Freilassing .....	5,4	11,0	2,4	—	3,0
B 20	Verlegung bei Straubing .....	14,9	55,0	—	—	6,0
B 22	Neubau von Cham bis Rötz .....	16,8	25,0	—	1,8	5,8
B 27	Ausbau Würzburg-Veitshöchheim ....	3,8	27,4	—	—	3,8
B 47/469	Verlegung bei Amorbach (Miltenberg) ..	5,3	12,3	—	0,5	1,5
B 85/22	Verlegung bei Cham .....	6,4	27,5	—	—	6,4
B 289	Verlegung bei Kulmbach .....	5,9	27,8	—	—	2,7
B 299	Verlegung bei Landshut (Teilabschnitt B 299 Süd-Panzerstraße) .....	3,1	5,0	—	—	3,1
B 303	Verlegung zwischen Pfaffendorf und Ibind .....	9,5	20,1	—	—	3,5
B 303	Verlegung zwischen Marktredwitz und Arzberg .....	6,5	11,6	6,0	—	0,5
B 304	Ausbau in Haar .....	1,6	5,5	—	—	1,6
B 308	Ausbau von Sonthofen bis Hindelang ..	7,2	15,1	3,8	—	3,4
B 388	Ausbau und Verlegung bei Velden ....	7,6	7,9	2,6	—	5,0

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1974		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	Bis Ende 1973 fertig- gestellt km	1974	Ende	
				fertig- gestellt km	1974 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 469	Ausbau nördlich Obernburg .....	8,6	16,2	4,9	3,7 (2. Fahrbahn)	—
B 470	Verlegung bei Auerbach und Altzirken- dorf (bei Grafenwöhr) .....	5,7	11,0	—	—	5,7
<b>Berlin</b>	—	—	—	—	—	—
<b>Bremen</b>						
B 74	2. Bauabschnitt mit Verlegung im Raume Bremen-Vegesack einschließlich Verlän- gerung bis Blumenthal .....	5,4	49,3	—	—	1,1
B 75	Ausbau der freien Strecke Oldenburger Straße .....	2,1	23,5	1,0	1,1	—
<b>Hamburg</b>						
B 5	Verlegung bei Horn-Billstedt .....	4,5	43,0	4,4	0,1	—
B 432	Ausbau der Oldesloer Straße .....	1,5	3,7	—	—	1,5
<b>Hessen</b>						
B 3 a	Neubau zwischen Cölbe und Nieder- weimar .....	19,0	160,0	3,7	2,3	2,5
B 7	Verlegung bei Harmuthsachsen .....	2,8	5,6	—	—	2,8
B 7	Verlegung bei Waldkappel .....	1,7	7,4	—	1,7	—
B 8/49/54	Verlegung in und bei Limburg (2. und 3. Bauabschnitt) .....	1,8	24,6	—	—	0,4
B 27	Verlegung bei Marzhausen .....	3,2	6,8	1,0	—	2,2
B 27	Ausbau zwischen Strahlshausen und Albungen .....	3,0	5,5	—	—	3,0
B 27	Verlegung bei Sontra .....	4,4	12,8	—	—	4,4
B 27	Verlegung bei Bebra .....	5,3	17,2	4,8	—	0,5
B 27	Ausbau zwischen Burghaun und Hünfeld	2,6	4,0	—	—	2,6
B 40	Querspange Kelsterbach (B 43 neu Süd- umgehung Höchst) .....	3,1	21,0	—	3,1	—
B 43	Verlegung bei Raunheim mit Anschluß an die B 519 .....	4,5	19,5	—	—	4,5
B 43	1. Ausbau in Mühlheim .....	7,0	5,5	5,0	1,0	1,0
B 44/47	Umgehung Bürstadt .....	9,4	30,0	—	—	9,4
B 45 a	Neubau zwischen Tannensmühle (B 448) und Eppertshausen (B 45 a) .....	14,9	77,8	—	—	8,0
B 49 a	Neubau zwischen Gießen (B 429) und der A 48 .....	5,5	33,2	2,7	—	2,8
B 83	Verlegung bei Altmorschen .....	1,8	6,7	—	—	1,8
B 252	Neubau der Ederbrücke bei Herzhausen mit Anschluß der L 3084 und K 7 .....	0,8	6,4	—	—	0,8

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1974		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	Bis Ende 1973 fertig- gestellt km	1974	Ende	
				fertig- gestellt km	1974 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 254	Verlegung zwischen Großenlüder und Fulda/Maberzell .....	6,9	18,9	5,0	—	1,9
B 260	Verlegung bei Schlangenbad .....	3,7	17,3	—	—	3,7
B 260	Verlegung bei Kemel .....	2,6	4,5	—	—	2,6
B 277	Ausbau zwischen Haiger und Sechshelden .....	0,2	5,6	—	—	0,2
B 277	Verlegung zwischen Herborn/Burg und Herborn .....	3,6	27,0	—	—	1,3
B 277	Ausbau in Wetzlar .....	3,0	15,8	2,5	—	0,4
B 426	Verlegung zwischen Höchst/Odw. und Neustadt .....	5,3	15,0	—	—	5,3
B 426	Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges in Gernsheim .....	1,0	5,1	—	1,0	—
B 448	Neubau zwischen Tannenmühle (B 45) und Offenbach (B 43) .....	9,7	61,0	—	3,3	1,1
B 450	Verlegung bei Fritzlar einschließlich Brücke über die Eder .....	1,2	4,5	0,6	0,6	—
B 450	Verlegung bei Wolfshagen .....	3,8	10,0	1,2	—	2,6
B 460	Verlegung zwischen Lorsch (B 47) und Heppenheim .....	3,1	8,5	—	—	1,6
B 519	Verlegung zwischen Hofheim (L 3018) und Königstein (B 8 neu) .....	7,6	16,0	—	—	2,6
B 520	Verlegung zwischen A 44 und Schauenburg/Breitenbach .....	6,2	13,4	—	—	6,2
<b>Niedersachsen</b>						
B 4	Anschluß der B 4 an die BAB Hamburg-Flensburg .....	0,6	10,5	—	0,6	—
B 6	Ausbau südlich Bremerhaven mit Anschluß an die BAB Bremerhaven-Cuxhaven .....	2,2	35,0	—	—	2,2
B 6	Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges bei Barrien .....	2,6	12,4	—	—	2,6
B 6	Ortsumgehung Nienburg .....	8,4	125,0	—	—	7,5
B 27 a	Neubau einer Zubringerstraße von Marzhausen zur BAB Hannover-Kassel bei Mariengarten südlich Göttingen .....	5,4	23,4	—	1,5	3,9
B 27/243	Verlegung bei Herzberg und Ausbau zwischen Herzberg und Scharzfeld .....	3,5	12,5	—	3,5	—
B 27/243	Verlegung bei Scharzfeld .....	5,0	47,5	—	0,4	—
B 27/446	Verlegung bei Ebergötzen .....	5,8	23,0	—	0,2	0,6
B 65	Ausbau und Verlegung bei Schüttorf .....	1,9	3,4	1,0	—	0,9
B 65	Verlegung von Hannover-Waldheim (B 6) bis Anderten .....	6,0	31,0	2,2	—	3,4

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1974		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	Bis Ende 1973 fertig- gestellt km	1974	Ende	
				fertig- gestellt km	1974 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 65	St. Annen-östlich Stadthagen (O. Um. Stadthagen)	5,5	35,0	—	—	5,5
B 65/444	Verlegung südlich Peine	3,8	14,0	1,3	0,5	—
B 68	Verlegung Osnabrück—A. S. Osnabrück/ Nord	4,7	32,0	—	—	4,7
B 68	Verlegung bei Bramsche (Kreis Bersen- brück)	8,5	40,0	—	—	8,5
B 68	Verlegung von südlich Badbergen bis einschließlich Quakenbrück	7,0	27,5	—	—	3,0
B 69	Ausbau in Vechta	6,8	8,8	3,4	0,4	—
B 75	Ortsumgehung Oldenburg	13,4	200,0	1,5	—	8,0
B 70	Ausbau in Emden (Auricher Str.)	1,9	5,8	—	1,8	0,1
B 70	Verlegung in Lathen	7,0	11,0	—	—	7,0
B 70	Ausbau einer Talstrecke zwischen Leer und Emden	8,0	9,5	—	—	1,0
B 70	Verlegung bei Papenburg/Süd	2,7	8,4	—	—	2,7
B 72	Verlegung nördlich Filsum bis Rinzeldorf	9,0	38,4	—	—	2,2
B 72	Ausbau in Aurich (Leerer Straße und Emdener Straße)	2,7	7,6	—	1,0	1,0
B 73	Stade-Cuxhaven, Ausbau der Ortsdurch- fahrt Otterndorf	2,8	7,5	—	1,0	1,8
B 73	Ausbau in Cuxhaven	3,0	12,0	—	0,6	0,5
B 74	Bremen-Basdahl, Verlegung bei Oster- holz-Schermbeck	7,4	14,0	—	3,6	—
B 74	Verlegung bei Osterhagen-Ihlpohl	0,6	5,5	—	0,6	—
B 75	Verlegung bei Westerstede	6,1	28,0	3,0	3,1	—
B 83	Verlegung und Ausbau in der O.D. Hameln einschließlich der 2. Weser- brücke	2,3	40,0	—	1,5	0,3
B 188/443	Burgdorf-Gifhorn, Schillerlage-Sehnde, Beseitigung des höhengleichen Bahn- überganges in Burgdorf	3,0	17,3	1,8	—	1,2
B 212	Verlegung von nördlich Harmeshausen bis Bookholzberg	5,0	9,3	—	4,5	0,5
B 217	Ausbau bei Wettbergen/Hannover (I. Bauabschnitt)	1,2	7,0	—	0,7	0,5
B 239	Ausbau südöstlich Rehden bis südlich Wagenfeld	4,0	5,8	—	4,0	—
B 243	Verlegung bei Ochtersum	2,3	10,2	—	—	2,3
B 243/241	Verlegung Osterode-Lasfelde (Ost/Südtangente)	9,3	100,0	3,7	—	2,6
B 443	Ausbau und Verlegung in Lehrte (Südabschnitt)	2,0	20,7	—	—	0,5
B 443	Verlegung bei Rethen/Leine	3,2	15,2	0,9	1,1	1,2

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1974	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	Bis Ende 1973 fertig- gestellt km	1974	Ende
				fertig- gestellt km	1974 in Bau km
1	2	3	4	5	6
B 444	Verlegung südlich Peine .....	1,6	11,6	—	1,6
B 444	Beseitigung des höhengleichen Bahn- überganges bei Peine .....	1,7	11,8	—	1,7
B 495	Glinde-Wischhafen, Verlegung bei Osten	4,0	19,1	—	3,7
B 530	Hesel über Neermoor bis Emden .....	33,0	182,0	—	10,0
<b>Nordrhein-Westfalen</b>					
B 8	Ausbau in Wesel .....	3,1	5,7	—	1,6
B 8 n	Ausbau von Menden (A 59) bis Hennef	9,5	102,7	—	2,3
B 9	Verlegung bei Weyler-Kranenburg ....	4,5	12,3	—	1,5
B 9 n	Ausbau von Bonn bis Mehlem .....	9,9	175,4	—	3,1
B 51	Verlegung bei Euskirchen .....	3,4	13,1	—	3,4
B 55	Ausbau in Lövenich und Weiden .....	1,9	5,2	—	1,1
B 56	Nordumgehung Siegburg .....	6,1	27,0	—	6,1
B 57	Verlegung bei Erkelenz .....	4,7	15,2	—	4,7
B 58	Verlegung bei Schermbeck .....	5,3	12,0	—	5,3
B 59	Verlegung von Allrath bis Jüchen .....	7,0	34,2	—	7,0
B 221	Verlegung bei Straelen .....	4,7	6,5	3,0	1,7
B 223	Ausbau zwischen Oberhausen (Werks- gasthaus) und Oberhausen-Sterkrade ..	2,3	40,0	—	2,3
B 224	Neubau zwischen Wuppertal und nörd- lich Velbert .....	15,5	135,0	—	6,0
B 227	Neubau zwischen Essen (Ruhrallee) und nordöstlich Velbert .....	9,4	101,0	—	9,4
B 229	Ausbau von Teilstrecken zwischen Solin- gen und Radevormwald einschließlich Ortsdurchfahrt Radevormwald .....	6,3	33,5	—	4,2
B 230	Verlegung bei Glehn-Grefrath .....	7,2	18,2	—	1,4
B 232	Ausbau zwischen Opladen und Burscheid einschließlich Ortsdurchfahrt Opladen und Burscheid .....	11,1	28,5	—	6,8
B 288 n	Lintorf (A 52) bis Duisburg-Serm (K 4) ..	9,3	36,8	—	4,8
B 504	Verlegung bei Frasselt .....	3,0	22,5	—	3,0
B 507	Ausbau zwischen Donrath und Neun- kirchen .....	6,4	13,5	5,8	0,6
B 51/58	Bahnübergang in Haltern .....	4,4	21,2	—	4,4
B 54	Verlegung Hagen-Delstern .....	2,8	30,0	—	0,4
B 54	Neubau Burbach-AS Würgendorf .....	8,2	19,0	—	8,2
B 54	Verlegung bei Gronau .....	3,1	9,6	—	3,1
B 54	Neubau Burgsteinfurt-Münster .....	28,5	122,0	—	13,5
B 54	Ausbau Münster-Lünen (Werne) .....	1,5	2,1	0,8	0,7
B 54/62	Neubau Kreuztal-Eiserfeld (Hüttental- straße) .....	21,3	535,0	—	1,4

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1974	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	Bis Ende 1973 fertig- gestellt km	1974	Ende
				fertig- gestellt km	1974 in Bau km
1	2	3	4	5	6
B 55	Neubau Anröchte-Lippstadt .....	3,9	15,0	—	3,9
B 55	Verlegung bei Olpe .....	4,1	14,8	—	4,1
B 58	Ausbau Lüdinghausen-Ascheberg .....	9,0	11,7	—	3,4
B 59	Köln-Rheydt: Allrath bis Jüchen (A 46)	7,0	34,2	—	7,0
B 62	Ausbau in Hüttental-Weidenau .....	2,3	3,5	—	0,2
B 63/47	Neubau Werl bis Neheim-Hüsten .....	9,2	67,0	—	9,2
B 64	Ausbau in Warendorf .....	2,2	3,9	0,3	0,4
B 65/70	Ausbau in Rheine .....	1,1	9,7	0,7	0,2
B 67	Ausbau in Bocholt .....	2,5	8,0	—	0,7
B 67	Verlegung in Coesfeld .....	7,7	12,7	—	7,7
B 68/252	Verlegung bei Scherfelde .....	4,1	24,4	—	1,7
B 83	Ausbau Herstelle-Beverungen .....	4,2	8,0	—	3,6
B 223/224	Ausbau in Dorsten (Nordabschnitt) .....	4,2	36,7	—	1,0
B 225	Ausbau Dorsten-Marl .....	6,8	10,5	—	3,0
B 225	Ausbau bei Recklinghausen .....	1,2	3,7	—	1,2
B 227	Ausbau im Bereich Forsthaus Erle .....	2,0	8,3	—	2,0
B 229	Erneuerung der Möhneseebrücken .....	1,0	11,0	—	1,0
B 229	Verlegung zwischen Soest und der BAB- AS Soest .....	1,8	5,1	—	1,8
B 233	Bahnübergang in Kamen .....	1,6	24,8	—	1,6
B 233	Ausbau in Unna .....	0,9	3,6	—	0,9
B 233	Ausbau in Iserlohn .....	1,8	3,9	—	1,2
B 235	Verlegung bei Albachten .....	3,7	5,5	—	3,7
B 236	Bahnübergang in Altenhudem .....	1,0	8,6	—	1,0
B 481	Ausbau Mesum-Emsdetten .....	3,5	3,8	—	3,5
B 482	Neubau Lebeck-Wietersheim .....	14,1	47,0	—	9,7
B 516	Ausbau zwischen Belecke und Nieder- bergheim .....	7,8	12,8	—	2,8
B 517	Verlegung bei Hofolpe .....	1,2	5,3	—	1,2
<b>Rheinland-Pfalz</b>					
B 9	Verlegung Weißenthurm-Koblenz .....	7,9	60,0	6,6	1,3
B 9	Verlegung bei Boppard .....	3,0	30,0	—	1,5
B 9	Verlegung Limburgerhof .....	4,7	30,0	—	4,7
B 9	Verlegung Rülzheim-Wörth .....	15,0	50,0	9,0	6,0
B 9/39	Verlegung bei Speyer .....	13,0	57,0	10,0	1,7
B 10/272	Verlegung von Albersweiler bis Landau/ West .....	4,0	20,0	—	4,0
B 10/9	Verlegung Wörth 1. Bauabschnitt .....	13,0	38,0	—	0,5
B 38	Assenheim-Mutterstadt .....	5,2	24,0	—	5,2
B 38	Mutterstadt-Rheingönheimer Kreuz .....	5,4	26,0	—	5,4

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1974		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Gesamt- kosten Millionen DM	Bis Ende 1973 fertig- gestellt km	1974 fertig- gestellt km	Ende 1974 in Bau km	
	km			km	km	
1	2	3	4	5	6	
B 38/271	Verlegung Neustadt/Weinstraße .....	4,0	54,0	—	—	0,5
B 42	Neuwied-Bendorf .....	10,1	65,0	—	10,1	—
B 42	Lahnstein-Braubach .....	8,1	70,0	2,8	—	2,0
B 47	Dreisen-Wattenheim (1. Bauabschnitt, Dreisen-Eisenberg) .....	7,0	23,0	—	—	0,5
B 47	Worms-Pfeddersheim .....	5,2	19,5	—	—	2,8
B 48	Verlegung bei Rockenhausen .....	4,4	19,2	2,3	0,3	0,6
B 49	St. Aldegund-Ediger .....	5,1	16,0	—	—	1,0
B 49/327	Verbindungsspanne einschließlich Rhein- brücke Koblenz-Süd .....	7,4	200,0	—	2,5	1,2
B 49	Schweich-Trier .....	5,1	55,0	4,0	1,1	—
B 51	Verlegung Stadtkyll .....	3,4	11,5	—	—	3,4
B 51	Verlegung von Saarburg-Ayl .....	8,4	34,0	0,9	0,7	0,8
B 62	Ausbau in Kirchen .....	1,2	17,0	—	—	1,2
B 62	Bahnübergang in Betzdorf .....	1,0	11,0	—	—	1,0
B 256	Weißenthurm-Neuwied einschließlich Rheinbrücke .....	4,0	150,0	—	—	1,5
B 257	Ausbau in Adenau mit Überbrückung des Adenauer Baches .....	1,6	8,8	—	0,3	1,3
B 266	Sinzig-Bad Neuenahr/Nord .....	14,0	100,0	—	1,5	0,3
B 270	Verlegung von Teilstrecken zwischen Kaiserslautern und Pirmasens .....	12,0	50,0	4,1	4,7	1,2
B 407	Ausbau zwischen Höfgen und Abtei ....	6,2	15,0	—	—	2,2
B 418	Mesenich-Metzdorf .....	4,3	6,0	1,0	—	1,3
<b>Saarland</b>						
B 41	Neubau von Teilstrecken zwischen Saar- brücken und der Landesgrenze bei Noh- felden .....	13,2	71,5	6,0	1,1	3,7
B 51	Umgehung Völklingen .....	1,9	30,0	0,4	—	1,5
B 268	Verlegung bei Lebach .....	5,4	23,0	—	1,0	0,5
B 423	BAB-AS Homburg bis Homburg Stadt ..	3,3	25,0	—	—	1,0
<b>Schleswig-Holstein</b>						
B 5	Verlegung zwischen Weddingstedt und Tönning .....	14,6	64,0	2,5	—	2,5
B 5	Verlegung bei Wilster .....	3,8	25,0	—	—	3,8
B 5/204	Verlegung bei Itzehoe-Edendorf .....	9,1	52,7	—	3,2	—
B 76	Verlegung bei Plön .....	2,8	35,0	—	—	0,4
B 77	Ausbau und Verlegung in Itzehoe (Delf- torbrücke) .....	1,5	14,0	—	0,2	—
B 199	Verlegung von Elensburg bis einschließ- lich Handewitt .....	3,0	16,2	—	—	2,6

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1974		
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	Bis Ende 1973 fertig- gestellt km	1974 fertig- gestellt km	Ende 1974 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 202	Schülldorf-Ostenfeld .....	5,3	27,2	1,3	—	4,0
B 202	BAB-AS Kiel-Russee bis Kreuz Kiel-West	2,0	61,7	—	—	2,0
B 203	Verlegung zwischen Eckernförde und Kappeln .....	29,0	75,0	—	5,6	—
B 203	Beseitigung des höhengleichen Bahn- überganges in Heide .....	1,0	15,2	—	1,0	—
B 207	Verlegung bei Mölln .....	5,7	26,0	—	—	5,7
					170,0	

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

Nr.	Länge (m)	Kosten (Millio- nen DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt	Baustoff
1	2	3	4	5	6
<b>a) im Jahre 1974 fertiggestellte Großbauwerke</b>					
1	3 210	380,0	Elbtunnel Hamburg	A 7 Hamburg-Flensburg	Beton
2	3 837	137,5	Hochstraße Elbmarsch	A 7 Hamburg-Flensburg	Spannbeton
3	3 980	76,0	Köhlbrand-Brücke mit Hochstraße	BAB-Zubringer zur A 7 in Hamburg	Stahl (Schrägseil- brücke) und Spannbeton
4	460	23,6	Brückenstrang Wulsdorf	A 27 Bremen-Cuxhaven	Spannbeton
5	722	20,8	Hochstraße, Ihlpohl	A 27 Bremen-Cuxhaven	Spannbeton
6	660	18,9	Hochstraße in Marburg	A 49 Kassel-Gießen	Spannbeton
7	701	25,6	Nettetalbrücke	A 61 Gelsdorf-Koblenz	Spannbeton
8	507	21,3	Lützelbachtalbrücke Bassenheim	A 61 Gelsdorf-Koblenz	Spannbeton
9	706	56,0	Rheinbrücke Speyer-Nord	A 61 Ludwigshafen- Speyer-A 6	Stahl (Schrägseil- brücke)
10	885	42,0	Jagsttalbrücke Widdern	A 81 Würzburg-Weinsberg	Stahl
11	976	60,2	Moselbrücke Schweich	A 48 Trier-Saarbrücken	Spannbeton
12	1 391	42,8	Flughafentunnel Berlin-Tegel	A 10 Stadtring Berlin	Beton
<b>b) Ende 1974 in Bau befindliche Großbauwerke</b>					
13	579	6,8	Leinetal-Brücke Salzderhelden	B 3 Einbeck-Northeim	Spannbeton
14	399	18,2	Lippetalbrücke Haltern	A 43 Münster-Reckling- hausen	Stahl/ Spannbeton
15	651	10,2	Moorbrücke (B 6)	A 27 Bremen-Cuxhaven	Stahlbeton
16	662	21,4	Hochstraße Stotel	A 27 Bremen-Cuxhaven	Spannbeton
17	573	5,3	Brückenstrang Blumenthal	B 74 Bremen	Spannbeton
18	809	12,8	Hochstraße Osterode	B 243 Nordhausen-Seesen	Spannbeton
19	510	18,0	Brücker über die Emscher, Bundesbahn und Max-Eyth- Straße	A 42 in Oberhausen (Emscher Schnellweg)	Spannbeton
20	546	15,7	Hochstraße in Essen- Kupferdreh	B 227 in Essen	Spannbeton
21	458	15,0	Brücke über den Seiler See	A 46 Hagen-Brilon	Spannbeton
22	968	29,4	Talbrücke Bengen	A 61 Gelsdorf-Koblenz	Spannbeton
23	1 520	54,7	Ahrtal-Brücke	A 61 Gelsdorf-Koblenz	Spannbeton
24	691	22,0	Vinxtbachtal-Brücke	A 61 Gelsdorf-Koblenz	Spannbeton
25	606	22,0	Brohltalbrücke	A 61 Gelsdorf-Koblenz	Spannbeton
26	2 500	110,8	Rheinbrücke Neuwied mit Vorlandbrücken	B 256 Verbindung B 9/B 42	Stahl (Schräg- seilbrücke) Spannbeton
27	526	13,7	Talbrücke Grund	B 224 Neviges-Velbert	Spannbeton

Nr.	Länge (m)	Kosten (Millio- nen DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt	Baustoff
1	2	3	4	5	6
28	724	8,9	Siegbrücke, Anschlußstelle Eintracht	B 54/ B 62 Hüttentalstraße	Spannbeton
29	550	17,0	Talbrücke Alzey	A 61 Bingen-Ludwigs- hafen	Spannbeton
30	1 470	35,3	Talbrücke Pfeddersheim	A 61 Bingen-Ludwigs- hafen	Spannbeton
31	1 820	58,0	Rheinbrücke Koblenz-Süd mit Vorlandbrücken	B 327 Südtangente Koblenz	Stahl und Spannbeton
32	327	17,0	Mainbrücke Eddersheim	A 3 Köln-Frankfurt	Spannbeton
33	560	12,1	Brücke über die Niddawiesen	A 66 Frankfurt-Hanau	Spannbeton
34	307	27,0	Mainbrücke Griesheim	A 5 Frankfurt-Mannheim	Spannbeton
35	847	57,0	Donaubrücke Deggenau	A 3 Regensburg-Passau	Stahl (Schräg- seilbrücke)
36	422	15,0	Schöllnachbrücke	A 3 Regensburg-Passau	Spannbeton
37	616	13,7	Donaubrücke Straubing	B 20 Straubing-Cham	Stahl (Stab- bogen) und Spannbeton
38	650	24,1	Lösterbachtalbrücke	A 62 Trier-Landstuhl	Spannbeton
39	650	15,0	Hangbrücke Schweicherfähre	B 49 Trier-Koblenz	Spannbeton
40	2 065	39,3	Plochinger Dreieck mit Hochstraßen	B 10/ B 313 Stuttgart-Ulm	Spannbeton
41	603	28,4	Schönbuchtunnel (2 Röhren)	A 81 Stuttgart-Singen	Stahlbeton
42	445	22,3	Eschachtalbrücke	A 81 Stuttgart-Singen	Spannbeton
43	880	30,2	Tunnel Pfaffenstein (2 Röhren)	A 93 Regensburg-Pfreimd	Stahlbeton

#### 7.4 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesbahn-Neubaustrecken im Jahre 1975

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
<b>Baden-Württemberg</b>			
Stuttgart-Schwenningen (B 27)	im Bereich von Hechingen	6,2	Sommer 1975
Tuningen-Tuttlingen (B 311)	AS Tuningen bis L 430 bei Talheim (1. Fahrbahn)	(1,0)	Herbst 1975
Stuttgart-Herrenberg (B 14)	L 1180 bis B 14 alt bei Böblingen	4,4	Dezember 1975
Gottenheim-St. Peter (B 31)	im Bereich Freiburg-Mitte Ochsenbrücke bis Kronenbrücke (1. Fahrbahn)	(1,3)	Dezember 1975
Nürnberg-Heilbronn (A 6)	AS Schwabbach (L 1089) bis AS Westernach (B 19)	23,0	Dezember 1975
Stuttgart-Singen (westlicher Bodensee) (A 81)	AS Trossingen (B 27) bis AS Geislingen (B 311)	23,6	Dezember 1975
Stuttgart-Singen (westlicher Bodensee) (A 81)	AS Engen (B 31) bis AS Singen (B 33)	9,4	Dezember 1975
<b>Bayern</b>			
Nürnberg-Heilbronn (A 6)	Ansbach-Ost (St 2223) bis Ansbach-West (B 14)	22,9	November 1975
Autobahnring München (Ostabschnitt) (A 99)	A 9 bis Aschheim (B 471)	6,9	November 1975
Autobahnring München (Ostabschnitt) (A 99)	Hohenbrunn (B 471) bis A 8	3,1	November 1975
Regensburg-österreichische Grenze (A 3)	Deggendorf bis Iggensbach	20,0	Dezember 1975
Nürnberg-Roth (B 24)	Verlegung bis Roth (einbahnig 4,0 und zweibahnig 7,0 km)	(4,0) 7,0	Dezember 1975 Dezember 1975
<b>Hamburg</b>			
Hamburg-Flensburg (A 7)	AS Othmarschen bis Elbtunnel-Süd	4,6	10. Januar 1975
Hamburg-Flensburg (A 7)	Elbtunnel-Süd bis Süderelbe	4,2	10. Januar 1975
Hamburg-Flensburg (A 7)	Süderelbe bis Hamburg-Heimfeld	2,4	10. Januar 1975
Hamburg-Flensburg (A 7)	Hamburg-Marmstorf bis Landesgrenze Hbg/NS	2,6	10. Januar 1975
<b>Hessen</b>			
Bad Homburg-Darmstadt (A 661)	AS Bonameser Weg bis AS Nordzubringer	2,4	Frühling 1975
Koblenz-Gießen (A 48)	AS L 3093 bis A 49 (B 3 alt)	8,0	Herbst 1975
Westtangente Gießen (B 49 alt)	AS Stadtzubringer West bis AS Krodorf-Gleiberg (A 48)	2,7	Herbst 1975
Kassel-Marburg (A 49)	AS Gudensberg bis AS Fritzlar-Nord	6,7	Herbst 1975
<b>Niedersachsen</b>			
Hamburg-Flensburg (A 7)	Landesgrenze NS/Hbg bis Dreieck Ramelsloh	7,3	10. Januar 1975

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Lüneburg–Hamburg (B 4) (A 39)	Lüneburg bis Hamburg–Maschen (Anschluß an die K 10)	2,0	10. Januar 1975
Bremerhaven–Nesse (B 6)	Bremerhaven-Nesse bis Ausbau südlich Bremerhaven	1,2	Sommer 1975
Ortsumgehung Oldenburg (B 75)	Teilstrecke südlich des Kreuzes Oldenburg-Nörd	1,7	Herbst 1975
Bad Harzburg–Braunschweig (B 4)	Lukaszoll bis Radau	2,2	Herbst 1975
Cloppenburg–Oldenburg i. O.– Wilhelmshaven (A 29)	Rastede (L 26) bis Varel (L 19)	16,8	November 1975
<b>Nordrhein-Westfalen</b>			
Düsseldorf–Dortmund (Dü–Bo–Do) (A 44)	B 235 bis AS Pferdebachstraße	2,5	Januar 1975
Düsseldorf–Wuppertal (B 326) (A 46)	Anschlüsse an die B 224 und an die L 74 in Wuppertal	3,4	Frühling 1975
Köln–Olpe (A 4)	AS Bensberg/Untereschbach bis Overath	6,5	Frühling 1975
Kassel–Ruhrgebiet (A 44)	AS Haaren (B 480) bis AS Soest-Ost (L 556 n)	38,7	Juni 1975
Geislar–Gelsdorf (B 257) (A 565)	Kottenforst bis Kreuz Meckenheim	6,7	Sommer 1975
Duisburg–Dortmund (Emscherschnellweg) (A 42)	Osterfelderstraße bis A 2/A 3	5,6	Sommer 1975
Aachen–Düsseldorf (A 46)	Hemmerden bis Neuss	10,1	Sommer 1975
Düsseldorf–Dortmund (Dü–Bo–Do) (A 44)	AS Pferdebachstraße bis Salinger- straße (L 660)	2,0	Herbst 1975
Duisburg–Dortmund (Emscherschnellweg) (A 42)	A 2/A 3 bis Duisburg A 59 (B 8 n)	3,3	Dezember 1975
Duisburg–Dortmund (Emscherschnellweg) (A 42)	AS Herne bis zur A 45 Dortmund- Bodelschwingh	9,5	Dezember 1975
Duisburg–Venlo (A 2)	Moers (A 57) bis Aldekerk	8,8	Dezember 1975
Düsseldorf–Dortmund (Dü–Bo–Do) (A 44)	Krefeld (B 9 alt) bis Strümp (B 222)	3,7	Dezember 1975
Aachen–Düsseldorf (A 53)	Hoengen bis Jackerath	29,7	Dezember 1975
Köln–Olpe (A 4)	Overath bis Engelskirchen	10,4	Dezember 1975
<b>Rheinland-Pfalz</b>			
Trier–Saarbrücken (A 48)	AS Hermeskeil (B 407) bis Landes- grenze Rh-Pf/Saarland	6,5	Frühling 1975
Südtangente Koblenz	B 9 bis B 42 (einschließlich Rhein- brücke)	1,5	Mai 1975
Koblenz–Trier–luxemburgische Grenze (A 48)	AS Wittlich bis AS Esch	11,0	Sommer 1975
Krefeld–Ludwigshafen (A 61)	Pfeddersheim (B 47) bis Kreuz Frankenthal	8,1	Sommer 1975
Worms–Kirchheimbolanden (B 47)	Zubringer Worms bis AS Pfedders- heim (A 61)	5,2	Sommer 1975
Krefeld–Ludwigshafen (A 61)	AS Bad Neuenahr-Nord bis AS Mendig	23,0	Dezember 1975

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Krefeld-Ludwigshafen (A 61)	AS Bingen (B 50) bis AS Pfeddersheim (B 47)	48,8	Dezember 1975
Umgehung Limburgerhof (B 9)	Umgehung Limburgerhof (1. Fahr- bahn)	(4,7)	Dezember 1975
<b>Saarland</b>			
Saarbrücken-Karlsruhe (A 8)	Kreuz Saarbrücken bis Friedensthal	5,0	Januar 1975
Trier-Saarbrücken (A 48)	Landesgrenze Saarland/Rh.-Pf. bis Sotzweiler (Thalexweiler)	22,5	Frühling 1975
<b>Schleswig-Holstein</b>			
Lübeck-Heiligenhafen (B 207 n) (A 1)	AS Bad Schwartau bis AS Neustadt- Süd	19,9	Sommer 1975
Rendsburg-Kiel (B 202)	Schülltorf bis Ostenfeld	5,3	Herbst 1975
Hamburg-Itzehoe (B 5) (A 23)	Kummerfeld bis Elmshorn	12,0	Herbst 1975
voraussichtliche Gesamtergänzung des BAB-Netzes 1975		501,0	

**Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesbahn-Neubaustrecken  
im Jahre 1976**

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
<b>Baden-Württemberg</b>			
Pforzheim–Stuttgart (B 10), (A 80)	AS Stuttgart–Zuffenhausen bis Stuttgart–Zuffenhausen	7,0	
Stuttgart–Ulm (B 10)	Anschlußstellenbereich AS Ulm-West (einschließlich Neubau eines vollen Kleeblattes)	1,0	
Offenburg–Gutach (B 33)	Biberach-West bis Biberach-Ost (1. Fahrbahn)	(5,4)	
Gottenheim–St. Peter (B 31)	im Bereich Freiburg-Mitte Ochsen- brücke bis Kronenbrücke (2. Fahrbahn)	1,3	
Stuttgart–Donaueschingen (B 27), (A 83)	Donaueschingen (Flugplatz) bis Donaueschingen-Ost (B 31 alt) (1. Fahrbahn)	(2,5)	
Freiburg–Waldkirch (B 294)	Denzlingen-West bis Denzlingen-Ost	4,0	
Stuttgart–Herrenberg (B 14)	Böblingen bis Ehningen (B 14 alt)	5,0	
Stuttgart–Singen (westlicher Bodensee)	AS Rottweil bis AS Trossingen (B 27)	12,5	
<b>Bayern</b>			
Ulm–Hittestetten (B 19 n)	Ulm bis Hittistetten (ohne Wiblinger Kreuz)	12,1	
Würzburg–Estenfeld (B 19)	Ausbau nördlich Würzburg	2,2	
BAB-Zweig Nürnberg-Feucht (A 73)	AS Nürnberg-Süd bis AS Nürnberg- Feucht	3,7	
Augsburg–Donauwörth (B 2/B 25), (A 91)	Verlegung bei Donauwörth	9,5	
Nürnberg–Heilbronn (A 6)	Dreieck Feucht bis Schwabach (B 2) (2. Fahrbahn)	14,5	
Würzburg–Kempten (A 7)	Burlafingen (B 10) bis Kellmünz	30,0	
Würzburg–Kempten (A 7)	Kempten (B 12 alt) bis Kreuz Kempten (ausschließlich)	7,5	
München–Lindau (A 98)	Kreuz Kempten bis Waltenhofen (B 19)	5,7	
München–Feldkirchen (B 12)	Riem bis BAB-Ring	4,6	
Regensburg–Pfreimd (A 93)	AS Pfaffenstein bis Regensburg-Nord	2,6	
Regensburg–Pfreimd (A 93)	Klardorf bis Lindenlohe	10,5	
<b>Hessen</b>			
Gießen–Stuttgart (A 45)	AS B 275 bis AS B 40	22,2	
Lüttich (belgische Grenze)– Frankfurt/M. (A 66)	AS Ludwig-Landmann-Straße bis Knoten Miquelallee (einschließlich)	3,8	
Bad Homburg–Darmstadt (A 49)	AS Taunusring bis AS Sprendlingen (ausschließlich Kreuz Offenbach) (2. Fahrbahn)	7,4	

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
<b>Niedersachsen</b>			
Eckverbindung Hannover (A 352)	AS Kaltenweide (L 190) bis Dreieck Hannover-West	8,0	
Niederländische Grenze (Bentheim)–Osnabrück–Bad Oeynhaus (A 30)	Altenmelle bis Bennien (Rödinghausen)	8,3	
<b>Nordrhein-Westfalen</b>			
Niederländische Grenze (Bentheim)–Osnabrück–Bad Oeynhaus (A 30)	Ibbenbüren bis Lotte	13,1	
Wuppertal–Münster i. Westfalen (A 43)	Recklinghausen bis L 511	2,6	
Wuppertal–Münster i. Westfalen (A 43)	Appelhülsen bis Bösensell	5,7	
Krefeld–Ludwigshafen (A 57)	Nördlich Moers (L 474) bis AS Moers	7,0	
Lintorf–Krefeld (B 288)	Lintorf bis Rahm	4,8	
Jüchen–Gangelt (A 46)	Jüchen bis Wanlo	5,0	
Köln–Olpe (A 4)	AS Gummersbach/Wiehl– Olpe/Gerlingen (L 512)	23,9	
Hückeswagen–Volkenrath (B 256)	A 4 bis L 96	2,0	
Brühl–Blankenheim (Grenze NRW/Rh-Pf)	B 51 (südlich Brühl) bis Wißkirchen (B 266)	21,3	
Bonn–Mehlem (B 9)	Umgehungsstraße Mehlem	3,1	
<b>Saarland</b>			
Trier–Saarbrücken (A 48)	AS Sotzweiler (Thalexweiler) bis Uchtelfangen (2. Fahrbahn)	11,6	
Saarbrücken–Luxemburg (Luxemburgische Grenze) (A 8)	Mechern bis Hilbringen (1. Fahrbahn)	(2,9)	
<b>Schleswig-Holstein</b>			
Hamburg–Flensburg (A 7)	AS Tarp bis AS Flensburg (B 199)	14,0	
Rendsburg–Kiel (B 202)	AS Kiel Russee bis Kreuz Kiel-West	2,0	
voraussichtliche Gesamtergänzung des BAB-Netzes 1976		285,0	

