

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 1983

Inhalt

	Seite
1 Grundlagen	4
2 Aktuelles im Bundesfernstraßenbau	5
2.1 Verkehrsentwicklung	5
2.2 Zunehmender Erhaltungsbedarf	6
2.3 Vollendung des Autobahnnetzes	6
2.4 Modernisierung bestehender Bundesautobahnen	7
2.5 Neue Struktur und Numerierung für Europastraßen	7
2.6 Verbesserung der Bundesstraßen	8
2.7 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen	8
2.8 Schutz vor Lärm und Abgasen	8
2.9 Flächenbedarf der Bundesfernstraßen	8
3 Baufortschritt im Jahre 1983	9
3.1 Ausgaben und Leistungen insgesamt	9
3.1.1 Ausgaben	9
3.1.2 Verpflichtungsermächtigungen	11
3.1.3 Bauaufträge	11
3.2 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen	13
3.2.1 Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahn-Betriebsstrecken	13
3.2.2 Neubau von Bundesautobahnen	13

	Seite
3.2.3 Aus- und Neubau von Bundesstraßen	16
3.2.4 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	17
3.2.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen	18
4 Weitere Leistungen im Jahre 1983	18
4.1 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen	18
4.2 Schutzzäune an Bundesautobahnen gegen wildlebende Tiere	18
4.3 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien	18
4.4 Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen	19
5 Naturschutz und Landschaftspflege	19
6 Bürgerbeteiligung bei der Planung von Bundesfernstraßen	19
7 Verkehrserhebungen	20
8 Forschung, Rationalisierung und internationale Zusammenarbeit ..	20
8.1 Straßenbauforschung	20
8.2 Entwicklungen in der Straßenbautechnik	20
8.3 Rationalisierung des Vergabewesens	21
8.4 Internationale Zusammenarbeit	21
9 Zusammenstellung wichtiger Bauvorhaben	22
9.1 Leistungen auf Bundesautobahnneubaustrecken im Jahre 1983	22
9.2 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1983	27
9.2.1 4streifige Bundesstraßen	27
9.2.2 2streifige Bundesstraßen	30
9.3 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1983 im Ortsumgehungsprogramm	33
9.4 Leistungen zur Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn	39
9.5 Radwege an Bundesstraßen	40
9.6 Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	49
9.7 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neu- baustrecken im Jahre 1983	51
Verzeichnis der Tabellen	
1 Finanzrahmen (Stand 3. Juli 1984)	4
2 Erfüllung des Fünfjahresplanes 1981 bis 1985 in den Jahren 1981 bis 1983 (nur Hauptbautitel)	5
3 Längenveränderungen an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1983	15
4 Unterhaltungssätze der Bundesfernstraßen	18

Seite

Verzeichnis der Abbildungen

1	Anteile der Ausgabenbereiche bei Kap. 12 10 (Straßenbauhaushalt) .	10
2	Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen von 1950 bis 1983	11
3	Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1983	12

Verzeichnis der Karten

1	Modernisierung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken	nach Seite 8
2	Fertigstellungen Bundesautobahn-Neubaustrecken	nach Seite 8
3	Europastraßen	nach Seite 8
4	Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen ...	nach Seite 16
5	Autobahnmeistereien	nach Seite 16

Verzeichnis der Anlagen

1	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1983 (Karte 1 : 750 000)	nach Seite 52
---	---	---------------

Straßenbaubericht 1983

Der Bundesminister für Verkehr berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaues nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres (§ 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen — Fernstraßenausbaugesetz — i. d. F. vom 26. August 1980, BGBl. I S. 1616).

Der Straßenbaubericht ist erstmals für das Jahr 1971 aufgestellt worden.

Der Bericht für das Jahr 1982 wurde dem Präsidenten des Deutschen Bundestages mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 1. September 1983 zugeleitet und am 22. Januar 1984 im Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages beraten.

Der vorliegende Bericht bezieht sich auf das Jahr 1983.

1 Grundlagen

Das Netz der Bundesfernstraßen ist ein Teil des Bundesverkehrswegenetzes, zu dem auch die Schienenwege der Deutschen Bundesbahn, die Bundeswasserstraßen und die Flugsicherungsanlagen gehören. Die übergreifende Planungsgrundlage für die Bundesverkehrswege ist der Bundesverkehrswegeplan '80.

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gemäß 2. Fernstraßenausbauänderungsgesetz vom 25. August 1980 beinhaltet als integraler Bestandteil des

Bundesverkehrswegeplans '80 die Investitionsentscheidungen im Bundesfernstraßenbau der kommenden Jahre; seine Verwirklichung muß ebenso wie der Bundesverkehrswegeplan '80 dem jetzt gegebenen Finanzrahmen angepaßt werden.

Dem Fünfjahresplan 1981 bis 1985 liegt der zum Aufstellungszeitpunkt gültige Finanzplan des Bundes 1981 bis 1985 vom 2./3. September 1980 — Stand: 17. Februar 1982 — zugrunde.

Durch Kabinettsbeschluß vom 3. Juli 1984 ist der Finanzplan des Bundes 1984 bis 1988 entsprechend den in Tabelle 1 angegebenen Beträgen für Kapitel 12 10 festgelegt worden.

Tabelle 1

Finanzrahmen

(in Mio. DM)

Stand: 3. Juli 1984

	1981 Ist	1982 Ist	1983 Ist	1984 Soll	1985 Soll	Summe 1981–1985 Soll	1986 Soll	1987 Soll	1988 Soll
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kap. 12 10	6 410,6	6 167,1	6 215,4	6 000,0	6 150,0	30 943,1 ²⁾	6 100,0	6 100,0	6 100,0
Nichtinvestitionen	1 051,1	1 082,7	1 124,4	1 161,9	1 145,5	5 565,6	1 144,2	1 144,2	1 144,2
Investitionen	5 359,5	5 084,4	5 090,9	4 838,1	5 004,5	25 377,4	4 955,8	4 955,8	4 955,8
— Titelgruppe 01	4 735,2	4 618,1	4 912,8	4 838,1	5 004,5	24 108,7	4 955,8	4 955,8	4 955,8
— Titelgruppe 02 (ZIP) ¹⁾	624,3	466,3	178,1	—	—	1 268,7	—	—	—

¹⁾ ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm

²⁾ Zum Vergleich: Fünfjahresplan 1981–1985 (Soll): 31 966,8 Mio. DM

Finanz-Rahmen 1981–1985 (Stand 3. Juli 1984): 30 943,1 Mio. DM

Differenz 1 023,7 Mio. DM

Tabelle 2

Erfüllung des Fünfjahresplanes 1981 und 1985 in den Jahren 1981 und 1983 (nur Hauptbautitel)

Bedarfsgruppe	Ansatz im 3. Fünfjahresplan (Soll) ¹⁾			Ausgaben (Ist) ¹⁾		Bauziele im 3. Fünf- jahres- plan	fertiggestellte Baustrecken (Ist)	
	1981 bis 1985	1981 bis 1983		1981 bis 1983		1981 bis 1985	1981 bis 1983	
	Mrd. DM	Mrd. DM	%	Mrd. DM	%	km	km	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Modernisierung von BAB-Betriebsstrecken	2,76	1,71	62,0	1,59	57,6	779	323,2	41,5
Neubau von Bundesautobahnen ³⁾	7,05	4,22	59,9	4,43	62,8	1 508 ²⁾	556,6	36,9
ZIP	(0,06)	(0,06)	(100,0)	(0,32)	(533,0)			
Neu- und Ausbau von Bundesstraßen	7,00	4,10	58,6	4,17	59,6	2 487	560,8	22,5
ZIP	(0,55)	(0,55)	(100,0)	(0,59)	(107,0)			
Insgesamt (ohne ZIP) ³⁾	16,81	10,03	59,7	10,19	60,6			
Insgesamt (mit ZIP) ³⁾	(17,42)	(10,64)	(61,1)	(11,10)	(63,7)			

¹⁾ einschließlich Grunderwerb

²⁾ davon sind 24 km einbahnige BAB

³⁾ mit den zunächst zentral eingeplanten rd. 40 Mio. DM

2 Aktuelles im Bundesfernstraßenbau

Der Bundesfernstraßenbau im Jahre 1983 stand im Zeichen des langfristigen Strukturwandels, der gekennzeichnet wird durch wachsende Aufwendungen für

- Erhaltung und Modernisierung
- Ausbau bestehender Straßen
- Umwelt- und Landschaftsschutz

bei abnehmendem Straßenneubau.

Die gebotene Konsolidierung des Bundeshaushaltes ließ größere Steigerungen der Aufwendungen für den Straßenbauplan nicht zu.

Dringende Aufgaben im Bundesfernstraßenbau wie

- Ausschalten von Unfallschwerpunkten;
- beschleunigter Bau von Ortsumgehungen zur Verbesserung von Umwelt und Verkehrssicherheit in den Ortszentren;
- Schließung bestehender Lücken im Autobahnnetz, damit die bereits getätigten hohen Investitionen möglichst rasch ihren vollen Verkehrswert erhalten;

— Ausbau überlasteter Autobahnstrecken auf 6 Fahrstreifen;

— Anbindung und Erschließung strukturschwacher und abgelegener Gebiete;

— Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge;

— Bau von Radwegen

müssen in Zukunft jedoch verstärkt fortgesetzt werden. Deshalb sind höhere Haushaltsmittel für den Bundesfernstraßenbau in den kommenden Jahren notwendig, weil sonst noch auf lange Sicht infolge einer Diskrepanz zwischen Straßenverkehr und Straßennetz mit hohen volkswirtschaftlichen Verlusten gerechnet werden muß. Den Ende 1983 erreichten Ausbaustand des Bundesfernstraßennetzes zeigt die Anlage 1.

2.1 Verkehrsentwicklung

Von Mitte 1982 bis Mitte 1983 ist die Zahl der Pkw um etwa 475 000 auf 24,58 Mio. Fahrzeuge angewachsen. Die Zahl der Lkw hat sich um 14 000 auf 1,28 Mio. vermindert.

Die mittlere tägliche Verkehrsstärke hat 1983 im Vergleich zum Jahre 1982 auf den BAB um 4,7%

und auf den Bundesstraßen um 3,7% zugenommen und damit folgende DTV-Werte erreicht:

BAB	= 31 340 Kfz/24 h
Bundesstraßen	= 7 140 Kfz/24 h

Nach einem 1983 vorgelegten Gutachten ist bei günstiger wirtschaftlicher Entwicklung mit einem Anstieg des Pkw-Bestandes bis zum Jahre 2000 auf etwa 31,5 Mio. Fahrzeuge zu rechnen. Bei den Fahrleistungen der Pkw wird dann eine Zunahme um rd. 20% erwartet. Die Leistung des Straßengüterverkehrs soll sogar um 47% zunehmen.

Die aufgezeigten Entwicklungen haben u. a. folgende Ursachen:

- Die junge Generation betrachtet die Anschaffung eines Kraftfahrzeuges als selbstverständlich;
- diejenigen, die bereits einen Pkw haben, möchten nicht auf die gewohnte Mobilität verzichten;
- der Lkw-Verkehr nimmt zu, u. a. wegen der
 - anhaltenden Verlagerung von der Grundstoffproduktion zur Verarbeitung;
 - Ausbreitung der modernen Industrien in der Fläche.

Die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gesetzten Ziele für die Erweiterung des Straßennetzes werden somit durch die Prognosen bestätigt. Das Straßennetz soll daher entsprechend dem Bedarfsplan weiter ausgebaut werden.

2.2 Zunehmender Erhaltungsbedarf

In den letzten 30 Jahren ist die Länge der Autobahnen von rd. 2 150 km auf 8 080 km, die Länge der Bundesstraßen von 24 200 km auf 31 553 km vergrößert worden.

Das Anlagevermögen der rd. 40 000 km Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) ist in diesem Zeitraum auf ca. 150 Mrd. DM angewachsen. Hiervon entfallen schätzungsweise je ein Drittel (50 Mrd. DM) auf den Erdkörper, auf die Brücken und andere Kunstbauten sowie auf den Oberbau.

Der Anteil der Bundesfernstraßen am gesamten deutschen Straßennetz (rd. 475 000 km) beträgt zwar nur 8,4% doch werden auf ihnen 50% der Kfz-Fahrleistung, darunter der Hauptanteil des Güterverkehrs, abgewickelt.

Allein auf den Bundesautobahnen, deren Länge rd. 1,7% aller Straßen in Deutschland ausmacht, werden rd. 25% der gesamten Kfz-Fahrleistungen abgewickelt.

Das Alter der Bundesfernstraßen ist noch relativ gering; rd. $\frac{3}{4}$ sind in den letzten 20 Jahren entweder hergestellt oder aber erneuert worden. Um den guten Erhaltungszustand zu sichern, ist mit einem deutlich steigenden Erhaltungsaufwand zu rech-

nen. Nach bisherigen Schätzungen wird der Erhaltungsbedarf von z. Z. rd. 1,9 Mrd. DM in den 90er Jahren auf rd. 3 Mrd. DM pro Jahr ansteigen. An der Ermittlung genauerer Zahlen wird gearbeitet.

2.3 Vollendung des Autobahnnetzes

Autobahnen

- sind Verkehrswege von hoher Leistungsfähigkeit und Sicherheit,
- verbessern durch die hohe Reisegeschwindigkeit die verkehrliche Erschließung und Verbindung der Regionen und erweitern damit den Aktionsradius von Bevölkerung und Wirtschaft,
- entlasten durch Bündelung der Verkehrsströme Ortschaften, so daß dort die Unfallzahlen sinken.

Im Jahre 1983 sind rd. 130¹⁾ km neue BAB-Strecken fertiggestellt worden. Damit und mit umgestuften Teilstrecken ergibt sich für das Netz der Bundesautobahnen Ende 1983 eine Länge von 8 080 km²⁾, das sind 77% der im Bedarfsplan vorgesehenen Länge von insgesamt 10 500 km. Zu Ende des Jahres 1983 waren 546 km BAB-Neubaustrecken in Bau, davon 69 km mit nur einer Fahrbahn (siehe Karte 1).

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Jahre 1983 insgesamt 1 486 Mio. DM aufgewendet.

Die Bauarbeiten sind 1983 so vorangekommen, daß im Jahre 1984 voraussichtlich mit der Fertigstellung von 141 km, davon rd. 26 km mit einer Fahrbahn, zu rechnen ist. Damit ist u. a. sichergestellt, daß

- die Bauarbeiten am letzten Teilstück Straubing-Deggendorf der durchgehenden Nordwest-Südost-Autobahnverbindung zwischen Emmerich und Passau (A 3) noch vor Beginn des Sommers 1984 abgeschlossen werden können;
- die A 29 Wilhelmshaven-Cloppenburg im Frühjahr 1984 auf ganzer Länge befahrbar ist.

In den kommenden Jahren stellen sich für den Autobahn-Neubau im wesentlichen zwei Aufgaben:

- Schließen der Lücken im Autobahnnetz. (A 7 Würzburg-Ulm-Füssen u. a.),
- Verbesserung der Anbindung peripherer und strukturschwacher Räume. (A 31 Emden-Bottrop, A 70 Schweinfurt-Bamberg-Bayreuth u. a.).

Die Rückführung der Straßenbaumittel seit 1979 bei gleichzeitig ständigem Ansteigen der Aufwendungen für die Erhaltung (Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung) hatte allerdings auch reduzierte Bauleistungen im Autobahnneubau zur

¹⁾ nur fertiggestellte Neubaustrecken ohne Auf- und Abstufungen

²⁾ vorläufige Zahl

Folge. So sind die jährlichen Fertigstellungen von 200 km während des 2. Fünfjahresplans (1976 bis 1980) inzwischen auf rd. 150 km zurückgegangen.

2.4 Modernisierung bestehender Bundesautobahnstrecken

Wegen der Konzentration der Verkehrsleistung auf das Autobahnnetz liegt die derzeitige Belastung bei durchschnittlich 32 000 Kfz/Tag. Spitzenbelastungen im Sommerferienverkehr 1983 erreichten bis 140 000 Kfz/Tag (A 9 beim Autobahnkreuz München-Nord, 6 Fahrstreifen).

Der Anbau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen an einer Reihe von BAB-Strecken ist deshalb zur Verbesserung des Verkehrsflusses und zur Hebung der Verkehrssicherheit dringend erforderlich. Diese Arbeiten sowie auch andere Ausbauarbeiten an bestehenden Strecken des Fernstraßennetzes müssen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs vorgenommen werden; sie müssen so zügig wie möglich durchgeführt werden, um die damit verbundenen Verkehrsbeeinträchtigungen gering zu halten.

Um diesen Bedingungen effizient zu entsprechen, ist ein Modernisierungsprogramm aufgestellt worden. Es umfaßt zwei Bereiche:

- Grunderneuerung der Fahrbahnen mit Erweiterung auf 6 oder 8 Fahrstreifen einschließlich Anbau von Standstreifen.
- Grunderneuerung der vorhandenen Fahrbahnen mit Anbau nur von Standstreifen sowie Bau von zusätzlichen Fahrstreifen nur in Steigungsstrecken.

Von den insgesamt geplanten 10 500 km Autobahnen sollen im Endzustand etwa 2 300 km 6 oder 8 Fahrstreifen haben. Davon wurden 330 km sofort als 6streifige Strecken neu geplant. Im Rahmen des Modernisierungsprogrammes sind von den auszubauenden 1 970 km Autobahn-Betriebsstrecken bis Ende 1983 rd. 750 km auf 6 oder 8 Fahrstreifen erweitert worden; somit müssen noch rd. 1 220 km erweitert werden.

Im Jahre 1983 wurden rd. 480 Mio. DM für die Modernisierung des BAB-Netzes aufgewendet.

Wesentliche Bauziele des Modernisierungsprogramms sind mit der durchgehenden 6streifigen Fertigstellung der Hauptstrecken im Nord-Süd-Verkehr, nämlich der Autobahnen Köln-Frankfurt-Darmstadt (1983) und Erlangen-Nürnberg-München-Inntal Dreieck (1982) erreicht worden.

Zur Zeit liegt der Schwerpunkt der Erneuerungsarbeiten auf den sehr stark belasteten Autobahnstrecken im Ruhrgebiet und im Bereich der Stadt Köln. Weitere Schwerpunkte liegen in den Räumen Stuttgart, Kassel und Hannover.

Die Karte 2 „Modernisierung von Bundesautobahnen“ gibt einen Überblick über das Programm zum

Ausbau auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen mit Standstreifen sowie über die Fertigstellungsleistungen im Berichtsjahr.

2.5 Ausbau der Bundesstraßen

Zu den wichtigsten Aufgaben zum Ausbau des Bundesstraßennetzes gehören:

- Bau von Ortsumgehungen,
- Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge.

Das Programm für den *Bau von Ortsumgehungen* im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes wurde 1983 im Rahmen des Fünfjahresplanes 1981/85 fortgeführt. So wurden im Jahre 1983 21 Ortsumgehungen mit rd. 118 km Gesamtlänge fertiggestellt; weitere 121 Ortsumgehungen mit insgesamt ca. 460 km Länge waren 1983 in Bau. Insgesamt wurden im Berichtsjahr rd. 1 009 Mio. DM für den Bau von Ortsumgehungen ausgegeben.

Im Rahmen des Programms zur *Beseitigung von Bahnübergängen* der DB im Zuge von Bundesstraßen wurden 13 Bahnübergänge durch Über- oder Unterführungen ersetzt; weitere 2 Bahnübergänge sind durch Straßenverlegungen ausgeschaltet worden.

Für die Beseitigung von BÜ sowie für andere technische Sicherungen an Eisenbahnkreuzungen DB/Bundesstraßen wurden im Jahre 1983 aus dem Straßenbauplan einschließlich ZIP ca. 59 Mio. DM ausgegeben.

Seit 1949 sind insgesamt 404 Bahnübergänge der Deutschen Bundesbahn im Zuge von Bundesstraßen durch Bauwerke ersetzt, weitere 281 Bahnübergänge durch Verkehrsverlagerungen entlastet oder ausgeschaltet worden.

Am Jahresende 1983 waren 16 Maßnahmen in Bau.

Radwege an Bundesstraßen wurden besonders gefördert.

Durch die Trennung des Fahrradverkehrs vom motorisierten Verkehr wird die Verkehrssicherheit erheblich erhöht. Der Bau von Radwegen soll ferner dazu beitragen, das umweltfreundliche Fahrrad nicht nur für die Gestaltung der Freizeit, sondern auch als Verkehrsmittel attraktiver zu machen. Der Bundesminister für Verkehr setzt sich deshalb nachdrücklich für den Bau von Radwegen ein. Sein Programm zum Bau von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sieht den Bau von etwa 3 000 km Radwegen in den Jahren 1981 bis 1990 vor. Im Jahre 1983 wurden davon rd. 340 km fertiggestellt. Damit vergrößerte sich 1983 die Länge der nach dem Programm gebauten Radwege auf rd. 590 km; rd. 240 km Radwege waren Ende 1983 noch in Bau.

2.6 Neue Struktur und Numerierung für Europastraßen

Am 15. März 1983 ist das neue „Europäische Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs“ in Kraft getreten. Die Unterzeichnerstaaten haben sich verpflichtet, innerhalb der nächsten Jahre nach einem gemeinsamen Plan ein Netz von „Europastraßen“ durch E-Nummern zu kennzeichnen.

In der Bundesrepublik Deutschland gehören dazu die Nord-Süd-Strecken

E 35 (über Köln–Freiburg) und
E 45 (über Hamburg–München)

und die Ost-West-Strecken

E 30 (über Osnabrück–Berlin)
E 40 (über Köln–Bad Hersfeld) und
E 50 (über Saarbrücken–Nürnberg).

Zwischen diesen Straßen sind zahlreiche weitere Straßen als Straßen des Zwischenrasters ausgewiesen (siehe Karte 3 — Europastraßen).

2.7 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen

Einige Autobahnen sind außerordentlich hoch belastet, während andere noch Leistungsreserven haben. Daher soll durch Verkehrsbeeinflussung ein Ausgleich erzielt und damit zugleich die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gesteigert werden. Die Komplettierung der Autobahnen zum Netz und die Entwicklung der Elektrotechnik haben dazu vielfältige Möglichkeiten eröffnet. Dies sind z. Z. vor allem Einrichtungen zur kollektiven Verkehrsbeeinflussung. Weitergehende Entwicklungen (individuelle Verkehrsbeeinflussung) werden zur Zeit geprüft.

In diesem Rahmen ist ein Gutachten zur Frage der Wirtschaftlichkeit von Zielführungen durchgeführt worden. Es bestätigt den gesamtwirtschaftlichen Nutzen der Verkehrsbeeinflussungen an sich und läßt auch einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen für die individuelle Verkehrsbeeinflussung auf dem gesamten Straßennetz erwarten.

Mit kollektiver Verkehrsbeeinflussung (Wechselwegweisung, Wechselverkehrszeichen zur Warnung vor Stau, Nebel und Glätte sowie mit Geschwindigkeitsbeeinflussung) werden bis zum Jahre 1990 besonders kritische Bereiche des BAB-Netzes sicherer gemacht und der Verkehrsfluß verbessert.

Die bereits eingerichteten Anlagen zur Verkehrsbeeinflussung (z. B. Wechselwegweisung im Rhein-Main-Gebiet, im Bereich Dortmund–Wuppertal, im Raum Hilden–Leverkusen und im Raum Dernbach–Koblenz; Stauwarnanlagen Aichelberg, Irschenberg, Grenzübergang Schwarzbach sowie die von Karlsruhe–Durlach in den Raum Stuttgart/Nord umgesetzte mobile Stauwarnanlage, die Nebelwarn-

anlagen Pleidelsheim und Lüdenscheid/Drolshagen) haben sich überwiegend als erfolgreich erwiesen.

Mit der Einrichtung weiterer Anlagen in den Räumen Stuttgart, Frankfurt, Kassel und Recklinghausen wurde begonnen.

2.8 Schutz vor Lärm und Abgasen

Beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen ist dem Schutz vor Lärm und Abgasen durch eine möglichst günstige Trassenwahl verstärkt Rechnung getragen worden. Darüber hinaus sind Schutzvorkehrungen gegen den Straßenverkehrslärm an der Straße oder an den betroffenen Gebäuden getroffen worden.

Im Berichtsjahr sind für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) rd. 150 Mio. DM aufgewendet worden. Für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) wurden weitere 54,1 Mio. DM ausgegeben. Eine Bund/Länder-Arbeitsgruppe befaßt sich z. Z. mit der Gestaltung von Lärmschutzeinrichtungen.

Der Bundesminister für Verkehr hat im Berichtsjahr „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ erlassen. Mit diesen Richtlinien soll eine einheitliche Handhabung des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen gewährleistet werden. Kernstück sind die Immissionsgrenzwerte für die Lärmvorsorge und die Lärmsanierung, die bei den parlamentarischen Beratungen des — seinerzeit gescheiterten — Entwurfs für ein Verkehrslärmschutzgesetz in der 8. Legislaturperiode nach Anhörung von fast 60 Sachverständigen vom Bundestag fast einstimmig beschlossen wurden. Ferner präzisieren die Richtlinien den Begriff der „wesentlichen Änderung“ und treffen Aussagen über Art und Umfang der erforderlichen Schutzmaßnahmen.

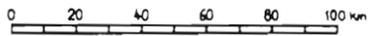
Die vom Straßenverkehr ausgehende Luftverschmutzung läßt sich mit Mitteln des Straßenbaus im allgemeinen nur wenig reduzieren oder mildern. Der Schwerpunkt der Verminderung der Luftverunreinigungen muß deshalb bei den Maßnahmen an den Kraftfahrzeugen und der Verringerung der Schadstoffe in den Brenn- und Treibstoffen liegen. Die Voraussetzung hierfür ist die Einführung von bleifreiem Benzin. Der Bundesminister für Verkehr hat deshalb die Umrüstung der 272 vorhandenen Autobahntankstellen auf bleifreies Benzin eingeleitet. Schon Ende 1985 kann in einem flächendeckenden weitmaschigem Netz von Autobahntankstellen bleifreies Normalbenzin angeboten werden.

2.9 Flächenbedarf der Bundesfernstraßen

Die Flächen, die von den Bundesfernstraßen in Anspruch genommen werden, sind kleiner als gemeinhin angenommen. Im Jahre 1980 waren im Zuge

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31. 12. 1983



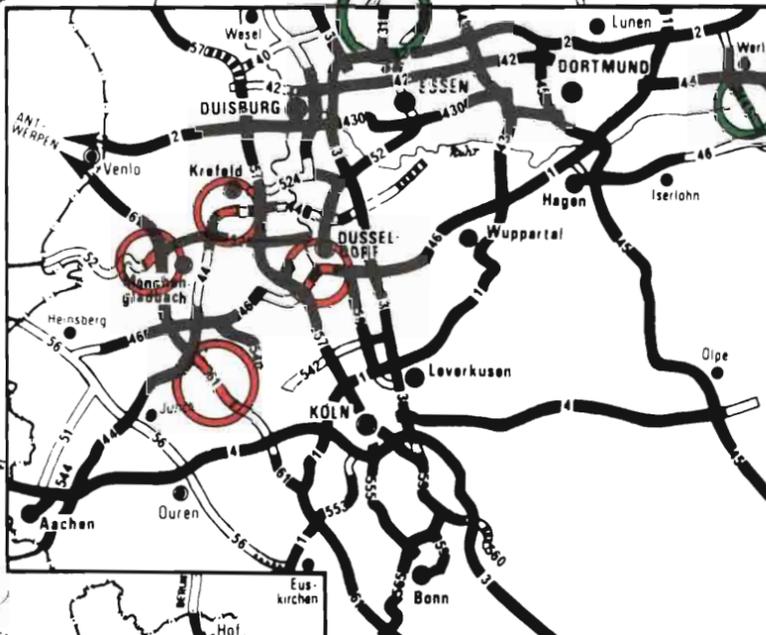
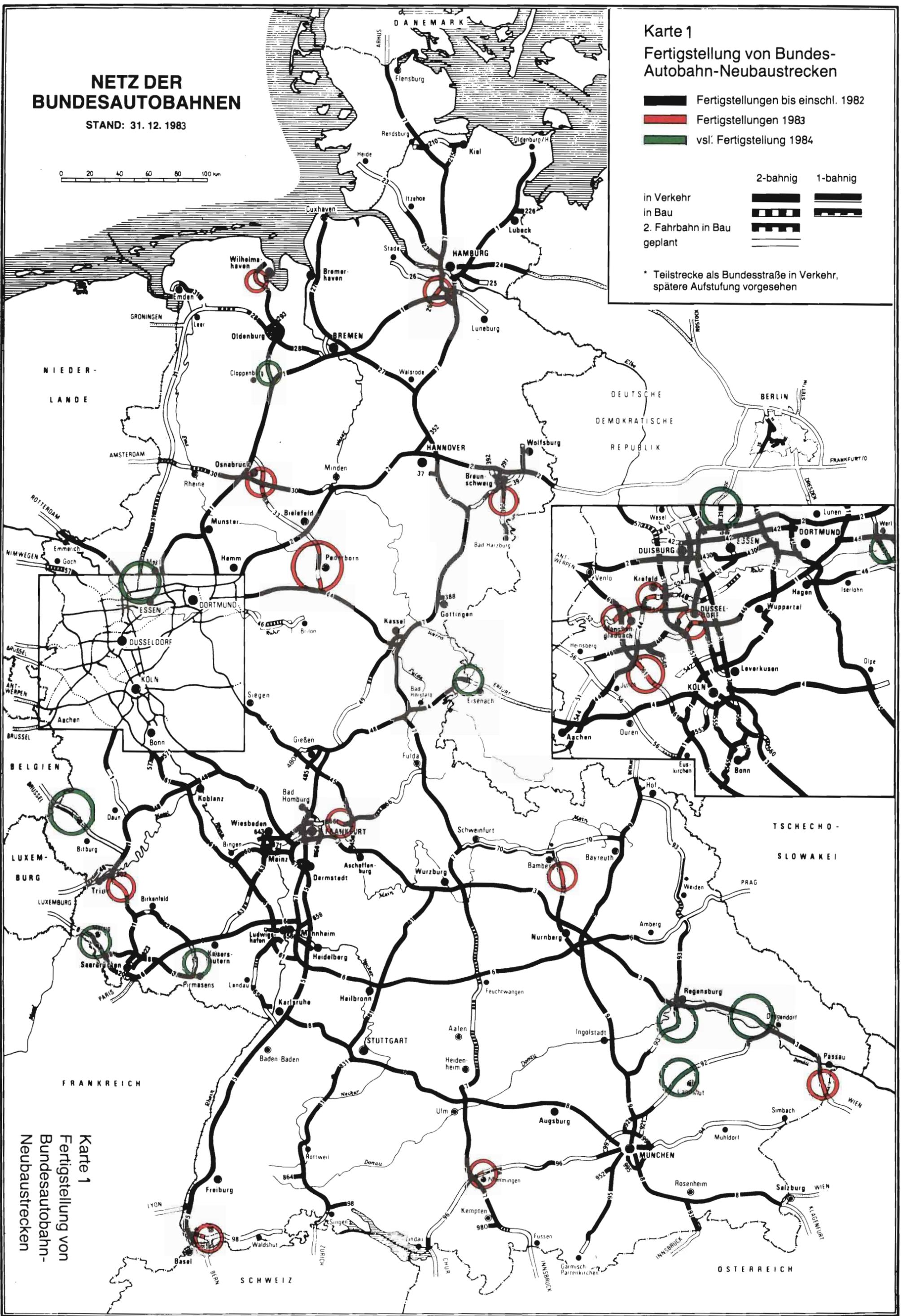
Karte 1

Fertigstellung von Bundes-Autobahn-Neubaustrecken

-  Fertigstellungen bis einschl. 1982
-  Fertigstellungen 1983
-  vs! Fertigstellung 1984

	2-bahnig	1-bahnig
in Verkehr		
in Bau		
2. Fahrbahn in Bau		
geplant		

* Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr, spätere Aufstufung vorgesehen

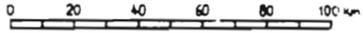


Karte 1
Fertigstellung von
Bundesautobahn-
Neubaustrecken

OSTERREICH

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

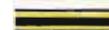
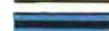
STAND: 31. 12. 1983



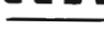
Karte 2

Modernisierung von Bundes-Autobahn-Betriebsstrecken

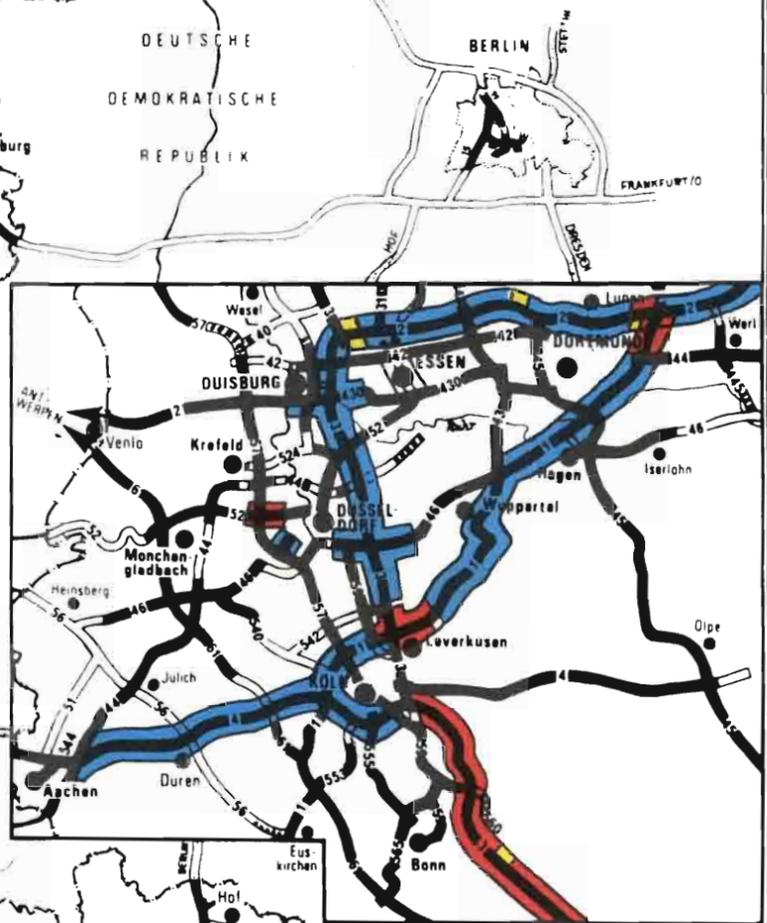
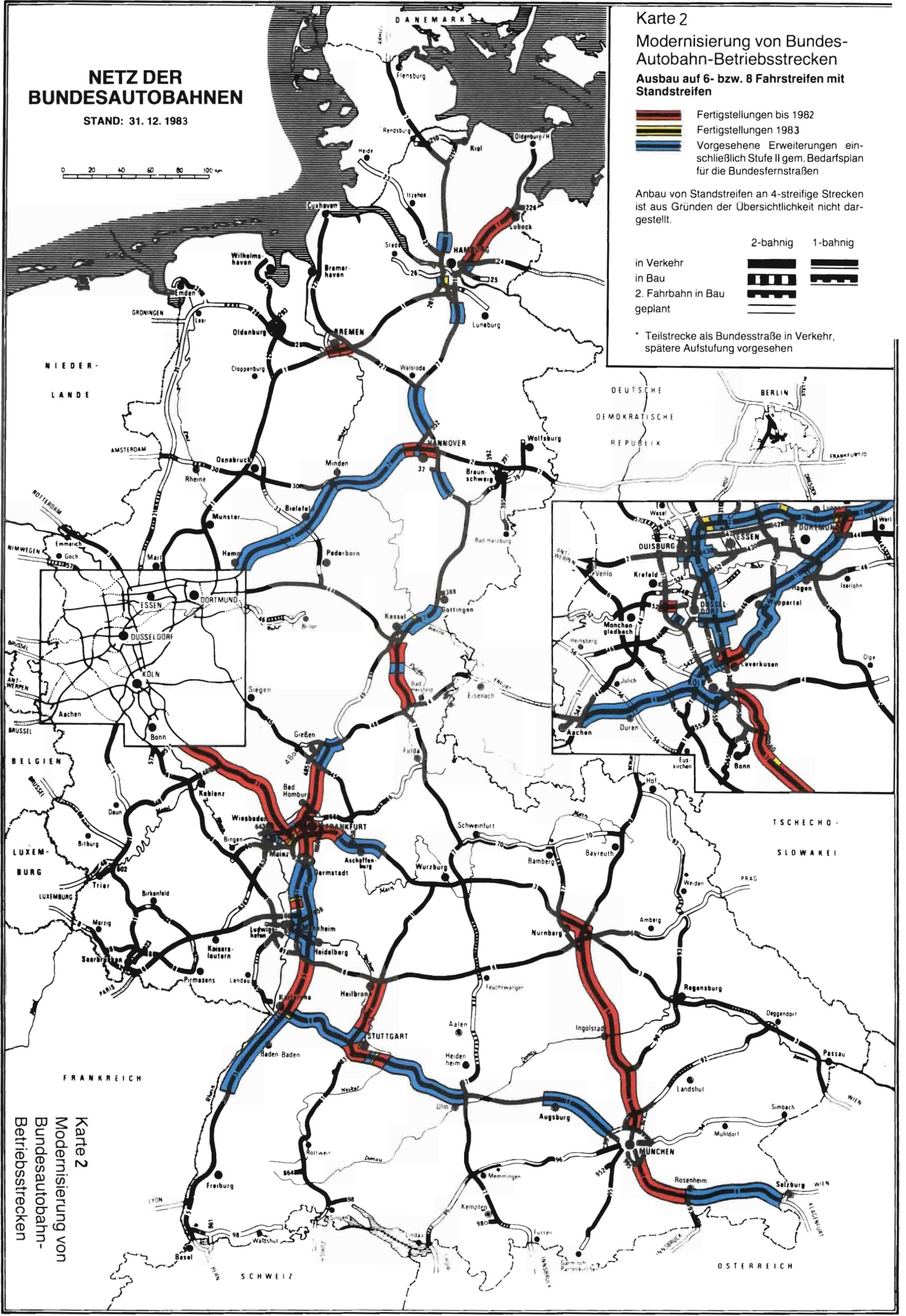
Ausbau auf 6- bzw. 8 Fahrstreifen mit Standstreifen

-  Fertigstellungen bis 1982
-  Fertigstellungen 1983
-  Vorgesehene Erweiterungen einschließlich Stufe II gem. Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Anbau von Standstreifen an 4-streifige Strecken ist aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht dargestellt.

	2-bahnig	1-bahnig
in Verkehr		
in Bau		
2. Fahrbahn in Bau		
geplant		

* Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr, spätere Aufstufung vorgesehen



Karte 2
Modernisierung von
Bundesautobahn-
Betriebsstrecken

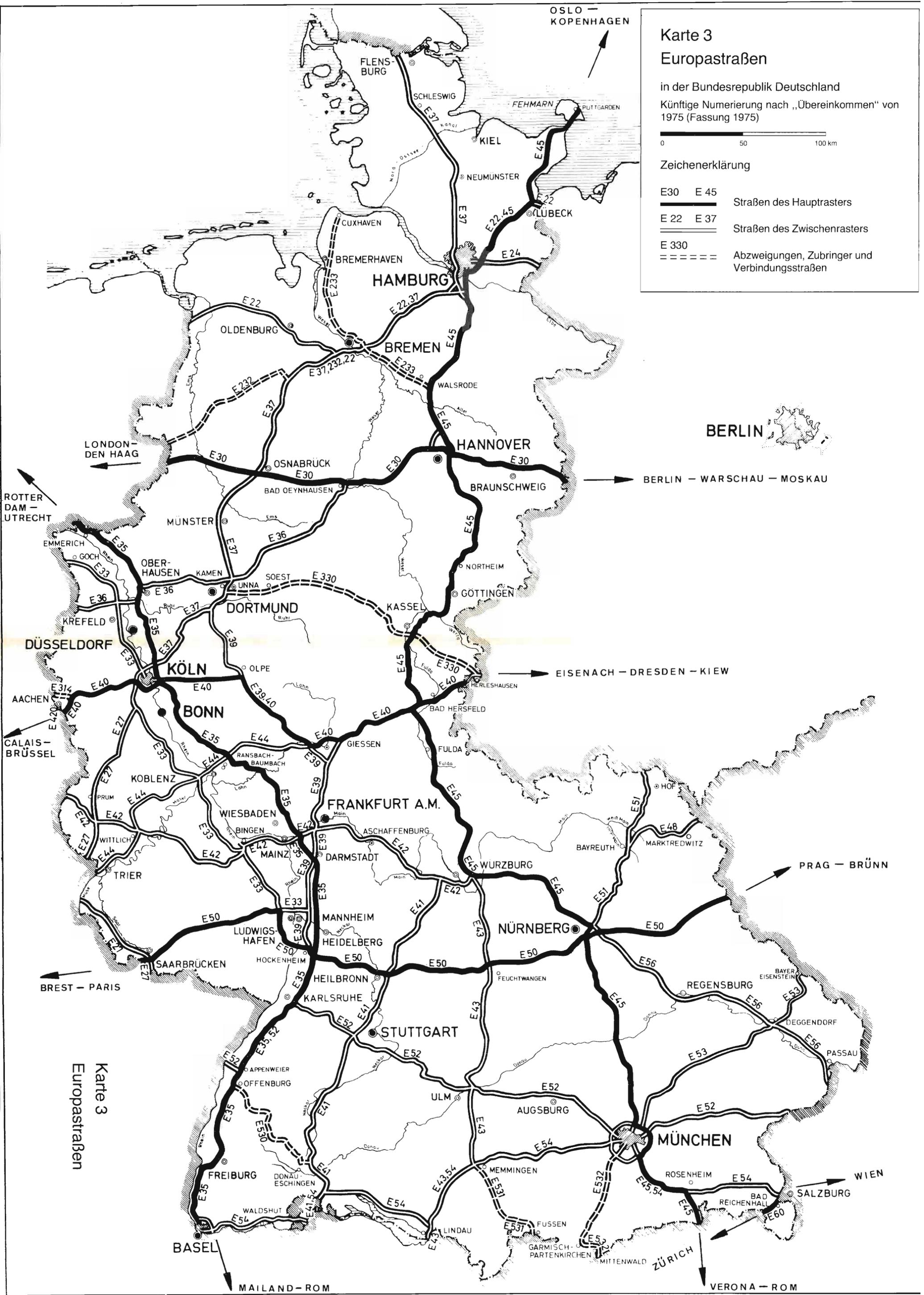
Karte 3 Europastraßen

in der Bundesrepublik Deutschland
Künftige Numerierung nach „Übereinkommen“ von
1975 (Fassung 1975)

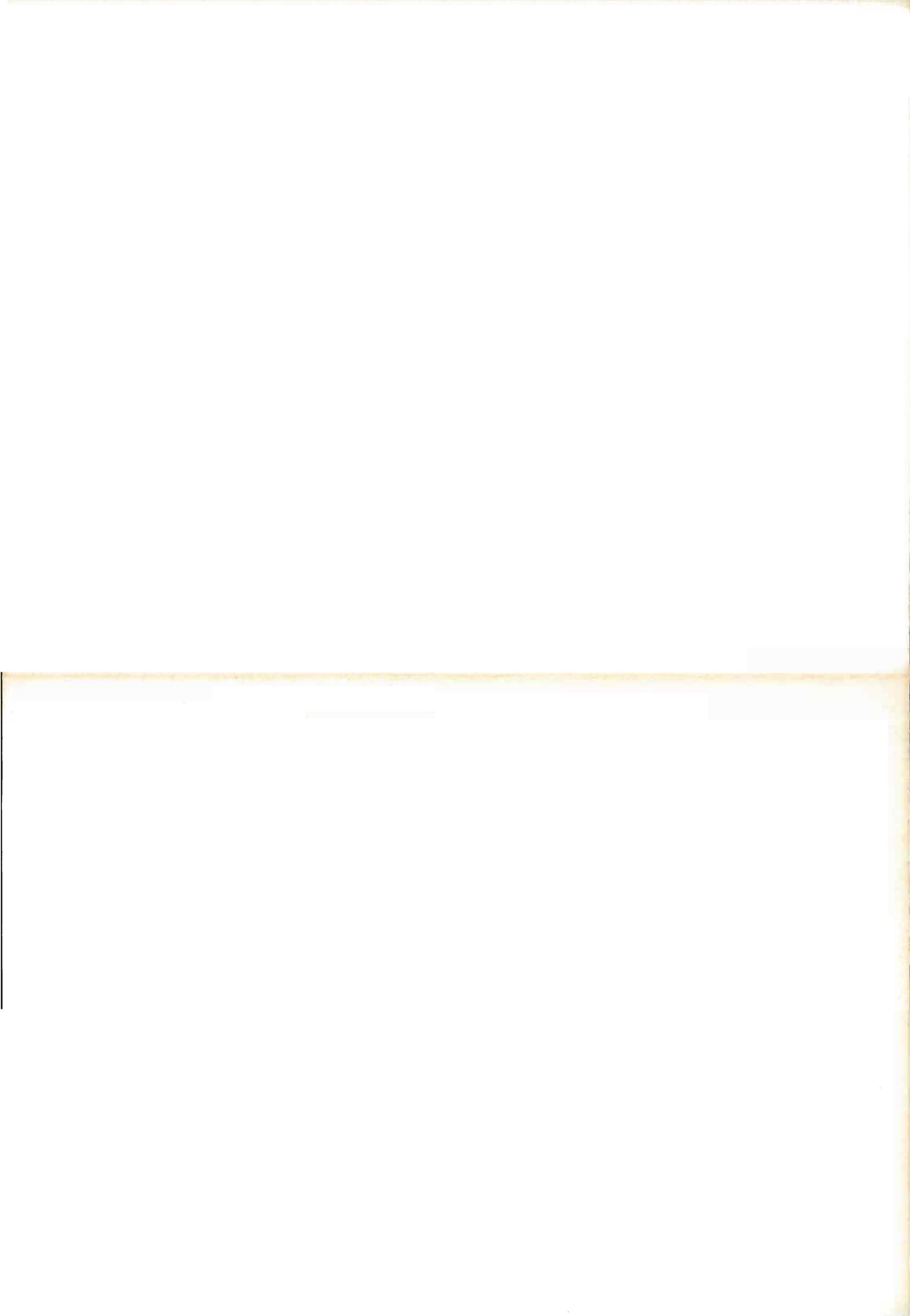


Zeichenerklärung

- E 30 E 45** Straßen des Hauptrasters
- E 22 E 37** Straßen des Zwischenrasters
- E 330** Abzweigungen, Zubringer und Verbindungsstraßen



Karte 3
Europastraßen



von Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) vorhanden:

464 km ²	befestigte Flächen;
<u>279 km²</u>	unbefestigte Flächen (Mittelstreifen, Bankette, Böschungen, Einschnitte usw.)

Summe 743 km² Gesamtfläche, das sind rd. 0,3% der Fläche des Bundesgebietes.

Diese Anteile werden sich durch den Bau der noch geplanten Straßen nicht wesentlich verändern.

Die Zerschneidung von Flächen durch den Neubau von Straßen kann vielfältige nachteilige Folgewirkungen auf den Menschen sowie auf Natur und Landschaft haben. Es ist daher ein wichtiges Ziel der Straßenbauplanung, neue Straßen in optimaler Anpassung an Natur und Landschaft zu trassieren und unvermeidbare Eingriffe durch landespflegerische Maßnahmen auszugleichen.

3 Baufortschritt im Jahre 1983

3.1 Ausgaben und Leistungen insgesamt

3.1.1 Ausgaben

3.1.1.1 Verfügungsbetrag (Soll) — Kap. 1210 —

— Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1983 (20. Dezember 1982) folgende Ausgabemittel zur Verfügung:

Titelgruppe 01 — Straßenbauplan —	Mio. DM	Mio. DM
○ Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen) ..	6 198,8	
○ Verstärkung aus Kap. 60 02 Tit. 709 41 gemäß Nachtragshaushalt (800 Mio. DM — Programm für Hochbaumaßnahmen des Bundes insbesondere zur Energieeinsparung und Modernisierung)	21,3	
○ Übertragene Ausgabereste (aus 1982)	74,1	
○ Zusätzliche verwendbare Einnahmen (Beträge Dritter)	16,7	
○ Mittelausgleich zugunsten Titelgr. 02	-177,9	
Titelgruppe 01		6 133,0

Titelgruppe 02 — Straßenbaumaßnahmen im Rahmen des

Programms für Zukunftsinvestitionen (ZIP) —	Mio. DM	Mio. DM
○ Haushaltsmittel	—	
○ Übertragene Ausgabereste (aus 1982)	0,2	
○ Mittelausgleich zu Lasten Titelgr. 01	+177,9	
Titelgruppe 02		178,1
Summe Verfügungsbeitrag (Soll) bei Titelgruppen 01 + 02		6 311,1

3.1.1.2 Ausgaben und Ausgabereste bei Kap. 12 10

— Die Ausgaben im Haushaltsjahr 1983 betragen

○ Länderausgaben (als Auftragsverwaltungen für die Bundesfernstraßen)	Mio. DM	Mio. DM
Titelgruppe 01	5 894,1	
Titelgruppe 02 (ZIP)	178,1	
○ Ausgaben im Wohnungsbau für Straßenbauverdrängte und zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung	8,4	
○ Steuern aus Gesellschaft für Nebenbetriebe der BAB/GfN)	48,3	
○ Zuschuß an Kapitel 12 11 (BAST/Bundesanstalt für Straßenwesen)	71,8	
○ zentralbewirtschaftete Ausgaben	14,7	
Ausgaben insgesamt		6 215,4

— An Ausgaberesten entstanden:

○ nicht freigegebene Ausgabereste	53,3
○ freigegebene Ausgabereste, die bei Kap. 12 10 einzusparen sind und in Abgang gestellte Ausgabemittel	1,6
○ Sperrung von Ausgaben entspr. § 4 Abs. 9, H. G. 1983	23,4
○ Der tatsächliche Ausgabereist beträgt	17,4
(das sind 0,3% des tatsächlichen Verfügungsrahmens) .	<u>95,7</u>
	6 311,1

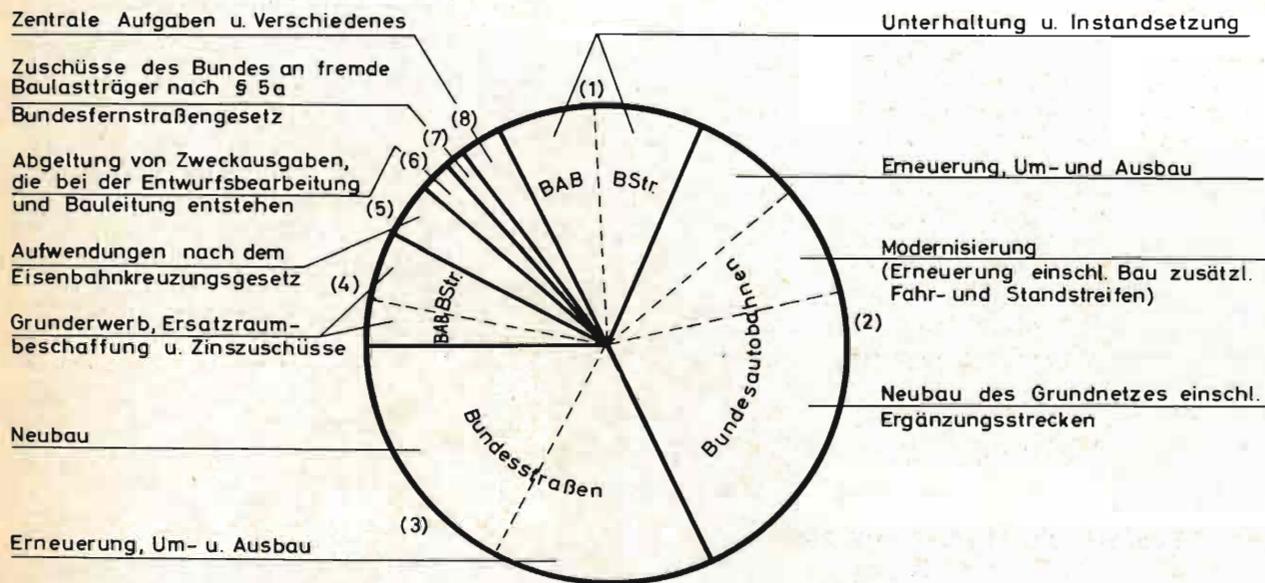
3.1.1.3 Ausgaben

(gem. Ziff. 3.1.1.2 in Höhe von 6 215,4 Mio. DM) nach Ausgabebereichen

— Die Ausgaben gliedern sich nach Ausgabebereichen wie folgt:

Abbildung 1

Anteile der Ausgabenbereiche bei Kap. 1210 (Straßenbauhaushalt)

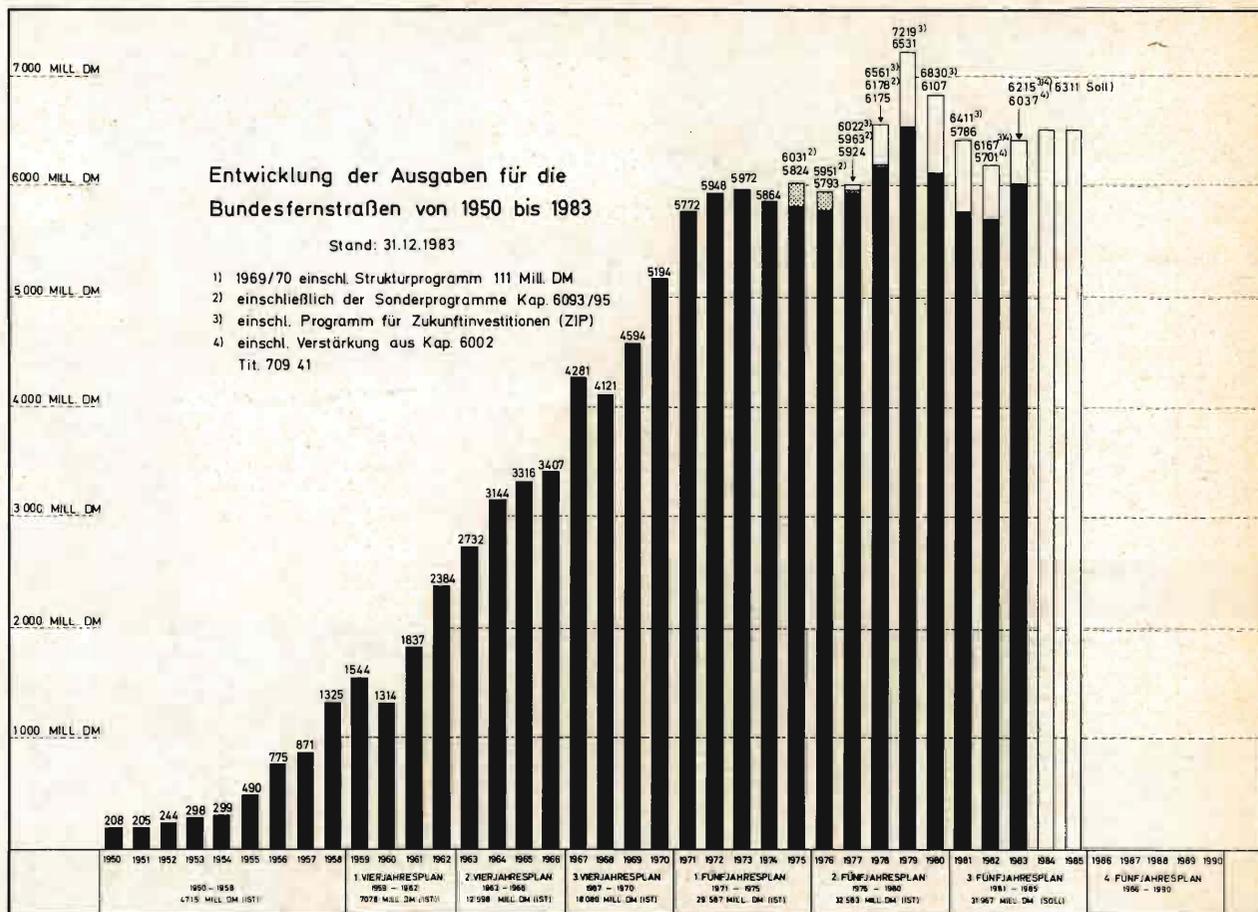


(Zu den Ziffern siehe die nachfolgenden Erläuterungen.)

	Mio. DM	Mio. DM	davon:	Mio. DM	Mio. DM
(1) Unterhaltung und Instandsetzung		872,3	Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen	918,5	
davon:			Neubau von Bundesstraßen	1 035,3	
Unterhaltung und Instandsetzung von BAB (einschließlich Fahrzeuge und Geräte)	400,4		Hochbauten an Bundesstraßen	27,4	
Unterhaltung und Instandsetzung von Bundesstraßen (einschließlich Fahrzeuge und Geräte)	471,9		(4) Grunderwerb, Ersatzraumbeschaffung und Zinszuschüsse		494,2
(2) Neubau, Erneuerung, Um- und Ausbau von BAB (ohne Grunderwerb)		2 253,6	davon:		
davon:			für BAB	211,4	
Erneuerung, Um- und Ausbau von Betriebsstrecken der BAB (ohne Grunderwerb)	465,3		für Bundesstraßen	282,8	
Modernisierung von BAB-Strecken (Erneuerung von Fahrbahndecken einschließlich Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen auf BAB)	487,3		(5) Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz		221,1
Neubau des Grundnetzes BAB einschließlich der Ergänzungsstrecken	1 270,2		(6) Abgeltung von Zweckausgaben, die bei der Entwurfsbearbeitung und Bauleitung entstehen		133,7
Hochbauten an BAB	30,8		(7) Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger nach § 5a Bundesfernstraßengesetz		78,1
(3) Neubau, Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen (ohne Grunderwerb)	1 981,2		(8) Zentrale Aufgaben und Verschiedenes		181,2
			davon:		
			Forschung, Veröffentlichung und verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	13,8	
			Zusammen		6 215,4

Abbildung 2 zeigt die Entwicklung der Ausgaben bis 1983 und das für die bei der Aufstellung des Fünfjahresplans 1981 bis 1985 auf der Grundlage des Finanzplans 1981 bis 1985 vorgesehene Plan-

Abbildung 2



Soll für 1984 und 1985. Der nunmehr nach dem Finanzplan 1984 bis 1988 maßgebende Finanzrahmen 1981 bis 1985 (vgl. Tabelle 1) ist um 1 024 Mio. DM niedriger.

3.1.2 Verpflichtungsermächtigungen

Ausgabemittel (Kassenmittel) werden stets nur für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung gestellt. Da die Bauabwicklung für die Maßnahmen des Bundesfernstraßenbaues im Regelfall über mehrere Jahre läuft, sind alle Verpflichtungen der folgenden Jahre, die im Rahmen des Baufortschrittes eingegangen werden, durch Verpflichtungsermächtigungen (VE) abzudecken.

Im Jahre 1983 standen insgesamt 2 520 Mio. DM neue VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

im Haushaltsjahr 1984: 1 720 Mio. DM
 1985: 600 Mio. DM
 1986: 200 Mio. DM

3.1.3 Bauaufträge

Zu Beginn des Haushaltsjahres 1983 lagen aus bereitgestellten VE der Vorjahre folgende Verpflichtungen vor:

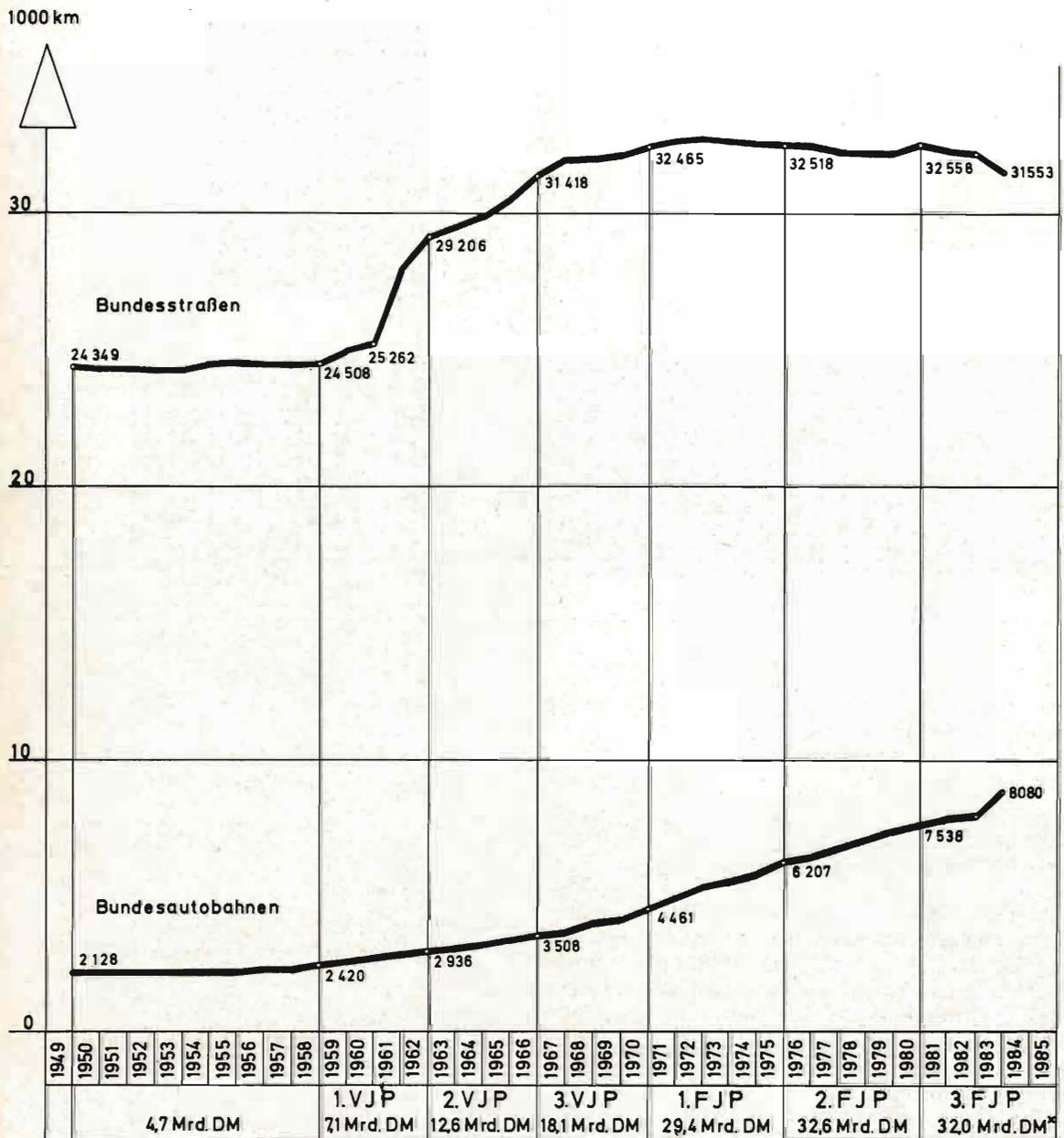
	rd. Mio. DM
zu Lasten 1983	2 310
zu Lasten 1984	550
zu Lasten 1985/1986	130
zusammen	2 990
davon weiterwirkend	680

Im Haushaltsjahr 1983 wurden neue Bauaufträge in Höhe von 4 220 erteilt, und zwar:

zu Lasten der Ausgabemittel	1 963
zu Lasten der VE	2 257

Abbildung 3

Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren von 1950 bis 1983



VJP = Vierjahresplan

FJP = Fünfjahresplan

* Plansoll 3.FJP einschließlich ZIP (0,79 Mrd. DM)

3.2 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen

3.2.1 Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahn-Betriebsstrecken

	Mio. DM	Mio. DM
Ausgaben 1983 insgesamt		976,1
davon für		
— Erneuerung einschließlich Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen		
○ Baumittel	459,2	
○ Grunderwerb	21,1	
— Erneuerung (u. a. einfacher Deckenausbau)	303,4	
— Größerer Ausbau bis zu 3,0 Mio. DM Gesamtkosten im Einzelfall	29,1	
— Größerer Ausbau über 3,0 Mio. DM Gesamtkosten im Einzelfall (einschließlich Verstärkungen im Rahmen des ZIP)	132,8	
— hierzu Grunderwerb	2,4	
— Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen sowie Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen	28,1	
	km	km
Es wurden fertiggestellt (Länge bezogen auf Richtungsfahrbahnen)		107,6
davon		
— Grunderneuerung mit Anbau von Standstreifen	24,2	
— Grunderneuerung mit überbreiten Standstreifen	8,2	
— Anbau von Standstreifen ...	7,9	
— Anbau von 3. Fahrstreifen (Zusatzfahrstreifen) ohne Standstreifen	12,5	
— Erweiterung auf drei Fahrstreifen einschließlich Standstreifen (soweit erforderlich grunderneuert)	54,8	

Im Zusammenhang mit der weiteren Verdichtung des Bundesautobahnnetzes haben sich im Laufe der Jahre die mittleren Abstände der Knotenpunkte und Anschlußstellen deutlich verringert. Während der mittlere Abstand der Autobahnanschlußstellen zwischen 1965 und 1983 von 8,1 km auf 6,0 km zurückgegangen ist, hat sich der mittlere Abstand der Autobahnknoten (Autobahnkreuze und Autobahndreiecke) im gleichen Zeitraum von 57,2 km auf 24,5 km verringert.

Die Abweichung der gegenüber dem Vorjahresbericht angegebenen mittleren Abstände der Autobahnknoten geht auf eine neue Berechnungsmethode zurück. Hierbei wurden die Längen von Autobahnstrecken ohne Autobahnknotenpunkte (wie z. B. bei der BAB Bremen-Cuxhaven (A 27) nicht mehr berücksichtigt.

3.2.2 Neubau von Bundesautobahnen

	Mio. DM	Mio. DM
Ausgaben 1983 insgesamt		1 486,2
davon für		
— Baumittel (einschließlich Verstärkung im Rahmen des ZIP)	1 270,2	
— Grunderwerb	183,3	
— Hochbauten	30,8	
— für Ersatzraumbeschaffung	1,9	

1983 wurden rd. 130 km neue Streckenteile für den Verkehr freigegeben.

Von den im Berichtsjahr fertiggestellten 18 Abschnitten von Autobahn-Neubaustrecken sind folgende besonders hervorzuheben:

Trier-Saarbrücken (A 1)

Mit Fertigstellung des 20,8 km langen Streckenabschnittes zwischen dem Dreieck Moseltal und der Anschlußstelle Reinsfeld (Gesamtkosten rd. 210 Mio. DM) steht nunmehr zwischen den Großräumen Koblenz und Saarbrücken eine durchgehende Autobahnverbindung mit einer Gesamtlänge von rd. 190 km dem Verkehr zur Verfügung.

Regensburg-Passau (A 3)

Im Zuge der in Bau befindlichen Autobahn Regensburg-Passau wurde im Berichtsjahr der 16,4 km lange Neubauabschnitt zwischen der Anschlußstelle Passau-Süd und Suben (Grenze Österreich) fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Hierfür wurden rd. 184 Mio. DM an Kosten aufgewendet. Die Inbetriebnahme dieses Streckenabschnittes bedeutet einen weiteren wichtigen Beitrag zur durchgehenden Autobahnverbindung zwischen Regensburg und Passau, deren Gesamtfertigstellung im Jahre 1984 erfolgen wird.

Wilhelmshaven-Cloppenburg (A 29)

Mit Schließung der 8,5 km langen Baulücke zwischen dem Bereich nördlich Sande und der Anschlußstelle Zetel erhält Wilhelmshaven nunmehr eine direkte Autobahnverbindung nach Oldenburg. Für den Neubauabschnitt wurden rd. 102 Mio. DM verausgabt. Die Gesamtfertigstellung der BAB Wilhelmshaven-Cloppenburg mit Anbindung an das Autobahnnetz der Bundesrepublik bei Ahlhorn (Anschlußstelle Ahlhorner Heide der BAB A 1) soll noch vor Ostern 1984 erfolgen.

Eckverbindung Harburg (A 261)

Durch Fertigstellung der beiden Streckenabschnitte zwischen dem Dreieck Hamburg-Südwest

bis Leversen (Grenze HH/NS) und Leversen bis Buchholzer Dreieck (A 1) konnte die 10,3 km lange Eckverbindung Harburg im Berichtsjahr durchgehend für den Verkehr freigegeben werden. Durch diese neue Autobahnverbindung werden die Fahrzeiten zwischen dem Norden der Bundesrepublik und den Großräumen Nordwest- und Westdeutschlands bei gleichzeitiger Entlastung des Horster Dreiecks wesentlich vermindert. An Baukosten wurden rd. 88 Mio. DM verausgabt.

Neben den vorgenannten durchgehenden Autobahnverbindungen sind nachfolgende Teilfertigstellungen besonders erwähnenswert:

Heinsberg–Wuppertal (A 46)

Im Zuge der in Bau befindlichen A 46 wurden im Berichtsjahr 2 Teilstrecken südlich Neuß zwischen der BAB Krefeld–Ludwigshafen (A 57) bei Elvekum und Neuß–Uedesheim (B 9) sowie rechtsrheinisch der 1 000 m lange Universitätstunnel zwischen Düsseldorf-Flehe und Düsseldorf-Wersten mit Anbindung an das städtische Straßennetz für den Verkehr freigegeben. Die bereits im Jahre 1979 fertiggestellte Fleher Rheinbrücke erhält durch den Anschluß der A 46 an die linksrheinische Autobahn (A 57) einen wesentlich höheren Verkehrswert. Die beiden Teilstrecken sind insgesamt 4,0 km lang und haben rd. 180 Mio. DM gekostet. Der volle Verkehrswert wird erst nach Fertigstellung des in Bau befindlichen Werstener Tunnels im Zuge der A 46 voraussichtlich zu Ende 1986 erreicht.

Osnabrück–Paderborn (A 33)

Im Berichtsjahr wurden im Zuge der in Bau befindlichen A 33 nachfolgende Teilstrecken dem Verkehr übergeben:

1. Ostumgehung Osnabrück einschließlich Anbindung an das überörtliche Straßennetz zwischen Schinkel/Ost (B 51) und östlich Harderberg (B 68) mit 7,4 km Länge und Baukosten von rd. 83 Mio. DM,
2. Hövelhof bis Paderborn/Sennelager mit einer Länge von 8,1 km und Baukosten von rd. 51 Mio. DM und

3. der Streckenabschnitt zwischen Borchten und Dreieck Wünnenberg/Haaren mit Anschluß an die Bundesautobahn Ruhrgebiet–Kassel (A 44). Für diesen Neubauabschnitt mit 6,3 km Länge wurden rd. 25 Mio. DM aufgewendet.

Bamberg–Nürnberg (A 73)

Im Berichtsjahr konnte der für den oberfränkischen Raum bedeutsame Streckenabschnitt zwischen Forchheim-Nord und Hirschaid mit 10,3 km Länge und Baukosten von rd. 68 Mio. DM dem Verkehr übergeben werden. Der fertiggestellte Abschnitt entlastet mehrere überlastete Ortsdurchfahrten und stellt einen weiteren Schritt zur Vollendung der in Bau befindlichen BAB Bamberg–Nürnberg dar. Der volle Verkehrswert der A 73 wird mit der durchgehenden Verbindung voraussichtlich noch im Jahre 1985 erreicht. Schon jetzt stellt die A 73 eine wichtige Verkehrsverbindung zu den strukturschwachen Gebieten Oberfrankens her.

München–Memmingen–Lindau (A 96)

Durch Fertigstellung der vorerst einbahnigen 2,7 km langen Nordumgehung Memmingen wird die Stadt Memmingen mit Anbindung an die BAB A 7 vom Durchgangsverkehr völlig entlastet. Diese Neubaumaßnahme wurde im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) mit 24,0 Mio. DM finanziert und abgerechnet.

Erwähnenswert ist weiter die Fertigstellung folgender Streckenabschnitte, die zur Verlängerung oder Ergänzung schon in Betrieb befindlicher Teile von wichtigen BAB-Strecken führte:

- Mönchengladbach–Essen (A 44)
Teilstrecke bei Ratingen und Münchheid-Hückelsmay
- Roermond–Essen (A 52)
Mönchengladbach/Hardt bis Kreuz Mönchengladbach
- Lörrach–Schaffhausen (A 98)
Lörrach bis Lörrach-Inzlingen
- Braunschweig–Bad Harzburg (A 395)
Wolfenbüttel-West bis Adersheim

Längenveränderungen *) an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1983
(in km)

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 31. Dezember	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 31. Dezember	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 31. Dezember (Spalte 2 + 4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3 + 5)
1	2	3	4	5	6	7
1949	2 128,0	—	24 349,4	—	26 477,4	—
1950	2 128,0	—	24 327,4	— 22,0	26 455,4	— 22,0
1951	2 128,0	—	24 327,4	—	26 455,4	—
1952	2 131,3	+ 3,3	24 250,4	— 77,0	26 381,7	— 73,7
1953	2 163,0	+ 31,7	24 267,7	+ 17,3	26 430,7	+ 49,0
1954	2 186,6	+ 23,6	24 474,1	+ 206,4	26 660,7	+ 230,0
1955	2 186,6	—	24 553,5	+ 79,4	26 740,1	+ 79,4
1956	2 261,0	+ 74,4	24 481,8	— 71,7	26 742,8	+ 2,7
1957	2 272,2	+ 11,2	24 480,2	— 1,6	26 752,4	+ 9,6
1958	2 420,0	+147,8	24 508,3	+ 28,1	26 928,3	+ 175,9
1959 ¹⁾	2 551,2	+131,2	24 950,9	+ 442,6	27 502,1	+ 573,8
1960	2 670,6	+119,4	25 262,2	+ 311,3	27 932,8	+ 430,7
1961	2 830,4	+159,8	28 014,3	+2 752,1	30 844,7	+2 911,9
1962	2 935,8	+105,4	29 206,1	+1 191,8	32 141,9	+1 297,2
1963	3 076,9	+141,1	29 586,4	+ 380,3	32 663,3	+ 521,4
1964	3 204,3	+127,4	29 906,9	+ 320,5	33 111,2	+ 447,9
1965	3 371,5	+167,2	30 516,1	+ 609,2	33 887,6	+ 776,4
1966	3 508,4	+136,9	31 418,4	+ 902,3	34 926,8	+1 039,2
1967	3 616,6	+108,2	31 986,8	+ 568,4	35 603,4	+ 676,6
1968	3 966,6	+350,0	32 047,7	+ 60,9	36 014,3	+ 410,9
1969	4 110,3	+143,7	32 205,0	+ 157,3	36 315,3	+ 301,0
1970	4 460,6	+350,3	32 465,3	+ 260,3	36 925,9	+ 610,6
1971	4 827,8	+367,2	32 590,4	+ 125,1	37 418,2	+ 492,3
1972	5 258,3	+430,5	32 696,0	+ 105,6	37 954,3	+ 536,1
1973	5 481,0	+222,7	32 703,0	+ 7,0	38 184,0	+ 229,7
1974	5 741,8	+260,8	32 594,0	— 109,0	38 335,8	+ 151,8
1975	6 207,0	+465,2	32 518,0	— 76,0	38 725,0	+ 389,2
1976	6 434,5	+227,5	32 460,0	— 58,0	38 894,5	+ 169,5
1977	6 711,0	+276,5	32 292,0	— 168,0	39 003,0	+ 108,5
1978	7 029,0	+318,0	32 252,0	— 40,0	39 281,0	+ 278,0
1979	7 292,0	+263,0	32 248,0	— 4,0	39 540,0	+ 259,0
1980	7 539,0 ²⁾	+247,0 ²⁾	32 558,0	+ 310,0 ³⁾	40 097,0	+ 557,0
1981	7 806,0 ²⁾	+267,0	32 356,0	— 202,0	40 162,0	+ 65,0
1982	7 919,0	+137,5	32 239,0	— 117,0	40 158,0	+ 20,5
1983	8 080,0 ⁴⁾	+161,0	31 553,0	— 686,0 ⁵⁾	39 633,0	— 525,0

*) Entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen

¹⁾ ab 1959 einschließlich Saarland

²⁾ einschließlich 24,5 km Anschlußäste

³⁾ einschließlich rd. 200 km Anschlußäste etc.

⁴⁾ vorläufige Zahl

⁵⁾ einschließlich rd. 543 km Anschlußäste

3.2.3 Ausbau und Neubau von Bundesstraßen

	Mio. DM	Mio. DM
Ausgaben 1983 insgesamt		2 264,0
davon für		
— Erneuerung (u. a. einfacher Deckenausbau)	395,6	
— Größerer Ausbau bis zu 3 Mio. DM Gesamtkosten im Einzelfall	325,8	
— Größerer Ausbau über 3 Mio. DM Gesamtkosten im Einzelfall (einschl. Verstärkungen im Rahmen des ZIP)	193,4	
— Neubau (einschließlich Ortsumgehungs-Programm)	1 035,3	
— Hochbauten	27,4	
— Grunderwerb und Ersatzraumbeschaffung	282,8	
— Schallschutz	3,7	

Mit diesen Mitteln wurden zahlreiche Bundesstraßen neu- bzw. ausgebaut. Nachfolgend werden besonders bedeutsame Einzelvorhaben sowie die Bauleistungen in den Ländern genannt.

Baden-Württemberg

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rd. 25 km, davon rd. 5 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 28 Verlegung bei Blaubeuren
- B 28 Verlegung bei Nußbach
- B 31 Verlegung bei Pföhren
- B 38 Neubau von Mannheim (A 656) bis Mannheim/Neckarau (B 36)
- B 290 Verlegung zwischen Satteldorf und Wallhausen (Umgehung Satteldorf)
- B 317 Verlegung bei Utzenfeld
- B 462 Verlegung bei Langenbrand

Bundesstraßen in Bau: rd. 190 km, davon rd. 75 km 4streifig

Bayern

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rd. 50 km, davon rd. 10 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 4 Verlegung zwischen Niederfüllbach und Rossach
- B 13 Verlegung bei Eibelstadt
- B 16 Verlegung zwischen Straß und Rain
- B 173 Verlegung bei Staffelstein, 2. Fahrbahn
- B 299 Verlegung bei Reuth

Bundesstraßen in Bau: rd. 119 km, davon rd. 14 km 4streifig.

Berlin

In Berlin wurden überwiegend punktuelle Verbesserungen des bestehenden Bundesstraßennetzes durchgeführt.

Bremen

In Bremen lag der Schwerpunkt der Arbeiten im Bereich der Verlegung der B 6 von der Stephaniebrücke bis Utbremerstraße und der B 74 zwischen Lüssumerstraße und Kreinsloger sowie zwischen Bördestraße und Ihlpohler Kreisel.

Hamburg

In Hamburg wurden die Arbeiten an der Ortsumgebung Rissen (B 431) und der Ortsumgehung Harburg (B 4/B 75) fortgesetzt.

Hessen

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rd. 22 km, davon rd. 6 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 3a Neubau zwischen Cölbe/Bürgeln und Marburg/Nord
- B 62 Verlegung zwischen Bürgeln (B 3a) und Kirchhain (K32)
- B 276 Beseitigung des Bahnüberganges bei Wächtersbach
- B 455/489 Ortsumgehung Wölfersheim/Berstadt
- B 457 Ortsumgehung Hungen/Rodheim
- B 485 Verlegung bei Bad Wildungen

Bundesstraßen in Bau: rd. 69 km, davon rd. 16 km 4streifig.

Niedersachsen

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rd. 11 km.

Besonders erwähnenswert ist:

- B 213 Ortsumgehung Lönigen

Bundesstraßen in Bau: rd. 39 km, davon rd. 12 km 4streifig.

Nordrhein-Westfalen

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rd. 28 km 2- bzw. 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 54 Neubau Nordwalde — Nienberge
- B 54/62 Neubau Geisweid — Weidenau
- B 256 Ausbau nördlich Allenbach — Derschlag.

Bundesstraßen in Bau: rd. 98 km.

Rheinland-Pfalz

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rd. 2 km.

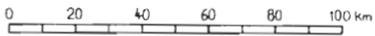
Besonders erwähnenswert ist:

- B 428 Verlegung bei Hackenheim

Bundesstraßen in Bau: rd. 71 km.

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31. 12. 1983



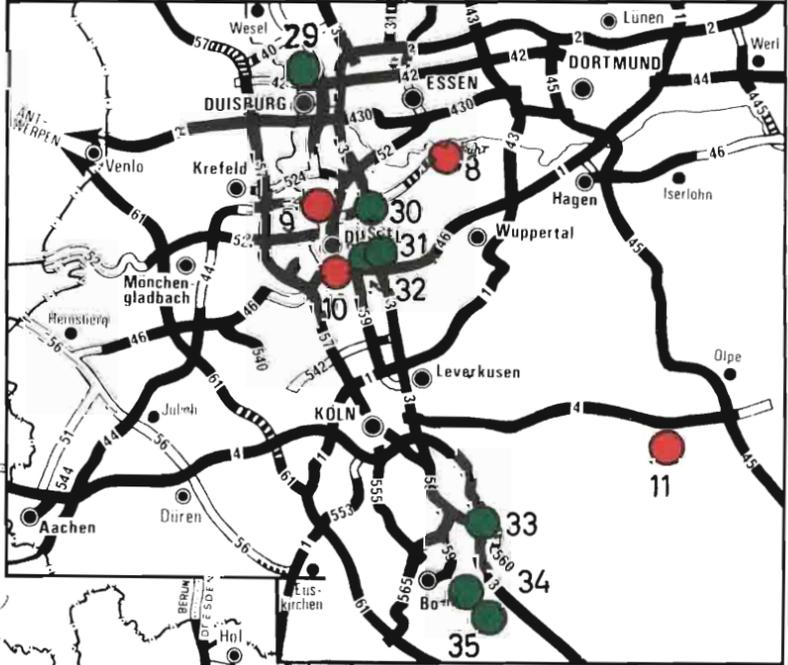
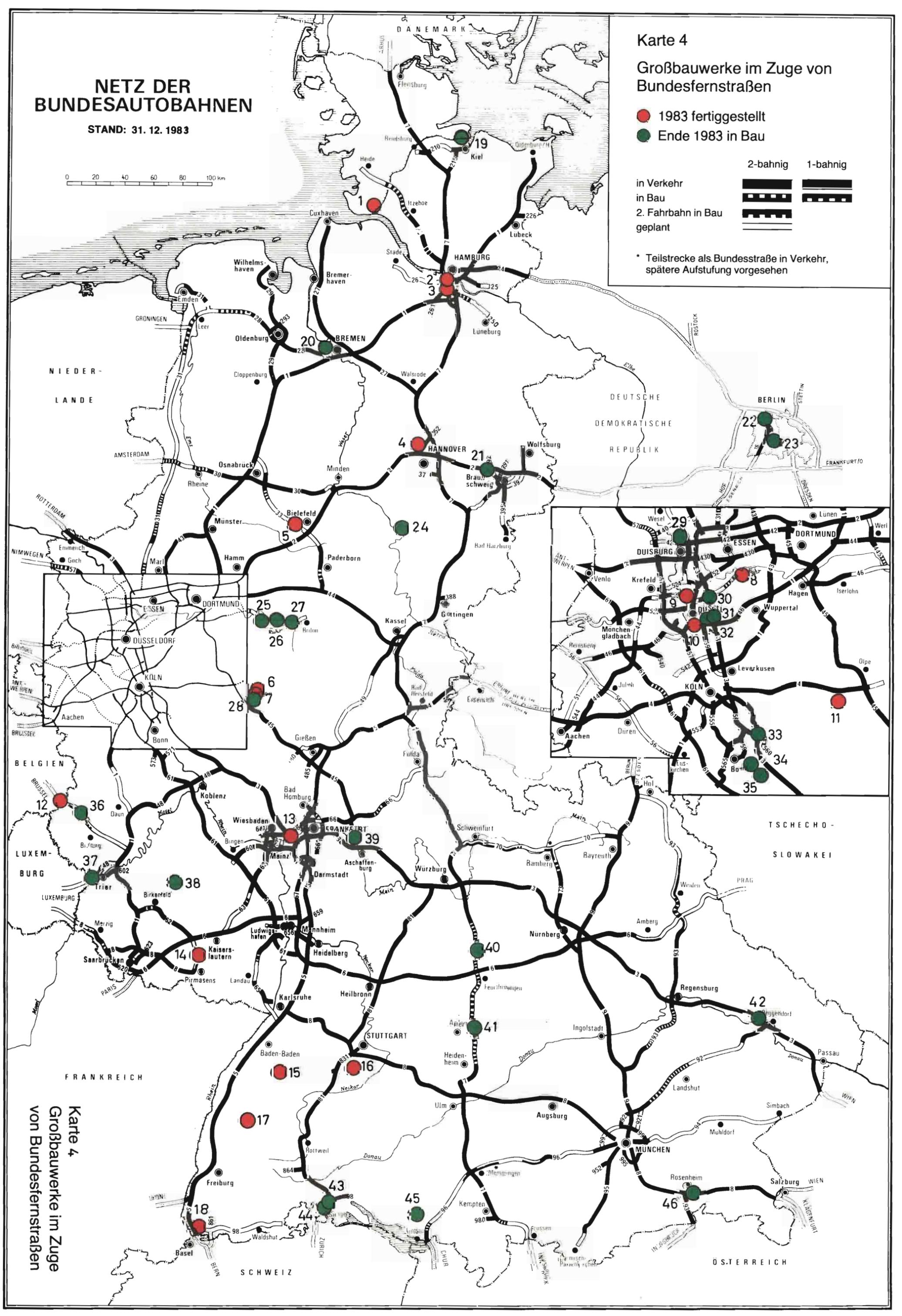
Karte 4

Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

- 1983 fertiggestellt
- Ende 1983 in Bau

- | | | |
|--------------------|----------|----------|
| | 2-bahnig | 1-bahnig |
| in Verkehr | | |
| in Bau | | |
| 2. Fahrbahn in Bau | | |
| geplant | | |

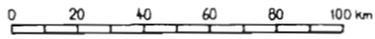
* Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr, spätere Aufstufung vorgesehen



Karte 4
Großbauwerke im Zuge
von Bundesfernstraßen

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31. 12. 1983

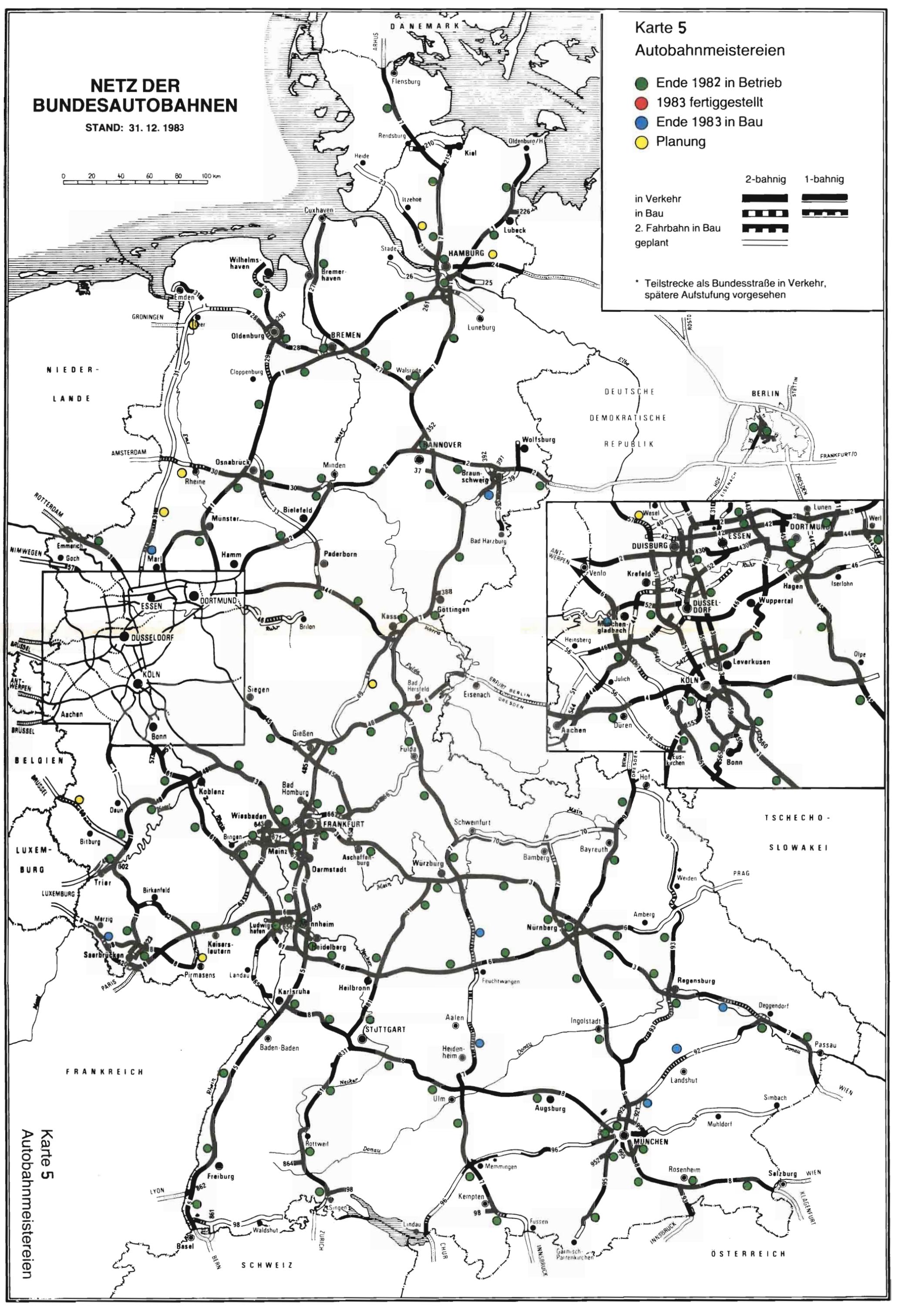


Karte 5 Autobahnmeistereien

- Ende 1982 in Betrieb
- 1983 fertiggestellt
- Ende 1983 in Bau
- Planung

	2-bahnig	1-bahnig
in Verkehr		
in Bau		
2. Fahrbahn in Bau geplant		

* Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr, spätere Aufstufung vorgesehen



Karte 5
Autobahnmeistereien

Saarland

Die Bauarbeiten an den Verlegungen der B 41 bei Neunkirchen sowie zwischen St. Wendel und der A 62 wurden weitergeführt.

Schleswig-Holstein

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rd. 20 km, davon rd. 7 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 5 Ortsumgehung Brunsbüttel mit Kanalquerung
- B 200 Neubau A 7 — B 76 bei Flensburg
- B 207 Ortsumgehung Fredeburg-Buchholz (1. Teilstrecke)

Bundesstraßen in Bau: rd. 24 km, davon rd. 6 km 4streifig.

3.2.4 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

Der Bestand der Brücken an Bundesfernstraßen hat sich im Berichtsjahr um rd. 400 neue Bauwerke erhöht, so daß ein Gesamtbestand von rd. 28 700 Brücken erreicht ist. Die Gesamtlänge aller Brücken an Bundesautobahnen und Bundesstraßen beträgt ca. 1 030 km, die Gesamtfläche dieser Brücken — gemessen zwischen den Geländern und Auflagern — rd. 19,2 Mio. m².

Die Ausgaben für Kunstbauwerke (Brücken, Tunnel, Stützmauern) haben im Bundeshaushalt keinen besonderen Titel. Im Mittel betragen sie etwa 30% der reinen Bauausgaben einer Strecke; das sind im Berichtsjahr rd. 1,0 Mrd. DM. Die topographische Struktur der Neubaustrecken im Mittelgebirge erfordert z. T. eine Vielzahl von großen Talbrücken, so daß z. B. beim Neubau der A 81 Stuttgart-Singen 37% der Gesamtkosten für Bauwerke aufgewendet wurden. Beim Neubau der A 24 in Schleswig-Holstein wurden für die 44,2 km lange Strecke 24,8% der Bauausgaben für Brücken aufgewendet.

Die bisherigen Erfahrungen bestätigen, daß die Erhaltung der Bauwerkssubstanz künftig an Bedeutung zunehmen wird. Deshalb müssen auch die personellen und sachlichen Voraussetzungen für eine regelmäßige und ordnungsgemäße Überwachung, Prüfung, Unterhaltung und Instandsetzung der Bauwerke laufend dieser wichtigen Aufgabe angepaßt werden.

Die für die Überwachung und Prüfung der Ingenieurbauwerke von Straßen und Wegen maßgebende DIN 1076 wurde 1983 grundlegend überarbeitet.

Fertigstellungen

Folgende bemerkenswerte Bauwerke, die in der Tabelle 9.6 nicht aufgeführt sind, wurden 1983 fertiggestellt:

- Weserbrücke Rinteln mit Flutbrücke im Zuge der B 238; Länge 245 m, Baukosten 9 Mio. DM
- Billetalbrücke im Zuge der A 24 Hamburg-Berlin; Länge 162 m, Baukosten 9 Mio. DM
- Ohmtalbrücke im Zuge der B 3; Länge 324 m, Baukosten 10 Mio. DM
- Mainbrücke Rüsselsheim, 2. Bauabschnitt im Zuge der B 519; Länge 402 m, Baukosten 13,8 Mio. DM
- Eisbachtalbrücke im Zuge der B 271, Umgehung Grünstadt; Länge 225 m, Baukosten 6 Mio. DM
- Tunnel Blaubeuren im Zuge der B 28; Länge 330 m, Baukosten 7 Mio. DM
- Sulzbachviadukt, 2. Bauabschnitt, im Zuge der A 8 Stuttgart-Ulm; Länge 366 m, Baukosten 11 Mio. DM.

Neubeginne

Im Jahre 1983 ist mit dem Bau von rd. 20 größeren Brücken und Tunneln im Zuge von Bundesfernstraßen begonnen worden. Hervorzuheben sind folgende Bauwerke:

- Ruhrbrücke im Zuge der A 2/A 3 bei Duisburg; Länge 342 m, Baukosten 9,0 Mio. DM
- Stabbogenbrücke über den Dortmund-Ems-Kanal bei Rheine im Zuge der A 30; Stützweite 125 m, Baukosten 11 Mio. DM
- Trogstrecke im Zuge des Messeschnellweges B 65; Länge 320 m, Baukosten 8,6 Mio. DM
- Brücke im Nordwestknoten der B 6 in Bremen über die DB und den Hauptbrückenstrang; Länge 420 m, Baukosten 8,3 Mio. DM
- Okerflutbrücken im Zuge der A 2 Duisburg-Helmstedt; Gesamtlänge 180 m, Baukosten 9,5 Mio. DM
- Talbrücke Brunntal im Zuge der A 2 Duisburg-Helmstedt; Länge 134 m, Baukosten 7,6 Mio. DM
- Verbreiterung der Brücke über den Rangierbahnhof Köln-Eifeltor im Zuge der A 4; Länge 100 m, Baukosten 6,7 Mio. DM
- Griesenbachtalbrücke im Zuge der Südtangente Koblenz B 49/B 327; Länge 198 m, Baukosten 6,0 Mio. DM
- Trogstrecke unter dem Ostbahnhof Darmstadt im Zuge der B 26; Länge 300 m, Baukosten 8,9 Mio. DM
- 2 Naabbrücken im Zuge der A 93 Regensburg — Hof; Längen von 304 m und 200 m, Baukosten 16,3 Mio. DM

- Erneuerung der Vorlandbrücken der Rheinbrücke Mainz-Schierstein im Zuge der A 643; Baukosten 27,8 Mio. DM
- Trogstrecke Langenhagen im Zuge B 522 bei Hannover; Länge 198 m, Baukosten 9,7 Mio. DM

Die im Jahre 1983 fertiggestellten Großbauwerke mit einer Länge von über 500 m oder Gesamtbaukosten von über 15 Mio. DM, sowie die Ende 1983 im Bau befindlichen Großbauwerke sind in Karte 4 dargestellt und in der Zusammenstellung unter Nr. 9.6 erläutert.

3.2.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen

Zur Leistungs- und Kostenermittlung im Straßenunterhaltungs- und -betriebsdienst wurde den Ländern das DV-Programm das „Leistungs- und Kosten-Erfassungsverfahren (LKE-Verfahren)“ zur Verfügung gestellt und zur Anwendung empfohlen.

Mit diesem Verfahren können

- Leistungen und deren Kosten einheitlich und systematisch streckenbezogen erfaßt und ausgewertet,
- Entscheidungshilfen für eine wirtschaftliche Durchführung der Straßenunterhaltung gewonnen und
- Grundlagen zur Lösung spezieller Probleme (z. B. Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, Personalbemessung, Ausstattung mit Fahrzeugen und Geräten) geschaffen werden.

Tabelle 4

Unterhaltung für Bundesfernstraßen

Bezeichnung	DM je km	
	1982	1983
Bundesautobahnen		
4streifig	35 800	35 800
5streifig	43 000	43 000
6streifig	48 500	48 500
8streifig	62 700	62 700
Auf- und Abfahrtsarme	13 600	14 100
Bundesstraßen		
2streifig	13 600	14 100
3streifig	27 100	27 100
4streifig	34 900	35 800
5streifig	43 000	43 000
6streifig	48 500	48 500
Auf- und Abfahrtsarme	13 600	14 100

Aufwendungen für Unterhaltung und Betrieb

Für Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen sind im Jahre 1983 aufgewandt worden:

	872,3 Mio. DM
davon für	
Bundesautobahnen	400,4 Mio. DM
Bundesstraßen	471,9 Mio. DM

Die für die Beschaffung von Fahrzeugen und Geräten benötigten Mittel sind in diesen Beträgen enthalten.

Der Kostenaufwand für den Winterdienst in der Periode 1982/83 erforderte

für Bundesautobahnen
38,0 Mio. DM (= ca. 3 548 DM/km)

für Bundesstraßen
37,6 Mio. DM (= 1 165 DM/km).

4 Weitere Leistungen im Jahre 1983

4.1 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahre 1983 sind für Fernmeldeeinrichtungen der Bundesfernstraßen insgesamt 36 Mio. DM aufgewendet worden. Damit wurden

- 206 km neue Bundesautobahnen mit Streckenfernmeldekabeln und Notrufsäulen ausgestattet, so daß nunmehr 7 709 km Bundesautobahnen mit diesen Einrichtungen versehen sind;
- in 24 Autobahnmeistereibezirken Maßnahmen zur Verbesserung der Notruftechnik und der Funkversorgung, einschließlich der Funkversorgung der Pannenhilfsdienste durchgeführt;
- im Land Hessen ein Wählknoten von einer Liegenschaft der Deutschen Bundesbahn in eine bundeseigene Liegenschaft der Straßenbauverwaltung verlegt.

4.2 Schutzzäune an Bundesautobahnen gegen wildlebende Tiere

Im Berichtsjahr wurden 280 km Schutzzäune an 148 km Bundesautobahnen errichtet. Damit hat sich die Gesamtlänge der Schutzzäune an Bundesautobahnen auf 3 396 km, die Gesamtlänge der mit Schutzzäunen — meist beiderseits — ausgestatteten Bundesautobahnstrecken von 1 768 km auf 1 916 km erhöht.

4.3 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien

Im Jahre 1983 standen für eine Betreuungslänge von rd. 7 980 km 136 Autobahnmeistereien zur Verfügung. Planungsarbeiten für weitere 9 Autobahnmeistereien werden durchgeführt (siehe Karte 5).

Der Neu- und Ausbau bundeseigener Straßenmeisteren wurde fortgesetzt.

4.4 Nebenbetriebe an Bundesautobahnen

Nebenbetriebe an Bundesautobahnen sind Raststätten, Tankstellen, Motels, Kioske mit WC (KWC-Anlagen) sowie (an den Grenzübergängen) Wechselstuben und Touristikinformationsstände. Diese Nebenbetriebe sind Bestandteile der Bundesautobahnen und dienen der Versorgung der Verkehrsteilnehmer.

Den Bau der Nebenbetriebe hat sich der Bund vorbehalten, ihre Finanzierung und Verwaltung ist der bundeseigenen Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN) übertragen.

Insgesamt standen Ende 1983 zur Verfügung:

274 Tankstellen, davon 116 mit Verkaufskiosken

169 Raststätten

52 Motels

44 Kioske mit WC (KWC)

88 sonstige Betriebe, wie Campingplätze, Wechselstuben, Touristik-Informationsstände usw.

Der Bundesminister für Verkehr und die „Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH“ waren auch 1983 mit Erfolg bemüht, das Angebot an Service-Leistungen an den Bundesautobahnen weiter zu verbessern. Dabei standen vor allem Maßnahmen zur Modernisierung bzw. Kapazitätserweiterung und Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsabläufe und der Arbeitsbedingungen für das Betriebspersonal im Vordergrund. Außerdem wurden im Rahmen des Bauprogramms 1983 für Um- und Erweiterungsbauten sowie Unterhaltungsmaßnahmen an den Autobahnbetrieben weitere Betriebe behindertengerecht ausgebaut. Ferner wurden bei weiteren Anlagen Maßnahmen zur Energieeinsparung, wie verbesserte Wärmedämmung an Gebäuden, wärmetechnische Nutzung der Abluft in haustechnischen Anlagen und Erzeugung von Wärme mit Wärmepumpen durchgeführt.

Die Gesamtausgaben für alle Baumaßnahmen einschließlich der 1983 fertiggestellten Neubauten betragen rd. 97 Mio. DM.

Zur besseren Information der Verkehrsteilnehmer über das Service-Angebot an den Bundesautobahnen wurden von der GfN auch 1983 die Faltbroschüren

„Autobahn-Service“ (mit Kartenteil)

„Autobahn-Service für Behinderte“

„Kinderfreundlicher Autobahn-Service“

und einige weitere Informationsschriften herausgegeben, die an allen Autobahnnebenbetrieben kostenlos zu erhalten sind.

Im zweiten Halbjahr 1983 wurde mit den Vorbereitungen begonnen, um an Bundesautobahntankstellen die technischen Voraussetzungen für die Abgabe von bleifreiem Benzin zu schaffen.

5 Naturschutz und Landschaftspflege

Straßen und Straßenverkehr haben Auswirkungen auf Natur und Landschaft. Der BMV setzt sich dafür ein, daß die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Straßenbau berücksichtigt werden.

Als Ersatz für die „Richtlinien für den Lebendverbau an Straßen (RLS)“ wurden im Berichtsjahr die „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftsgestaltung, Abschnitt 3: Lebendverbau (RAS-LG 3)“ eingeführt. Die RAS-LG 3 enthalten Maßnahmen für die Sicherung erosions- und rutschgefährdeter Gesteins- und Bodenschichten unter besonderer Berücksichtigung der Wiederherstellung bzw. Neugestaltung des Landschaftsbildes.

Aktuelle Probleme des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die im Zusammenhang mit dem Neubau, dem Um- und Ausbau sowie der Unterhaltung von Straßen und deren Nebenanlagen sowie von Wegen und Gewässern auftreten, geben Anlaß, vorhandene Regelwerke zu überarbeiten und wo erforderlich, neue zu erstellen. Hierbei handelt es sich um die Themenkomplexe „landschaftsgerechte Straßenentwässerungsanlagen“, „Maßnahmen zum Amphibienschutz“ und die „landschaftspflegerische Begleitplanung“.

In die Straßenbauforschung wurde die landschaftspflegerische Begleitplanung mit ihren Teilbereichen Tier- und Pflanzenökologie verstärkt einbezogen. Die landschaftspflegerische Begleitplanung beginnt heute bereits in einem sehr frühen Planungsstadium und ist im gesamten Planungsprozeß zum integralen Bestandteil des Fachplans „Straße“ geworden. Die verfahrenstechnischen und methodischen Vorgehensweisen sollen im Hinblick auf das inhaltliche Anspruchsniveau unter Berücksichtigung ökologischer und nutzungsorientierter Belange optimiert und systematisiert werden.

Ein umfangreiches Forschungsvorhaben dient dem Ziel, Möglichkeiten und Grenzen der Sukzessionslenkung im Zuge straßenbegleitender Vegetationsflächen zu klären. Dabei sollen Anlage- und Pflegekonzepte ausgearbeitet und getestet werden, durch die sich das Straßenbegleitgrün zu landschaftstypischen und floristisch, faunistisch und ökologisch möglichst günstigen Formationen entwickeln kann.

6 Bürgerbeteiligung bei der Planung von Bundesfernstraßen

Die Notwendigkeit einer umfassenden Bürgerbeteiligung in einem frühen Planungsstadium wird vom Bundesminister für Verkehr und allen Ländern bejaht.

Als Grundlage dient — soweit nicht bereits länderspezifische Verfahren für eine Bürgerbeteiligung

entwickelt worden sind — das von den Straßenbauverwaltungen der Länder unter Mitwirkung des Bundesministers für Verkehr im Jahre 1980 erarbeitete „Rahmenkonzept zur Bürgerbeteiligung bei Straßenplanungen“. Das Konzept sieht eine Information und Beteiligung der Bürger in allen Phasen der Planung von Bundesfernstraßen von der Voruntersuchung (Erarbeitung von Varianten) bis zur Planfeststellung vor.

Der Bundesminister für Verkehr macht die Linienbestimmung für neue Bundesfernstraßen davon abhängig, daß vorher eine ausreichende Bürgerbeteiligung stattgefunden hat.

7 Verkehrserhebungen

Das Netz der automatischen Langzeitzählstellen auf den Bundesfernstraßen umfaßte am Ende des Berichtsjahres 567 Zählstellen, davon 276 auf Bundesautobahnen und 291 auf Bundesstraßen. Die Ergebnisse dieser Zählstellen wurden als Quartals- und Jahresauswertungen von der Bundesanstalt für Straßenwesen herausgegeben und in der Schriftenreihe „Straßenverkehrszählungen“ veröffentlicht.

Die besonderen Feiertags- und Ferienwochenendzählungen zur aktuellen Beobachtung der Verkehrsentwicklung in kritischen Reisezeiten an 20 repräsentativen, automatisch arbeitenden Langzeitzählstellen auf den Bundesautobahnen, wurden auch 1983 durchgeführt und jeweils kurzfristig ausgewertet.

Im Berichtsjahr liefen außerdem die ersten vorbereitenden Arbeiten für die Straßenverkehrszählung im Jahre 1985 an.

8 Forschung, Rationalisierung und internationale Zusammenarbeit

8.1 Straßenbauforschung

Im Rahmen der Straßenbau-, Brückenbau- und Straßenverkehrstechnischen Forschung wurden schwerpunktmäßig Untersuchungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs sowie zur Verringerung der Umweltprobleme, zur Rationalisierung und zur Kostensenkung bei den Bauweisen und Baustoffen gefördert.

8.2 Entwicklungen in der Straßenbautechnik

Die Aktivitäten in der Straßenbautechnik konzentrierten sich auf die Fortschreibung der standardisierten Regelungen für den Straßenoberbau, wie sie mit der Standardisierung der bituminösen Fahr-

bahnbefestigungen im Heißeinbau (StF-bit) für bituminöse und seit 1975 mit den Richtlinien für den Straßenoberbau — Standardausführung — (RStO 75) für bituminöse und Betondecken bundesweit eingeführt wurden. Unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus den RStO 75 werden die neuen „Richtlinien für die Standardisierung von Verkehrsflächenbefestigungen“ (RStV) bei Einbeziehung der Frostschutzschichten und in Abhängigkeit von der Beschaffenheit des Untergrundes bzw. Unterbaues eine Vielzahl von Aufbauvarianten und Gestaltungsmöglichkeiten für den unteren Aufbauteil für Verkehrsflächenbefestigungen aller Art innerhalb und außerhalb geschlossener Ortslagen aufweisen. Dadurch werden die unterschiedlichen Bemessungspraktiken in den Bundesländern, Städten und Gemeinden weitgehend abgedeckt, so daß künftig auf regionale Sonderregelungen verzichtet werden kann und die Richtlinien für die Standardisierung von Verkehrsflächenbefestigungen (RStV) als Rahmenrichtlinie vor allem im Interesse der Bauindustrie bundeseinheitlich angewendet werden kann.

Im „Merkblatt für Flächenbefestigungen mit Pflaster- und Plattenbelägen“ wurden die Erfahrungen mit diesen Bauweisen niedergelegt.

Weiter verfolgt und unterstützt wurden die Entwicklungen zur Verbesserung der Oberflächeneigenschaften von Fahrbahnbefestigungen, die in der „Zusammenfassung der Erfahrungen bei der Herstellung und Ausführung eishemmender Asphaltbetonschichten“ und im „Merkblatt“ für den Bau griffiger bituminöser Deckschichten“ ihren Niederschlag fanden.

Darüber hinaus werden die Bemühungen um ein „Management der Straßenbefestigungen“, d. h. die systematische Verknüpfung aller mit dem Entwurf, der Bemessung, dem Bau, der Zustandserfassung und der Erhaltung von Straßenbefestigungen verbundenen Planungsaufgaben fortgesetzt. Im Vordergrund stehen vorerst die Erfassung und Bewertung des Gebrauchszustandes des vorhandenen Straßennetzes. Wachsende Bedeutung erlangen daneben wirtschaftliche Maßnahmen zur Instandsetzung und Erneuerung des bestehenden Straßennetzes. Für die bauliche Unterhaltung bzw. die Instandsetzung bituminöser Fahrbahndecken wurden neue Arbeitstechniken entwickelt und erprobt, die Eingang in das „Merkblatt für die Erhaltung von Asphaltstraßen“ gefunden haben.

Von zunehmender Bedeutung sind Fragen der Wiederverwendung von Baustoffen und der Verwendung von industriellen Nebenprodukten, wie z. B. Müllverbrennungsaschen, im Straßenbau. Außer durch Forschungsvorhaben werden durch Versuchsstrecken und deren sorgfältige Beobachtung die künftigen Anforderungen und Randbedingungen für den Einsatz von Recycling-Materialien und industriellen Nebenprodukten ermittelt.

Rationalisierungseffekte ließen sich auch durch die Anwendung neuerer Bauverfahren wie das gebirgschonende Sprengen von Felsböschungen und die Verwendung neuartiger Baustoffe wie Geotextilien im Straßenbau erzielen. Hierzu erschienen die

Merkblätter über die „gebirgsschonende Ausführung von Spreng- und Abtragsarbeiten an Felsböschungen“ und für die „Anwendung von Geotextilien im Erdbau“.

Die „Technischen Lieferbedingungen für Mineralstoffe im Straßenbau“ — TL Min — und die „Richtlinien für die Güteüberwachung von Mineralstoffen im Straßenbau“ — RG Min — wurden der Entwicklung angepaßt und neu herausgegeben.

Neuere Erkenntnisse aus Forschung und Praxis gaben Anlaß, das „Merkblatt für die Entwässerung von Straßen“ zu überarbeiten. Die künftigen „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung“ werden umfassende Grundlagen für die Ermittlung der Regenspenden, der Abflüsse und der Entwässerungseinrichtungen einschließlich der Maßnahmen für Rückhaltung, Versickerung und Reinigung der Oberflächenwasser enthalten.

8.3 Rationalisierung des Vergabewesens

Durch die Rationalisierungsbemühungen auf dem Gebiete des Vergabewesens konnte eine Vielzahl von Einzelregelungen inzwischen vereinheitlicht und zusammengefaßt werden:

- Bewerbungsbedingungen für die Vergabe von Bauleistungen (Bwb-StB 79)
- Zusätzliche Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauleistungen (ZVB-StB 80)
- Standardleistungskatalog (STLK)
- Richtlinien für das Aufstellen von Unterlagen zur Vergabe von Bauleistungen (RU-StB 80)
- Richtlinien für das Behandeln der Bewerbungen und Angebote für Bauleistungen (RA-StB 82).

Von den „Richtlinien“ steht der abschließende dritte Teil „Richtlinien für das Abwickeln der Verträge für Bauleistungen (RV-StB)“ kurz vor der Fertigstellung. Einige besonders wichtige Teile wurden bereits als „Vorläufige Richtlinien (Vorl. RV-StB)“ eingeführt.

Damit ist bei den Unterlagen für Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau demnächst ein umfassendes bundeseinheitliches Regelwerk vorhanden, das sowohl bei den Verwaltungen als auch bei den Bauunternehmen wesentlich zur Rationalisierung bei der Vorbereitung und Abwicklung von Baumaßnahmen beiträgt.

Auch für die Vergabe und Abwicklung von Ingenieurleistungen ist ein Regelwerk in Bearbeitung.

8.4 Internationale Zusammenarbeit

Die internationale Zusammenarbeit wurde u. a. besonders intensiv mit Frankreich fortgesetzt. Im Vordergrund standen dabei bilateral interessierende Fragen der Straßenplanung, der sicheren Verkehrsführung durch Leiteinrichtungen, des Lärmschutzes sowie spezielle Fragen der Straßenbautechnik und der Unterhaltung von Straßen- und Brückenbauwerken.

Mit den USA wurde die bestehende Zusammenarbeit in Fragen der Forschung auf dem Gebiet Straßen- und Verkehrstechnik, insbesondere Verkehrsbeeinflussung und Verkehrssteuerung mit Rechnern fortgeführt. Eine Ausdehnung auf besonders interessierende Fragen des Straßen- und Brückenbaus ist vorgesehen.

Es fanden zahlreiche Informationsgespräche mit Fachleuten aus dem Ausland, z. B. Japan, Polen, Ungarn, USA, Spanien, Belgien und Rumänien statt.

9 Zusammenstellung wichtiger Bauvorhaben

9.1 Leistungen auf Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1983

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1983 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Bau- kosten ¹⁾ Mio.	Bis Ende 1982 fertig- gestellt	1983 fertig- gestellt	Ende 1983 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
	km	DM	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	
Baden-Württemberg								
A 7	Würzburg-Ulm	78,5	686,1	29,4	—	41,4	—	—
A 81	Singen-Schaffhausen: Kreuz Herrenberg bis Bietingen (B 34)	128,6	1 160,0	119,6	—	4,5	—	—
A 96	München-Lindau: Ferthofen (bayer. Landesgrenze) bis südl. Wangen (bayer. Landesgrenze)	48,3	471,9	1,4 (1. Fahr- bahn)	—	7,3	—	—
A 98	Lörrach-Schaffhausen: A 5 bis Wehr/ Bad Säckingen	31,5	450,0	5,5 davon: (1,7 km 1. Fahr- bahn)	3,9	4,2 davon: 1,7 km 2. Fahr- bahn)	Umgehung Lörrach	3,9
Bayern								
A 3	Regensburg-Passau: AS Rosenhof bis Passau (Grenze)	124,4	950,9	78,6	16,4	28,3	AS Passau/Süd bis Bundesgrenze	16,4
A 7	Würzburg-Ulm	87,8	573,7	35,3	—	42,0	—	—
A 7	Ulm-Füssen: AK Allgäu bis Füssen	29,4	313,6	—	—	6,6	—	—
A 73	Bamberg-Nürnberg: Bamberg bis Forch- heim-Nord	24,5	154,5	—	10,5	8,1	AS Hirschaid bis AS Forchheim/Nord	10,5
A 92	München-Deggendorf	133,7	728,6	47,8	—	20,6	—	—
A 93	Regensburg-Wolnzach: AS Penting bis AS Elsendorf	40,3	169,2	—	—	40,3	—	—
A 93	Regensburg-Hof: Pfaffenstein bis Markt- redwitz (teilweise 1. Fahrbahn)	122,8	662,4	82,7 davon: (30,9 km (1. Fahr- bahn)	—	19,0	—	—

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1983 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Bau- kosten ¹⁾ Mio.	Bis Ende 1982 fertig- gestellt	1983 fertig- gestellt	Ende 1983 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km
	km	DM	km	km	km		
1	2	3	4	5	6	7	8
A 96 München-Lindau: östlich Memmingen bis Lindau (Grenze) (bayer. Teilstrecken) . .	18,8	149,1	15,7 davon: (6,3 km) 1. Fahr- bahn)	3,1 davon: (2,3 km) 1. Fahr- bahn)	—	Memmingen/Ost bis Memmingen/Nord	3,1
Berlin							
A 10 BAB Ring Berlin (West): AK Schöneberg bis AS Kolonnenstraße . . .	1,9	86,0	—	—	1,9	—	—
AS Kolonnenstraße bis prov. AS Entlastungs- straße Süd	2,9	168,0	—	—	2,9	—	—
A 11 Berlin-Hamburg: Kurt-Schumacher- Platz bis Waidmanns- luster Damm	4,7 (+1,7)	534,5	2,7 (1,7)	—	2,0	—	—
A 13 Berlin-Südost: AK Schöneburg bis AS Geradesstraße . . .	5,0	321,0	3,7	—	1,3	—	—
Abzweig Neukölln: AS Tempelhof bis AS Britzer Damm	1,5	53,0	—	—	1,5	—	—
Hamburg							
A 253/ 255 Umgehung Veddel . . .	4,2	179,1	—	—	0,3	—	—
A 261 Eckverbindung Harburg	3,5	20,7	—	3,5	—	AD Hamburg/Süd- west bis Grenze Niedersachsen	3,5
Hessen							
A 66 Frankfurt a. M.—Fulda	100,9	1416,0	39,2	6,0	11,5	AS Hanau/West (ausschließlich) bis AS Erlensee (ausschließlich)	6,0
A 661 Bad Homburg- Darmstadt: Bonames bis Dreieck Seckbach	8,1	120,3	4,7	—	2,8	—	—
Kreuz Erlenbruch bis Egelsbach	20,2	265,9	18,8	—	1,1	—	—
Niedersachsen							
A 28 Logabirum- Westerstede	35,3	195,3	—	—	11,0	—	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1983 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Bau- kosten ¹⁾ Mio.	Bis Ende 1982 fertig- gestellt	1983 fertig- gestellt	Ende 1983 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
	km	DM	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	
A 29	Wilhelmshaven bis Dreieck Ahlhorner Heide	91,7	580,0	65,0	8,5	18,2	AS Zetel bis B 210	8,5
A 30	Rheine-Bad Oeynhausens: Bentheim (Grenze NL/D) westlich Rheine (Grenze NW/NS)	28,1	170,5	—	—	15,8	—	—
A 33	Osnabrück-Paderborn: Osnabrück-Belm bis Borgholzhausen	31,4	269,2	—	7,4	4,5	Ortsumgehung Osnabrück	7,4
A 250	Hamburg-Lüneburg: Maschen-Winsen	14,2	89,8	—	—	1,3	—	—
A 261	Eckverbindung Harburg	7,8	65,0	—	7,8	—	Levern bis Buch- holzer Dreieck	7,8
A 391	Westtangente Braunschweig	12,8	220,3	8,4	—	4,4	—	—
A 395	Braunschweig-Bad Harzburg: AK Braunschweig-Süd bis AS Vienenburg	32,6	134,2	14,3	1,8	—	AS Wolfenbüttel- West bis Adersheim	1,8
Nordrhein-Westfalen								
A 30	Rheine-Osnabrück (Landesgrenze NS/NW)	34,2	213,3	24,6	—	7,2	—	—
A 31	Bottrop bis Grenze (NW/NS)	83,3	605,5	7,1	—	34,7	—	—
A 33	Osnabrück-Paderborn: Bielefeld-Brackwede- Haaren	52,2	379,5	10,1	14,4	—	Hövelhof-Sennelager Barchen bis Haaren	8,1 6,3
A 42	Duiburg-Dortmund: Kamp-Lintfort bis Essen-Bottrop	29,3	565,9	18,6	—	3,1	—	—
A 44	Mönchengladbach- Dortmund: AK Holz (A 46) bis Ratingen (A 3)	41,4	745,1	17,2	3,3	1,0	Umgehung Ratingen (L 239-L 422) Südl. Krefeld (L 26-B 57)	1,2 2,2
A 44	Westl. Velbert (B 227) bis Essen-Dilldorf (B 227n)	7,0	179,5	—	—	7,0	—	—
A 46	Heinsberg-Wuppertal: Elvekum (A 57) bis Düsseldorf-Wersten ..	9,1	472,8	3,5	3,0	2,6	AS A 57/A 46 Elve- kum bis A 46/B 9 Flehe bis Wersten	1,6 1,4
A 46	Hagen-Brilon	84,3	891,9	16,3	—	16,6	—	—
A 52	Westl. Elmpt bis Meerbusch/Neuss	41,8	212,3	24,8	4,1	—	MG/Hostert (B 230) bis AK MG A 52/A 61	4,1

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1983 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Bau- kosten ¹⁾ Mio.	Bis Ende 1982 fertig- gestellt	1983 fertig- gestellt	Ende 1983 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
	km	DM	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	
A 56	Heinsberg-Euskirchen Zülpich (B 265) bis Frauenberg (A 1) (1. Fb)	6,3	29,6	—	—	6,3	—	—
A 57	Krefeld-Ludwigshafen: Hommersum (niederl. Grenze) bis Moers- Hülsdank	49,8	292,7	30,3	—	19,5	—	—
A 59	Dinslaken (L 1) bis Duisburg-Marxloh (Warbruck Straße) . . .	5,9	86,7	—	—	2,5	—	—
A 61	Erfstadt-Venlo: Erfstadt (A 1) bis Borschemich (L 277) . .	41,2	222,7	13,3	14,8	13,5	Titz-/Jackerath bis Bergheim (L 122)	14,8
A 445	Hamm/Rhynern (A 2) bis Neheim/Hüsten . . .	15,6	144,0	6,2	—	9,2	—	—
A 542	Pulheim-Langenfeld: Hitdorf (A 59) bis Langenfeld (A 3)	6,0	89,9	4,8	—	1,2	—	—
A 560	Südl. Hennef bis AD St. Augustin	13,5	209,8	5,8	—	4,5	—	—
Rheinland-Pfalz								
A 1	Trier-Saarbrücken: AD Moseltal bis nördl. AS Reinsfeld	20,7	204,6	—	20,7	—	AD Moseltal bis AS Reinsfeld	20,7
A 48	Koblenz-Trier: westl. Trier bis Mesenich (Grenze) . . .	8,5	105,0	—	—	8,5	—	—
A 60	St. Vieth-Bitburg	(38,6) (1. Fb)	275,8	—	—	(38,6) (1. Fb.)	—	—
A 62	Trier-Pirmasens: Landstuhl bis Pirmasens	(27,7) (1. Fb.)	213,3	(4,4) (1. Fb.)	—	(15,0) (1. Fb.)	—	—
A 63	Mainz-Kaiserslautern: Mauchenheim bis Kaiserslautern	39,6	341,1	—	—	8,0	—	—
A 65	Ludwigshafen-Karls- ruhe: Rheingönzheimer Kreuz (B 9) bis südl. Landau	39,9	265,4	22,7	—	5,2	—	—
Saarland								
A 8	Saarbrücken-Luxem- burg (Luxemb. Grenze)	61,4	268,5	27,1	—	12,2	—	—
A 62	Trier-Pirmasens: AS Nohfelden bis AS Birkenfeld	6,3	66,6	—	—	6,3	—	—

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1983 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt länge	Bau- kosten ¹⁾ Mio.	Bis Ende 1982 fertig- gestellt	1983 fertig- gestellt	Ende 1983 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km
	km	DM	km	km	km		
1	2	3	4	5	6	7	8
Schleswig-Holstein							
A 23 Hamburg-Heide: Ausbau Kurpunder/ Halstenbek bis AS Pinneberg/Mitte ...	3,7	37,3	—	—	0,1	—	—
Itzehoe/Edendorf bis Schafstedt	21,9	214,3	—	—	2,0	—	—
							129,3

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

9.2 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1983

9.2.1 4streifige Bundesstraßen

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1983		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1982 fertig- gestellt km	1983	Ende	
				fertig- gestellt km	1983 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
Baden-Württemberg						
B 27	Ausbau in Heilbronn	1,6	6,8	—	1,6	—
B 27	Verlegung von Ludwigsburg-Nord bis Bietigheim	3,2	16,0	—	—	3,2
B 27	Neubau zwischen Aich und Schlaitdorf (Reg. Bez. Grenze)	6,1	76,3	—	—	6,1
	Neubau zwischen Schlaitdorf (Reg. Bez. Grenze) und Kirchentellinsfurt	7,0	70,0	—	—	7,0
B 27	Neubau von Bodelshausen bis Hechingen/Nord	2,7	17,3	—	—	2,7 (2. Fahr- bahn)
B27/33	Verlegung zwischen Bad Dürkheim und Donaueschingen	8,7	43,0	6,0	—	2,7
B 28	Ausbau bei der BAB-Anschlußstelle Appenweier	3,1	32,7	—	—	0,6
B 28	Schloßbergtunnel Tübingen (einschließlich Hegelstraße)	3,8	70,2	2,2	—	0,5
B 29	Neubau zwischen Großheppach und Schorndorf/West	7,6	39,6	—	—	7,6 (2. Fahr- bahn)
B 30	Neubau zwischen Laupheim/Süd und Äpfingen (2. Fahrbahn)	4,9	11,9	—	—	0,5
B 32	Ausbau von Sigmaringen/Nord bis Nollhof	1,5	5,1	—	1,5	—
B 33	Neubau Konstanz (Reichenaustraße) bis Konstanz (Schweizer Grenze)	1,3	61,0	—	—	1,3
B 36	Verlegung bei Hockenheim	7,3	38,2	—	—	7,3
B 38	Neubau von Mannheim (A 656) bis Mannheim/Neckerau (B 36)	2,3	34,9	—	2,3	—
B 44	Verlegung von Mannheim/Sandhofen bis Landesgrenze Baden-Württemberg/Hessen	4,6	11,0	—	—	4,6
Bayern						
B 4	Ausbau zwischen Coburg/Süd und Niederfüllbach (2. Fahrbahn)	2,3	8,0	—	—	2,3
B 4	Ausbau zwischen Nürnberg/Buch und Tennenlohe (2. Fahrbahn)	6,4	15,4	4,1	2,3	—
B 13	Ausbau zwischen Hochbrück und Lohhof .	2,9	6,7	—	2,4	—
B 27	Ausbau von Würzburg bis Veitshöchheim .	3,8	32,0	3,3	—	0,5
B 303	Ausbau Kreuzung B 19-Schweinfurt (1. BA)	5,1	18,8	4,2	—	0,9

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1983	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1982 fertig- gestellt km	1983	Ende
				fertig- gestellt km	1983 in Bau km
1	2	3	4	5	6
Berlin					
Neubau von AS Schulzendorfer Straße bis Grenze Berlin (West)	2,3	94,0	1,9	—	0,4
Bremen					
B 6 Teilortsumgehung zwischen Stephani- brücke und Hansestraße/Utbremer Straße	1,7	91,5	—	—	1,3
Hamburg					
B 73 Ausbau der Cuxhavener Straße von An de Geest bis Landesgrenze NS/HH . . .	0,9	3,2	—	0,9	—
Hessen					
B 448 Neubau zwischen Tannenmühle (B 45) und Offenbach (A 5 „Am Turm“)	6,9	24,1	4,7	—	2,2
B 455 Verlegung in Wiesbaden/Bierstadt zwischen Bundessonderstraße an Rheinlandstraße (2. Fahrbahn)	1,3	5,5	—	1,3	—
B 519 Verlegung zwischen Flörsheim (L 3028) und Rüsselsheim (B 43)	1,0	36,2	0,8 (1. Fahr- bahn)	1,0 (2. Fahr- bahn)	—
Niedersachsen					
B 6 Ausbau zwischen Neustadt und Frielingen	5,0	25,9	2,5	—	2,5
B 65 Verlegung von Hannover-Waldheim (B 6) bis Anderten (A 7)	7,5	72,8	5,3	—	1,9
B 522 Neubau von Langenhagen (A 352) bis AS Langenhagen (A 2)	1,9	93,7	1,0	—	0,4
Nordrhein-Westfalen					
B 61n Neubau zwischen Brackwede und Bielefeld	3,5	84,4	—	—	2,7
B 227 Neu- und Ausbau zwischen Heiligenhaus und Heiligenhaus-Hetterscheid	1,1	5,7	—	—	1,1
B 256n Neubau zwischen A 4 und Bergneustadt .	2,6	52,0	—	—	2,6
Rheinland-Pfalz					
B 9 Verlegung zwischen Rehhütte und Speyer (2. Fahrbahn)	3,7	10,9	—	—	1,5
B 41 Verlegung in Idar-Oberstein einschl. Nahewehr	3,4	220,0	—	—	3,4
B 42 Pfaffendorfer Brücke bis Balthasar-Neumann-Straße	2,5	22,2	1,5	—	1,0
Saarland					
B 423 Ausbau Bexbacherstraße in Homburg- AS Homburg bis Stadt Homburg	3,3	39,0	2,0	1,3	—
Schleswig-Holstein					
B 76 Verlegung von Blickstedt bis Kiel einschl. Kanalübergang	9,9	155,3	—	—	3,5
B 76 Elmschenhagen bis Raisdorf	4,4	55,0	2,0	—	2,4

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1983	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Bau- kosten ¹⁾	Bis Ende 1982 fertig- gestellt	1983 fertig- gestellt	Ende 1983 in Bau
	km	Mio. DM	km	km	km
1	2	3	4	5	6
B 200 Verlegung zwischen der A 7 und der B 76 bei Flensburg	7,3	40,1	—	7,3	—
				21,9	

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1983

9.2.2.2 2streifige Bundesstraßen

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1983		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1982 fertig- gestellt km	1983	Ende	
				fertig- gestellt km	1983 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
Baden-Württemberg						
B 19/466	Ausbau zwischen Heidenheim und Schnaitheim	4,1	16,9	3,5	0,6	—
B 34	Ausbau in Waldshut	3,3	10,0	2,0	—	1,3
B 296	Ausbau in Calw	5,6	15,4	1,5	—	4,1
B 314	Ausbau Wutöschingen—Ofteringen	2,7	7,0	—	—	2,7
B 462	Ausbau Schramberg—Sulgen	4,3	10,8	—	—	4,3
B 500	Ausbau zwischen Waldkirch und Waldshut	5,0	18,7	3,0	—	2,0
B 523	BAB-Zubringer Villingen/Schwenningen (B 27) bis Tuningen/Talheim (einschließlich Ortsumgehung Talheim)	14,0	36,6	8,7	—	5,3
Bayern						
B 8	Neubau der Isarbrücke in Platting	0,5	8,5	—	—	0,2
B 12n	Neubau Weitnau (KE 7) bis Waltenhofen .	15,4	132,5	—	—	15,4
B 13	Ausbau südlich Ochsenfurt	1,9	8,0	—	0,4	1,5
B 16	Verlegung bei Gundelfingen	3,7	8,8	—	—	3,7
B 19	Verlegung bei Niederlauer	1,0	3,9	—	—	1,0
B 19	Ausbau Bad Neustadt/Saale bis Heustreu	3,0	4,4	—	3,0	—
B 21	Ausbau von Schwarzbach (Bundesgrenze) bis B 20	3,5	8,6	2,5	—	1,0
B 22	Ausbau von Unterneuses bis Bamberg . .	6,4	5,5	0,4	—	6,0
B 22	Verlegung nördlich Schönethal	5,8	10,5	—	—	4,4
B 26	Ausbau in Schweinfurt (2. Bauabschnitt) .	1,5	10,0	0,8	0,7	—
B 85	Ausbau Bayreuth—Unterbrücklein	9,2	11,9	3,3	—	2,4
B 299	Verlegung bei Neumarkt Opf.	1,5	8,1	—	—	1,5
B 300	Verlegung westl. Langenbruck	9,4	19,5	5,6	—	2,2
B 388	Ausbau in Passau (Zahnradfabrik)	1,4	10,5	—	—	1,4
Hessen						
B 7	Ausbau zwischen und Espenau (K 34) einschließlich Knoten B 7/83/L 3217)	3,1	12,8	—	—	3,1
B 27	Ausbau in Bad Sooden und Allendorf/Kleinwach	3,1	16,1	—	—	3,1
B 27	Ausbau bei Bad Sooden/Allendorf	2,4	6,7	—	—	1,4
B 62	Ausbau in Bad Hersfeld (Obersberg einschließlich Knoten B 62/B 27 und Fuldabrücke)	2,7	14,8	1,1	—	1,6

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1983	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1982 fertig- gestellt km	1983 fertig- gestellt km	Ende 1983 in Bau km
1	2	3	4	5	6
B 277 Verlegung bei Aßlar zwischen A 49 und Querspange südl. Aßlar	0,7	6,9	—	—	0,7
Niedersachsen					
B 65 Verlegung und Ausbau von westl. Wittlage bis östl. Rabber	5,5	10,0	0,9	—	0,8
B 216 Lüneburg-Dahlemburg	14,5	16,0	1,2	5,9	1,9
B 437 Verlegung von Varel bis einschließlich Kreuzungsbereich mit A 29	2,1	10,1	1,7	—	0,4
Nordrhein-Westfalen					
B 7/55 Neubau in Meschede (Durchstich)	0,5	3,1	—	—	0,5
B 7/515 Einbahnring in Menden (1. Bauabschnitt) .	0,6	15,0	—	—	0,6
B 55 Ausbau von Köln-Weiden bis Köln-Königsdorf	2,4	3,1	—	1,0	—
B 55 Ortsdurchfahrt Königsdorf	1,6	4,2	1,0	0,6	—
B 58 Ausbau Drensteinfurt-Ahlen	6,3	14,4	4,1	—	2,2
B 62 Verlegung zwischen Weidenau und Dreistiefenbach	2,8	14,1	—	—	2,8
B B 64/84 Verlegung bei Höxster	2,1	9,7	—	—	2,1
B 225 Ausbau zwischen Recklinghausen und Marl	5,6	15,9	3,5	—	2,1
B 235 Ausbau nördlich Lüdighausen	4,2	4,4	—	—	4,2
B 251 Ausbau OD Brilon-Wald	1,6	10,0	0,5	—	1,1
B 256 Ausbau von nördl. Allenbach (B 256) bis Derschlag (B 55)	2,1	16,2	—	2,1	—
B 258 Ausbau bei Monschau (Stützmauer)	0,6	6,5	—	—	0,6
B 473 Neubau zwischen Hamminkeln (A 3) und Dingden (L 465)	2,4	5,0	—	—	2,4
B 480 Ausbau nördlich Winterberg (DB-Brücke)	1,8	5,9	—	1,8	—
B 509 Ausbau zwischen Hinsbek und Leuth	3,0	7,2	1,1	1,9	—
B 514 Ausbau in Vlotho	1,2	8,9	—	—	1,2
B 514 Ausbau zwischen Vlotho und Bad Oeynhausen	1,6	7,9	—	—	1,6
B 525 Neubau Oeding-Holthausen	5,3	7,0	—	—	0,8
Rheinland-Pfalz					
B 9 Verlegung zwischen Speyer und Schwegenheim	5,4	16,0	—	—	5,4
B 39 Ausbau zwischen Frankenstein und Neustadt	5,0	38,0	1,7	—	2,0
B 48 Verlegung Bad Münster a. Stein	1,0	19,6	—	—	1,0
B 49 Verlegung bei St. Aldegund und Ediger . . .	6,1	15,2	0,5	—	0,4
B 51 Verlegung zwischen Landesgrenze und AS Saarburg/Mitte	14,4	37,8	—	—	3,0

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1983	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1982 fertig- gestellt km	1983	Ende
				fertig- gestellt km	1983 in Bau km
1	2	3	4	5	6
B 257 Ausbau in Adenau mit Überbrückung des Adenauer Baches	1,6	7,2	0,3	—	1,3
Schleswig-Holstein					
B 5 Verlegung von nördl. Husum bis nördl. Platenhörn	12,1	30,1	—	—	0,1
B 5 Verlegung zwischen Tönning und der B 203, 2. Bauabschnitt Hemme bis westl. Heide	10,6	26,0	—	—	0,1
B 207 Verlegung bei Fredeburg-Buchholz	4,8	21,7	—	2,5	0,1
B 430 Ausbau OU Schenefeld bis OU Hohenwestedt	7,2	5,1	—	—	6,5
				20,5	

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

9.3 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1983

im Ortsumgehungsprogramm

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1983	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1982 fertig- gestellt km	1983 fertig- gestellt km	Ende 1983 in Bau km
1	2	3	4	5	6
Baden-Württemberg					
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>					
B 10/27 Verlegung zwischen Stuttgart/Nord und Stuttgart/Zuffenhausen einschließlich Querspange Kornwestheim	7,2	131,9	5,2	—	2,0
B 27 Verlegung zwischen Engstlatt und Balingen-Süd	6,5	66,0	1,0	—	2,0
B 29 Neubau zwischen Waldhausen/Ost und Schwäbisch Gmünd/West	8,9	93,4	—	—	8,9
B 30 Neubau von nördl. Baidt (B 30 alt beim Egelsee) bis Ravensburg-Weingarten-Eschach einschließlich Anschluß der B 33 an die B 30	24,5	125,5	—	—	5,0
B 33 Neubau zwischen Singen und Radolfzell	10,9	59,0	—	—	10,9
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>					
B 3 Verlegung bei Wiesloch	10,1	31,3	—	—	10,1
B 3 Neubau zwischen Freiburg/St. Georgen und Wolfenweiler	5,4	62,0	—	—	5,4
B 14 Verlegung von Zimmern bis südl. Rottweil	6,0	31,3	—	—	6,0
B 28 Verlegung bei Nußbach	4,2	11,0	—	4,2	—
B 28 Verlegung bei Blaubeuren	2,3	29,3	—	2,3	—
B 31 Verlegung zwischen Kirchzarten und Buchenbach	3,0	13,8	—	—	3,0
B 31 Verlegung bei Pfohren	4,1	16,2	—	4,1	—
B 31 Ortsumgehung Meersburg	6,4	35,6	—	—	6,4
B 33 Verlegung zwischen Biberach und Haslach	11,8	78,0	—	—	5,5
B 36 Verlegung bei Waghäusel/Wiesental	8,5	26,7	—	—	8,5
B 39 Verlegung bei Reilingen	4,7	8,0	—	—	4,7
B 39 Verlegung bei Rauenberg	3,2	21,0	—	—	3,2
B 290 Verlegung zwischen Satteldorf und Wallhausen (Umgehung Satteldorf)	4,0	18,8	0,6	3,4	—
B 292 Verlegung bei Obrigheim	4,7	32,0	—	—	4,7
B 293 Verlegung bei Flehingen	5,8	15,0	2,5	—	3,3
B 294 Verlegung nordöstlich Freudenstadt	5,1	15,5	—	—	5,1
B 294 Verlegung Freudenstadt-Loßburg	3,5	21,6	2,0	—	1,5
B 294 Verlegung bei Waldkirch	7,7	77,0	—	—	7,7

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1983		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Gesamt- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1982 fertig- gestellt km	1983 fertig- gestellt km	Ende 1983 in Bau km	
	km	DM	km	km	km	
1	2	3	4	5	6	
B 295	Neubau der Ortsumgehung Stuttgart-Weilimdorf	4,8	55,4	—	—	4,8
B 312	Umgehung Oberstetten	2,9	5,2	—	—	2,9
B 317	Verlegung bei Utzenfeld	2,5	7,3	—	2,5	—
B 317	Verlegung bei Lörrach, 1. Bauabschnitt . .	1,8	11,1	—	1,8	—
B 462	Verlegung bei Langenbrand	1,2	18,3	—	1,2	—
B 463	Verlegung bei Straßberg	1,7	2,8	—	—	1,7
B 467	Verlegung bei Tettngang	6,4	19,3	—	—	6,4
B 523	Zubringer Villingen-Schwenningen/Nord .	6,2	17,6	—	—	6,2
Bayern						
B 4	Verlegung zwischen Niederfüllbach und Rossach	9,2	35,7	(0,8)	7,7	3,0*)
B 19	Verlegung Estenfeld	7,1	36,0	—	—	4,0
B 173n	Verlegung bei Staffelstein (1. Fahrbahn) . .	10,3	54,5	(7,0) (1. Fahr- bahn)	7,0 (2. Fahr- bahn)	3,3
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 2	Verlegung bei Germering (1. Fahrbahn) . .	2,1	6,0	—	—	2,1
B 2	Ausbau und Verlegung bei Pleinfeld	6,4	13,6	4,0	—	2,4
B 8	Ortsumgehung Neumarkt/Opf.	1,0	5,7	—	—	0,8
B 11	Verlegung bei Zwiesel	6,7	19,5	—	—	6,7
B 12	Ortsumgehung Röhrnbach	3,5	11,0	—	—	3,5
B 13	Verlegung bei Eibelstadt	3,3	8,4	—	3,3	—
B 13	Verlegung Ottenhofen-Marktbergel	6,6	13,0	—	1,0	—
B 15	Ortsumgehung Tirschenreuth	1,9	6,5	—	—	1,9
B 16	Verlegung bei Rain am Lech	13,9	29,3	—	13,9	—
B 16	Verlegung von Wenzelbach bis Hauzendorf	9,0	25,0	0,3	—	5,3
B 20	Verlegung von Kothmaißling bis Furth i. Wald	14,5	40,6	—	2,4	3,1
B 25	Verlegung zwischen Walkersdorf und Östheim	5,6	8,7	—	—	3,9
B 26n	Verlegung bei Arnstein-Stettbach	6,1	14,2	4,2	1,9	—
B 85	Verlegung bei Ziegelhütten	2,9	7,9	2,6	0,3	—
B 279	Ortsumgehung Brendlorenzen	3,8	9,1	—	—	3,8
B 289	Ortsumgehung Fuchsstadt	1,8	3,5	—	—	1,8
B 289	Verlegung bei Kulmbach	3,0	13,5	2,4	—	0,6
B 299	Verlegung nördl. Landshut, Teilabschnitt B 11/299 bei Altdorf	2,6	11,9	1,7	—	0,9
B 299	Ortsumgehung Pfettrach	2,4	6,2	—	—	2,4
B 299	Verlegung bei Reuth	5,5	8,0	—	5,5	—
B 300	Ortsumgehung Kühbach	4,1	9,1	—	—	4,1
B 303	Ortsumgehung Gestungshausen	2,3	4,8	—	—	2,3
B 310	Ausbau zwischen Wertach und Oy	5,8	16,7	—	—	5,8

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

*) davon 0,7 km 4streifig

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1983		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Gesamt- kosten ¹⁾ Mio.	Bis Ende 1982 fertig- gestellt	1983 fertig- gestellt	Ende 1983 in Bau	
	km	DM	km	km	km	
1	2	3	4	5	6	
B 388	Südümgehung Erding	4,5	14,9	—	—	4,5
B 388	Verlegung bei Birnbach	9,9	32,6	—	—	9,9
B 470	Verlegung bei Steinach a. d. Ens	2,0	3,3	—	2,0	—
B 472	Verlegung bei Bad Tölz	3,6	31,7	—	—	3,6
Bremen						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 74	Verlegung im Raum Blumenthal zwischen Lüssumer Straße und Kreinsloger	1,3	36,4	—	—	0,8
Hamburg						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 4/75	Umgehung Harburg von Kornweide/Wil- helmsburger Reichsstraße bis Bremer Stra- ße/Hohe Straße	4,6	256,1	—	—	4,6
B 431	Bau der Ortsumgehung Rissen von Süll- dorfer Brooksweg bis Sandmoorweg	2,0	62,8	—	—	2,0
Hessen						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 3 a	Neubau zwischen Cölbe und Marburg-Nord	3,7	58,7	(3,7) (1. Fahr- bahn)	3,7	—
B 26	Neubau zwischen Darmstadt/Ostbahnhof und Babenhausen/Harpertshausen	17,2	105,6	11,0	—	1,3
B 40 a	Neubau zwischen A 66 und Frankfurt a. M. (Südümgehung Frankfurt-Höchst)	7,6	105,0	4,4	—	2,1
B 43	Verlegung zwischen Hanau/Steinheim und Hanau/Wolfgang einschließlich Mainbrücke	6,7	139,6	3,9	—	2,8
B 45	Verlegung zwischen Eppertshausen und Münster	5,0	50,5	—	—	5,0
B 47	Verlegung bei Lorsch	5,8	70,0	3,2	—	2,6
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 27	Verlegung zwischen Bebra/Breitenbach und Bebra/Blankenheim	3,6	12,9	—	—	3,6
B 27	Verlegung bei Hünfeld	4,1	19,7	—	—	4,1
B 40	Verlegung bei Hochheim a. Main	3,9	12,7	—	—	3,9
B 62	Verlegung zwischen Bürgeln (B 3 a) und Kirchhain (A 49)	13,1	53,5	—	6,8	2,5
B 252	Ortsumgehung Arolsen/Mengeringhausen .	2,3	14,7	—	—	2,3
B 252	Verlegung bei Korbach	5,6	22,0	—	—	2,6
B 253	Ortsumgehung Eschenburg/Eibelhausen . .	3,4	9,8	—	—	3,4
B 275	Verlegung bei Idstein	4,7	23,8	—	—	4,7

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1983		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Gesamt- kosten ¹⁾	Bis Ende 1982 fertig- gestellt	1983 fertig- gestellt	Ende 1983 in Bau	
	km	Mio. DM	km	km	km	
1	2	3	4	5	6	
B 276/455	Verlegung bei Schotten	3,2	9,4	2,2	—	1,0
B 323	Verlegung Homberg/Relbehausen	1,8	6,1	—	—	1,8
B 426	Verlegung bei Darmstadt/Eberstadt	3,2	14,0	—	—	3,2
B 455/489	Ortsumgehung Wölfersheim/Berstadt	2,7	5,8	—	2,7	—
B 456	Verlegung bei Wehrheim	5,3	12,6	—	—	5,3
B 457	Ortsumgehung Hungen/Rodheim	1,8	4,0	—	1,8	—
B 485	Verlegung bei Bad Wildungen	3,6	9,2	0,9	2,7	—
B 521	Verlegung bei Altstadt/Lindheim	2,0	10,7	—	—	2,0
Niedersachsen						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 4/209	Ortsumgehung Lüneburg	15,7	68,0	—	—	5,0
B 65	Neubau bei Empelde	4,6	44,8	—	—	1,9
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 70	Verlegung von der B 70 südlich Lingen bis zur B 213 südwestl. Lingen (Südumgehung Lingen)	4,6	31,9	—	—	4,6
B 71/75	Verlegung bei Rotenburg (Nordumgehung)	10,2	40,1	2,0	0,5	1,0
B 72	Neubau zwischen Cloppenburg und B 72	5,7	27,0	—	—	5,7
B 213/403	Verlegung Nordhorn	8,1	37,8	—	—	0,3
B 213	Verlegung bei Lönigen	4,6	16,5	—	4,6	—
B 214	Verlegung bei Bröckel	5,2	12,4	—	—	5,2
B 238	Verlegung bei Rinteln	6,2	56,1	1,0	—	5,2
B 240	Umgehung von Linse bis Bodenwerder	2,5	68,7	0,8	—	1,7
Nordrhein-Westfalen						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 42n	Neubau von Bonn/Ramersdorf bis Königswinter	5,2	204,5	—	—	5,2
B 54	Hüttentalstraße zwischen Buschhütten und Geisweid	4,1	79,9	—	2,1	2,0
B 54/62	Hüttentalstraße zwischen Geisweid und Weidenau	2,9	113,9	—	2,9	—
B 62	Hüttentalstraße zwischen Siegen/West und Eiserfeld	3,1	66,2	—	—	3,1
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 9	Ortsumgehung Dormagen	2,8	7,8	—	—	2,8
B 9	Verlegung in Wesseling	1,2	9,6	—	—	1,2
B 9	Verlegung bei Goch	6,3	18,2	—	—	6,3
B 51	Neubau bei Blankenheim	7,2	13,7	—	—	7,2

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1983		
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt- länge	Gesamt- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1982 fertig- gestellt km	1983 fertig- gestellt km	Ende 1983 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 51	Verlegung bei Iversheim	4,4	11,3	0,6	0,2	—
B 54	Neubau zwischen Nordwalde und Nien- berge/Münster	11,3	35,1	—	11,3	—
B 54	Verlegung bei Herdecke	2,0	51,0	—	—	2,0
B 55n	Verlegung bei Anröchte	4,8	13,9	—	—	4,8
B 56/221	Ortsumgehung Geilenkirchen	13,3	34,6	—	—	4,5
B 57	Verlegung bei Rheinberg	2,0	15,3	—	—	2,0
B 61	Verlegung zwischen Petershagen und Lan- desgrenze	7,0	9,5	—	—	4,3
B 64/51	Verlegung bei Telgte	4,1	13,1	—	—	4,1
B 64	Neubau bei Schloß Neuhaus (Ortsumgehung Quinhagen)	1,5	5,7	—	—	1,5
B 64	Neubau Herste-Riesel	6,7	23,1	—	—	0,5
B 64	Neubau zwischen Riesel, Brakel und Hembsen	9,1	36,9	—	—	9,1
B 229	Ortsumgehung Radevormwald	2,5	19,5	—	—	2,5
B 239	Verlegung bei Fürstenau	3,5	7,4	—	—	3,5
B 477	Verlegung bei Bergheim	9,6	28,7	—	3,1	1,0
Rheinland-Pfalz						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 9	Verlegung bei Lingenfeld	6,7	59,3	—	—	6,7
B 49	Verlegung zwischen Horchheimer Höhe und Neuhäusel	8,0	54,1	—	—	8,0
B 266	Verlegung zwischen Bad Neuenahr und Lohrsdorf	6,7	92,6	3,8	—	2,2
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 10	Verlegung Albersweiler (1. Bauabschnitt) .	3,2	35,1	—	—	3,2
B 10	Verlegung bei Wilgartswiesen	3,5	37,9	—	—	3,5
B 42	Verlegung bei Rheinbrohl	3,0	27,1	—	—	3,0
B 47	Verlegung zwischen Dreisen und Eisenberg	6,8	29,5	3,5	—	3,3
B 48	Verlegung bei Winnweiler	4,5	22,5	—	—	4,5
B 50	Verlegung bei Kirchberg	9,3	30,0	—	—	5,0
B 50	Verlegung bei Grolsheim	1,7	4,5	—	—	1,7
B 51	Verlegung von Saarburg nach Ayl	8,4	30,4	3,6	—	1,0
B 51	Verlegung zwischen Konz und Wasserliesch inkl. Umgehung Konz	5,8	23,0	—	—	3,0
B 53	Verlegung bei Issel	1,7	4,2	—	—	1,7
B 271	Verlegung bei Grünstadt	3,0	18,0	—	—	3,0
B 327	Verlegung bei Emmelshausen	5,2	13,9	1,6	—	1,7
B 410	Verlegung bei Prüm (2. Bauabschnitt)	4,4	15,0	—	—	4,4

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1983		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Gesamt- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1982 fertig- gestellt km	1983 fertig- gestellt km	Ende 1983 in Bau km	
	km	DM	km	km	km	
1	2	3	4	5	6	
B 412	Verlegung Kempenich bis Weibern	4,4	14,4	—	—	4,4
B 428	Verlegung bei Hackenheim	1,6	5,1	—	1,6	—
Saarland						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 41	Neubau der Westumgehung Neunkirchen	4,9	97,0	1,0	—	2,6
B 51	Teilumgehung Völklingen	1,9	34,0	1,4	—	0,5
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 41	Verlegung bei Hofeld	3,0	17,2	1,5	—	1,5
B 51	Mettlach-Saarlöcherbach	5,0	25,0	—	—	5,0
Schleswig-Holstein						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 75	Verlegung von Kücknitz bis Travemünde	7,3	59,0	—	—	5,0
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 5	Verlegung bei Brunsbüttel einschließlich Kanalquerung	18,2	264,2	—	9,8*)	8,4
B 201	Ortsumgehung Schleswig (2. Bauabschnitt)	1,4	2,9	—	—	1,4
B 431	Verlegung zwischen Wewelsfleth und Glückstadt	4,6	25,6	3,4	—	1,2
				118,3		

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

*) davon 4,3 km vorhandene Straße aufgestuft

9.4 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1983 im Bahnübergangsbeseitigungsprogramm

Bahnübergang		Gesamtkosten ¹⁾	
Bundesstraße	Bezeichnung des Bahnüberganges	insgesamt in 1000 DM	Anteil des Bundes in 1000 DM
1	2	3	4
Baden Württemberg			
<i>beseitigt</i>			
500	Triberg	9 125	5 775
<i>in Bau befindlich</i>			
291	Oftersheim	7 647	4 866
292	Osterburken	20 774	10 437
Bayern			
<i>beseitigt</i>			
16	Unterhausen	noch abzurechnen	
85	Altdrossenfeld	4	2
<i>in Bau befindlich</i>			
26	Langenprozelten	18 246	14 821
Hessen			
<i>beseitigt</i>			
26	Darmstadt	30	15
27	Bad Soden-Allendorf ...	4 359	1 453
276	Wächtersbach	14 923	11 061
<i>in Bau befindlich</i>			
83	Hofgeismar	11 429	6 892
Niedersachsen			
<i>beseitigt</i>			
4	Gifhorn	34	14
188	Gifhorn	32	16
211	Großenmeer	noch abzurechnen	

Bahnübergang		Gesamtkosten ¹⁾	
Bundesstraße	Bezeichnung des Bahnüberganges	insgesamt in 1000 DM	Anteil des Bundes in 1000 DM
1	2	3	4
noch Niedersachsen			
<i>in Bau befindlich</i>			
1	Poppenburg	6 512	4 144
65	Schüttorf II	20 568	12 426
70	nördlich Leer	12 533	8 120
75	Rotenburg/Wümme ...	6 240	4 000
75	Oyterdamm	3 600	2 300
Nordrhein-Westfalen			
<i>beseitigt</i>			
7/55	Meschede	31 600	19 700
9	Kevelaer	8 200	5 500
9	Goch	18 750	12 500
<i>in Bau befindlich</i>			
7	Neheim-Hüsten	18 800	17 400
8	Wesel	9 000	6 000
64	Hembsen	3 000	1 900
64	Brakel		
219	Ibbenbüren	20 800	9 200
236	Altena	26 600	16 500
Rheinland-Pfalz			
<i>in Bau befindlich</i>			
274	St. Goarshausen	13 685	8 311
Schleswig-Holstein			
<i>fertig</i>			
431	Elmshorn	33 467	18 018

¹⁾ einschließlich Grunderwerb

9.5 Radwege an Bundesstraßen

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾	Gesamtlänge km	Baukosten ²⁾ in 1000 DM	1983 fertig- gestellt km	Ende 1983 in Bau km
1	2	3	4	5
Baden-Württemberg				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 3 Weil-Weil/Otterbach	1,2	220	—	1,2
B 3 L 542 alt-Dossenheim	0,6	100	0,6	—
B 14 Herrenberg-Nufringen	2,0	202	1,0	1,0
B 14 Böblingen-Ehningen	2,6	380	2,6	—
B 14 Ortsdurchfahrt Böblingen	0,2	90	0,2	—
B 14 Ilshofen-Crailsheim	0,3	45	0,3	—
B 19 Rengershausen-Stuppach	0,8	100	0,8	—
B 27 Hechinger Eck (Tübingen)-K 6900	1,0	150	1,0	—
B 27 Ludwigsburg/Eglosheim-Breuningerland	1,7	210	1,7	—
B 27 Jagstzell-Offenau	1,5	270	1,5	—
B 27 Tauberbischofsheim-Königheim	2,5	192	2,5	—
B 33 Singen-Radolfzell	2,8	500	—	2,8
B 33 Allensbach-Konstanz	1,7	210	1,7	—
B 33 Stetten bei Meersburg-K 7746	1,8	370	—	1,8
B 36 Rastatt-Iffezheim	2,3	300	2,3	—
B 290 Bad Mergentheim-Herbsthausen	6,0	674	6,0	—
B 290 Ellwangen-Braune Hardt	1,4	286	—	1,4
B 291 Oftersheim-Walldorf	6,6	550	6,6	—
B 297 Birenbach-L 1147	1,5	400	1,2	0,3
B 297 Neckartailfingen-Neckarhausen	1,0	200	—	1,0
B 311 Ulm-Erbach	5,5	230	5,5	—
B 311 Obermarchtal-Datthausen	0,7	30	0,7	—
B 465 Schemmerhofen-Warthausen	1,0	120	1,0	—
B 465 Ortsumgehung Ehingen	1,0	30	1,0	—
B 466 Reichenbach i. T.-Bad Überkingen	3,9	530	—	3,9
B 466 Heidenheim-L 1163	1,4	300	1,4	—
B 500 bei Tiefenhäusern	0,7	120	0,7	—
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen</i>				
B 29 Aufhausen-Bopfingen	1,3	300	1,3	—
Bayern				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 2 Mering-Kissing	1,9	510	0,3	—
B 8 bei Rosenhof	1,8	60	1,8	—
B 8 Neumarkt-Weichselstein	1,5	210	1,5	—

¹⁾ Radwegeprogramm²⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen

Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾		Gesamt- länge km	Bau- kosten ²⁾ in 1000 DM	1983 fertig- gestellt km	Ende 1983 in Bau km
1		2	3	4	5
B 8	Pfeifferhütte–Ochenbruck	2,3	250	2,3	—
B 8	Würzburg–Rottenburg	1,4	340	1,4	—
B 8	bei Straßbessenbach	0,4	230	0,4	—
B 8	nördlich Kahl	1,1	150	1,0	—
B 10	östlich Horgau	0,7	130	—	0,7
B 12	westlich Hohenlinden	3,8	450	—	3,7
B 13	Buchheim–Schwabheim	1,2	60	1,2	—
B 13	südlich Ansbach	0,9	160	0,9	—
B 13/14	in Ansbach	4,5	520	0,3	4,2
B 14	östlich Hersbruck	2,3	250	1,0	1,3
B 14	östlich Pommelsbrunn	2,9	350	2,2	0,7
B 15	in Zeitlarn	1,0	240	1,0	—
B 17	in Landsberg	0,2	350	0,2	—
B 21	Schwarzbach–B 20	2,1	750	1,4	—
B 26	Haßfurt–Zeil a. Main	2,1	300	1,4	0,7
B 26	Trunstadt–Bamberg	2,5	800	2,2	0,3
B 26	Wernfeld–Gemünden	4,8	450	—	4,8
B 85	Schwandorf–Wackersdorf	0,4	80	—	0,4
B 85	östlich Gärmersdorf	1,4	250	—	1,4
B 85	Pressing–Rothenkirchen	1,5	400	0,6	0,9
B 173	Zapfendorf–Unterleiterbach	1,6	400	1,6	—
B 299	in Mühlhausen	1,2	170	1,2	—
B 299	Neumarkt–Sengenthal	1,8	220	1,8	—
B 305	Marquartstein–Unterwössen	0,3	150	0,3	—
B 308	Sonthofen–Hindelang	0,6	290	0,6	—
B 388	Moosinning–Eching	0,7	100	—	0,7
B 470	Birkenfeld–Neustadt/Aisch	0,6	100	0,6	—
B 470	Höchstadt/Aisch–Gremsdorf	2,0	110	2,0	—
B 471	westlich Ismaning	0,6	940	0,6	—
B 472	Bertoldshofen–Marktoberdorf	2,0	170	2,0	—
B 472	Schweinthal–Wachlehen	1,3	260	—	1,3
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen</i>					
B 2	Farchant–Garmisch Partenkirchen	0,8	210	0,8	—
B 8	in Platting	2,1	315	2,1	—
B 8	bei Mariaort	0,5	100	0,5	—
B 8	Pollenried–Dauerling	1,3	250	—	1,3
B 8	östlich Oberferrieden	1,4	140	—	1,4
B 8	bei Langenzenn	0,1	10	—	0,1
B 10	in Günzburg	0,6	60	0,6	—
B 10	östlich Günzburg	2,3	650	2,3	—
B 10	Augsburg–Steppach	0,6	160	0,2	—
B 11	südlich Benediktbeuren	0,8	300	0,8	—

1) Radwegeprogramm

2) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾	Gesamtlänge km	Baukosten ²⁾ in 1 000 DM	1983 fertig- gestellt km	Ende 1983 in Bau km	
1	2	3	4	5	
B 11	südlich Freising	2,5	220	2,5	—
B 13	Hochbrück-Lohhof	2,4	380	2,4	—
B 13	nördlich Lohhof	0,4	60	0,4	—
B 13	nördlich Gunzenhausen	0,4	40	0,4	—
B 13	bei Eibelstadt	3,3	280	3,3	—
B 15	Kirchdorf-Reischenhart	0,6	80	0,6	—
B 19	Bad Neustadt-Heusbreun	2,9	1 350	2,9	—
B 19	bei Bad Neustadt	0,8	130	—	0,8
B 21	Bad Reichenhall-Baumgarten	2,4	650	2,4	—
B 22	Bamberg-Stegaurach	1,4	250	—	1,4
B 173	Kronach-Ruppen	1,8	320	0,5	1,3
B 279	Pfarrweisach-Fischbach	3,0	480	—	3,0
B 299	in Amberg	0,1	80	—	0,1
B 301	nördlich Freising	2,0	300	2,0	—
B 388	Fischerhäuser-Zengermoos	4,7	950	—	4,7
Hessen					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>					
B 3	Zwesten und Zwesten/Oberurff	0,5	140	0,5	—
B 3	Gießen/Klein-Linden und Großen-Linden	1,8	500	1,8	—
B 26	Riedstadt/Wolfskehlen/Griesheim	3,0	590	3,0	—
B 26	in Roßdorf	0,6	630	—	0,6
B 27	in Ludwigsau/Friedlos	0,6	106	0,6	—
B 27	Im Bereich der „Picasso“-Kreuzung in Bad Hersfeld	0,2	113	—	0,2
B 27	Ludwigsau/Friedlos-Ludwigsau/Mecklar	1,5	520	1,0	—
B 42a	bei Geisenheim zwischen L 3272 und 42	0,8	1 193	0,8	—
B 42	Eltville-Walluf/Niederwalluf	2,4	524	—	2,4
B 44	Gernsheim/Klein-Rohrheim und dem Winkelbach	0,3	185	0,3	—
B 49	Reiskirchen-Reiskirchen/Lindenstruth	1,0	116	1,0	—
B 80	Witzenhausen-Witzenhausen/Unterrieden	1,7	292	1,7	—
B 251	Korbach-Korbach/Lelbach	2,5	147	2,5	—
B 253	Bad Wildungen-Bad Wildungen/Mandern	4,7	800	0,9	3,8
B 253	Dillenburg/Frohnhausen-Eschenburg	3,5	810	3,5	—
B 255	Weimar/Niederweimar-Marburg/Gisselberg	1,4	568	—	1,4
B 276	Biebergemünd/Roßbach-Biebergemünd/Bieber	1,9	200	—	1,9
B 277	Haiger-Haiger/Sechshelden	2,0	560	—	2,0
B 455	Nidda/Unter-Schmitten-Nidda/Ober-Schmitten	1,4	252	1,4	—
B 485	Bad Wildungen/Oderhausen-Bad Wildungen	2,5	633	2,5	—

¹⁾ Radwegeprogramm²⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen

Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾		Gesamt- länge km	Bau- kosten ²⁾ in 1000 DM	1983 fertig- gestellt km	Ende 1983 in Bau km
1		2	3	4	5
Niedersachsen					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>					
B 1	Garbolzum-Feldbergen	1,9	210	—	1,9
B 3	Ortsdurchfahrt Soltau	0,6	130	0,6	—
B 3	Ortsumgehung Bergen	0,7	200	0,7	—
B 3	Rade-Trelde	5,1	800	—	5,1
B 3	Ortsdurchfahrt Elstorf	0,8	200	—	0,8
B 3	Ortsdurchfahrt Welle	0,6	150	—	0,6
B 3	Welle-Wintermoor	3,8	600	—	3,8
B 3	Wintermoor	1,7	250	1,7	—
B 3	Gödingen	0,3	300	—	0,3
B 4	Winsen/Luhe	0,9	150	0,9	—
B 4	Röttgesbüttel	1,4	260	1,3	—
B 4	Oesingen	0,8	95	0,8	—
B 4	Obrum	1,0	205	1,0	—
B 6	Ortsdurchfahrt Cuxhaven	0,2	500	0,2	—
B6/241	Ortsdurchfahrt Goslar	0,5	150	0,5	—
B 27	Ortsdurchfahrt Bad Lauterberg	0,9	270	0,9	—
B 51	Harderberg	2,3	400	—	2,3
B 61	Kirchdorf-Barenburg	2,3	470	2,3	—
B61	Harriestedt-Höfen	9,0	805	9,0	—
B 65	Peine-Berkum	1,3	390	1,3	—
B 65	Samern-Salzbergen	4,5	850	—	4,5
B 65	Wittlage-Rabber	0,8	200	—	0,8
B 65	Ortsdurchfahrt Göxe	0,7	90	—	0,7
B 65	Ditterke-Göxe	2,0	220	2,0	—
B 65	Ditterke-Everloh	0,6	70	—	0,6
B 68	Althausen-Heeke	1,6	300	—	1,6
B 70	Varenrode	0,9	100	—	0,9
B 70	Emden-Harsweg	1,0	280	1,0	—
B 71	Tewel-Brochdorf	2,3	500	2,3	—
B 71/74	Basdahl-Oerel	4,2	500	—	4,2
B 71	Bevern-Bremervörde	2,4	550	2,4	—
B 71	Ortsdurchfahrt Hansen	0,5	100	—	0,5
B 71	Veerßen-Hansen	2,7	500	—	2,7
B 71	Mulmshorn-Bötersen	2,5	500	2,5	—
B 72	Bagband-Hesel	3,7	1 100	3,7	—
B 74	Stade-Wiepenkathen	1,3	300	1,3	—
B 74	Stade	0,5	150	—	0,5
B 75	Ortsdurchfahrt Remels	1,2	250	1,2	—
B 82	Ortsdurchfahrt Weddingen	0,6	100	—	0,6
B 82	Immenrode	0,9	130	—	0,9

¹⁾ Radwegeprogramm²⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾	Gesamtlänge km	Baukosten ²⁾ in 1000 DM	1983 fertig- gestellt km	Ende 1983 in Bau km
1	2	3	4	5
B 188 Ortsdurchfahrt Osloß	1,2	300	1,2	—
B 191 Ortsdurchfahrt Oldenstadt	0,5	100	0,5	—
B 191 Seybruch-Quickborn	1,8	300	1,8	—
B 209 Ortsdurchfahrt Eilstorf	0,8	200	—	0,8
B 210 Jever	0,7	160	0,7	—
B 211 Hammelwarden/Brake	1,3	170	1,3	—
B 213 Uhlhorn-Hoyerwege	7,8	1600	4,1	3,7
B 213 Ortsdurchfahrt Ahlhorn	1,2	400	1,2	—
B 214 Baccum-Thuine	1,5	300	1,5	—
B 214 Holsdorf-Steinfeld-Kroge	7,2	1400	—	7,2
B 214 Jeveresen/Marklendorf	4,4	750	4,4	—
B 216 Barendorf	1,7	300	1,7	—
B 216 Barendorf/Horndorf	1,3	160	1,3	—
B 216 Horndorf-Barendorf	1,4	300	1,4	—
B 216 Horndorf	1,9	300	—	1,9
B 218 Venne	1,2	150	1,2	—
B 218 Venne-Hiewedde	1,6	250	—	1,6
B 218 Ortsdurchfahrt Merzen	0,5	100	0,5	—
B 241 Ortsdurchfahrt Northeim	0,5	150	—	0,5
B 243 Ortsdurchfahrt Seesen	0,1	20	0,1	—
B 243 Nette-Bönnien	1,8	250	—	1,8
B 244 Mariental	2,5	370	—	2,5
B 247 Ortsdurchfahrt Duderstadt	0,2	60	0,2	—
B 248 Salzgitter-Thiede	0,2	50	—	0,2
B 322 Ortsdurchfahrt Groß-Mackenstedt	2,0	230	2,0	—
B 401 Dörpen-Surwold	5,9	1200	—	5,9
B 401 Altenoythe	2,1	500	—	2,1
B 403 Wilsum-Emlichheim	1,6	300	1,6	—
B 437 Marx-Zetel	3,2	600	—	3,2
B 438 Idafehn-Strücklingen	1,4	300	—	1,4
B 441 Altenhagen-Bokeloh	1,8	210	—	1,8
B 446 Nörten-Hardenberg-Reyershausen	3,8	400	3,8	—
B 446 Westerode	0,7	110	—	0,7
B 493 Woltendorf-Klein Breese	1,6	300	—	1,6
B 493 Talern-Rätzlingen	3,0	350	—	3,0
B 494 Harsum-Bassum	2,0	220	—	2,0
B 495 Ortsdurchfahrt Lamstedt	0,7	150	—	0,7
B 495 Ortsdurchfahrt Lamstedt	0,3	75	0,3	—
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen</i>				
B 240 Verlegung bei Dörpen	4,6	1000	4,6	—

1) Radwegeprogramm

2) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾	Gesamtlänge km	Baukosten ²⁾ in 1000 DM	1983 fertig- gestellt km	Ende 1983 in Bau km
1	2	3	4	5
Nordrhein-Westfalen				
<i>a) an vorhandene Bundesstraßen</i>				
B 1 Paderborn	0,7	62	0,7	—
B 1 Barntrup–Sonneborn	3,2	380	3,2	—
B 7 Stockhausen	1,9	537	1,7	0,2
B 7 Arnsberg–Niedereimer	0,7	160	—	0,7
B 8 Emmerich	0,2	10	0,2	—
B 8 Bergerfurth–Bienen	13,5	810	13,5	—
B 9 Kevelaer–Weeze	3,4	340	—	3,4
B 9 Rahm	2,2	150	2,2	—
B 9 Pfalzdorf–Bedburg/Hau	5,8	650	5,8	—
B 9 Nieukerk–Geldern	5,1	560	5,1	—
B 54 Ortsdurchfahrt Borghorst	0,5	20	0,5	—
B 54 Langenhorst–Ochtrup	1,6	220	1,6	—
B 55 Langenberg–Benteler	0,3	70	—	0,3
B 57 Linnich–Körrenzig	1,2	170	1,2	—
B 57 Rheinberg–Grünthal	4,2	450	—	4,2
B 58 Grünthal–Büderich	4,6	480	4,6	—
B 58 Hullern	1,5	696	1,5	—
B 58 Straelen (Lückenschluß)	0,1	30	0,1	—
B 60 Herongen–Grenze Niederlande	1,4	270	1,4	—
B 61 Gütersloh–Isselhorst	0,3	50	0,3	—
B 61 Bad Oeynhausen–Porta Westfalica	5,0	535	5,0	—
B 66 Dörentrup/Ortsdurchfahrt Humfeld	1,3	350	1,3	—
B 66 Hörstmar–Lemgo	2,0	400	2,0	—
B 67 Darup–Nottuln	0,6	308	0,6	—
B 67 Remsdorf–Velen	3,4	540	—	3,4
B 67 Kalkar (Lückenschluß)	0,1	50	0,1	—
B 70 Wesel–Brünen	6,7	270	—	6,7
B 70 Stadtlohn–Wüllen	0,7	202	0,7	—
B 70 Ahaus–Heek	6,0	608	6,0	—
B 70 Wettringen–Maxhafen	1,7	180	1,7	—
B 70 Maxhafen–Neuenkirchen	0,8	175	0,8	—
B 70 Ortsdurchfahrt Rheine	2,5	220	—	2,5
B 219 Greven	0,7	60	0,7	—
B 219 Greven (Emsbrücke)	0,8	100	0,8	—
B 210 Saerbeck–Ibbenbüren	0,6	181	0,6	—
B 219 Ortsdurchfahrt Ibbenbüren	1,0	270	—	1,0
B 220 Emmerich–Grenze Niederlande	2,0	120	2,0	—
B 224 ASA 46 (beidseitig)	0,5	180	0,5	—
B 226 Wetter	0,4	60	0,4	—
B 235 nördl. Lüdinghausen	8,4	675	—	8,4

¹⁾ Radwegeprogramm²⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾	Gesamt- länge km	Bau- kosten ²⁾ in 1000 DM	1983 fertig- gestellt km	Ende 1983 in Bau km
1	2	3	4	5
B 238 Kalletal/Langenholzhausen	0,8	190	—	0,8
B 239 Ortsdurchfahrt Detmold	1,1	500	1,1	—
B 239 Lage	0,7	135	—	0,7
B 239 Lage-Heiden	0,4	80	0,4	—
B 239 Bad Salzuflen-Schötmar	0,1	30	0,1	—
B 239 Detmold	0,2	50	0,2	—
B 264 Eschweiler/Röhe-Merzbrück	1,3	550	—	1,3
B 266 Euenheim-Wißkirchen	0,9	654	0,9	—
B 474 Ortsdurchfahrt Dülmen	1,2	127	1,2	—
B 474 Legden-Holtwick	2,2	471	2,2	—
B 474 nördlich Graes	1,0	216	—	1,0
B 475 Lippborg	0,4	71	0,4	—
B 475 Soest-Oestinghausen	3,9	600	—	3,9
B 478 Ruppichteroth	2,5	500	0,5	—
B 478 Benroth-Berkenroth	0,9	378	—	0,9
B 480/516 Brilon-Heidelberg	6,8	739	—	6,8
B 481 Ortsdurchfahrt Emsdetten	0,3	60	0,3	—
B 510 Rheurdt	2,9	140	2,9	—
B 513 Ortsdurchfahrt Greffen	2,3	80	—	2,3
B 514 Vlotho-Bad Oeynhausen	0,3	70	—	0,3
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen</i>				
B 7 Um- und Ausbau der Talstraße in Mettmann (beidseitig)	0,6	210	—	0,6
B 7 Mettmann/Röttgen	0,3	45	—	0,3
B 7 AS L 423 (beidseitig)	0,7	155	—	0,7
B 9n Wesseling/Nord	0,3	60	0,3	—
B 9n Wesseling/Süd	0,1	25	0,1	—
B 55 Weiden-K 25	1,0	120	1,0	—
B 55 Ortsdurchfahrt Königsdorf	1,6	245	0,6	—
B 56 Steiner Straße-Oberheister	0,8	160	—	0,4
B 56 Ortsdurchfahrt Seelscheid	0,8	165	0,8	—
B 227 Heiligenhaus-Hetterscheid	1,2	130	—	1,2
B 339 Lammersdorf-Jägerhaus	1,5	250	1,5	—
B 477n Niederaußem-L 316n	3,5	380	3,5	—
B 478 Hennef-Allner	0,9	152	0,9	—
B 509 Leuth-Hinsbeck	2,0	254	2,0	—
B 509 Ortsdurchfahrt Hinsbeck	0,4	20	0,4	—
Rheinland-Pfalz				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 8 Birnbach-Hasselbach	2,8	300	2,8	—
B 8 Birnbach-Oberölfen	1,1	250	—	1,1

¹⁾ Radwegeprogramm²⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾	Gesamt- länge km	Bau- kosten ²⁾ in 1000 DM	1983 fertig- gestellt km	Ende 1983 in Bau km
1	2	3	4	5
B 9 Römerberg–Speyer	0,5	100	0,5	—
B 39 Lachen–Geinsheim	0,7	150	0,7	—
B 40 Hauptstuhl–Landstuhl	4,2	950	1,4	0,8
B 40 bei Sembach	0,3	70	—	0,3
B 40 Kl.-Winternheim–Nieder/Olm	2,5	500	2,5	—
B 41 Gau-Algesheim–Ockenheim	2,6	300	—	1,0
B 48 Bad Kreuznach–Bretzenheim	2,0	400	2,0	—
B 50 Wittlich/Wengerohr	1,1	250	—	1,1
B 51 Saarburg–Serrig	0,8	160	—	0,8
B 53 Longuich–Mehring	3,5	830	—	3,5
B 54 Diez–Zollhaus	4,0	850	—	4,0
B 256 Rengsdorf–Bonefeld	0,3	70	0,3	—
B 270 Hirschhorn–Olsbrücken	2,5	500	1,3	—
B 270 Olsbrücken–Salzbachtal	1,2	250	—	1,2
B 271 Grünstadt–Kirchheim	2,5	500	1,5	1,0
B 271 Monsheim–Niederflörsheim	0,8	300	—	0,8
B 271 bei Ruppertsberg	0,5	100	0,5	—
B 272 Bornheim–Weingarten	6,5	1300	2,8	3,7
B 410 Lissingen–Gerolstein	1,0	200	1,0	—
B 427 Hergesweiler–Winden	0,9	190	0,9	—
B 423 Schöneberg–Kübelberg	0,5	100	0,5	—
B 418 Wasserbilligerbrück–Langsur	1,0	200	1,0	—
Saarland				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 423 Ausbau Bexbacher Straße in Homburg- Lappentascherhofstraße (B 40)	1,3	3000	1,3	—
B 423 Blieskastel–Biesingen	0,1	35	0,1	—
Schleswig-Holstein				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 75 in Bad Oldesloe	1,0	420	—	1,0
B 76 Ortsdurchfahrt Preetz	0,1	28	0,1	—
B 77 Jagel–L 40 (bei Kropp)	8,1	1000	8,1	—
B 77 L 40–Sorgbrück	6,3	800	—	6,3
B 77 in Itzehoe	0,9	180	0,9	—
B 77 Schlotfeld–nördl. Itzehoe	3,2	725	3,2	—
B 77 Hungriger Wolf–Schlotfeld	3,3	700	—	3,3
B 200 A 7–B 76 (bei Flensburg)	0,9	84	0,9	—
B 200 in Husum	0,9	120	—	0,9
B 201 Tolkwade–Tolker Kreuz	1,3	200	1,3	—
B 202 St. Peter–Esing	2,6	388	—	2,6

¹⁾ Radwegeprogramm²⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾	Gesamtlänge km	Baukosten ²⁾ in 1000 DM	1983 fertig- gestellt km	Ende 1983 in Bau km
1	2	3	4	5
B 202 Achterwehr-Schönwohld	3,3	590	3,3	—
B 203 in Heide	1,6	90	—	1,6
B 204 Vom Bahnübergang bis Hademarschen	1,5	150	—	1,5
B 204 Abzweig Beldorf-Bahnübergang westlich Hade- marschen	1,5	145	1,5	—
B 206 Hohenlockstedt-Kellinghusen	4,6	1 135	4,6	—
B 207 Ortsumgehung Fredeburg-Buchholz	3,0	273	1,2	1,8
B 207 in Groß Grönau	1,0	250	1,0	—
B 207 Breitenfelde-Alt Mölln (Ortsdurchfahrt Breiten- felde)	0,7	14	0,7	—
B 208 in Berkenthin	0,8	200	—	0,8
B 430 Ortsumgehung Schenefeld-Ortsumgehung Hohen- weststedt	6,5	1 615	—	6,5
B 431 in Brokdorf	1,5	250	1,5	—
B 431 Borsflether Mühle-Schwarzer Bär	1,5	365	1,5	—
B 432 Klein Rönnau-Warder	3,9	1 896	—	3,8
B 433 Kaltenkirchen-AKN	2,5	725	2,5	—
B 434 in Hoisbüttel	1,0	200	—	1,0

¹⁾ Radwegeprogramm²⁾ ohne Grunderwerbskosten

9.6 Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen (über 500 m Länge oder 15 Mio. DM Gesamtkosten)

Nr.	Länge (m)	Kosten (Mio. DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt	Baustoff
1	2	3	4	5	6
a) im Jahre 1983 fertiggestellte Großbauwerke					
1	1 118	114,0	Hochbrücke Brunsbüttel	B 5 Brunsbüttel–Wilster	Stahl/ Spannbeton
2	471	33,5	Neue Süderelbebrücke	B 4/75 in Hamburg	Spannbeton
3	1 070	57,3	Hochstr. Hannoversche Str.	B 4 Hamburg	Spannbeton
4	775	33,4	Grundwassertrog	B 522 bei Hannover	Stahlbeton
5	548	22,8	Brücke über DB und B 61	A 47 Bielefeld–Brackwede	Spannbeton
6	2 230	43,3	Hochstraße Siegen–Geisweid	B 54/62 Hüttentalstraße	Spannbeton
7	1 230	58,0	Hochstraße Siegen–Weidenau	B 54/62 Hüttentalstraße	Spannbeton
8	807	32,1	Lärmschutztunnel Birth	A 44 Düsseldorf–Bochum	Stahlbeton
9	895	65,8	Nordring Düsseldorf	A 44 AK Strümp–Bochum	Spannbeton
10	1 170	80,0	Lärmschutztunnel Universität	A 46 in Düsseldorf	Spannbeton
11	470	20,1	Steinaggertalbrücke	B 256 bei Waldbröhl	Spannbeton
12	712	34,0	Oortalbrücke	A 60 St. Vieth–Wittlich	Spannbeton
13	324	22,5	Mainbrücke Eddersheim	A 3 Köln–Frankfurt	Spannbeton
14	602	16,1	Schwarzbachtalbrücke	A 62 Landstuhl–Pirmasens	Spannbeton
15	393	16,3	Murgtalbrücken	B 462 bei Langenbrand	Spannbeton
16	1 164	42,6	Aichtalbrücke	B 27 Stuttgart–Tübingen	Spannbeton
17	1 135	29,4	Hugenwald-Tunnel	B 294 bei Waldkirch	Stahlbeton
18	1 160	39,1	Wiesetalbrücke	A 98 Basel–Singen	Spannbeton
b) Ende 1983 in Bau befindliche Großbauwerke					
19	365	38,8	Hochbrücke Levensau	B 76 Kiel–Eckernförde	Stahlbeton
20	1 056	41,4	Nordwestknoten	B 6 in Bremen	Stahl/ Spannbeton
21	541	23,6	Okertalbrücke	A 391 bei Braunschweig	Spannbeton
22	222	27,3	Trogbauwerk	A 11 in Berlin	Stahlbeton
23	710	56,0	Hochstraße Schmargendorf	A 10 in Berlin	Spannbeton
24	640	30,5	Weserbrücke Bodenwerder	B 240 Linse–Bodenwerder	Stahlverbund/ Spannbeton
25	522	17,6	Talbrücke Wennemen	A 46 Hagen–Brilon	Spannbeton
26	476	15,1	Talbrücke Kohlwederbach	A 46 Hagen–Brilon	Spannbeton
27	477	20,6	Talbrücke Berkey	A 46 Hagen–Brilon	Spannbeton
28	590	14,3	Hangbrücke Hubenfeld	B 54/62 Hüttentalstraße	Spannbeton
29	800	34,4	Hochstraße Duisburg–Beek	A 42 in Duisburg	Spannbeton
30	198	21,5	Schwarzbachtalbrücke	A 3 Oberhausen–Köln	Spannbeton
31	575	15,0	Neandertalbrücke	A 3 Oberhausen–Köln	Spannbeton

Nr.	Länge (m)	Kosten (Mio. DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt	Baustoff
1	2	3	4	5	6
32	957	117,3	Trog- und Lärmschutztunnel Wersten	A 46 in Düsseldorf	Spann- und Stahlbeton
33	540	29,3	Siegbrücke Hennef	A 560 Querspange A 59—A 3	Spannbeton
34	600	24,0	Lärmschutztunnel Oberkassel	A 42 Bonn—Oberkassel	Spannbeton
35	1 850	83,5	Lärmschutzbauwerk Dollendorf	A 42 Königswinter— Ramersdorf	Stahlbeton/ Spannbeton
36	700	20,0	Prümtalbrücke	A 62 St. Vieth—Wittlich	Spannbeton
37	1 195	83,0	Sauertalbrücke	A 48 Trier—Luxemburg	Stahl
38	1 860	13,0	Nahe-Überbauung in Idar-Oberstein	B 41 Kirn—Birkenfeld	Spannbeton/ Stahlbeton
39	690	30,2	Hochstraße über DB und Firmengelände	B 43 bei Steinheim	Spannbeton
40	405	15,7	Talbrücke Pfeffermühle	A 7 Würzburg—Ulm	Spannbeton
41	707	24,8	Agnesburg-Tunnel	A 7 Würzburg—Ulm	Stahlbeton
42	622	22,7	Donaubrücke Metten	A 3 Regensburg—Passau	Spannbeton
43	800	43,8	Hohentwiel-Tunnel	A 81 Singen— schweiz. Grenze	Stahlbeton
44	392	15,9	Saubachtalbrücke	A 81 Singen— schweiz. Grenze	Spannbeton
45	770	19,0	Schussentalbrücke	B 30 Weingarten— Ravensburg	Spannbeton
46	265	15,8	Innbrücke Pfraundorf	A 8 München—Salzburg	Spannbeton

**9.7 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken
und zweibahnige Bundesstraßen im Jahre 1984**

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Baden-Württemberg			
Lörrach-Schaffhausen (A 98)	AS Kandern bis AS Lörrach	1,9	4. Quartal
Bayern			
Regensburg-Passau (A 3)	AS Straubing bis AS Deggendorf	28,3	30. Mai
München-Deggendorf (A 92)	Moosburg (B 11) bis Landshut-Ost (B 15)	20,6	Oktober
Regensburg-Wolnzach (A 93)	AS Pentling bis Bachl	24,5	Dezember
Hessen			
Bad Hersfeld-Eisenach (A 4)	Herleshausen bis Grenze	1,4	Dezember
Niedersachsen			
Wilhelmshaven-Oldenburg (A 29)	Südlich Wardenburg (B 69) bis Ahlhorner Heide (A 1)	18,2	April
Nordrhein-Westfalen			
Hagen-Brilon (B 46)	Meschede (B 55) bis Velmede (B 7)	5,5	3. Quartal
Hamm-Neheim-Hüsten (A 445)	AS Wickede bis Neheim-Hüsten (A 46)	9,2	3. Quartal
Heiligenhaus-Essen (A 44)	B 227 bis B 224 (im Raume Velbert)	2,4	Dezember
Rheinland-Pfalz			
St. Vieth-Wittlich (A 60)	Steinebrück (Grenze Belgien) bis Winterspelt (B 409)	1,8	2. Quartal
	Prüm (B 410n) bis Bitburg (B 51n) (1. Fahrbahn)	(20,4)	Dezember
Saarland			
Saarbrücken-Luxemburg (A 8)	AS Merzig-Schwemlingen bis Ripplingen	1,0	4. Quartal
	Ripplingen bis Wehingen (B 406) (1. Fahrbahn)	(5,3)	4. Quartal
		114,8 (25,7)	

