

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 1984

Inhalt	Seite
1. Grundlagen	4
1.1 Bedarfsplan, Fünfjahresplan	4
1.2 Das Netz der Bundesfernstraßen	5
1.3 Der Verkehr auf den Bundesfernstraßen	5
2. Aktuelles im Bundesfernstraßenbau	6
2.1 Ziele und Schwerpunkte	6
2.2 Überprüfung des Bedarfsplans im Jahre 1985	6
2.3 Zunehmender Erhaltungsbedarf	7
2.4 Vollendung des Autobahnnetzes	7
2.5 Modernisierung bestehender Bundesautobahnen	8
2.6 Ausbau der Bundesstraßen	8
2.7 Schutz vor Lärm und Abgasen	9
2.8 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen	9
3. Baufortschritt im Jahre 1984	10
3.1 Leistungsübersicht	10
3.2 Ausgaben	11
3.2.1 Verfügungsbetrag	11
3.2.2 Ausgaben und Ausgabereste	11

	Seite
3.2.3 Ausgaben nach Ausgabenbereichen	11
3.2.4 Verpflichtungsermächtigungen	13
3.2.5 Bauaufträge	13
3.3 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen	13
3.3.1 Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahnbetriebsstrecken	13
3.3.2 Neubau von Bundesautobahnen	14
3.3.3 Aus- und Neubau von Bundesstraßen	15
3.3.4 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	16
3.3.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen	17
4. Weitere Leistungen im Jahre 1984	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	18
5. Naturschutz und Landschaftspflege	19
6. Verkehrserhebungen	20
7. Forschung, Rationalisierung und internationale Zusammenarbeit ..	20
7.1 Straßenbauforschung	20
7.2 Entwicklungen in der Straßenbautechnik	20
7.3 Rationalisierung des Vergabewesens	20
7.4 Internationale Zusammenarbeit	20
Anhang I Baufortschritt 1984 bei den Bauvorhaben im einzelnen	23
1. Leistungen auf Bundesautobahnneubaustrecken im Jahre 1984	23
2. Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1984	28
2.1 4streifige Bundesstraßen	28
2.2 2streifige Bundesstraßen	30
3. Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1984 im Ortsumgehungsprogramm	33
4. Leistungen zur Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn	40
5. Radwege an Bundesstraßen	41
6. Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	51
7. Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahnneubaustrecken im Jahre 1985	53

	Seite
Verzeichnis der Tabellen im Text	
1	Finanzrahmen (Stand 1. Juli 1985) 4
2	Längen der Bundesfernstraßen am 1. Januar 1985 5
3	Leistungsübersicht 1984 10
4	Erfüllung des Fünfjahresplanes 1981 bis 1985 10
5	Unterhaltungssätze der Bundesfernstraßen 17
6	Art der Nebenbetriebe 18

Verzeichnis der Abbildungen im Text

1	Entwicklung der Fahrleistungen auf Bundesfernstraßen 5
2	Straßen-Güterverkehrsentwicklung 6
3	Anteile der Ausgabenbereiche 12
4	Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen von 1950 bis 1984 13
5	Erhaltungskosten von Brücken an Bundesfernstraßen 16

Anhang II*Beilagen*

1	Längenveränderungen an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1984 (Tabelle) 55
2	Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1984 (Graphik) 56

Karten

3	Modernisierung von Bundesautobahnbetriebsstrecken
4	Fertigstellungen Bundesautobahnen-Neubaustrecken
5	Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen
6	Ausstattung der Bundesautobahnen mit Glatteismelde- und Taumittelsprühanlagen
7	Autobahnmeistereien
8	Nebenbetriebe
	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1984 (Karte 1: 750 000) (in Einstecktasche)

Straßenbaubericht 1984

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 1983 wurde dem Präsidenten des Deutschen Bundestages mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 25. September 1984 zugeleitet und am 5. Dezember 1984 im Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages beraten.

Der vorliegende Bericht bezieht sich auf das Jahr 1984.

1. Grundlagen

1.1 Bedarfsplan und Fünfjahresplan

Das Netz der Bundesfernstraßen ist ein Teil des Bundesverkehrsnetzes, zu dem auch die Schienenwege der Deutschen Bundesbahn, die Bundeswasserstraßen und die Flugsicherungsanlagen gehören. Die übergreifende Planungsgrundlage für die Bundesverkehrswege ist der Bundesverkehrswegeplan 1980.

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gemäß 2. Fernstraßenausbauänderungsgesetz vom 26. Au-

gust 1980 beinhaltet als integraler Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans '80 die Investitionsentscheidungen im Bundesfernstraßenbau der kommenden Jahre. Der Bedarfsplan wird im Abstand von jeweils 5 Jahren überprüft; die im Jahre 1985 fällige Überprüfung ist zur Zeit im Gange.

Die Verwirklichung des Bedarfsplans richtet sich nach den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln.

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

Tabelle 1

Finanzrahmen — in Mio. DM —

(Stand 1. Juli 1985)

	1981 Ist	1982 Ist	1983 Ist	1984 Ist	1985 Soll	Summe 1981—85 Soll	1986 Soll	1987 Soll	1988 Soll	1989 Soll
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Kap. 12 10	6 410,6	6 167,1	6 215,3	6 148,6	6 150,0	31 091,6 ²⁾	6 200,0	6 200,0	6 200,0	6 200,0
Nicht- investitionen	1 051,1	1 082,7	1 124,4	1 225,3	1 143,5	5 627,0	1 146,4	1 148,4	1 146,4	1 147,1
Investitionen	5 359,5	5 084,4	5 090,9	4 923,3	5 006,5	25 464,6	5 053,5	5 051,6	5 053,6	5 052,9
— Titel- gruppe 01	4 735,2	4 618,1	4 912,8	4 837,0	5 006,5	24 109,6	5 053,4	5 051,5	5 053,6	5 052,9
— Titel- gruppe 02 (ZIP) ¹⁾	624,3	466,3	178,1	86,3	—	1 355,0	—	—	—	—

¹⁾ ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm

²⁾ Zum Vergleich: Fünfjahresplan 1981 bis 1985 (Soll):
Finanzrahmen 1981 bis 1985 (Stand 1. Juli 1985)
Differenz

31 966,8 Mio. DM
31 091,6 Mio. DM
— 875,2 Mio. DM

Durch Kabinettsbeschluß vom 1. Juli 1985 ist der Finanzplan des Bundes 1985 bis 1989 festgelegt worden; darin sind die in Tabelle 1 angegebenen Beträge für Kapitel 1210 enthalten.

1.2 Das Netz der Bundesfernstraßen

Dieses umfaßte am 1. Januar 1984

8 080 km Bundesautobahnen und
31 553 km Bundesstraßen.

Die Längenanteile der verschiedenen Straßenquerschnitte der Bundesfernstraßen zeigt Tabelle 2.

Tabelle 2

**Längen (km) der Bundesfernstraßen
am 1. Januar 1985**

Bundesfernstraßen	Fahrstreifenanzahl				Summe
	2	4	6	8	
BAB	152 <small>1. Fahr- bahn</small>	6 904	1 109	33	8 198
Bundesstraßen (Aufteilung liegt noch nicht vor)					31 483
Alle Bundesfernstraßen					39 683

1.3 Der Verkehr auf den Bundesfernstraßen

Von Mitte 1983 bis Mitte 1984 ist die Zahl der Pkw um etwa 638 000 auf 25,218 Mio. Fahrzeuge angewachsen. Die Zahl der Lkw hat sich mit rd. 1,28 Mio. nur unwesentlich verändert.

Auf den Bundesfernstraßen wurden im Jahr 1984 von Kraftfahrzeugen rd. 182 Mrd. km (s. Abb. 1) zurückgelegt, das ist etwa die Hälfte des gesamten Kraftfahrzeugverkehrs im Bundesgebiet (358,3 Mrd. km). 1970 betrug der Anteil der Bundesfernstraßen mit 105 Mrd. km noch 45 %. Dabei beträgt der Längenanteil der Bundesfernstraßen an der Gesamtlänge des Straßennetzes (489 000 km) nur 8,3 %. Besonders stark ist die Konzentration des Verkehrs auf den Autobahnen, die bei 1,7 % der Länge rd. 26 % der Fahrleistungen tragen.

Abbildung 1

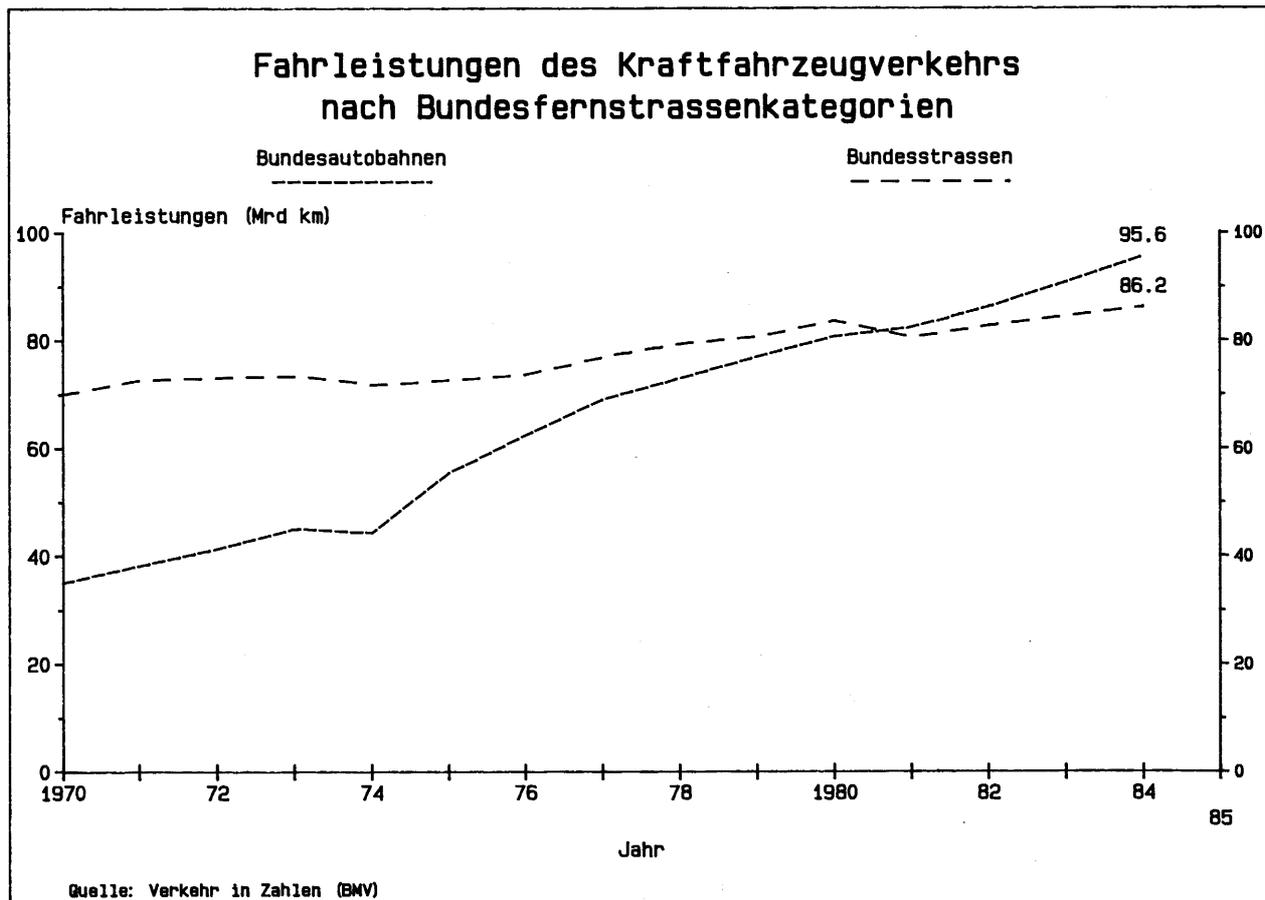
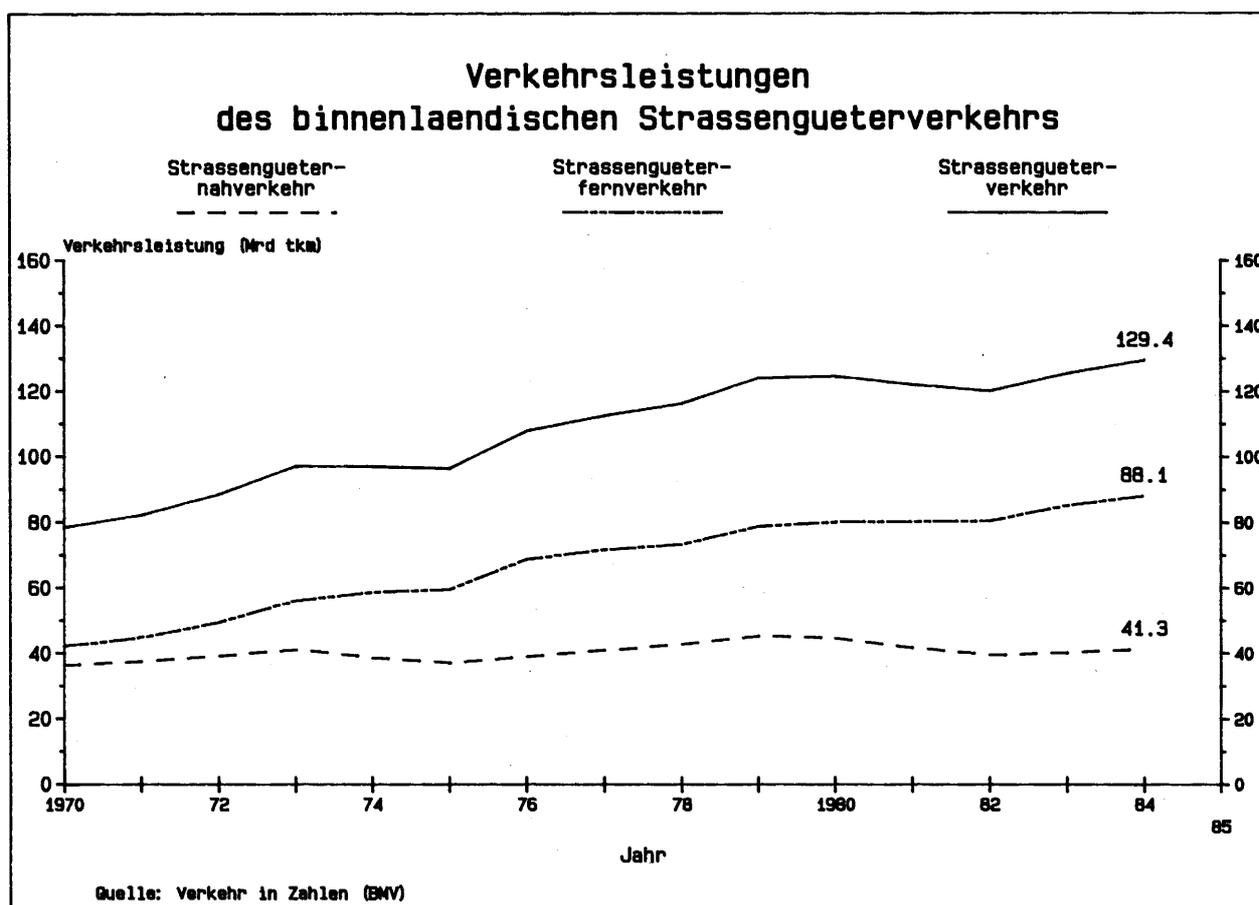


Abbildung 2



Die mittlere tägliche Verkehrsstärke des Jahres 1984 hat folgende Werte erreicht:

BAB rd. = 32 101 Kfz/24 h
Bundesstraßen = 7 346 Kfz/24 h.
(außer Orts)

2. Aktuelles im Bundesfernstraßenbau

2.1 Ziele und Schwerpunkte

Die investitionspolitischen Ziele der Bundesverkehrswegeplanung sind

- verkehrssichere Erhaltung der Substanz,
- zügige Fertigstellung laufender Projekte,
- Erfüllung veränderter qualitativer Ansprüche,
- regionale Erschließung und Anbindung sowie
- bedarfsgerechter Ausbau der Verkehrsnetze

unter Beachtung der Schutzwürdigkeit von Umwelt, Natur und Landschaft sowie der städtebaulichen Belange.

Für den Bundesfernstraßenbau sind folgende ergänzende Schwerpunkte zu nennen:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Beseitigung von Unfallschwerpunkten, schienengleichen Bahnübergängen und Engpässen sowie durch den Bau von Radwegen,
- Entlastung von Ortsdurchfahrten durch Bau von Ortsumgehungen,
- Lärmschutz an vorhandenen und neuen Bundesfernstraßen
- Verkehrsbeeinflussung zur besseren Ausnutzung vorhandener Kapazitäten.

2.2 Überprüfung des Bedarfsplans im Jahre 1985

Das Fernstraßenbaugesetz schreibt vor, den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Abstand von jeweils fünf Jahren zu überprüfen. Die Arbeiten hierzu sind bereits längere Zeit im Gange. Im März dieses Jahres wurde der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans, der den Bedarfsplan einschließt, den Ländern und Ressorts zur Stellungnahme und zur Abstimmung zugesandt. Anschließend wird der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans dem Kabi-

nett zur Zustimmung vorgelegt. Der Bedarfsplanentwurf geht danach an den Deutschen Bundestag zur Beratung und zum Beschluß weiter.

Der nicht erfüllte Teil des Bedarfsplans von 1980 einschließlich der im Aufdruck auf den Bedarfsplan genannten Vorbehaltsstrecken und eine Anzahl von Neuanmeldungen würden ab 1986 noch ein Finanzvolumen von rd. 92 Mrd. DM erfordern. Darin ist mit einem Maßnahmenvolumen von 18,8 Mrd. DM der sog. Überhang enthalten, d. s. die in Bau befindlichen Maßnahmen und einige unabweisbare Lückenschlüsse bzw. Ergänzungsabschnitte. Von dem Volumen der noch nicht begonnenen Projekte in Höhe von rd. 73 Mrd. DM erreichten in der Bewertung Maßnahmen mit einer Kostensumme von 54 Mrd. DM ein Nutzen/Kosten-Verhältnis von über 1, sind also gesamtwirtschaftlich vorteilhaft.

Auf der Grundlage der Finanzplanung des Bundes vom 1. Juli 1985 und nach Abzug der für Ersatzbedarf und Nichtinvestitionen benötigten Mittel wurde ein Finanzrahmen für den „vordringlichen Bedarf“ in Höhe von 38,7 Mrd. DM für den Zeitraum 1986 bis 2000 zugrunde gelegt. Dieser Betrag wird mit 18,8 Mrd. DM vom Überhang ausgefüllt, so daß noch 19,9 Mrd. DM für neue Vorhaben verbleiben. Die Auswahl dieser Projekte erfolgte in der Reihenfolge der Nutzen/Kosten-Verhältnisse; dabei wurden regionalpolitisch bedeutsame Vorhaben präferenziert und solche die aus ökologischer Sicht oder wegen starker Interdependenzen zum Schienenverkehr oder ÖPNV problematisch erschienen, mit einem Malus versehen.

Auf der Basis der so erarbeiteten Einstufungsvorschläge wurden aus dem vordringlichen Bedarf die für die nächsten Jahre der Mittelverteilung zugrunde zu legenden Länderanteile ermittelt.

Die endgültige Entscheidung über die Maßnahmen im künftigen Bedarfsplan wird im Deutschen Bundestag voraussichtlich gegen Ende dieses Jahres fallen.

2.3 Zunehmender Erhaltungsbedarf

In den letzten 30 Jahren ist das Autobahnnetz von rd. 2 150 km auf rd. 8 200 km, das Bundesstraßennetz von 24 200 km auf rd. 31 485 km erweitert worden.

Diese rd. 40 000 km Bundesfernstraßen stellen heute ein Anlagevermögen von ca. 163 Mrd. DM dar. Hiervon sind schätzungsweise je $\frac{1}{3}$ dem Erdkörper, den Brücken und anderen Kunstbauten sowie dem Oberbau zuzurechnen.

Die Investition in dieses Netz für kapazitäts- und substanzerhaltende Maßnahmen werden wegen des zunehmenden Alters des Anlagebestandes und der begrenzten Möglichkeiten zur Erweiterung bei weiterhin wachsender Verkehrsbelastung zunehmen. Der mittlere jährliche Erhaltungsbedarf für dieses Netz beträgt derzeit rd. 2,2 Mrd. DM und wird bis Mitte der 90er Jahre auf 3 Mrd. DM ansteigen. Dieser Entwicklung des Erhaltungsbedarfs liegen die derzeitigen verkehrs- und finanzpolitischen Rah-

menbedingungen zugrunde. Ändern sich diese, so wird das nicht ohne Auswirkungen auf den künftigen Erhaltungsbedarf bleiben. Ein weiterer Anstieg der Erhaltungskosten ist z. B. zu erwarten

- infolge der für 86 beschlossenen höheren Gesamtgewichte und der noch festzulegenden höheren Grenzwerte für die Antriebsachslasten in den Europäischen Gemeinschaften,
- bei einer — wiederholt geforderten — Wiederzulassung von Spikesreifen.

Bei gleichbleibenden Haushaltsansätzen für den Straßenbau wird dies den Handlungsspielraum für neue Investitionen in das Fernstraßennetz entsprechend einschränken.

2.4 Vollendung des Autobahnnetzes

Autobahnen

- sind Verkehrswege von hoher Leistungsfähigkeit und Sicherheit,
- verbessern durch 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 sowie Lärm- und Abgasbelastung zurückgehen.

Im Jahre 1984 sind rd. 118 km neue BAB-Strecken fertiggestellt worden. Unter Berücksichtigung der 1984 erfolgten Umstufungen ergibt sich für das Netz der Bundesautobahnen Ende 1984 eine Länge von 8 198 km, das sind 78 % der im Bedarfsplan vorgesehenen Länge von insgesamt 10 500 km. Zu Ende des Jahres 1984 waren 581 km BAB-Neubaustrecken in Bau, davon 62 km mit nur einer Fahrbahn (Beilage 3).

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Jahre 1984 insgesamt 1 487 Mio. DM aufgewendet.

Die Bauarbeiten sind 1984 so vorangekommen, daß im Jahre 1985 voraussichtlich mit der Fertigstellung von 180 km, davon rd. 48 km mit einer Fahrbahn, zu rechnen ist. Damit ist u. a. sichergestellt, daß

- die Bauarbeiten an den beiden Teilstrecken der BAB Krefeld-Ludwigshafen (A 57) zwischen westlich Goch (B 9n) und Goch/Weeze sowie zwischen Alpen und Kamp-Lintfort noch vor 1986 abgeschlossen werden können und somit eine durchgehende Autobahnverbindung zwischen den Niederlanden bei Goch und dem süddeutschen Raum hergestellt wird,
- die A 7 Würzburg-Ulm auf bayerischem Gebiet durch Fertigstellung des 42,4 km langen BAB-Neubauabschnittes zwischen Uffenheim/Langensteinach und Haundorf termingerecht auf dem Streckenabschnitt von Würzburg bis zur A 6 (BAB Nürnberg-Heilbronn) durchgehend befahren werden kann.

Für den Bereich des Autobahn-Neubaus bestehen im wesentlichen zwei Aufgaben:

- Schließen der noch vorhandenen Lücken im Autobahnnetz (A 7 Würzburg-Ulm-Füssen u. a.) und
- 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 gleichzeitigem Ansteigen der Aufwendungen für die Erhaltung (Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung) hatte allerdings auch reduzierte Bauleistungen im Autobahnneubau zur Folge. So sind die jährlichen Fertigstellungen von 200 km während des 2. Fünfjahresplanes (1976 bis 1980) inzwischen auf rd. 160 km zurückgegangen.

2.5 Modernisierung bestehender Bundesautobahnstrecken

Wegen der Konzentration des Verkehrs auf den Bundesautobahnen war und ist es notwendig, die Leistungsfähigkeit bestehender Autobahnen zu verbessern bzw. ihren Ausbaustandard zu modernisieren, um eine ausreichende Kapazität und Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die derzeitige Verkehrsbelastung liegt bei etwa 31 150 Kfz/Tag. Im Bereich des Autobahnkreuzes München-Nord wurden auf der 6-streifig ausgebauten Strecke der A 9 im Sommerferienverkehr 1983 Spitzenbelastungen von 140 000 Kfz/Tag erreicht.

An einer Anzahl von BAB-Betriebsstrecken werden zur Verbesserung des Verkehrsflusses und zur Hebung der Verkehrssicherheit zusätzliche Fahr- und Standstreifen angebaut. Diese Arbeiten müssen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs so zügig wie möglich vorgenommen werden, um die auftretenden Beeinträchtigungen auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Die Substanzerhaltung bzw. die Erneuerung und Modernisierung von BAB-Betriebsstrecken hat mit dem Ausbau des Autobahnnetzes zunehmend an Bedeutung gewonnen. Seit 1975 wird daher ein Modernisierungsprogramm verwirklicht. Es umfaßt zwei Bereiche:

- Grunderneuerung der Fahrbahnen mit Erweiterung auf 6 oder 8 Fahrstreifen einschließlich Anbau von Standstreifen;
- Grunderneuerung der Fahrbahnen mit Anbau 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 geplant; fertiggestellt sind inzwischen rd. 250 km. Im Rahmen des Modernisierungsprogramms sind von den auszubauenden 1 970 km Autobahn-Betriebsstrecken bis Ende 1984 rd. 800 km auf 6 oder 8 Fahrstreifen erweitert wor-

den. Die Gesamtlänge der 6streifigen Strecken betrug am 1. Januar 1984 1 068 km.

Im Jahre 1984 wurden rd. 435 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-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 Beilage 4 „Modernisierung von Bundesautobahnen“ gibt einen Überblick über das Programm zum Ausbau auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen mit Standstreifen sowie über die Fertigstellungsleistungen im Berichtsjahr.

Die Leistungen und Ausgaben im Jahre 1984 sind in Abschnitt 3.3 aufgliedert.

2.6 Ausbau der Bundesstraßen

Zu den wichtigsten Aufgaben beim Ausbau des Bundesstraßennetzes gehören :

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

Das Programm für den Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes wurde 1984 im Rahmen des Fünfjahresplanes 1981 bis 1985 fortgeführt; 30 Ortsumgehungen mit rd. 180 km Gesamtlänge konnten 1984 fertiggestellt werden; weitere 143 Ortsumgehungen mit insgesamt ca. 480 km Länge waren 1984 in Bau. Insgesamt wurden im Berichtsjahr rd. 1 000 Mio. DM für den Bau von Ortsumgehungen ausgegeben.

Die Bundesstraßen entsprechen in ihrem Verlauf infolge ihrer geschichtlichen Entwicklung z. Z. noch nicht den Anforderungen des modernen Straßenverkehrs. Enge Kurven und Kuppen, unübersichtliche Einmündungen und Kreuzungen z. B. sind Gefahrenstellen. Durch örtliche Maßnahmen werden diese Abschnitte umgestaltet. Damit wird die Sicherheit des Verkehrs auch auf diesen Straßen erhöht.

Radwege an Bundesstraßen wurden besonders gefördert. Durch die Trennung des Fahrradverkehrs vom motorisierten Verkehr wird die Verkehrssicherheit erheblich erhöht. Der Bau von Radwegen soll außerdem 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 2 000 km Radwegen in den Jahren 1984 bis 1990 vor. Im Jahre 1984 wurden davon rd. 400 km fertiggestellt. Damit vergrößerte sich 1984 die Länge der nach dem Programm gebauten Radwege auf rd. 1 000 km; rd. 230 km Radwege waren Ende 1984 noch in Bau.

Im Rahmen des Programms zur Beseitigung von Bahnübergängen der DB im Zuge von Bundesstraßen wurden 9 Bahnübergänge durch Über- oder Unterführungen ersetzt; weitere 8 Bahnübergänge sind durch Straßenverlegungen ausgeschaltet worden.

Für die Beseitigung von BÜ sowie für andere technische Sicherungen an Eisenbahnkreuzungen DB/Bundesstraßen wurden im Jahre 1984 aus dem Straßenbauplan einschließlich ZIP ca. 39 Mio. DM ausgeben.

Seit 1949 sind insgesamt 413 Bahnübergänge der Deutschen Bundesbahn im Zuge von Bundesstraßen beseitigt, weitere 289 Bahnübergänge durch Verkehrsverlagerungen entlastet oder ausgeschaltet worden.

Am Jahresende 1984 waren 14 Maßnahmen in Bau.

2.7 Schutz vor Lärm und Abgasen

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

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 53,4 Mio. DM ausgeben.

Es wurden „Empfehlungen für die Gestaltung von Lärmschutzanlagen an Straßen“ erarbeitet. Die 1981 für Bundesfernstraßen eingeführten „Zusätzlichen Technischen Vorschriften und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen“ — ZTV-Lsw 81 — sind ergänzt und berichtigt worden.

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.

2.8 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen

Die auf der Grundlage des 1980 erstellten Rahmenprogramms vorgesehenen Einrichtungen der kollektiven Verkehrsbeeinflussung auf den Bundesautobahnen wurden 1984 um weitere Anlagen ergänzt, und zwar um eine

- Nebelwarnanlage auf der A 7 zwischen den Anschlußstellen Melsungen und Homberg im Bereich der Ostheimer Senke.
- Geschwindigkeitssteuerungsanlage auf der A 8 zwischen dem Autobahndreieck Stuttgart und dem Autobahnkreuz Vaihingen, welche dazu beiträgt, den Verkehrsfluß zu homogenisieren und damit die Leistungsfähigkeit und Sicherheit zu steigern,
- Erweiterung der Stauwarnanlage auf der A 8 vor dem Grenzübergang Salzburg,
- Warnblitzanlage, die mit gelben Blitzen vor vorausliegenden Störfällen warnt. Diese Anlage ist auf der A 48 zwischen dem Autobahndreieck Dernbach und dem Autobahnkreuz Koblenz versuchsweise eingerichtet und besteht aus im Abstand von 500 m installierten Blitzleuchten. Sie soll zur Klärung der Frage beitragen, ob bereits mit relativ sparsamen Mittel ein sicherheitsfördernder Effekt erzielt werden kann,
- Wechselspuranlage auf der A 643 im Arbeitsstellenbereich auf der Schiersteiner Vorlandbrücke. Wegen beengter Querschnittsverhältnisse ist es dort nicht möglich, eine vierstreifige Verkehrsführung über Behelfsfahrestreifen einzurichten; deshalb wird von drei Behelfsfahrestreifen der mittlere mit Hilfe von Dauerlichtzeichen dem jeweils stärkeren Richtungsverkehr zugeteilt. Die Anlage dient der Erprobung einer solchen Verkehrsführung, welche wegen der zunehmenden Verwendung des schmaleren Regelquerschnitts RQ 26 künftig häufiger angewendet werden muß.

In die weiterführenden Überlegungen sind die Möglichkeiten der individuellen Verkehrsbeeinflussung einbezogen worden. Der Bundesminister für Verkehr ist deshalb 1984 in Gespräche mit der Industrie, den Verwaltungen und den einschlägigen wissenschaftlichen Institutionen eingetreten mit dem Ziel, zu einem von allen getragenen, einheitlichen System der individuellen Verkehrsbeeinflussung zu kommen.

3. Baufortschritt im Jahre 1984

3.1 Leistungsübersicht

Tabelle 3

Leistungsübersicht 1984

Straßenart	Anzahl der Fahrstreifen	Fertiggestellte Streckenlänge (km)	Veranschlagte Gesamtkosten (Mio. DM)
Bundesautobahnen	2streifig	6 (1. Fahrbahn)	46,8
	4streifig	112	976,0
Bundesstraßen	2streifig	203	880,5
	4streifig	77	792,1

Im Jahre 1984 sind Baustrecken mit den in Tabelle 3 zusammengefaßten Längen und Kosten fertiggestellt worden. Damit wurden weitere Einzelziele des Fünfjahresplans 1981 bis 1985 erreicht. Tabelle 4 gibt einen Überblick über den bis Ende 1984 erzielten Stand. Die Einzelbauvorhaben sind im Anhang I zusammengestellt.

Tabelle 4

Erfüllung des Fünfjahresplanes 1981 bis 1985 in den Jahren 1981 bis 1984 (nur Hauptbautitel)

Bedarfsgruppe	Ansatz im 3. Fünfjahresplan (Soll) ¹⁾			Ausgaben (Ist) ¹⁾		Bauziele im 3. Fünfjahresplan	fertiggestellte Baustrecken (Ist)	
	1981 bis 1985	1981 bis 1984		1981 bis 1984		1981 bis 1985	1981 bis 1984	
	Mrd. DM	Mrd. DM	%	Mrd. DM	%	km	km	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Modernisierung von BAB-Betriebsstrecken	2,76	2,22	80,4	2,03	73,6	415	231,2 ⁴⁾	55,7
Neubau von Bundesautobahnen ³⁾	7,05	5,61	79,6	5,83	82,7	936 ²⁾	678,2	72,5
ZIP	(0,06)	(0,06)	(100,0)	(0,34)	(567,0)			
Neu- und Ausbau von Bundesstraßen	7,00	5,64	80,6	5,52	78,9	1 300	833,1	64,1
ZIP	(0,55)	(0,55)	(100,0)	(0,64)	(116,4)			
Insgesamt (ohne ZIP) ³⁾	16,81	13,47	80,1	13,38	79,6			
Insgesamt (mit ZIP) ³⁾	(17,42)	(14,08)	(80,8)	(14,36)	(82,4)			

¹⁾ einschließlich Grunderwerb

²⁾ davon sind 24 km einbahnige BAB

³⁾ einschließlich zunächst zentral eingeplanter rd. 40 Mio. DM

⁴⁾ bezogen auf BAB-km, in den vorherigen Berichten bezog sich die Angabe auf Richtungsfahrbahnen

3.2 Ausgaben und Leistungen insgesamt**3.2.1 Verfügungsbetrag (Soll)**
— Kap. 12 10 —

— Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1984 vom 22. Dezember 1983 (BGBl. I S. 1516) folgende Ausgabemittel zur Verfügung:

	Mio. DM	Mio. DM
Titelgruppe 01 — Straßenbauplan —		
○ Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen) ..	6 000,0	
○ Verstärkung aus Kap. 60 02 Tit. 709 41 gemäß Nachtragshaushalt (800 Mio. DM — Programm für Hochbaumaßnahmen des Bundes insbesondere zur Energieeinsparung und Modernisierung)	7,4	
○ Übertragene Ausgabereste (aus 1983)	72,4	
○ Zusätzliche verwendbare Einnahmen (Beträge Dritter)	10,3	
○ Überplanmäßige Ausgaben (Steuernachzahlung GfN) ..	64,6	
○ Mittelausgleich zugunsten Titelgr. 02	- 86,3	
Titelgruppe 01		6 068,4
Titelgruppe 02 — Straßenbaumaßnahmen im Rahmen des Programms für Zukunftsinvestitionen (ZIP) —		
○ Haushaltsmittel	—	
○ Mittelausgleich zu Lasten Titelgr. 01	+ 86,3	
Titelgruppe 02		86,3
Summe Verfügungsbetrag (Soll) bei Titelgruppe 01 + 02		6 154,7

3.2.2 Ausgaben und Ausgabereste bei Kap. 12 10

— Die Ausgaben im Haushaltsjahr 1984 betragen

	Mio. DM	Mio. DM
○ Länderausgaben (als Auftragsverwaltungen für die Bundesfernstraßen)		
Titelgruppe 01	5 855,0	
Titelgruppe 02 (ZIP)	86,3	
○ Ausgaben im Wohnungsbau für Straßenbauverdrängte und zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung	5,9	

	Mio. DM	Mio. DM
○ Steuern aus Gesellschaft für Nebenbetrieb der BAB (GfN)	135,0	
○ Zuschuß an Kapitel 12 11 (BAST/Bundesanstalt für Straßenwesen)	50,7	
○ zentralbewirtschaftete Ausgaben	15,7	
Ausgaben insgesamt		6 148,6
— An Ausgaberesten entstanden:		
○ Einsparung für Kap. 14 12, Titel 55 24	1,0	
○ Der tatsächliche Ausgabere rest beträgt	5,1	
(das sind weniger als 0,1 v. H. des tatsächlichen Verfügungsrahmens)		6,1
		6 154,7

3.2.3 Ausgaben

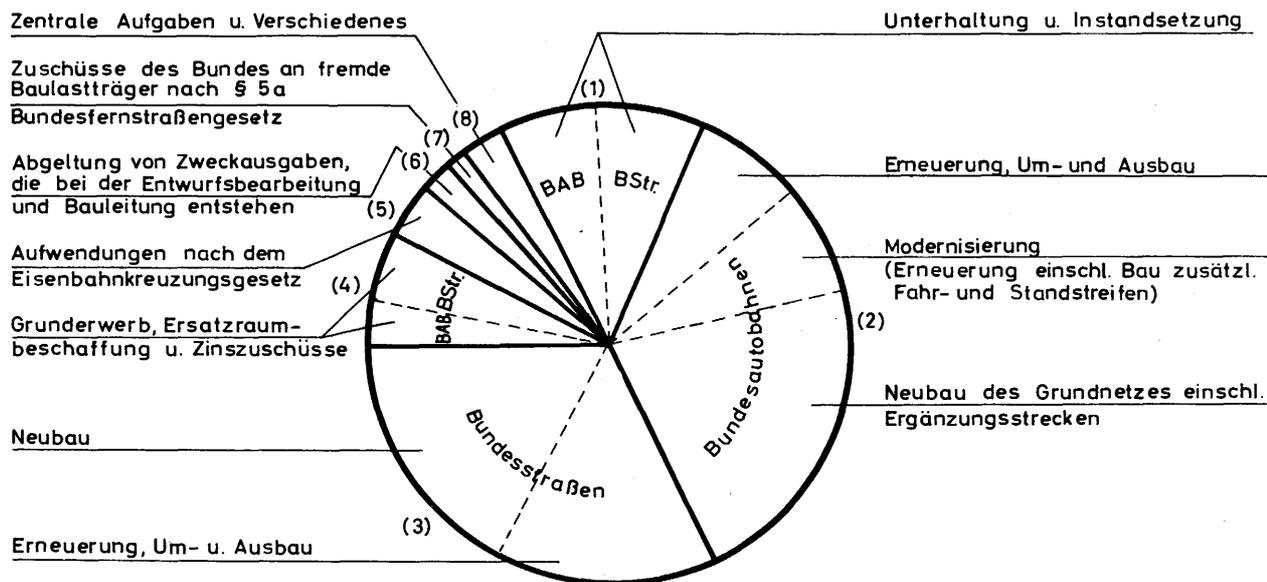
(gem. Ziff. 3.2.2 in Höhe von 6 148,6 Mio. DM) nach Ausgabebereichen

— Die Ausgaben gliedern sich nach Ausgabebereichen wie folgt (siehe auch Abbildung 3).

	Mio. DM	Mio. DM
(1) Unterhaltung und Instandsetzung		928,6
davon:		
Unterhaltung und Instandsetzung von BAB (einschließlich Fahrzeuge und Geräte)	436,2	
Unterhaltung und Instandsetzung von Bundesstraßen (einschließlich Fahrzeuge und Geräte)	492,4	
(2) Neubau, Erneuerung, Um- und Ausbau von BAB (ohne Grunderwerb)		2 216,7
davon:		
Erneuerung, Um- und Ausbau von Betriebsstrecken der BAB (ohne Grunderwerb)	486,0	
Modernisierung von BAB-Strecken (Erneuerung von Fahrbahndecken einschließlich Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen auf BAB) ...	436,3	
Neubau des Grundnetzes BAB einschließlich der Ergänzungsstrecken	1 255,9	
Hochbauten an BAB	38,5	
(3) Neubau, Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen (ohne Grunderwerb)		1 914,6

Abbildung 3

Anteile der Ausgabenbereiche bei Kap. 1210 (Straßenbauhaushalt)



zu den Ziffern siehe die Erläuterungen im Abschnitt 3.2.3

	Mio. DM	Mio. DM		Mio. DM	Mio. DM
davon:			(7) Zuschüsse des Bundes an fremde Baulasträger nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz .		74,4
Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen	911,3		(8) Zentrale Aufgaben und Verschiedenes		250,4
Neubau von Bundesstraßen ...	981,1		davon:		
Hochbauten an Bundesstraßen	22,2		Forschung, Veröffentlichung und verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	15,4	
(4) Grunderwerb, Ersatzraumbeschaffung und Zinszuschüsse .		495,0	Zusammen		6 148,6
davon:					
für BAB	220,5		Abbildung 4 zeigt die Entwicklung der Ausgaben bis 1984 und das Plan-Soll für 1985 im Fünfjahresplan 1981 bis 1985. Der nunmehr nach dem Finanzplan 1984 bis 1989 maßgebende Finanzrahmen 1981 bis 1985 (vgl. Tabelle 1) ist um 875 Mio. DM niedriger.		
für Bundesstraßen	274,5				
(5) Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz		149,3			
(6) Abgeltung von Zweckausgaben, die bei der Entwurfsbearbeitung und Bauleistung entstehen		119,6			

stärkungen im Rahmen des ZIP)	Mio. DM	Mio. DM
	120,8	
— hierzu Grunderwerb	2,3	
— Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen sowie Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen	23,0	

Es wurden fertiggestellt
(Länge bezogen auf Richtungsfahrbahnen)

davon	km	km
— Grunderneuerung mit Anbau von Standstreifen	20,9	
— Grunderneuerung mit überbreiten Standstreifen	—	
— Anbau von Standstreifen	7,5	
— Anbau von 3. Fahrstreifen (Zusatzfahrstreifen) ohne Standstreifen	—	
— Erweiterung auf drei Fahrstreifen einschl. Standstreifen (soweit erforderlich grunderneuert)	110,8	
— Erweiterung auf vier Fahrstreifen einschließlich Standstreifen (soweit erforderlich grunderneuert)	—	

3.3.2 Neubau von Bundesautobahnen

	Mio. DM	Mio. DM
Ausgaben 1984 insgesamt		1487,0
davon für		
— Baumittel (einschließlich Verstärkung im Rahmen des ZIP)	1255,9	
— Grunderwerb	191,3	
— Hochbauten	38,5	
— für Ersatzraumbeschaffung ...	1,3	

Im Jahre 1984 wurden 9 Bundesautobahn-Streckenabschnitte von insgesamt rd. 118 km fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Davon sind rd. 6 km mit nur einer ersten Fahrbahn gebaut worden.

Am Ende des Berichtsjahres beträgt die Länge der Bundesautobahnen bei gleichzeitiger Berücksichtigung von Widmungen bzw. Umstufungen 8 198 km. Die Fertigstellungsleistung nach 1945 beläuft sich somit auf rd. 6 000 km.

Von den im Berichtsjahr fertiggestellten 9 Streckenabschnitten sind 2 Lückenschlüsse im großräumigen Netz der Bundesautobahnen besonders hervorzuheben:

— Regensburg–Passau (A 3)

Mit Fertigstellung der rd. 28 km langen Teilstrecke Straubing–Deggendorf wurde nunmehr eine durchgehende Autobahnverbindung im

Zuge der A 3 zwischen den Niederlanden im Nordwesten und Österreich im Südosten erreicht. Die Kosten für den neuen Streckenabschnitt betragen rd. 244 Mio. DM.

— Wilhelmshaven–Cloppenburg (A 29)

Durch Schließung der 18,2 km langen Baulücke zwischen Wardenburg und dem Autobahndreieck Ahlhorner Heide erhält Wilhelmshaven eine direkte Autobahnverbindung östlich von Cloppenburg an die Bundesautobahn A 1 bzw. an das überörtliche Autobahnnetz der Bundesrepublik. An Kosten wurden hierfür rd. 82 Mio. DM aufgewendet.

Von den restlichen 7 Fertigstellungen sind besonders hervorzuheben:

— München–Deggendorf (A 92)

Im Zuge der in Bau befindlichen Autobahn München–Deggendorf (A 92) wurde im Berichtsjahr der 20,6 km lange Neubauabschnitt „Umfahrung Landshut“ fertiggestellt. Hierfür wurden rd. 196 Mio. DM verausgabt. Mit der Verkehrsfreigabe der Teilstrecke zwischen Moosburg und Altenheim wird eine verkehrssichere und schnelle Umfahrung von Landshut bei gleichzeitiger Entlastung der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 11 erreicht. Außerdem leistet diese Autobahnumfahrung einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsberuhigung in der Stadt Landshut und stellt darüber hinaus eine wichtige Maßnahme aktiven Umweltschutzes dar. Die volle Bedeutung der neuen Verkehrsverbindung zwischen München und Deggendorf wird erst mit Fertigstellung der rd. 134 km langen Gesamtstrecke, voraussichtlich im Jahre 1991, erreicht.

— Regensburg–Wolnzach (A 93)

Die Fertigstellung des 24,4 km langen Neubauabschnittes zwischen Regensburg und Abensberg ist von großer Bedeutung. An Baukosten wurden rd. 106 Mio. DM aufgewendet. Es werden nicht nur die Verkehrsbeziehungen zwischen der Oberpfalz und den südbayerischen Wirtschaftszentren erheblich verbessert, sondern auch wesentliche Beiträge zur Hebung der Verkehrssicherheit und der Erschließung strukturschwacher Gebiete in Ostbayern geleistet. Mit der Schließung der 16 km langen Baulücke im Zuge der A 93 zwischen Abensberg und Elsendorf wird für 1986 gerechnet.

Die Inbetriebnahme der übrigen fertiggestellten neuen Streckenabschnitte hat bis zur Vollendung der Gesamtstrecken vorwiegend regionale bzw. lokale Bedeutung, wie z. B. durch den Anschluß an das durchgehende Streckennetz der Bundesautobahnen oder durch Entlastungen von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen. Hierzu zählen:

— Bad Hersfeld–Eisenach (A 4) Herleshausen bis Grenze

— Saarbrücken–Luxemburg (A 8) Merzig/Schwemlingen bis Ripplingen, Ripplingen bis Wehingen (B 406; 1. Fahrbahn)

- St. Vith–Wittlich (A 60)
Steinebrück (Grenze) bis Winterspelt
- Hamm–Neheim/Hüsten (A 445)
Wickede bis Arnsberg/Neheim

3.3.3 Ausbau und Neubau von Bundesstraßen

	Mio. DM	Mio. DM
Ausgaben 1984 insgesamt		2 188,9
davon für		
— Erneuerung (u. a. einfacher Dekkenausbau)	408,8	
— Größerer Ausbau bis zu 3 Mio. DM Gesamtkosten im Einzelfall	344,8	
— Größerer Ausbau über 3 Mio. DM Gesamtkosten im Einzelfall (einschl. Verstärkungen im Rahmen des ZIP)	156,0	
— Neubau (einschließlich Ortsumgehungs-Programm)	981,1	
— Hochbauten	22,2	
— Grunderwerb und Ersatzraumbeschaffung	274,5	
— Schallschutz	1,5	

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. 90 km, davon rd. 40 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 3 Neubau von Nußbach bis Wiesloch-Süd
- B 14 Verlegung von Zimmern bis südl. Rottweil
- B 27 Neubau von Aich bis Kirchentellinsfurt
- B 33n Neubau zwischen Singen und Radolfzell
- B 36 Verlegung bei Hockenheim
- B 293 Verlegung bei Flehingen
- B 467 Verlegung bei Tettngang

Bundesstraßen in Bau: rd. 160 km, davon rd. 40 km 4streifig.

Bayern

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rd. 60 km, davon rd. 6 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 2 Verlegung bei Germering, 2. Fahrbahn
- B 4 Ausbau zwischen Coburg/Süd–Niederfüllbach, 2. Fahrbahn
- B 15 Ortsumgehung Tirschenreuth
- B 16 Verlegung bei Gundelfingen
- B 19 Verlegung bei Niederlauer
- B 287 Ortsumgehung Fuchsstadt

- B 299 Ortsumgehung Pfettrach
- B 300 Ortsumgehung Kühbach
- B 303 Ortsumgehung Gestungshausen
- B 388 Verlegung bei Birnbach
- B 472 Verlegung bei Bad Tölz

Bundesstraßen in Bau: rd. 100 km, davon rd. 12 km 4streifig.

Berlin

Für die geplante Bundesstraße von Waidmannsluster Damm bis Schulzendorfer Straße sind die Entwurfsarbeiten weitgehend abgeschlossen; das Planfeststellungsverfahren ist eingeleitet.

Bremen

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rd. 1,3 km der 4streifigen Teil-Ortsumgehung zwischen Stephanibrücke und Utbremer Straße im Zuge der B 6.

Bundesstraßen-Abschnitte in Bau: rd. 1,4 km, davon rd. 1,3 km 4streifig.

Hamburg

In Hamburg wurden die Bauarbeiten an der Ortsumgehung Harburg (B 4/75) sowie an der Ortsumgehung Rissen — 1. Bauabschnitt — (B 431) planmäßig fortgeführt.

Bundesstraßen in Bau: rd. 7 km, davon rd. 1 km 4streifig.

Hessen

Bundesstraßen fertiggestellt: rd. 20 km, davon rd. 1 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 27 Ausbau bei Bad Sooden-Allendorf/Kleinwach
- B 27 Verlegung zwischen Bebra/Breitenbach und Bebra/Blankenheim
- B 27 Verlegung bei Hünfeld

Bundesstraßen in Bau: rd. 75 km, davon rd. 25 km 4streifig.

Niedersachsen

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rd. 31 km, davon 4streifig rd. 6 km.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 6 Ausbau Neustadt–Frielingen
- B 72 Neubau Cloppenburg–B 72 (Emstek)
- B 214 Ortsumgehung Bröckel
- B 240 Ortsumgehung Linse–Bodenwerder

Bundesstraßen in Bau: rd. 69 km, davon rd. 17 km 4streifig.

Nordrhein-Westfalen

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rd. 40 km, davon 4streifig rd. 7 km.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 42 Neubau von Bonn-Ramersdorf bis Königswinter
- B 51 Ortsumgehung Blankenheim
- B 55 Ortsumgehung Anröchte
- B 56/221 Ortsumgehung Geilenkirchen
- B 61 Verlegung Petershagen-Grenze NRW/NS
- B 235 Ausbau nördlich Lüdinghausen.

Bundesstraßen in Bau: rd. 120 km, davon rd. 17 km 4streifig.

Rheinland-Pfalz

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rd. 25 km, davon 4streifig rd. 7 km.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 9 Umgehung Lingenfeld
- B 10 Umgehung Albersweiler
- B 10 Umgehung Wilgartswiesen
- B 48 Verlegung bei Bad Münster a. Stein-Ebernburg
- B 271 Umgehung Grünstadt 1. Bauabschnitt.

Bundesstraßen in Bau: rd. 80 km, davon rd. 18 km 4streifig.

Saarland

Die Bauarbeiten an der B 51 bei Mettlach wurden im Zusammenhang mit dem Saarausbau begonnen.

Bundesstraßen in Bau: 10 km, davon rd. 3 km 4streifig.

Schleswig-Holstein

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rd. 17 km, davon rd. 9 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 75 Kücknitz-Travemünde (1. Teilstrecke)
- B 76 Blickstedt-Kiel (1. Teilstrecke)
- B 76 Elmschenhagen-Raisdorf (Reststrecke)
- B 430 Ausbau Ortsumgehung Schenefeld-Ortsumgehung Hohenwestedt.

Bundesstraßen in Bau: rd. 33 km, davon rd. 5 km 4streifig.

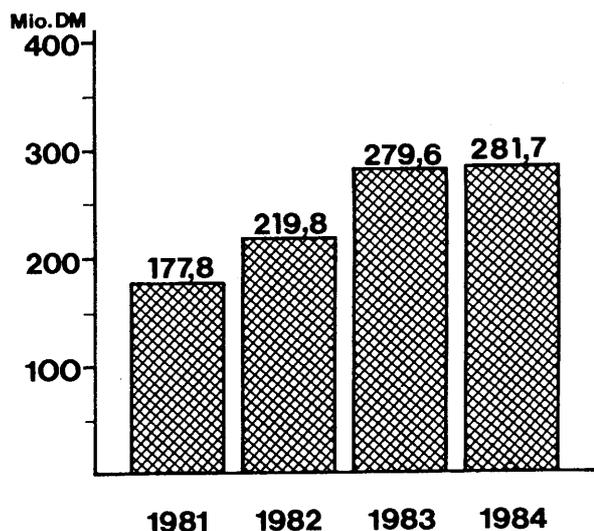
3.3.4 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

Der Bestand der Brücken an Bundesfernstraßen hat sich im Berichtsjahr geringer als im Vorjahr erhöht, so daß ein Gesamtbestand von rd. 28 700 Brücken erreicht ist. Die Gesamtlänge aller Brücken an Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen

beträgt 1 033 km, die Gesamtfläche — gemessen zwischen den Geländern und Auflagern — 19,67 Mio. m².

Für die Ausgaben der Kunstbauwerke (Brücken, Tunnel, Stützwände) besteht im Bundeshaushalt kein besonderer Titel. Im Mittel betragen sie etwa 30 % der reinen Bauausgaben einer Strecke; das sind im Berichtsjahr rd. 1,02 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 Erhaltung der Bauwerkssubstanz gewinnt gegenüber dem Neubau mehr und mehr an Bedeutung. Deshalb müssen die personellen und sachlichen Voraussetzungen für eine regelmäßige und ordnungsgemäße Überwachung, Prüfung, Unterhaltung und Instandsetzung der Bauwerke laufend dieser wichtigen Aufgabe angepaßt werden. Die Entwicklung der Erhaltungskosten von Brücken an Bundesfernstraßen ist aus der nachstehenden Abbildung 5 ersichtlich.

Abbildung 5

Erhaltungskosten von Brücken an Bundesfernstraßen

Um die Kosten für die Erhaltung künftig in erträglichen Grenzen zu halten, wird auch der Sicherung und Verbesserung des Qualitätsstandards neuer Kunstbauwerke besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Fertigstellung

Folgende bemerkenswerte Bauwerke, die in Anhang I Nr. 6 nicht aufgeführt sind, wurden 1984 fertiggestellt.

- Neckarbrücke im Zuge der B 292 in Neckarelz mit einer Länge von 465 m; Baukosten 11,1 Mio. DM.
- Beutenbachtalbrücke im Zuge der A 81 Heilbronn-Stuttgart mit einer Länge von 146 m; Baukosten 9 Mio. DM.
- 4 Brücken und 1 100 m Stützwände in der Umgebung Raisdorf (B 76) bei Kiel; Gesamtkosten 19,8 Mio. DM.
- Ruhrbrücke im Zuge der B 7 bei Arnsberg mit einer Länge von 460 m; Baukosten 9,5 Mio. DM.
- Trogstrecke Empelde im Zuge der B 65 mit einer Länge von 470 m; Baukosten 13,2 Mio. DM.
- Trogstrecke im Zuge der B 65 bei Hannover-Waldheim mit einer Länge von 320 m; Baukosten 8,6 Mio. DM.
- Ruhrbrücke (westl. Überbau) im Zuge der A 2 Köln-Hannover bei Duisburg mit einer Länge von 342 m; Baukosten 9,0 Mio. DM.

Neubeginn

- Vollmetalbrücke im Zuge der A 1 Leverkusen-Kamen mit einer Länge von 160 m; Baukosten 10,2 Mio. DM.
- Rurbrücke bei Düren im Zuge der A 4 Aachen-Köln mit einer Länge von 104 m; Baukosten 9,0 Mio. DM
- Talbrücke Barkhausen im Zuge der A 33 Paderborn-A 44 mit einer Länge von 292 m; Baukosten 10,2 Mio. DM.
- Almetalbrücke im Zuge der A 33 Paderborn-A 44 mit einer Länge von 371 m; Baukosten 12,0 Mio. DM.
- Verkehrsknoten Velbert-Langenhorst im Zuge der A 44 mit mehreren Brücken, Gesamtlänge 320 m; Baukosten 10,7 Mio. DM
- Brücke über Jagst und DB im Zuge der B 290 in Ellwangen mit einer Länge von 432,5 m; Baukosten 9,5 Mio. DM.
- Innbrücke Wasserburg im Zuge der B 304 München-Traunstein mit einer Länge von 375 m; Baukosten 12,7 Mio. DM.

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

- Talbrücke Obere Argen im Zuge der A 96 Memmingen-Lindau mit einer Länge von 730 m.
- Nahebrücke im Zuge der A 62 Trier-Landstuhl mit einer Länge von 142 m.
- Semptflutkanalbrücke im Zuge der A 92 München-Deggendorf mit einer Länge von 149 m.

Die im Jahre 1984 fertiggestellten Großbauwerke mit einer Länge von über 500 m oder Gesamtkosten von über 15 Mio. DM sowie die Ende 1984 im Bau befindlichen Großbauwerke sind in Beilage 5 darge-

stellt und in der Zusammenstellung unter Anhang I Nr. 6 erläutert.

3.3.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen

Zur Gewinnung von Entscheidungshilfen für die wirtschaftliche Verwendung der Mittel wird in steigendem Maße die Leistungs- und Kostenermittlung im Straßenunterhaltungs- und Betriebsdienst durchgeführt. Hierbei gewonnene Daten werden vom Bund und den Ländern gemeinsam ausgewertet.

Eine wesentliche Verbesserung der Wirtschaftlichkeit im Straßenwinterdienst wurde u. a. durch den Einbau von

- 5 Taumittelsprühanlagen,
- 34 Glatteismeldeanlagen und
- 79 Außenmeßstellen im Bereich der Bundesfernstraßen erreicht.

Aufwendungen für Unterhaltung und Betrieb

Für Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen sind im Jahre 1984 aufgewandt worden:

	928,6 Mio. DM
davon für	
Bundesautobahnen	436,2 Mio. DM
Bundesstraßen	492,4 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 1983/84 erfordert

- für Bundesautobahnen
49,6 Mio. DM (= ca. 4 473 DM/km)
- für Bundesstraßen
50,1 Mio. DM (= 1 563 DM/km).

Tabelle 5

Unterhaltung für Bundesfernstraßen

Bezeichnung	DM je km 1984 (= 1983)
Bundesautobahnen	
4streifig	35 800
5streifig	43 000
6streifig	48 500
8streifig	62 700
Auf- und Abfahrtsarme	14 100
Bundesstraßen	
2streifig	14 100
3streifig	27 100
4streifig	35 800
5streifig	43 000
6streifig	48 500
Auf und Abfahrtsarme	14 100

4. Weitere Leistungen im Jahre 1984

4.1 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahre 1984 sind für Fernmeldeeinrichtungen der Bundesfernstraßen insgesamt 30 Mio. DM aufgewendet worden. Damit wurden

- 168 km neue Bundesautobahnen mit Streckenfernmeldekabeln und Notrufsäulen ausgestattet, so daß nunmehr 7 867 km Bundesautobahnen mit diesen Einrichtungen versehen sind;
- in 26 Autobahnmeistereibezirken Maßnahmen zur Verbesserung der Notruftechnik und der Funkversorgung, einschließlich der Funkversorgung der Pannenhilfsdienste durchgeführt;
- im Land Niedersachsen 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 368 km Schutzzäune an 197 km Bundesautobahnen errichtet. Damit hat sich die Gesamtlänge der Schutzzäune an Bundesautobahnen auf 3 764 km, die Gesamtlänge der mit Schutz-

zäunen — meist beiderseits — ausgestatteten Bundesautobahnstrecken von 1 916 km auf 2 113 km erhöht.

4.3 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien

Im Jahre 1984 standen für eine Betreuungslänge von rd. 8 200 km 139 Autobahnmeistereien zur Verfügung. In Bau befinden sich weitere 7 Autobahnmeistereien. Planungsarbeiten für weitere 9 Autobahnmeistereien werden durchgeführt (siehe Beilage 7).

Der Neu- und Ausbau bundeseigener Straßenmeistereien 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 Touristikinformativstände. 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.

Tabelle 6

Am 31. Dezember 1984 standen dem Verkehrsteilnehmer insgesamt zur Verfügung (s. Beilage 8):

Anzahl	Art des Nebenbetriebes	Kurzbezeichnung	Tankstellen	Verkaufskiosk	Raststätten	Motel	Kioske mit WC	Sonstige
1	2	3	4	5	6	7	8	9
7	Tankstellen	(T)	7	—	—	—	—	—
110	Tankstellen mit Verkaufskiosken ...	(TK)	110	110	—	—	—	—
13	Raststätten	(R)	—	—	13	—	—	—
105	Tankstellen mit Raststätten	(TR)	105	—	105	—	—	—
4	Motels	(M)	—	—	4	4	—	—
50	Tankstellen mit Motel und Raststätten	(TM)	50	—	50	50	—	—
39	Kioske mit WC	(KWC)	—	—	—	—	39	—
58	Sonstige Nebenbetriebe		—	—	—	—	—	58
	Summe ...		272	110	172	54	39	58
	Nebenbetriebe am 31. Dezember 1984	Insgesamt	705	(Summe der Spalten 4, 5, 6, 7, 8 + 9)				

Zur Einführung von bleifreiem Benzin an den 272 Bundesautobahntankstellen und deren Umrüstung sind in einem Zeitraum von 1984 bis 1988 insgesamt 60 Mio. DM aufzuwenden.

Im Verlaufe des Jahres 1984 konnten bereits 85 Bundesautobahntankstellen auf die Abgabe von bleifreiem Benzin umgestellt werden.

Der im Rahmen des Bauprogramms 1984 für Um- und Erweiterungsarbeiten sowie Unterhaltungsmaßnahmen an den Autobahnnebenbetrieben bestehende enge Finanzrahmen gestattete vornehmlich Maßnahmen zur Sicherung und Erweiterung von tanktechnischen Einrichtungen sowie zur Beseitigung von Ölschäden im Bereich von Bundesautobahntankstellen und die Durchführung dringender Ersatzmaßnahmen. Außerdem konnten weitere Nebenbetriebe behindertengerecht ausgebaut werden.

Die Gesamtausgaben für alle Baumaßnahmen einschließlich der 1984 fertiggestellten Neubauten betragen rd. 75 Mio. DM.

Zur besseren Information der Verkehrsteilnehmer über das Service-Angebot an den Bundesautobahnen wurden von der GfN auch 1984 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.

5. Naturschutz und Landschaftspflege

Der BMV setzt sich dafür ein, daß die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Straßenbau berücksichtigt werden.

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 bzw. neue zu erstellen. Hierbei handelt es sich um die Themenkomplexe „Landschaftsgerechte Straßenentwässerungsanlagen“, „Maßnahmen zum Amphibienschutz“, „Sukzessionslenkung“ und die „Landschaftspflegerische Begleitplanung“.

In die Straßenbauforschung wurde die landschaftspflegerische Begleitplanung mit ihren Teilbereichen Tier- und Pflanzenökologie verstärkt einbezogen. Der BMV hat im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines Merkblattes einen Forschungsauftrag zum Amphibienschutz an Straßen vergeben, um Er-

kennnisse über die Wirksamkeit der in den vergangenen Jahren entstandenen Schutzmaßnahmen (z. B: Krötentunnel) zu bekommen und erforderlichenfalls deren Wirksamkeit verbessern zu können.

Ein umfangreiches langfristig angelegtes 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.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung beginnt heute bereits in einem sehr frühen Planungsstadium und ist im gesamten Planungsprozeß zum integralen Bestandteil des Fachplans „Straße“ geworden. Im Rahmen der stufenweisen Umweltverträglichkeitsprüfung ist für jede Planungsstufe die Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege wie folgt vorgesehen:

— Bedarfsermittlung

Hierzu ist über ein Forschungsvorhaben ein Verfahrenskonzept zur ökologischen Risikoeinschätzung von Straßenbauprojekten der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) erarbeitet worden, womit im wesentlichen die raumbezogene Prüfung der Umwelterheblichkeit sowie die Abschätzung der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorgegeben wird.

— Linienfindung

Unter Auswertung eines Forschungsvorhabens zum Methodenstand und zur Vorgehensweise zur Bewertung von Trassenvarianten wird die Umweltverträglichkeitsstudie als der geeignete landespflegerische Planungsbeitrag angesehen, um dem Belang Naturschutz und Landschaftspflege entsprechend seinem politischen Gewicht Rechnung tragen zu können. Die Umweltverträglichkeitsstudie besteht aus einer Empfindlichkeitsuntersuchung zur Ermittlung geeigneter Korridore und einer Variantenbeurteilung. Ziel ist u. a. die Ermittlung der Variante mit den geringsten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie die Erstellung eines Konzeptes zur Minderung und zum Ausgleich unvermeidbarer Beeinträchtigungen.

— Entwurfsbearbeitung

Erstellung des landschaftspflegerischen Begleitplanes mit dem Bestands- und Konfliktplan (detaillierte Darstellung der Eingriffe in Natur und Landschaft) sowie dem Maßnahmenplan (erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen).

Verfahrenstechnische und methodische Vorgehensweisen sollen im Hinblick auf das inhaltliche Anspruchsniveau unter Berücksichtigung ökologischer und nutzungsorientierter Belange optimiert und systematisiert werden.

6. Verkehrserhebungen

Das Netz der automatischen Langzeitzählstellen auf den Bundesfernstraßen umfaßte am Ende des Berichtsjahres 615 Zählstellen, davon 308 auf Bundesautobahnen und 307 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 21 repräsentativen, automatisch arbeitenden Langzeitzählstellen auf den Bundesautobahnen wurden auch 1984 durchgeführt und jeweils kurzfristig ausgewertet.

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

7. Forschung, Rationalisierung und internationale Zusammenarbeit

7.1 Straßenbauforschung

In der straßenbau-, brückenbau- und straßenverkehrstechnischen Forschung wurden schwerpunktmäßig Untersuchungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zur Verringerung der Umweltbelastung durch den Verkehr, zur Rationalisierung und Kostensenkung bei den Bauweisen und Baustoffen, zur Energieersparnis und zur Steigerung der Leistungsfähigkeit von Straßen gefördert, um effiziente und auf neueste technische Erkenntnisse gestützte Ergebnisse für politische und administrative Maßnahmen sowie für die Weiterentwicklung des notwendigen Fachwissens in der Verwaltung bereitzustellen.

7.2 Entwicklungen in der Straßenbautechnik

Mit der Erarbeitung einiger Richtlinien und Merkblätter wurden die Voraussetzungen für eine weitere Verbesserung der Bauweisen und Bauverfahren im Decken- und Erdbau geschaffen.

Die „Zusätzlichen Technischen Vorschriften und Richtlinien für den Bau bituminöser Fahrbahndecken — ZTVbit — StB 84“ fassen die Regelungen der Teile 1 bis 7 der bisherigen TVbit unter Berücksichtigung neuester Erkenntnisse und Erfahrungen zusammen. Damit wird den Bestrebungen nach Straffung und Verbesserung der technischen Regelwerke entsprochen. Neu aufgenommen wurden Regelungen für Splittmastixasphalt- und Tragdeckschichtbauweisen.

In den Teilen „Nebengestein der Steinkohle“ und „Schmelzkammergranulat“ des „Merkblattes über die Verwendung von industriellen Nebenprodukten im Straßenbau“ sind die Ergebnisse der Bemühungen um den verstärkten Einsatz dieser Baustoffe niedergelegt.

Mit der Veröffentlichung der „Arbeitsanleitung für den Einsatz radiometrischer Geräte für zerstörungsfreie Dichtemessungen auf bituminösen Schichten“ werden die Erfahrungen aus Forschungsarbeiten und jahrelangen Erprobungen weitergegeben. Die Arbeitsanleitung trägt zur Rationalisierung der Eigenüberwachung und der Kontrollprüfungen im Bereich des bituminösen Straßenbaus bei.

Die Überarbeitung weiterer wichtiger Regelwerke, wie die der „Richtlinien für den Straßenoberbau — Standardausführungen — RStO 75“, der „Technischen Vorschriften und Richtlinien für die Ausführung von Tragschichten im Straßenbau — TVT 72“ und des „Merkblattes für die Entwässerung von Straßen“ steht kurz vor dem Abschluß.

Die Vorbereitungen für die Einführung eines systematisierten und rationalen „Managements der Straßenerhaltung“ stellten einen Schwerpunkt der Bemühungen im Berichtszeitraum dar. Es konnte ein Konzept für die visuelle Erfassung und Bewertung des baulichen Zustandes von Asphaltstraßen im Außerortsbereich entwickelt werden, welches z. Z. in 5 Bundesländern erprobt wird. Weitere Verfahren für die Zustandserfassung von Zementbetonbefestigungen und für die meßtechnische Zustandserfassung sind im Beratungsstadium.

7.3 Rationalisierung des Vergabewesens

Die Rationalisierungsbemühungen auf dem Gebiete des Bauvergabewesens erstreckten sich im Berichtsjahr insbesondere auf

— die „Richtlinien für das Abwickeln der Verträge für Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (RV-StB)“, deren Gesamtentwurf in Kürze fertiggestellt sein wird,

und

— mehrere Leistungsbereiche des „Standardleistungskataloges für den Straßen- und Brückenbau (STLK)“, von denen 3 überarbeitete Leistungsbereiche bereits abgeschlossen werden konnten.

Das Regelwerk für die Vergabe und Abwicklung von Ingenieurleistungen wurde ebenfalls weiterbearbeitet.

7.4 Internationale Zusammenarbeit

Die internationale Zusammenarbeit wurde besonders intensiv mit Frankreich fortgesetzt. Im Vordergrund standen dabei bilateral interessierende Fra-

gen der Straßenplanung, der sicheren Verkehrsführung durch Leiteinrichtungen, des Lärmschutzes sowie spezielle Fragen der Straßenbautechnik und Unterhaltung von Straßen- und Brückenbauwerken.

Mit den USA wurde die bestehende Zusammenarbeit in Fragen der Forschung auf dem Gebiet Stra-

ßen- und Verkehrstechnik, insbesondere Verkehrsbeeinflussung und Verkehrssteuerung mit Rechnern fortgeführt. Darüber hinaus wurde durch Einbeziehung neuer, beidseitig interessierender aktueller Themen, wie des Brückenbaus, das Programm der Zusammenarbeit erheblich erweitert. Eine Regierungsvereinbarung darüber steht vor der Unterzeichnung.

Anhang I

Baufortschritt 1984 bei den Bauvorhaben im einzelnen

1. Leistungen auf Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1984

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1984 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1983 fertiggestellt km	1984 fertiggestellt km	Ende 1984 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1	2	3	4	5	6	7	8
Baden-Württemberg							
A 7 Würzburg-Ulm: Neustädtlein bis Ulm	78,3	670,1	29,6	—	48,7	—	—
A 81 Singen-Schaffhausen: Kreuz Herrenberg bis Bietigen (B 34)	128,3	1 161,1	118,2	—	4,5	—	—
A 96 München-Lindau: Ferthofen (bayer. Landesgrenze) bis Esseratsweiler (bayer. Landesgrenze)	53,4	488,8	0,8 (1. Fahr- bahn)	—	7,3	—	—
A 98 Lörrach-Schaffhausen: A 5 bis Bad Säckingen	29,2	460,0	7,8	—	2,9	—	—
Bayern							
A 3 Regensburg-Passau: AS Roserhof bis Passau (Grenze)	123,3	963,6	95,0	28,3	—	AS Straubing bis AK Deggendorf	28,3
A 7 Würzburg-Ulm: Würzburg-Neustädtlein	88,0	606,7	34,8	—	53,2	—	—
A 7 Ulm-Füssen: AK Allgäu bis Füssen (Grenze)	32,5	313,6	1,7	—	7,7	—	—
A 70 Schweinfurt-Bamberg: Weyer bis Eltmann (1. Fahrbahn)	26,4 (1. Fahr- bahn)	161,9	18,8 (1. Fahr- bahn)	—	7,6 (1. Fahr- bahn)	—	—
A 73 Bamberg-Nürnberg: Bamberg bis AS Forchheim-Nord	24,9	166,5	10,9	—	8,1	—	—
A 92 München- Deggendorf	133,7	801,5	48,7	20,4	31,4	AS Moosburg- Nord bis AS Landshut/ Altheim	20,4
A 93 Regensburg-Wolnzach: AS Regensburg/Süd bis AS Elsendorf	41,0	175,2	0,2	24,4	16,4	AS Regensburg/ Süd bis AS Abensberg	24,4
A 93 Regensburg-Hof: Pfaffenstein bis Markt- redwitz (teilweise 1. Fahrbahn)	123,7	639,8	82,1 davon: (31,1 km 1. Fahr- bahn)	—	18,4	—	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1984 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1983 fertig- gestellt km	1984 fertig- gestellt km	Ende 1984 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
Berlin							
A 11 Berlin-Hamburg: Kurt-Schumacher-Platz bis Waidmanns- luster Damm	4,7	534,5	2,7	—	2,0	—	—
A 13 Berlin-Südost: AK Schöneberg bis AS Gradestraße	5,4	321,0	4,1	—	1,3	—	—
Hamburg							
A 252 Georgswerder-Walters- hof: Umgehung Veddel	4,2	186,0	—	—	4,2	—	—
Hessen							
A 4 Bad Hersfeld-Eisenach: AS Wommen bis Grenze	6,2	25,2	4,8	1,4	—	Herleshausen bis Grenze	1,4
A 66 Frankfurt a. M.-Fulda:	97,6	1 138,0	47,6	—	10,6	—	—
A 661 Bad Homburg-Darm- stadt: AS Frankfurt/ Bonames bis Fried- berger Landstraße	8,0	120,3	4,6	—	3,4	—	—
Kreuz Erlenbruch bis Egelsbach	18,6	266,1	17,2	—	1,4	—	—
Niedersachsen							
A 28 Leer-Delmenhorst: Logabirum bis Wester- stede	31,1	167,9	—	—	25,1	—	—
A 29 Wilhelmshaven- Cloppenburg	90,9	583,4	73,4	17,5	—	B 69 bis AD Ahlhorner Heide	17,5
A 30 Rheine-Bad Oeyn- hausen: Bentheim (Grenze NL/D)-westl. Rheine (Grenze NS/NW)	28,1	140,8	—	—	15,8	—	—
A 31 Bottrop-Emden: Haren bis Neermeer	65,5	653,9	—	—	38,6	—	—
A 33 Osnabrück-Paderborn: Osnabrück-Lüstringen bis Borgholzhausen	28,2	247,7	7,1	—	10,8	—	—
A 250 Hamburg-Lüneburg: Maschen-Winsen	13,6	89,8	—	—	9,4	—	—
A 391 Westtangente Braunschweig	11,0	220,3	6,3	—	4,7	—	—
A 395 Braunschweig-Bad Harzburg: AK Braunschweig-Süd bis AS Vienenburg	33,3	140,6	14,8	—	5,1	—	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1984 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1983 fertig- gestellt km	1984 fertig- gestellt km	Ende 1984 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
	km	DM	km	km	km		
1	2	3	4	5	6	7	8
Nordrhein-Westfalen							
A 30 Rheine-Osnabrück (Landesgrenze NS/NW) bis AK Osnabrück/ Lotte	34,2	213,3	24,7	—	7,0	—	—
A 31 Bottrop-Emden: Bottrop bis Grenze NW/NS	83,3	623,9	5,8	8,5	31,1	südlich Dorsten bis nördlich Dorsten	8,5
A 33 Osnabrück-Paderborn: Bielefeld-Wännenberg- Haaren	52,1	383,7	25,3	—	7,2	—	—
A 40 Rheinberg-Dinslaken: Rossenray (B 510) bis Rheinberg (B 57) (OU Rheinberg)	2,3 (1. Fahr- bahn)	15,8	—	—	2,3 (1. Fahr- bahn)	—	—
A 42 Duisburg-Dortmund: Rheinkamp bis AK Duisburg-Hamborn	14,5	388,9	2,4	—	3,1	—	—
A 44 Aachen-Düsseldorf: AK Holz (A 46) bis Ratingen (A 3) ohne Ab- schnitt Strümp (B 222) bis AS Messe (B 8)	49,4	940,5	18,2	—	2,1	—	—
A 44 Heiligenhaus-Essen: 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	6,4	—	2,7	—	—
A 46 Hagen-Brilon: Hagen bis Velmede	67,2	911,7	16,1	—	16,6	—	—
A 56 Heinsberg-Euskirchen: Zülpich (B 265) bis Frauenberg (A 1) (1. Fahrbahn)	6,3 (1. Fahr- bahn)	29,3	—	—	6,3 (1. Fahr- bahn)	—	—
A 57 Goch-Köln: Hommersum (niederl. Grenze) bis Moers- Hülsdonk	50,9	257,7	29,3	—	21,5	—	—
A 59 Wesel-Duisburg: Dinslaken (L 1) bis Duisburg-Marxloh (Warbruck Straße)	5,9	86,7	—	—	2,2	—	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1984 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1983 fertig- gestellt km	1984 fertig- gestellt km	Ende 1984 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
A 61 Erftstadt-Venlo: Erftstadt (A 1) bis Borschemich (L 277)	41,2	230,3	27,3	—	13,9	—	—
A 445 Hamm-Neheim/ Hüsten: Hamm/Rhynern (A 2) bis Neheim/Hüsten	24,3	208,0	5,5	10,1 (davon 1,0 km 1. Fahr- bahn)	—	südlich Werl bis Neheim/Hüsten	10,1
A 524 Lintorf-Krefeld: Krefeld-Linn (A 57) bis OD Krefeld (L 386)	1,0	12,5	—	—	1,0	—	—
A 542 Pulheim-Langfeld: Hitdorf (A 59) bis Langfeld (A 3)	5,3	65,9	4,0	—	1,0	—	—
A 560 Hennef-Bonn: Hennef bis südöstlich AD St. Augustin	13,5	209,8	5,8	—	4,5	—	—
Rheinland-Pfalz							
A 48 Koblenz-Trier: Schweich bis Mesenich (Grenze)	26,4	300,4	4,9	—	8,7	—	—
A 60 St. Vieth-Bitburg: Steinebrück bis Bitburg	37,8 (1. Fahr- bahn)	304,3	—	1,6	36,2 (1. Fahr- bahn)	Landesgrenze bei Steinebrück bis 409	1,6
A 62 Trier-Pirmasens: Landstuhl bis Pirmasens	28,3 (1. Fahr- bahn)	224,8	5,8 (davon 3,9 km 1. Fahr- bahn)	—	16,2 (1. Fahr- bahn)	—	—
A 63 Mainz-Kaiserslautern	70,9	605,6	31,6	—	7,7	—	—
A 65 Ludwigshafen- Karlsruhe: Rheingönheimer Kreuz (B 9) bis AS Landau-Süd	42,9	354,9	25,5	—	10,5	—	—
Saarland							
A 8 Saarbrücken-Luxem- burg (Luxemburger Grenze) AD Saarlouis bis AS Merzig/Wellingen	23,7	194,8	11,6	6,2 (davon: 5,2 km 1. Fahr- bahn)	5,9	AS Merzig- Schwemlingen- AS Merzig- Wellingen	6,2

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1984 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1983 fertiggestellt km	1984 fertiggestellt km	Ende 1984 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1	2	3	4	5	6	7	8
A 62 Trier-Pirmasens: AS Nonnweiler bis AS Birkenfeld	14,7	90,6	8,3	—	6,4	—	—
Schleswig-Holstein							
A 23 Hamburg-Heide	96,2	677,5	38,7	—	21,9	—	—
A 210 Rendsburg-Kiel	22,9	159,4	4,7	—	6,1	—	—
darin enthalten 1. Fahrbahnen							118,4 6,2

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

2. Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1984

2.1 4streifige Bundesstraßen

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1984	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1983 fertiggestellt km	1984 fertiggestellt km	Ende 1984 in Bau km
1	2	3	4	5	6
Baden-Württemberg					
B 10 Ausbau in Mühlacker I. Bauabschnitt	1,0	7,1	—	—	1,0
B 27 Verlegung von Ludwigsburg-Nord bis Bietigheim	3,2	16,0	—	1,6	1,6
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	84,2	—	7,0	—
B 27 Neubau von Bodelshausen bis Hechingen/Nord	2,7	17,3	—	—	2,7 (2. FB)
B 27/33 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	76,1	2,2	—	1,6
B 29 Neubau zwischen Großheppach und Schorndorf/West	7,6	39,6	—	3,0 (2. FB)	4,6 (2. FB)
B 30 Neubau zwischen Laupheim/Süd und Äpfingen (2. Fahrbahn)	4,9	11,9	—	—	0,5
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 44 Verlegung von Mannheim/Sandhofen bis Landesgrenze Baden-Württemberg/Hessen	4,6	9,7	—	1,2	3,4
Bayern					
B 4 Ausbau zwischen Coburg/Süd und Niederfüllbach (2. Fahrbahn)	2,3	8,0	—	2,3	—
B 8 Verlegung westlich Aschaffenburg Ausbau B 8/26 an der Nordrampe der Mainbrücke	0,7	10,7	—	0,2	—
B 13 Ausbau zwischen Hochbrücke und Lohdorf	2,9	6,3	2,4	—	0,5
B 19 Neubau Grainbergknoten in Würzburg (Anteil Bund)	1,0	10,5	—	—	0,9
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
Berlin					
Neubau von AS Waidmannsluster Damm bis Grenze Berlin (West)	5,3	200,0	1,9	—	3,4

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1984	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1983 fertig- gestellt km	1984 fertig- gestellt km	Ende 1984 in Bau km
1	2	3	4	5	6
Bremen					
B 6 Teilortsumgehung zwischen Stephanibrücke und Utbremer Straße	1,7	91,5	—	1,3	0,4
B 6 Verlegung zwischen der B 6 und der Utbremer Straße	0,4	54,3	—	—	0,1
Hessen					
B 3a Neubau zwischen Marburg-Südspange (L 3125) und Weimar/Argenstein	3,4	33,0	—	—	3,4
B 448 Neubau zwischen Tannenmühle (B 45) und Offenbach (AS „Am Turm“)	6,9	24,1	4,7	—	2,2
Niedersachsen					
B 6 Ausbau zwischen Neustadt und Frielingen	5,0	25,9	2,5	2,5	—
B 6/248 Umgestaltung des Knotens B 6/B 248/K 33 bei Salzgitter-Bad	1,0	9,1	—	—	1,0
B 6n Neubau von Goslar bis Bad Harzburg (A 395) ..	8,1	61,5	4,2	—	3,9
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	—	—	3,5
B 227 Neu- und Ausbau zwischen Heiligenhaus und Heiligenhaus-Hetterscheid	1,1	5,7	—	—	1,1
B 256n Neubau zwischen A 4 und Bergneustadt	4,0	54,9	—	2,0	2,0
Rheinland-Pfalz					
B 9 Verlegung zwischen Rehhütte und Speyer (2. Fahrbahn)	3,7	10,9	—	—	3,7
B 41 Verlegung in Idar-Oberstein einschließlich Nahewehr	3,4	220,0	—	—	3,4
B 42 Pfaffendorfer Brücke bis Balthasar-Neumann Straße	2,5	22,2	1,5	—	1,0
Schleswig-Holstein					
B 76 Verlegung von Blickstedt bis Kiel einschließlich Kanalübergang	10,7	183,4	—	3,4	3,0
B 76 Elmschenhagen bis Raisdorf	4,4	55,0	2,0	2,4	—
				46,4	

1) ohne Grunderwerbskosten

2.2 2streifige Bundesstraßen

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1984		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Millio- nen DM	Bis Ende 1983 fertig- gestellt km	1984 fertig- gestellt km	Ende 1984 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
Baden-Württemberg						
B 19	Neubau zwischen B 19 alt bei Übrigshausen (Steigenhaus und BAB AS Schwäbisch Hall)	1,9	4,3	—	1,9	—
B 33	Ausbau von Triberg bis Gremmelbach	0,8	9,5	—	—	0,8
B 34	Ausbau in Waldshut	3,3	10,0	2,0	—	1,3
B 296	Ausbau in Calw	5,6	16,7	1,5	—	4,1
B 298	Ausbau in Schwäbisch Gmünd (Pfitzerstraße)	0,3	8,4	—	—	0,3
B 314	Ausbau Wutöschingen-Oftringen	2,7	7,0	—	2,7	—
B 462	Ausbau Schramberg-Sulgen	4,3	10,8	—	—	4,3
B 462	Ausbau zwischen Schwarzenberg und Klosterreichenbach	10,0	14,0	1,5	—	1,2
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 Orts- umgehung Talheim)	14,0	36,6	8,7	5,3	—
B 523	Verlegung bei Esslingen	4,3	13,8	—	—	4,3
Bayern						
B 8	Neubau der Isarbrücke in Platting	0,5	8,5	—	0,2	—
B 12n	Neubau Weitnau (KE 7) bis AS Waltenhofen	15,4	132,5	—	—	15,4
B 13	Ausbau südlich Ochsenfurt (St. Wolfgangsbach)	1,9	8,0	0,4	—	1,5
B 16	Verlegung bei Gundelfingen	3,7	8,8	—	3,7	—
B 19	Verlegung bei Niederlauer mit Neubau einer DB-Brücke	1,0	3,9	—	1,0	—
B 21	Ausbau von Schwarzbach (Bundesgrenze) bis B 20	3,5	8,6	2,5	—	1,0
B 22	Ausbau von Unterneuses bis Bamberg (1. BA, Anschluß St 2276)	6,4	5,5	0,4	—	6,0
B 22	Verlegung nördlich Schönethal	5,8	10,5	—	—	4,4
B 85	Ausbau Bayreuth-Unterbrücklein	9,2	11,9	3,3	1,7	0,7
B 299	Verlegung bei Neumarkt OPf (2. BA)	6,2	8,1	—	1,5	—
B 300	Verlegung westlich Langenbruck	9,4	19,5	5,6	2,2	—
B 388	Ausbau in Passau (Zahnradfabrik)	1,4	10,5	—	—	1,4
Bremen						
B 212	Ausbau von der B 6 bis zum Knotenpunkt Lloydstraße/Hafenstraße in Bremerhaven	1,3	46,7	—	—	0,1
Hessen						
B 7	Ausbau zwischen Calden 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/ Kleinvach	3,1	11,7	—	3,1	—

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1984		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1983 fertiggestellt km	1984 fertiggestellt km	Ende 1984 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
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	14,9	1,1	1,6	—
B 253	Verlegung zwischen Fritzlar (B 253 alt) und Wabern (B 254)	13,2	32,3	5,9	—	4,3
B 277	Verlegung bei Aßlar zwischen A 49 und Querspange südlich Aßlar	0,7	6,9	—	0,7	—
Niedersachsen						
B 65	Verlegung und Ausbau von westlich Wittlage bis östlich Rabber	5,5	10,0	0,9	—	2,7
B 73	Anbau in Cuxhaven (Grodener Chaussee bis einschließlich Bahnhofstraße)	3,7	9,5	2,5	—	0,5
B 216	Lüneburg-Dahlenburg	14,5	16,0	7,1	3,7	2,5
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 Meschede (1. Bauabschnitt)	0,6	15,0	—	—	0,6
B 9	Verlegung bei Goch	6,3	18,2	—	—	6,3
B 51	Verlegung zwischen Stadtkyll (Gr RP) und Tondorf / OU Blankenheim	18,4	61,6	9,3	7,2	—
B 54	Ausbau von Priorei bis Rummenohl	1,2	7,5	—	—	1,2
B 54	Ausbau von Kreuztal bis Langenau	0,5	13,9	—	—	0,5
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 64/84	Verlegung bei Höxter	2,1	9,7	—	—	2,1
B 225	Ausbau zwischen Recklinghausen und Marl	5,6	15,9	3,5	2,1	—
B 225	Ausbau in Recklinghausen	1,8	4,0	1,5	0,3	—
B 226	Ausbau Witten, Block Timmerbeil	0,2	7,1	—	—	0,2
B 235	Ausbau nördlich Lüdinghausen	4,2	4,4	—	4,2	—
B 251	Ausbau OD Brilon Wald	1,6	10,0	0,5	1,1	—
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 477	Verlegung bei Bergheim	9,6	28,7	3,1	1,0	2,5
B 514	Ausbau in Vlotho	1,2	8,9	—	1,2	—
B 514	Ausbau zwischen Vlotho und Bad Oeynhaus	1,6	7,9	—	—	1,6
B 525	Neubau Oeding-Holthausen	4,5	7,1	—	0,8	—

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1984	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1983 fertig- gestellt km	1984 fertig- gestellt km	Ende 1984 in Bau km
1	2	3	4	5	6
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	23,2	—	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	—	4,8	9,6
B 257 Ausbau in Adenau mit Überbrückung des Adenauer Baches	1,6	7,2	0,3	—	1,3
Schleswig-Holstein					
B 5 Verlegung von nördlich Husum bis nördlich Platenhörn	12,1	30,1	—	—	3,9
B 5 Verlegung zwischen Tönning und der B 203, 2. Bauabschnitt, Hemme bis westlich Heide	10,6	30,1	—	—	10,6
B 204 Erneuerung der Hochbrücke Grünenthal	2,2	25,0	—	—	0,5
B 207 Ortsumgehung Fredeburg-Buchholz	4,8	21,7	2,5	—	2,3
B 430 Ausbau OU Schenefeld bis OU Hohenwestedt .	7,2	5,1	—	6,5	0,7
				<u>63,1</u>	

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

3. Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1984 im Ortsumgehungsprogramm

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1984		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1983 fertiggestellt km	1984 fertiggestellt km	Ende 1984 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
Baden-Württemberg						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 3	Neubau zwischen Freiburg-St. Georgen und Schallstadt-Wolfenweiler	5,4	62,0	—	—	5,4
B 10/27	Verlegung zwischen Stuttgart/Nord und Stuttgart/Zuffenhausen einschließlich Querspange Kornwestheim	7,2	124,9	5,2	—	2,0
B 27	Verlegung zwischen Engstlatt und Balingen/Süd	6,5	66,0	1,0	—	2,0
B 27	Neubau von Hechingen/Süd bis Engstlatt	6,3	34,8	—	—	1,0
B 29	Neubau zwischen Waldhausen/Ost und Schwäbisch Gmünd/West	8,9	93,4	—	—	8,9
B 30	Neubau von nördlich 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	33,5	—	6,1	2,0
B 14	Ortsumgehung Liptingen	1,9	4,1	—	1,9	—
B 14	Verlegung von Zimmern bis südlich Rottweil ..	6,0	31,3	—	6,0	—
B 27	Ortsumgehung Schwenningen	5,0	14,1	—	—	5,0
B 31	Verlegung zwischen Kirchzarten und Buchenbach	3,0	13,8	—	—	3,0
B 31/33	Ortsumgehung Meersburg	6,4	38,4	—	—	6,4
B 32	Ausbau von Hausen nach Burladingen	2,9	8,2	—	—	2,9
B 33	Verlegung zwischen Biberach und Haslach	11,8	78,0	—	5,5	6,3
B 36	Ortsumgebung Neulußheim	3,0	31,7	—	—	3,0
B 36	Verlegung bei Waghäusel/Wiesental	8,5	26,7	—	—	8,5
B 36	Ortsumgehung Linkenheim	4,4	9,0	—	—	4,4
B 39	Ortsumgehung Altlußheim	3,2	9,8	—	—	3,2
B 39	Verlegung bei Reilingen	4,7	14,0	—	—	4,7
B 39	Verlegung bei Rauenberg	3,2	23,6	—	1,5	1,7
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 293	Verlegung bei Zaisenhausen	3,8	19,3	—	—	3,8
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
B 295	Neubau der Ortsumgehung Stuttgart-Weilimdorf	4,8	55,4	—	1,5	3,3

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1984		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1983 fertig- gestellt km	1984 fertig- gestellt km	Ende 1984 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 295	Ortsumgehung Renningen	3,5	13,1	—	—	3,5
B 312	Umgehung Oberstetten	2,9	5,2	—	2,9	—
B 314	Verlegung bei Untereggingen	4,9	11,2	—	—	4,9
B 317	Verlegung von Lörrach-Tumringen bis Steinen	5,9	48,1	1,8	—	4,1
B 463	Verlegung bei Straßberg	1,7	2,8	—	1,7	—
B 463	Ortsumgehung Winterlingen	3,9	8,8	—	—	0,1
B 467	Verlegung bei Tettngang	6,4	26,9	—	6,4	—
B 523	Zubringer Villingen—Schwenningen/Nord	6,2	17,6	—	—	6,2
Bayern						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 4	Verlegung zwischen Niederfüllbach und Rossach	9,2	35,7	8,5	—	0,7
B 4/173	Verlegung bei Breitengüßbach	3,2	19,8	2,8	—	0,4
B 17 a	Neubau einer Westtangente Augsburg (1. BA)-Stadtbergen	1,6	40,0	—	—	0,5
B 19	Verlegung Estenfeld	7,1	36,0	—	—	4,0
B 173	Verlegung von Breitengüßbach bis Ebenfeld ..	11,5	93,3	—	—	3,0
B 173 n	Verlegung bei Staffelstein	10,3	54,5	7,0	3,3	—
B 300	Verlegung südlich Steppach	4,1	15,2	—	—	0,2
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 2	Verlegung bei Germering (1. FB)	2,1	6,0	—	2,1	—
B 2	Verlegung bei Weißenburg	6,2	15,0	—	—	3,5
B 2	Ausbau und Verlegung bei Pleinfeld	6,4	13,6	4,0	—	2,4
B 8	Ortsumgehung Neumarkt/OPf	1,0	5,7	—	1,0	—
B 11	Verlegung bei Zwiesel	6,7	19,5	—	—	6,7
B 12	Ortsumgehung Röhrnbach	3,5	11,0	—	—	3,5
B 13	Verlegung westlich Gunzenhausen mit B 466 ..	7,5	18,1	2,9	—	2,2
B 13	Ortsumgehung Reichertshofen	3,7	14,2	—	—	0,1
B 14	Verlegung bei Wittschau	4,5	8,7	—	—	2,2
B 15	Ortsumgehung Tirschenreuth	1,9	6,5	—	1,9	—
B 16	Verlegung von Wenzelbach bis Hauzendorf ...	9,0	25,0	0,3	5,3	—
B 19	Ortsumgehung Geldersheim	3,1	7,3	—	—	3,1
B 20	Verlegung von Kothmaißling bis Furth i. Wald (Grenze CSSR)	14,5	40,6	2,4	3,1	2,5
B 21	Verlegung bei Melleck (bei Bad Reichenhall) ..	1,5	24,6	—	—	0,1
B 25	Verlegung bei Östheim	5,6	8,7	—	3,9	1,7
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	Ortsumgehung Pfettrach	2,4	6,2	—	2,4	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1984	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1983 fertiggestellt km	1984 fertiggestellt km	Ende 1984 in Bau km
1	2	3	4	5	6
B 299 Verlegung nördlich Landshut, Teilabschnitt B 11/299 bei Altdorf	2,6	11,9	1,7	0,9	—
B 299 Ortsumgehung Geisenhausen	5,1	8,6	—	—	3,7
B 300 Ortsumgehung Kühbach	4,1	9,1	—	4,1	—
B 303 Ortsumgehung Gestungshausen	2,3	4,8	—	2,3	—
B 304 Verlegung nördlich Wasserburg	5,6	42,8	—	—	5,6
B 310 Ausbau zwischen Wertach und Oy	5,8	16,7	—	0,5	5,3
B 388 Südumgehung Erding	4,5	14,9	—	4,5	—
B 388 Verlegung bei Vilsbiburg	8,1	12,3	—	—	3,5
B 388 Verlegung bei Birnbach	9,9	32,6	—	9,9	—
B 466 Verlegung bei Barthelmesaurach	6,3	7,7	2,2	—	4,1
B 470 Verlegung bei Adelsdorf	5,2	9,1	—	—	5,2
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/Wilhelmsburger Reichsstraße bis Bremer Straße/Hohe Straße	4,6	256,1	—	—	4,6
B 431 Bau der Ortsumgehung Rissen von Sülldorfer Brooksweg bis Sandmoorweg	2,0	65,0	—	—	2,0
Hessen					
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>					
B 26 Neubau zwischen Darmstadt/Ostbahnhof und Babenhausen/Harpertshausen	20,9	103,7	15,6	—	1,3
B 40 a Neubau zwischen A 66 und Frankfurt a. M. (Südumgehung Frankfurt-Höchst)	7,6	107,1	4,4	—	2,1
B 42 Verlegung bei Eltville und Walluf/Niederwalluf	6,8	134,2	—	—	6,8
B 43 Verlegung zwischen Hanau/Steinheim und Hanau/Wolfgang einschließlich Mainbrücke ...	6,7	139,6	3,9	—	2,8
B 45 a Verlegung zwischen Eppertshausen und Münster	5,0	50,5	—	—	5,0
B 47 Verlegung bei Lorsch	5,8	70,0	3,2	1,1	1,5
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>					
B 3 Ortsumgehung Albshausen	2,0	5,8	—	—	2,0
B 3 a Verlegung bei Bad Nauheim von A 5/B 3 bis B 3/L 3124 südlich Bad Nauheim	7,8	40,5	—	—	2,4

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1984	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1983 fertiggestellt km	1984 fertiggestellt km	Ende 1984 in Bau km
1	2	3	4	5	6
B 27 Verlegung zwischen Bebra/Breitenbach und Bebra/Blankenheim	3,6	14,3	—	3,6	—
B 27 Verlegung bei Burghaun/Rothenkirchen	2,9	11,5	—	—	2,9
B 27 Verlegung bei Hünfeld	4,1	19,7	—	4,1	—
B 40 Verlegung bei Hochheim a. Main	3,9	19,3	—	—	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	19,5	—	1,8	3,8
B 253 Ortsumgehung Eschenburg/Eibelhausen	3,4	14,1	—	—	3,4
B 275 Verlegung bei Idstein	4,7	23,8	—	—	4,7
B 276/455 Verlegung bei Schotten	3,2	9,4	2,2	—	1,0
B 323 Verlegung Hömberg/Relbehausen	1,8	5,5	—	—	1,8
B 426 Verlegung bei Darmstadt/Eberstadt	3,2	29,6	—	—	3,2
B 454 Ortsumgehung Schwalmstadt/Ziegenhain	1,8	5,7	—	—	1,8
B 456 Verlegung bei Wehrheim	5,3	16,6	—	—	5,3
B 457 Ortsumgehung Gründen/Lieblös	1,7	7,0	—	—	1,7
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	—	—	11,0
B 65 Neubau bei Empelde	4,6	44,8	—	1,1	0,8
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>					
B 1 Verlegung von westlich Behrensen bis westlich Coppenbrügge	2,7	13,9	—	—	2,7
B 3 Verlegung von nördlich Northeim bis Northeim (nördlich B 241) (Westtangente)	1,9	8,4	—	—	1,3
B 3/64 Verlegung bei Brunsen	1,4	7,6	—	—	1,4
B 4 Verlegung von nördlich Wagenhoff bis nördlich Gifhorn	6,9	16,0	—	—	6,9
B 6 Ortsumgehung Frielingen	2,9	20,8	—	—	2,9
B 65 Ortsumgehung Bückeberg	4,5	41,2	—	—	2,0
B 70 Verlegung von der B 70 südlich Lingen bis zur B 213 südwestlich Lingen (Südumgehung Lingen)	4,6	31,9	—	2,1	2,5
B 71/75 Verlegung bei Rotenburg (Nordumgehung)	10,2	40,1	2,5	3,7	4,0
B 72 Verlegung von Emstek (B 72 alt) bis zur A 1	6,1	16,1	—	—	6,1
B 72 Neubau zwischen Cloppenburg und B 72	5,7	27,0	—	5,7	—
B 73 Verlegung von Altenwalde (B 6) bis südlich Cuxhaven (A 27)	2,7	24,7	—	—	2,7
B 74 Verlegung und Ausbau von Landesgrenze Bremen bis westlich Ritterhude	0,7	3,1	—	—	0,7

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1984	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1983 fertig- gestellt km	1984 fertig- gestellt km	Ende 1984 in Bau km
1	2	3	4	5	6
B 213/403 Verlegung Nordhorn	8,1	37,8	—	—	4,1
B 214 Verlegung bei Bröckel	5,2	12,4	—	5,2	—
B 238 Verlegung bei Rinteln	6,2	56,1	1,0	3,1	2,1
B 240 Umgehung von Linse bis Bodenwerder	2,5	68,7	0,8	1,7	—
B 241 Verlegung in Northeim (Osttangente)	1,3	17,8	—	—	1,3
B 402 Verlegung von der B 70 bis zur B 402 (Ortsumgehung Meppen, östlicher Abschnitt) ..	2,8	16,5	—	—	2,8
B 466 Ortsumgehung Seeburg	3,1	15,9	—	1,2	1,9
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 Kreuztal	4,8	68,9	—	—	4,8
B 54 Hüttentalstraße zwischen Buschhütten und Geisweid	4,1	79,9	2,1	—	2,0
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	10,6	—	—	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
B 51 Verlegung bei Iversheim	4,4	11,3	0,8	—	0,9
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	4,7
B 57 Verlegung bei Rheinberg	2,0	15,3	—	—	2,0
B 61 Verlegung zwischen Petershagen und Landesgrenze	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 70 Neubau der Westtangente Rheine	7,5	38,9	—	—	7,5
B 70 Verlegung bei Borken einschließlich Querspange	8,0	39,2	—	—	8,0
B 229 Ortsumgehung Radevormwald	2,5	16,4	—	—	2,5
B 229 Neubau bei Enkhausen	2,2	9,7	—	—	0,6
B 239 Verlegung bei Fürstenau	3,5	7,4	—	—	3,5
B 241 Neubau bei Borgentreich	5,1	12,3	—	—	5,8

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1984		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1983 fertiggestellt km	1984 fertiggestellt km	Ende 1984 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 241	Neubau bei Lütgeneder	4,1	5,8	—	—	4,1
B 474	Neubau bei Dülmen	6,8	10,1	3,2	—	3,6
B 481	Verlegung bei Mesum	2,5	6,2	—	—	2,5
Rheinland-Pfalz						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 9	Verlegung bei Lingenfeld	6,8	53,5	—	6,8	—
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	2,8	35,1	—	2,8	—
B 10	Verlegung bei Wilgartswiesen	4,2	44,5	—	4,2	—
B 38	Verlegung bei Bad Bergzabern	4,1	17,6	—	—	4,1
B 39	Verlegung bei Hahnhofen	4,5	8,0	—	—	4,5
B 41	Verlegung bei Steinhardt	3,0	14,8	—	—	3,0
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	34,4	—	—	9,3
B 50	Verlegung bei Grolsheim	1,9	4,5	—	1,9	—
B 51	Verlegung von Saarburg nach Ayl	8,4	30,4	3,6	—	1,0
B 51/419	Verlegung zwischen Konz und Wasserliesch inkl. Umgehung Konz	5,8	57,5	—	3,0	—
B 53	Verlegung bei Issel	1,7	4,2	—	—	1,7
B 271	Verlegung bei Grünstadt	5,0	23,8	—	3,3	—
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
B 412	Verlegung Kempenich bis Weibern	4,4	14,4	—	—	4,4
Saarland						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 41	Neubau der Westumgehung Neunkirchen	4,9	115,2	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-Saanhölbach	5,0	25,0	—	—	5,0
B 423	Umgehung Blieskastel	0,8	6,0	—	—	0,3

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1984	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1983 fertig- gestellt km	1984 fertig- gestellt km	Ende 1984 in Bau km
1	2	3	4	5	6
Schleswig-Holstein					
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>					
B 75 Verlegung von Kücknitz bis Travemünde	7,3	59,0	—	2,7	2,3
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>					
B 5 Verlegung bei Brunsbüttel einschließlich Kanalquerung	13,9*)	260,6	5,5	1,8	6,6
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
				<u>180,5</u>	

*) dazu 4,3 km vorhandene Straße aufgestuft

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

4. Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1984 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>			
291	Oftersheim	15 648	8 300
<i>in Bau befindlich</i>			
292	Osterburken	20 774	10 437
Bayern			
<i>beseitigt</i>			
16	Burgheim	5 996	3 998
16	Straß		
<i>in Bau befindlich</i>			
13	Lohof	19 900	13 830
26	Langenprozelten	18 246	14 821
Hessen			
<i>beseitigt</i>			
83	Hofgeismar	11 429	6 892
275	Ortenberg/Libberg ...	4 000	2 000
275	Merkenfritz	4 000	2 000
<i>in Bau befindlich</i>			
252	Twistetal/Twiste	11 814	10 351
Niedersachsen			
<i>beseitigt</i>			
1	Poppenburg	6 512	4 144
75	Rotenburg/Wümme ..	6 240	4 000
75	Oyterdamm	3 600	2 300
<i>in Bau befindlich</i>			
65	Schüttorf II	20 568	12 426
70	nördl. Leer	12 533	8 120
Nordrhein-Westfalen			
<i>in Bau befindlich</i>			
7	Neheim-Hüsten	18 772	17 436
8	Wesel	8 976	5 984
64	Hembsen	3 000	1 900
64	Brakel		
219	Ibbenbüren	20 826	9 213
236	Altena	26 586	16 463
Rheinland-Pfalz			
<i>in Bau befindlich</i>			
5	Diez	14 191	9 140
274	St. Goarshausen	37 482	23 459

¹⁾ einschließlich Grunderwerb

5. Radwege an Bundesstraßen

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾	Gesamtlänge km	Baukosten ²⁾ in 1000 DM	1984 fertig- gestellt km	Ende 1984 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 Karlsruhe-Durlach/Wolfartsweier	1,5	100	1,5	—
B 3 bei Bruchhausen	1,5	400	—	1,5
B 3 Bühl-Sinzheim	3,0	600	3,0	—
B 14 Herrenberg-Nufringen	2,0	202	1,0	—
B 14 Backnang-Maubach	0,3	84	0,3	—
B 27 Mosbach-Dallau	3,5	550	3,5	—
B 32/311 Mengen-Herbertingen	3,7	1 200	—	3,7
B 33 Stetten bei Meersburg-K 7746	1,8	370	1,8	—
B 33 Singen-Radolfzell	2,8	500	2,8	—
B 34 Waldshut-Tiengen	2,0	300	—	2,0
B 39 Löwenstein-Finsterrot (3. BA)	1,8	345	1,8	—
B 290 Ellwangen-Braune Hardt	1,4	286	1,4	—
B 297 Birenbach-L 1147	1,5	400	1,5	—
B 297 Neckartailfingen-Neckarhausen	1,0	200	1,0	—
B 297 Pliezhausen-Reutlingen/Altenburg	1,5	244	1,5	—
B 312 Lichtenstein/Traifelberg-Kleinengstingen	1,8	250	1,8	—
B 312 zwischen Riedlingen und Industriegebiet	0,2	30	0,2	—
B 317 Lörrach/Brombach bis Steinen	3,5	500	2,5	1,0
B 464 Holzgerlingen-Weil im Schönbuch	0,8	90	0,8	—
B 465 Ehingen/Berg-Weisel	2,8	300	2,8	—
B 466 Reichenbach i. T.-Bad Überkingen	3,9	530	3,0	0,9
B 466 Grünbach-Weißenstein	3,6	550	—	3,6
B 466 Neresheim-Ohmenheim	2,3	250	1,5	0,8
Bayern				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 2 Mering-Augsburg-Monheim-Kissing-Hochzoll	3,1	650	—	0,5
B 2 Augsburg-Nürnberg-Bayreuth-Weißenburg-Dettenheim	4,1	250	—	4,1
B 8 Würzburg-Nürnberg-Regensburg-Pfeifferhütte-Ochenbruck	2,3	250	2,3	—
B 10 Augsburg-Neu-Ulm östlich Horgau	0,7	110	0,7	—
B 12 München-Altötting westlich Hohenlinden	3,8	510	3,8	—
B 12 Simbach-Freyung bei Pocking	1,5	230	1,5	—
B 13 Pfaffenhofen-Weißenburg Ingolstadt-Eichstätt	2,1	370	1,1	—

¹⁾ Radwegeprogramm²⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾	Gesamtlänge km	Baukosten ²⁾ in 1000 DM	1984 fertig- gestellt km	Ende 1984 in Bau km
1	2	3	4	5
B 14 (Stuttgart)–Ansbach–Nürnberg–Sulzbach– Rosenberg				
in Ansbach (mit B 13)	4,5	520	—	4,2
östlich Hersbruck	2,3	250	1,3	—
östlich Pommelsbrunn	2,9	350	0,7	—
B 15 Rosenheim–Taufkirchen				
Kirchdorf–Reichenhart	0,8	70	0,8	—
Rosenheim–Heiligblut	0,4	70	0,4	—
Happing–Pfraundorf	2,3	430	—	0,8
B 15 Eggmühl–nördl. Wernberg				
südlich Schwandorf	0,5	480	—	0,5
B 16 Neuburg–B 300				
westlich Ingolstadt	1,0	100	1,0	—
B 16 Regensburg–Bad Abbach				
Pentling–Großberg	0,9	600	—	0,9
B 16 a Ingolstadt–Vohburg				
westlich Menning	0,7	90	0,7	—
B 17 Landsberg–Schongau				
südlich Kaufering	2,2	500	1,5	0,7
B 17 Füssen–Schwangau				
nördlich Füssen	1,9	300	—	1,9
B 19 Oberstdorf–Memmingen				
Kempten–Waltenhofen	2,0	1 000	0,3	1,7
B 21 Baumgarten–Unterjettenberg				
Schwarzbach–B 20	3,8	800	0,8	1,6
B 22 Erbdorf–Cham				
in Altenstadt a. d. W.	0,6	780	—	0,6
B 25 Donauwörth–Nördlingen				
westlich Harburg	3,3	400	3,3	—
B 26 Haßfurt–Bamberg				
Viereth–Trosdorf	1,9	730	0,3	—
nördlich Bischberg	1,4	220	—	1,4
B 26 Aschaffenburg–Bamberg				
Haßfurt–Zeil a. Main	2,1	300	0,7	—
Wernfeld–Gemünden	4,8	450	—	4,8
B 32 Opfenbach (B 12)–Meckatz (B 308)				
Opfenbach–Meckatz	2,6	650	0,8	1,8
B 85 BAB A 9–Viechtach				
Schwandorf–Wackersdorf	0,4	80	0,4	—
östlich Gärnersdorf	1,4	230	—	1,4
westlich Amberg	0,7	340	—	0,7
B 85 Grenze (DDR)–Kronach–Bayreuth				
Pressig–Rothenkirchen	1,5	400	0,9	—
Kronach–Knellendorf	1,0	260	0,8	0,2
B 173 Bamberg–Kronach–Hof				
Höfles–Unterrodach	1,4	230	0,8	0,6
Köditz–Hof	1,3	400	0,8	0,5
B 297 Ebern–Breitengüßbach				
südlich Baunach	0,4	160	0,4	—

¹⁾ Radwegeprogramm²⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾		Gesamt- länge km	Bau- kosten ²⁾ in 1000 DM	1984 fertig- gestellt km	Ende 1984 in Bau km
1		2	3	4	5
B 289	Lichtenfels-Kulmbach-Münchberg Untersiemau-Obersiemau	1,0	330	0,9	0,1
B 304	Zorneding-Eglharting östlich Haar	1,2	100	1,2	—
B 305	Bernau-Unterwössen Bichling-Moos	0,4	110	0,4	—
B 388	München-Taufkirchen Moosinning-Eching	0,7	100	0,7	—
B 470	Höchstädt a. d. A.-Forchheim-Auerbach östlich Ebermannstadt	0,5	130	0,5	—
B 472	Peiting-Bad Tölz westlich Huglfing	0,2	100	0,2	—
	Schweinthäl-Wachlehen	1,3	260	1,3	—
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen</i>					
B 2	bei Germering	2,2	200	2,2	—
B 8	westlich Passau	1,1	300	0,4	0,7
B 8	Pollenried-Deuerling	1,3	250	0,7	0,6
B 8	in Neumarkt i. d. Opf.	1,0	150	1,0	—
B 8	östlich Oberferrieden	1,4	140	1,4	—
B 8	bei Langenzenn	0,1	10	0,1	—
B 8	Aschaffenburg-Haibach	0,5	40	0,5	—
B 13	Holzkirchen-Großharpinning	2,8	300	2,8	—
B 14	in Hirschau	1,0	80	0,6	0,4
B 14/25	Sommerau-Feuchtwangen	1,1	250	—	1,1
B 15	Alteglofsheim-Hagelstadt	3,5	500	2,5	1,0
B 18	in Memmingen	0,4	30	0,4	—
B 19	bei Bad Neustadt	0,8	130	0,8	—
B 22	Bamberg-Stegaurach	1,4	250	1,4	—
B 173	Kronach-Ruppen	1,8	320	1,3	—
B 279	Pfarrweisach-Fischbach	3,0	480	3,0	—
B 289	in Lichtenfels	0,7	120	0,7	—
B 289	südlich Burgkundstadt	2,7	400	2,7	—
B 299	Neumarkt i. d. Opf.	1,5	250	1,5	—
B 299	in Amberg	0,1	80	0,1	—
B 300	westlich Ziemetshausen	1,1	80	1,1	—
B 303	Mitwitz-Sonnefeld	0,5	150	0,5	—
B 388	Fischerhäuser-Zengeremoos	4,7	950	3,6	1,1
B 388	Südümgehung Erding	0,9	420	—	0,9
B 388	östlich Passau	1,1	741	0,8	0,3
B 426	Obernburg-Eisenbach	1,5	260	—	1,5
B 466	in Nördlingen	2,0	300	0,5	1,5

¹⁾ Radwegeprogramm²⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾	Gesamtlänge km	Baukosten ²⁾ in 1000 DM	1984 fertig- gestellt km	Ende 1984 in Bau km
1	2	3	4	5
B 470 westlich Oesdorf	1,1	150	—	1,1
B 472 westlich Bad Tölz	1,5	400	1,5	—
Hessen				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 3 Jesberg–Gut Richerode	2,1	515	2,1	—
B 3 Cölbe/Bernsdorf–Cölbe	3,9	3 000	—	3,9
B 3 bei Marburg	0,6	1 110	—	0,6
B 8 OD Elz (einschl.)–Limburg/Staffel	1,9	240	—	1,9
B 8 Bad Camberg–Bad Camberg/Würges	0,5	80	—	0,5
B 26 in Roßdorf	0,6	345	0,6	—
B 27 in Bad Hersfeld	0,2	140	0,2	—
B 27 in Fulda	3,1	400	—	3,1
B 42 Eltville–Walluf/Niederwalluf	2,3	773	2,3	—
B 44 in Stockstadt	0,2	25	0,2	—
B 44 Bürstadt–Lampertheim	2,1	250	2,1	—
B 45 a in Dieburg	0,5	95	—	0,5
B 54 Aarbergen/Rückershausen– Aarbergen/Kettenbach	1,4	234	1,4	—
B 62 Biedenkopf–Biedenkopf/Eckelshausen	1,3	350	1,3	—
B 83 bei Trendelburg/Deisel	0,4	98	0,4	—
B 253 Wabern/Zennern–Fritzlar	0,9	99	0,9	—
B 253 Bad Wildungen/Mandern–Bad Wildungen	4,7	800	3,8	—
B 253 Dillenburg/Frohnhausen–Dillenburg	2,3	280	—	2,3
B 255 Weimar/Niederweimar–Marburg/Gisselberg ...	1,6	700	1,6	—
B 255 OD Herborn/Burg–OD Herborn	1,1	250	—	1,1
B 276 Biebergemünd/Lanzingen– Biebergemünd/Roßbach	1,9	138	1,9	—
B 276 Biebergemünd/Roßbach–Biebergemünd/Bieber	1,9	215	1,9	—
B 276 Flörsbachtal/Kempfenbrunn–Flörsbachtal/ Lohrhaupten	0,2	142	—	0,2
B 277 Haiger–Haiger/Sechshelden	2,0	950	2,0	—
B 277 Sinn–Sinn/Edingen	0,5	250	0,5	—
B 426 Breuberg/Rosenbach–Breuberg/Hainstadt	0,7	250	—	0,7
B 457 Lich–Lich/Langsdorf	1,2	100	—	1,2
B 486 Rüsselsheim–Mönchbruch	2,7	430	—	2,7
B 488 Münzenberg/Gambach– Münzenberg/Ober-Hörgern	1,1	90	1,1	—
Niedersachsen				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 1 Garbolzum–Feldbergen	1,9	210	1,9	—
B 1 Burgstemmen–Mahlerten	0,7	100	—	0,7

1) Radwegeprogramm

2) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾		Gesamtlänge km	Baukosten ²⁾ in 1000 DM	1984 fertig- gestellt km	Ende 1984 in Bau km
1		2	3	4	5
B 1	OD Malerten	1,6	200	1,6	—
B 3	Rade-Trelde	5,1	800	5,1	—
B 3	OD Elstorf	0,8	200	0,8	—
B 3	OD Welle	0,6	150	0,6	—
B 3	Welle-Wintermoor	3,8	600	3,8	—
B 3	Göttingen-AS A 2	0,6	150	—	0,6
B 3	Welle-Sprötze-Trelde	5,3	900	—	5,3
B 4	Ohrum-Dorstadt	1,8	264	1,8	—
B 4	OD Wolfenbüttel	0,6	100	—	0,6
B 6	Stotel-Hesse	1,2	170	—	1,2
B 27	Wollbrandshausen	2,8	115	—	2,8
B 51	Harderberg	2,3	400	2,3	—
B 51	Dielingen-Stemshorn	2,7	465	2,7	—
B 61	Glissen-Kreuzkrug	7,3	350	7,3	—
B 65	Nordgoltern-Stemmen	1,6	240	—	1,6
B 65	Beuthe	0,2	40	0,2	—
B 65	Göxe-Stemmen	1,5	530	1,5	—
B 65	Rabber-Hördinghausen	1,9	350	—	1,9
B 65	OD Salzbergen	0,9	180	—	0,9
B 65	OD Wehrendorf	0,3	70	—	0,3
B 65	Samern-Salzbergen	4,5	850	4,5	—
B 65	Wittlage-Rabber	0,8	200	—	0,8
B 65	OD Göxe	0,7	90	0,7	—
B 65	Ditterke-Everloh	0,6	70	0,6	—
B 68	Althausen-Heeke	1,6	300	1,6	—
B 68	Talge-Langen/Grothe	5,1	960	—	5,1
B 69	OD Vechta	0,5	150	0,5	—
B 69	Diepholz-Aschen	1,0	200	—	1,0
B 70	Varenrode	0,9	100	0,9	—
B 70	Fresenburg-Dörpen	8,9	1 500	8,9	—
B 71	Neuenkirchen-Eldingen	4,0	800	4,0	—
B 71	Gilmerdingen-Leverdingen	0,7	160	—	0,7
B 71	OD Veerßen (mit Verbreiterung DB-Brücke) ...	1,3	750	1,3	—
B 71	OD Groß-Liedern	1,0	200	—	1,0
B 71	OD Veerßen	0,5	130	—	0,5
B 71/74	Basdahl-Oerel	4,2	500	4,2	—
B 71	OD Hansen	0,5	100	0,5	—
B 71	Veerßen-Hansen	2,7	500	2,7	—
B 71	Bockel-Mulmshorn	3,3	660	3,3	—

¹⁾ Radwegeprogramm²⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾		Gesamt- länge km	Bau- kosten ²⁾ in 1000 DM	1984 fertig- gestellt km	Ende 1984 in Bau km
1		2	3	4	5
B 71	Bevern-Selsingen	6,1	1 050	—	6,1
B 74	Basdahl-Brillit	3,5	700	—	3,5
B 74	Stade	0,5	150	0,5	—
B 79	Wittmar	1,0	150	—	1,0
B 82	Goslar-Immenrode	2,3	240	2,3	—
B 82	OD Weddingen	0,6	100	0,6	—
B 82	Immenrode	0,9	130	0,9	—
B 209	OD Eilstorf	0,8	200	0,8	—
B 209	Drögenindorf-Örzen	5,1	650	5,1	—
B 212	Hammelwarden-Golzwarden	3,1	1 500	—	3,1
B 212	OD Rodenkirchen	1,3	300	—	1,3
B 213	Haselünne	1,0	900	—	1,0
B 213	Uhlhorn-Hoyerwege	7,8	1 600	7,8	—
B 214	Holsdorf-Steinfeld-Kroge	7,2	1 400	7,2	—
B 214	Eicklingen-Bröckel	2,3	450	2,3	—
B 214	Holdorf	5,2	970	5,2	—
B 214	Gehrde-Rüsfort	2,2	400	—	2,2
B 216	Horndorf	1,9	300	1,9	—
B 216	Barendorf	1,8	380	1,8	—
B 216	Eimstorf	2,8	550	—	2,8
B 218	Venne-Hiewedde	1,6	250	1,6	—
B 241	OD Northeim	0,5	150	0,5	—
B 241	Moringen	1,6	220	—	1,6
B 243	Marienburg-Egenstedt	1,2	230	—	1,2
B 243	Nette-Bönnien	1,8	250	1,8	—
B 244	Mariental	2,5	370	2,5	—
B 248	OD Prisser	0,5	130	—	0,5
B 248	Salzgitter-Thiede	0,2	50	0,2	—
B 401	Dörpen-Surwold	5,9	1 200	5,9	—
B 401	Altenoythe	2,1	500	2,1	—
B 402	OD Emmeln	0,5	150	—	0,5
B 403	Wengsel-Bentheim	2,4	450	2,4	—
B 403	Wilsum-Emlichheim	3,2	660	—	3,2
B 437	Diekmannshausen	1,1	250	—	1,1
B 437	Marx-Zetel	3,2	600	3,2	—
B 438	Idafehn-Strücklingen	1,4	300	1,4	—
B 438	Westrhauderfehn	1,5	250	1,5	—
B 438	Ostrhauderfehn	0,9	220	—	0,9
B 441	Altenhagen-Bokeloh	2,7	390	2,7	—

1) Radwegeprogramm

2) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾	Gesamt- länge km	Bau- kosten ²⁾ in 1000 DM	1984 fertig- gestellt km	Ende 1984 in Bau km
1	2	3	4	5
B 442 Rodenberg	0,9	170	—	0,9
B 444 Stederdorf-Edemissen	3,1	620	—	3,1
B 446 Westerode	0,7	110	0,7	—
B 461 Wittmund-Funnix	5,6	1 200	—	5,6
B 493 Küsten-Lübeln	1,8	350	—	1,8
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 OD Lamstedt	0,7	150	0,7	—
B 495 Glinde-Ebersdorf	3,5	750	—	3,5
Nordrhein-Westfalen				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 1 OD Soest	1,9	235	—	1,9
B 7 Stockhausen-Enste	0,2	742	—	0,2
B 7 Arnsberg-Niedereimer	0,7	166	0,7	—
B 7 Oeventrop-Abz. L 735	0,8	253	0,8	—
B 8 Emmerich-Elten	5,9	410	5,9	—
B 9 Geldern-Kevelaer	4,5	610	4,5	—
B 9 Kevelaer-Weeze	3,4	340	3,4	—
B 51 Leverkusen-Neuboddenberg	0,4	250	—	0,4
B 55 Bergheim/Quadrath-Horrem	0,4	140	0,4	—
B 55 Königsdorf-Weiden	1,7	304	—	1,7
B 55 bei Anröchte	0,6	149	0,6	—
B 56 Geilenkirchen-Gillrath-Bauchem	1,5	1 000	—	1,5
B 56 Niederwahn-Oberwahn	0,4	170	0,4	—
B 56 Steiner Straße-Oberheister	0,8	160	0,8	—
B 57 Rheinberg-Grünthal	3,8	450	3,8	—
B 58 Haltern-Hullern	1,5	1 202	1,5	—
B 61 Wiedenbrück-Gütersloh	3,2	900	—	3,2
B 61 Kamen	0,3	90	0,3	—
B 61 Hamm	2,4	1 252	—	2,4
B 63 Hilbeck/Werl	0,1	79	0,1	—
B 64 BA Grenze-Clarholz	3,4	261	3,4	—
B 64 Bad Driburg-Josefsmühle	0,3	180	—	0,3
B 65 Ibbenbüren-Schafberg	5,0	140	5,0	—
B 66 Lage-Hörstmar-Lemgo	3,7	684	—	3,7
B 66 Dörentrup-Humfeld	1,3	200	—	1,3
B 67 Ramsdorf-Velen	3,4	540	3,4	—
B 67 Darup-Nottuln	1,9	610	—	1,9
B 70 Südlohn-Stadtlohn	1,6	395	—	1,6

1) Radwegeprogramm

2) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾	Gesamt- länge km	Bau- kosten ²⁾ in 1000 DM	1984 fertig- gestellt km	Ende 1984 in Bau km	
1	2	3	4	5	
B 70	OD Rheine	2,5	220	2,5	—
B 70	Wesel-Brünen	6,0	270	6,0	—
B 219	OD Ibbenbüren	1,0	270	—	1,0
B 230	Elmpt-Niederkrüchten	3,0	430	—	3,0
B 230	Bundesgrenze-Elmpt	4,0	0,6	—	4,0
B 233	Unna	1,9	900	1,9	—
B 235	bei Senden (DEK)	0,4	60	—	0,4
B 235	nörtl. Lüdinghausen	8,4	675	8,4	—
B 236	Altenhundem	0,3	18	0,3	—
B 238	Dehlentrup-Loßbruch	1,4	365	—	1,4
B 238	Lemgo	1,0	288	1,0	—
B 239	Brakelsiek-Schieder	0,6	115	0,6	—
B 239	Bad Meinberg-Beller Wald	1,3	250	1,3	—
B 239	Lage	0,7	135	0,7	—
B 239	Lage-Waddenhausen	2,6	164	2,6	—
B 264	Kerpen-Langenich	0,8	150	0,8	—
B 264	Eschweiler/Röhe-Merzbrück	1,3	550	1,3	—
B 403	Ochtrup-B 403 n	1,7	260	1,7	—
B 474	OD Holtwick	1,5	304	1,5	—
B 474	nörtl. Graes	1,0	266	1,0	—
B 475	Soest-Oestinghausen	3,9	638	3,7	0,2
B 478	Benroth-Berkenroth	0,9	378	0,9	—
B 480/516	Brilon-Forsthaus Möhneburg-Heidelberg	6,8	1 289	6,8	—
B 252	OD Siddessen	1,4	187	1,4	—
B 513	OD Greffen	2,3	80	2,3	—
B 514	Vlotho	0,7	70	—	0,7
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen</i>					
B 7	Um- und Ausbau der Talstraße Mettmann (beidseitig)	0,6	210	0,6	—
B 7	Heiligenhaus-Hetterscheid	1,1	130	—	1,1
B 7	Mettmann/Röttgen	0,3	45	—	0,3
B 7	AS L 423 (beidseitig) bei Mettmann	0,7	155	—	0,7
Rheinland-Pfalz					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>					
B 8	Birnbach-Oberölfen	1,1	250	1,1	—
B 9	Bingerbrück-Rheindiebach	3,2	800	—	3,2
B 9	Wörth-Hagenbach	1,0	250	1,0	—
B 40	Kaiserslautern-Eselsfürth	0,4	100	—	0,4
B 40	bei Sembach	0,3	70	0,3	—

1) Radwegeprogramm

2) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾	Gesamt- länge km	Bau- kosten ²⁾ in 1000 DM	1984 fertig- gestellt km	Ende 1984 in Bau km
1	2	3	4	5
B 41 Gau Algesheim–Ockenheim	2,6	300	—	1,0
B 42 Erpel–Ldg. RP/NRW	1,5	380	—	1,5
B 49 Igel–Wasserbillig	3,1	800	—	3,1
B 50 Wittlich–Wengerohr	1,1	250	1,1	—
B 51 Saarburg–Serrig	0,8	160	0,8	—
B 53 Longuich–Mehring	3,5	850	3,5	—
B 54 Diez–Zollhaus	4,0	850	4,0	—
B 270 Olsbrücken–Sulzbachtal	1,2	250	—	1,2
B 270 Oberweiler–Wolfstein	0,9	240	—	0,9
B 271 Monsheim–Niederflörsheim	0,8	300	0,6	—
B 271 Neustadt/Mußbach–Deidesheim	0,6	140	0,6	—
B 272 Bornheim–Weingarten	3,7	900	—	3,7
B 418 bei Mesenich	0,7	150	—	0,7
B 419 Temmels–Wasserliesch	4,0	930	—	4,0
B 420 Lauterecken–Medard	0,9	240	—	0,9
B 424 Zweibrücken–Hornbach	2,7	680	2,7	—
B 427 Hergesweiler–Winden	0,6	140	0,6	—
Saarland				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 406 Wehingen–Tünsdorf	0,2	84	0,2	—
Schleswig-Holstein				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 75 in Bad Oldesloe	1,2	420	1,2	—
B 75 Reinfeld–Stubendorf	1,3	108	—	1,3
B 76 Fahrdorf–Fahrdorffeld	2,4	350	—	2,4
B 77 L 40–Sorgbrück	5,6	780	5,6	—
B 77 Spannau–L 126 (Legan)	1,8	425	—	1,8
B 77 Hungriger Wolf–Schlotfeld	3,3	490	3,3	—
B 199 Schafflund–Wallsbüll	3,4	410	3,4	—
B 200 in Husum	0,9	120	0,9	—
B 201 Triangel–Moldenit	1,9	280	—	1,9
B 201 in Süderbrarup	2,9	390	—	2,9
B 202 St. Peter–Esing	2,5	380	2,5	—
B 202 Selent–Bellin	2,4	420	2,4	—
B 203 in Heide	1,6	130	1,6	—
B 203 Elsdorf–Lurup	2,7	435	—	2,7
B 204 vom Bahnübergang bis Hademarschen	1,5	150	1,5	—
B 204 von Grüenthal bis zur Abzweigung nach Beldorf	1,0	100	—	1,0
B 204 Norderhastedt–Albersdorf	5,2	780	—	5,2

¹⁾ Radwegeprogramm²⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾	Gesamtlänge km	Baukosten ²⁾ in 1000 DM	1984 fertig- gestellt km	Ende 1984 in Bau km
1	2	3	4	5
B 206 Fuhlenrue-Bockhorn	1,1	175	—	1,1
B 206 Schafhaus-Wittenborn	2,7	600	—	2,7
B 207 am Süseler Baum	0,2	40	d,2	—
B 207 OU Fredeburg-Buchholz	1,8	183	1,8	—
B 207 Elmenhorst-Breitenfelde	7,5	1 395	—	7,5
B 208 in Berkenthin	0,8	200	0,8	—
B 208 in Ratzeburg	0,4	160	—	0,4
B 404 L 159-Schwarzenbek	1,0	400	1,0	—
B 430 L 178-B 202 südl. Lütjenburg	0,6	185	—	0,6
B 430 OU Schenefeld bis OU Hohenwestedt	6,3	940	6,3	—
	1,0	160	—	1,0
B 431 Süderhastedt-Hochdonn	4,1	630	4,1	—
B 432 Klein Rönna-Warder	3,8	1 896	3,8	—
B 432 Ortslage Scharbeutz	0,6	110	0,6	—
B 434 in Hoisbüttel	1,0	200	—	1,0

1) Radwegeprogramm

2) ohne Grunderwerbskosten

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

Nr.	Länge (m)	Kosten (Millionen DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt	Baustoff
1	2	3	4	5	6
a) im Jahre 1984 fertiggestellte Großbauwerke					
1	365	38,8	Hochbrücke Levensau	B 76 Kiel-Eckernförde	Stahl
2	1 056	90,0	Nordwestknoten	B 6 in Bremen	Stahl/ Spannbeton
3	640	30,5	Weserbrücke Bodenwerder	B 240 Linse-Bodenwerder	Stahlverb./ Spannbeton
4	590	15,0	Hangbrücke Hubenfeld	B 54/62 Hüttentalstraße	Spannbeton
5	800	34,4	Hochstraße Duisburg-Beek	A 42 in Duisburg	Spannbeton
6	198	21,5	Schwarzenbachtalbrücke	A 3 Oberhausen-Köln	Spannbeton
7	540	29,3	Siegbrücke Hennef	A 560 Querspange	Spannbeton
8	600	28,0	Lärmschutztunnel	A 42 Bonn-Königswinter	Stahlbeton/ Spannbeton
9	1 850	84,0	Lärmschutzbauwerk Dollendorf	A 42 Bonn-Königswinter	Stahlbeton/ Spannbeton
10	622	22,7	Donaubrücke Metten	A 3 Regensburg-Passau	Spannbeton
b) Ende 1984 in Bau befindliche Großbauwerke					
11	392	40,1	Hochbrücke Hohenhörn	A 23 Hamburg-Heide	Stahl
12	1 453	145,0	Emstunnel	A 28/A 31 bei Leer	Stahlbeton
13	541	23,6	Okertalbrücke	A 391 bei Braunschweig	Spannbeton
14	385	38,0	Trogbauwerk und Tunnel	A 11 in Berlin	Stahlbeton
15	710	73,5	Hochstraße Schmargendorf	A 10 in Berlin	Spannbeton
16	747	22,9	Lohm/Alme-Talbrücke	A 33 bei Paderborn	Spannbeton
17	522	17,6	Talbrücke Wennemen	A 46 Hagen-Brilon	Spannbeton
18	476	15,1	Talbrücke Kohlwederbach	A 46 Hagen-Brilon	Spannbeton
19	477	20,6	Talbrücke Berkey	A 46 Hagen-Brilon	Spannbeton
20	478	15,8	Talbrücken Oberdüssel/ Stiepelsmühle	B 224 bei Wülfrath	Spannbeton
21	575	15,0	Neandertalbrücke	A 3 Oberhausen-Köln	Spannbeton
22	957	117,3	Trog- und Lärmschutz- tunnel Wersten	A 46 in Düsseldorf	Spann- und Stahlbeton
23	895	46,0	Tiefstraße Nordstern	A 44 in Düsseldorf	Stahlbeton
24	700	20,0	Prümtalbrücke	A 60 St. Vith-Wittlich	Spannbeton
25	1 195	83,0	Sauertalbrücke	A 48 Trier-Luxemburg	Stahl
26	1 860	130,0	Nahe-Überbauung in Idar-Oberstein	B 41 Kirn-Birkenfeld	Spannbeton/ Stahlbeton
27	690	30,2	Hochstraße über DB und Firmengelände	B 43 bei Steinheim	Spannbeton
28	1 054	21,5	Mainbrücke Eltmann	A 70 Schweinfurt- Bamberg	Spannbeton/ Stahlverbund
29	738	16,3	Tunnel Schwarzer Berg	A 70 Schweinfurt- Bamberg	Stahlbeton
30	405	15,7	Talbrücke Pfeffermühle	A 7 Würzburg-Ulm	Spannbeton

Nr.	Länge (m)	Kosten (Mil- lionen DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt	Baustoff
1	2	3	4	5	6
31	933	26,9	Virguntunnel	A 7 Würzburg-Ulm	Stahlbeton
32	547	18,2	Jagsttalbrücke Westhausen	A 7 Würzburg-Ulm	Spannbeton
33	707	24,8	Agnesburg-Tunnel	A 7 Würzburg-Ulm	Stahlbeton
34	800	43,8	Hohentwiel-Tunnel	A 81 Singen-schweiz. Grenze	Stahlbeton
35	392	15,9	Saubachtalbrücke	A 81 Singen-schweiz. Grenze	Spannbeton
36	770	19,0	Schussentalbrücke	B 30 Weingarten- Ravensburg	Spannbeton
37	265	15,8	Innbrücke Pfraundorf	A 8 München-Salzburg	Spannbeton

7. Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken und zweibahnige Bundesstraßen im Jahre 1985

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Bayern			
Würzburg-Ulm (A 7)	AS Uffenheim/Langensteinach bis Haundorf (B 14)	42,2	Oktober
Bamberg-Nürnberg (A 73)	Bamberg-Süd bis AS Hirschaid	8,1	November
Hessen			
Frankfurt/M.-Fulda (A 66)	AS Gelnhausen-Ost bis westlich Salmünster	10,6	Oktober
Bad Homburg-Darmstadt (A 661)	AS Frankfurt-Eckenheim bis Friedberger Landstraße (B 3)	3,4	Oktober
Niedersachsen			
Rheine-Bad Oeynhausen (A 30)	Bentheim (Grenze NL) bis AS Schüttorf	15,5	Juni
Braunschweig-Bad Harzburg (A 391/395)	Hansestraße bis Ölper Knoten	2,8	Dezember
Nordrhein-Westfalen			
Aachen-Düsseldorf (A 44)	Düsseldorf-Messe Gelände bis Düsseldorf-Flughafen	2,1	März
Heiligenhaus-Essen (A 44)	Heiligenhaus-Hetterscheidt (B 227) bis Velbert-Nord (B 224)	2,5	April
Wesel-Duisburg (A 59)	Duisburg-Wehofen (L 155) bis AS Duisburg-Fahrn	2,2	Juni
Duisburg-Dortmund (A 42)	AS Duisburg-Beeck bis östlich Beeckerwerth	1,3	Juni
Lintorf-Krefeld (A 524)	Krefeld-Linn (A 57) bis Krefeld-Oppum	1,0	Juli
Goch-Köln (A 57)	Westlich Goch (B 9n) bis AS Goch/Weeze	4,5	August
Hagen-Brilon (A 46)	AS Alpen bis AS Kamp-Lintfort	11,0	August
Rheinberg-Dinslaken (A 40)	AS Meschede bis Bestwig	5,5	3. Quartal
Bottrop-Emden (A 31)	Rossenray (B 510) bis Rheinberg (B 57) (1. Fahrbahn)	(2,3)	4. Quartal
	Gescher (B 525/B 67) bis Legden (B 474)	13,0	4. Quartal
Rheinland-Pfalz			
St. Vith-Wittlich (A 60)	AS Prüm bis AS Bittburg (1. Fahrbahn)	(19,0)	August
	AS Wintelspelt bis AS Prüm (1. Fahrbahn)	(17,3)	Dezember
Trier-Pirmasens (A 62)	AS Thaleischweiler bis Weselberg (1. Fahrbahn)	(9,0)	4. Quartal
Saarland			
Saarbrücken-Luxemburg (A 8)	Südlich Rehlingen bis Niedmündung	4,9	2. Quartal
		132,0	
		(47,6)	

Anhang II

Beilage 1

Längenveränderungen*) an den Bundesfernstraßen in den Jahren
1950 bis 1984 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	+ 161,0	31 553,0	— 686,0 ⁴⁾	39 633,0	— 525,0
1984	8 198,0	+ 118,0	31 485,0	— 68,0	39 683,0	+ 50,0

*) Entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen

1) ab 1969 einschließlich Saarland

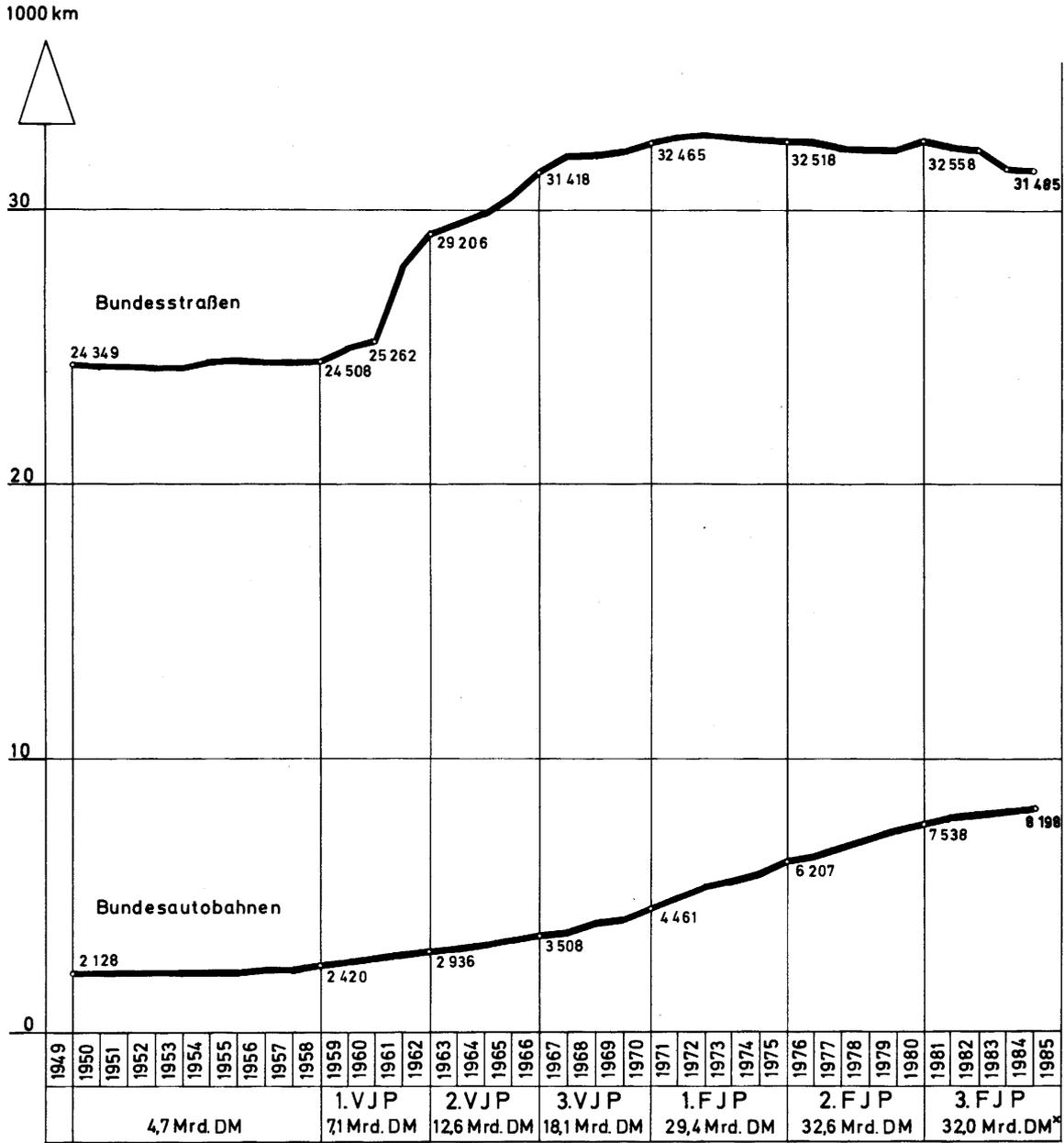
2) einschließlich 24,5 km Anschlußäste

3) einschließlich rd. 200 km Anschlußäste etc.

4) einschließlich rd. 543 km Anschlußäste

Beilage 2

**Ausbau der Bundesfernstraßen
in den Jahren von 1950 bis 1984**



VJP = Vierjahresplan

FJP = Fünfjahresplan

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

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31.12.1984

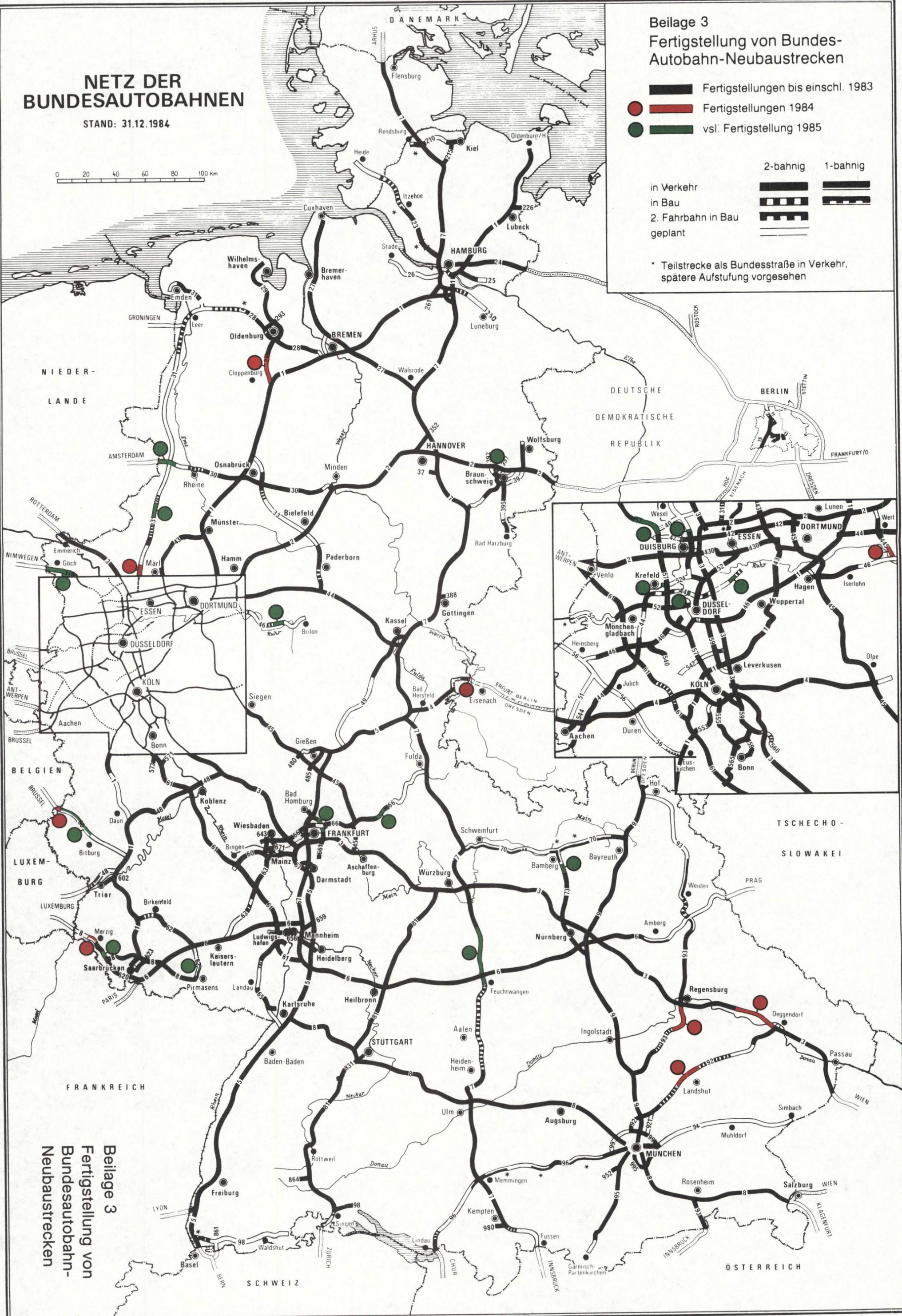
0 20 40 60 80 100 km

Beilage 3 Fertigstellung von Bundes- Autobahn-Neubaustrecken

-  Fertigstellungen bis einschl. 1983
-  Fertigstellungen 1984
-  vs! Fertigstellung 1985

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

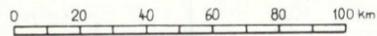
* Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr, spätere Aufstufung vorgesehen



Beilage 3
Fertigstellung von
Bundesautobahn-
Neubaustrecken

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31. 12. 1984

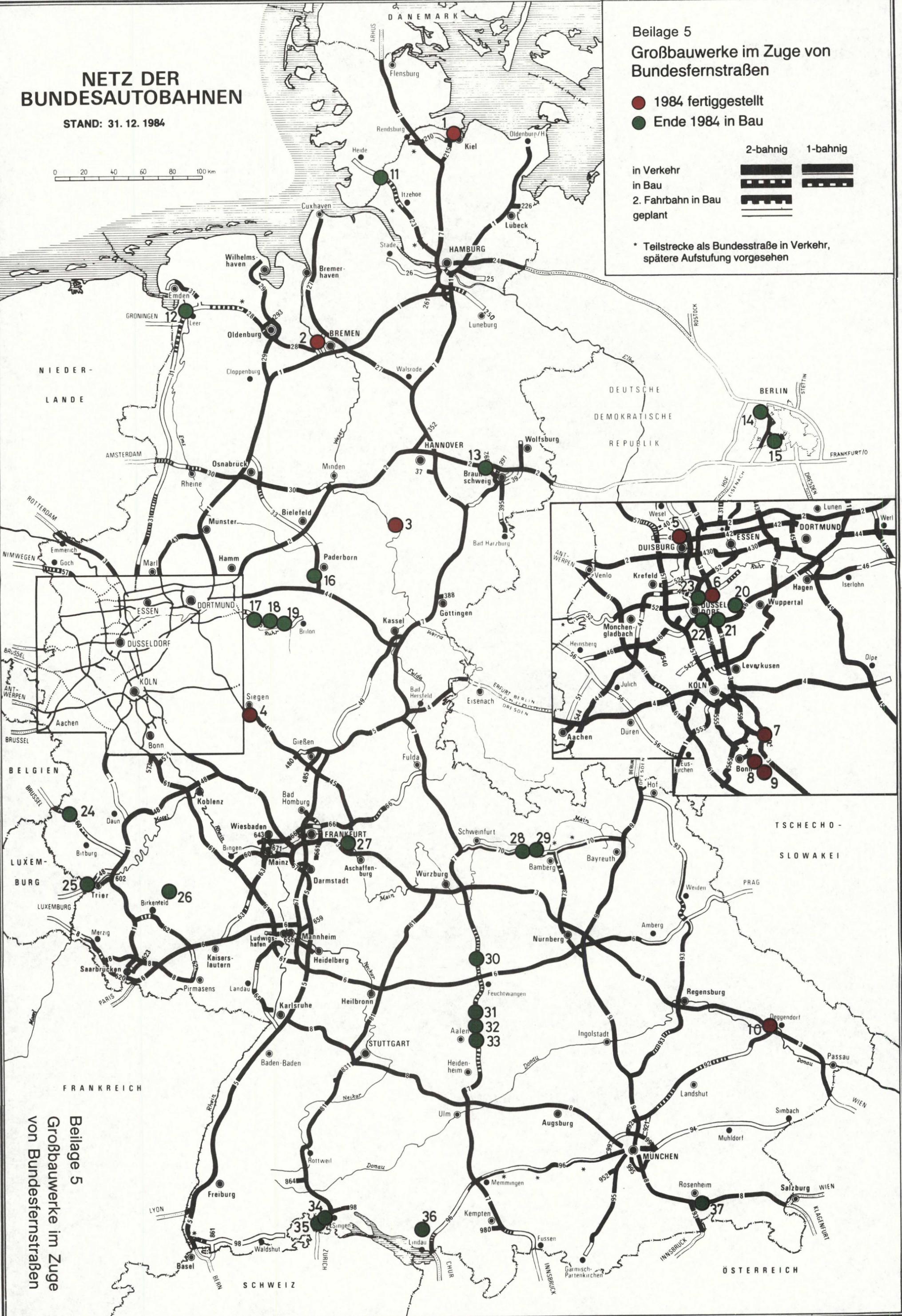


Beilage 5 Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

- 1984 fertiggestellt
- Ende 1984 in Bau

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

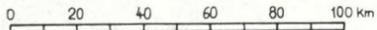
* Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr, spätere Aufstufung vorgesehen



Beilage 5
Großbauwerke im Zuge
von Bundesfernstraßen

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31.12.1984



Beilage 4 Modernisierung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken

Ausbau auf 6- bzw. 8 Fahrstreifen mit
Standstreifen (Titel 741 16)

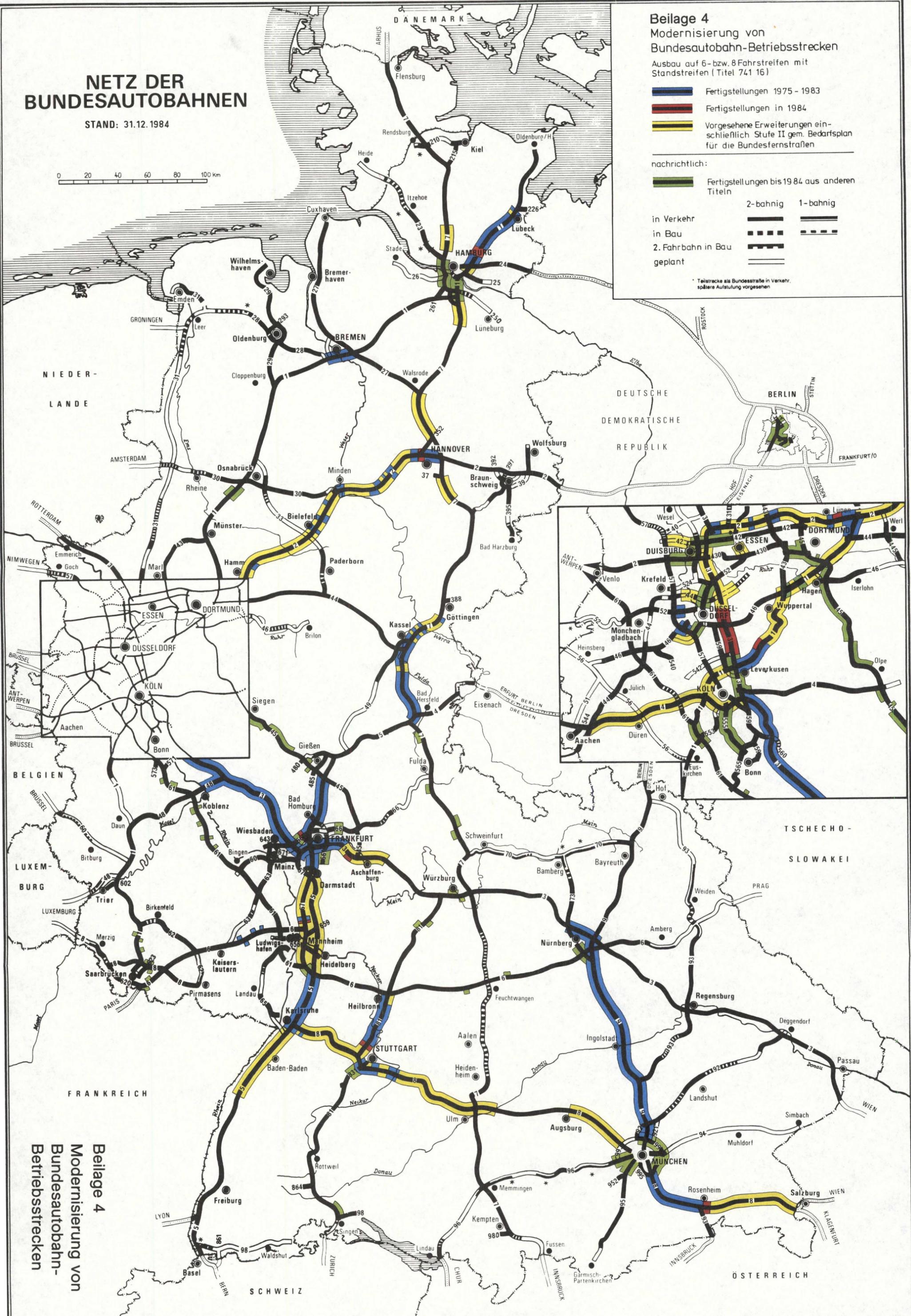
-  Fertigstellungen 1975 - 1983
-  Fertigstellungen in 1984
-  Vorgesehene Erweiterungen einschließlich Stufe II gem. Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

nachrichtlich:

-  Fertigstellungen bis 1984 aus anderen Titeln

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

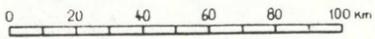
* Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr, spätere Aufstufung vorgesehen



Beilage 4
 Modernisierung von
 Bundesautobahn-
 Betriebsstrecken

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31. 12. 1984

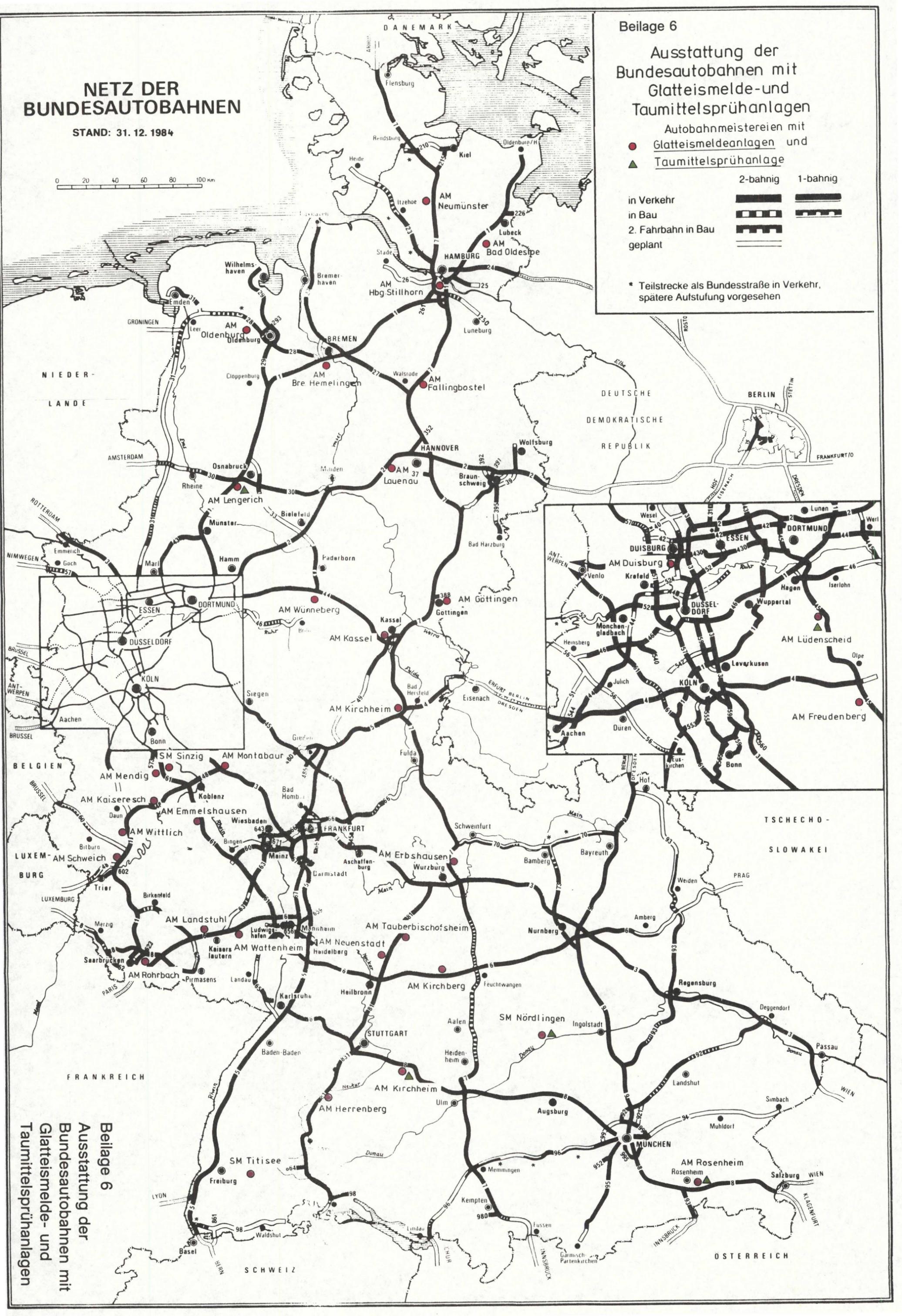


Beilage 6

Ausstattung der Bundesautobahnen mit Glatteismelde- und Taumittelsprühanlagen

- Autobahnmeistereien mit
- Glatteis- und Taumittelanlagen und
 - ▲ Taumittelprühanlage
- | | 2-bahnig | 1-bahnig |
|--------------------|----------|----------|
| in Verkehr | | |
| in Bau | | |
| 2. Fahrbahn in Bau | | |
| geplant | | |

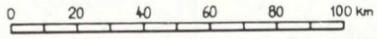
* Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr, spätere Aufstufung vorgesehen



Beilage 6
Ausstattung der Bundesautobahnen mit Glatteismelde- und Taumittelprühanlagen

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31. 12. 1984

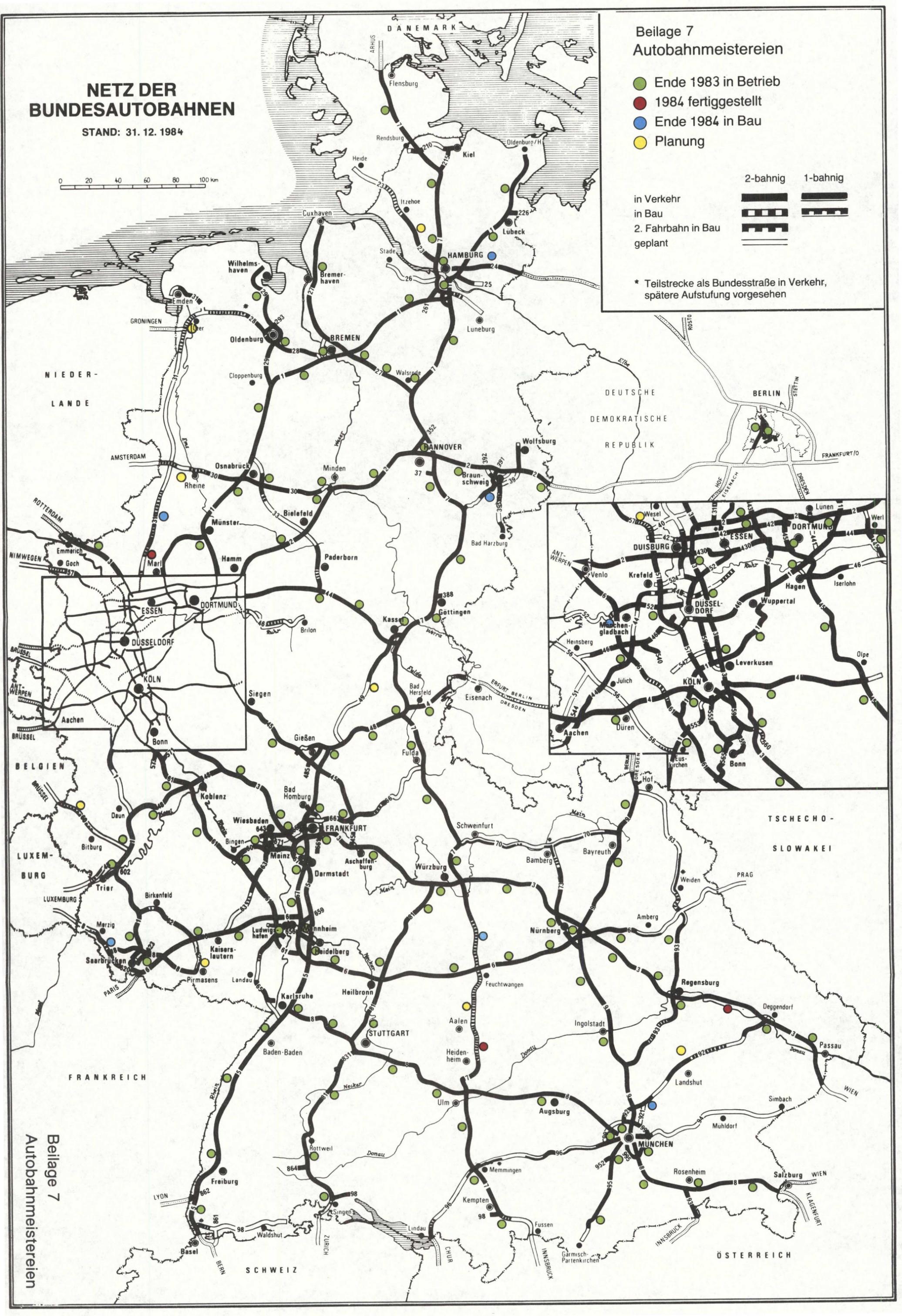


Beilage 7 Autobahnmeistereien

- Ende 1983 in Betrieb
- 1984 fertiggestellt
- Ende 1984 in Bau
- Planung

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

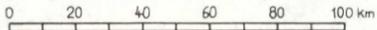
* Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr, spätere Aufstufung vorgesehen



Beilage 7
Autobahnmeistereien

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31.12.1984



Beilage 8 Nebenbetriebe

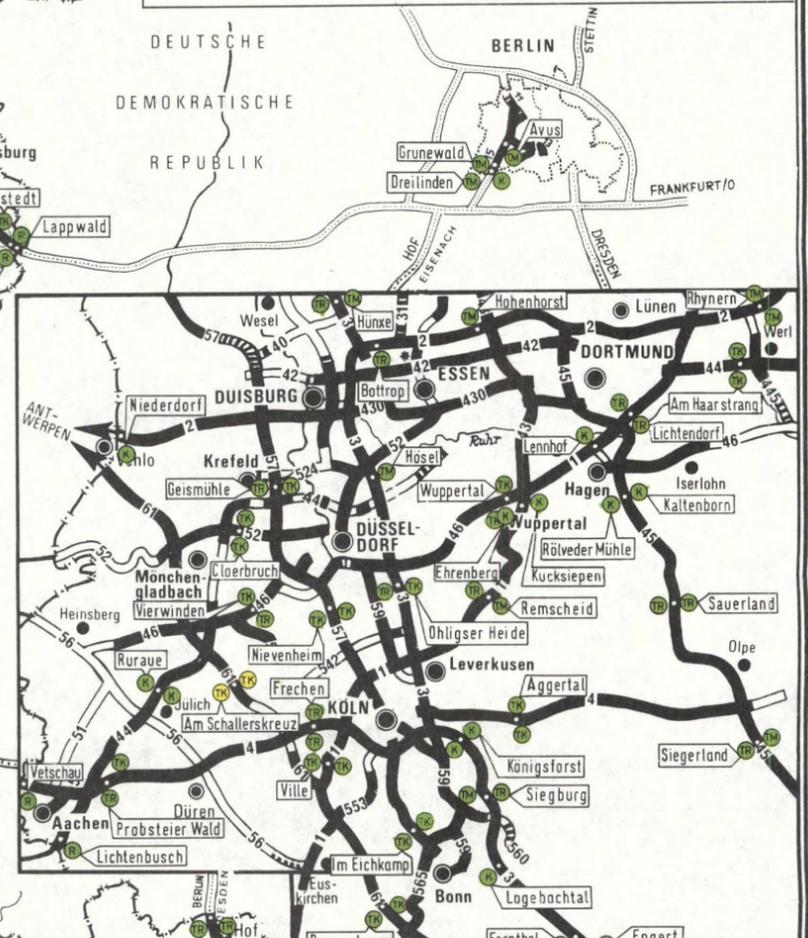
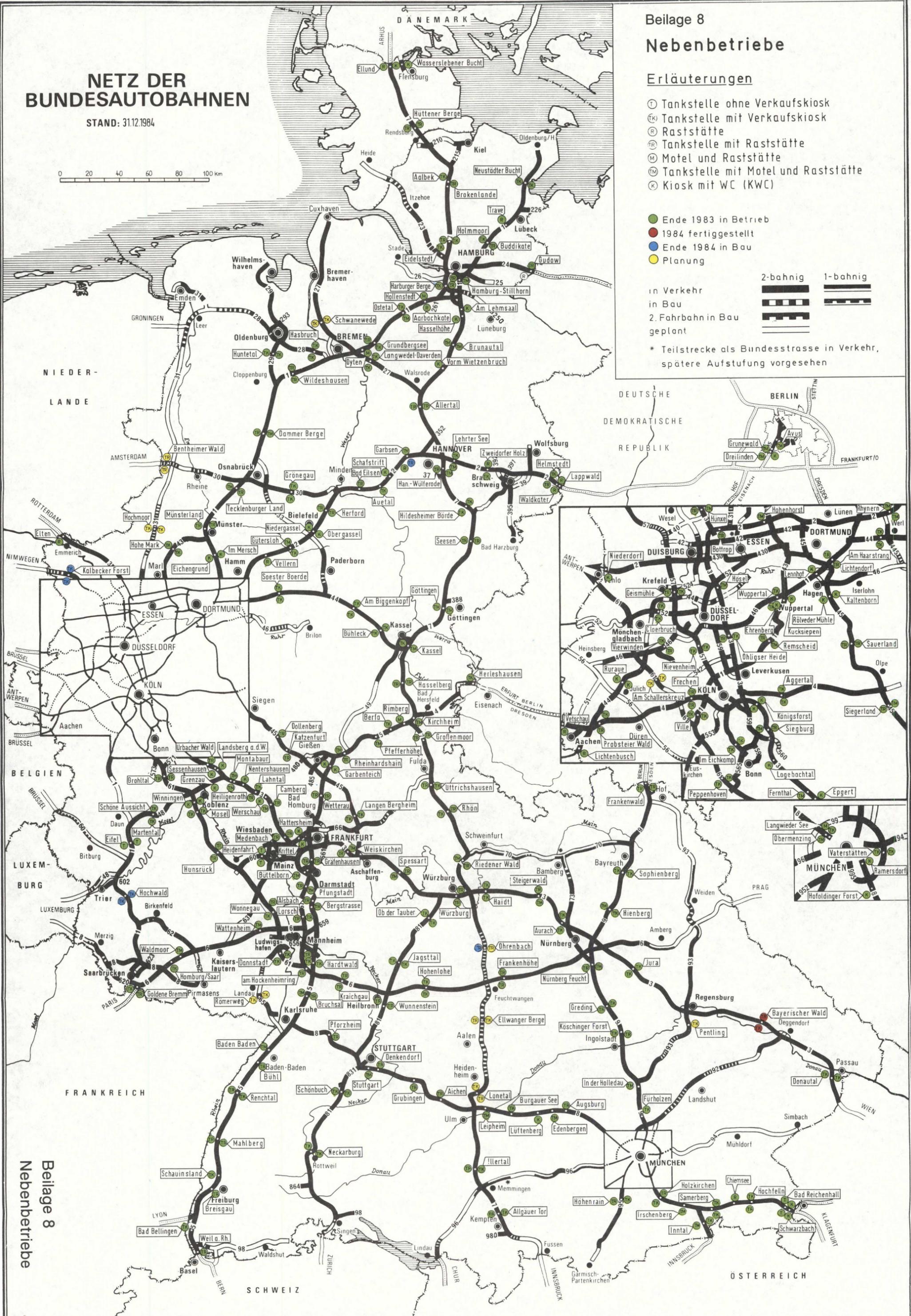
Erläuterungen

- ⊙ Tankstelle ohne Verkaufskiosk
- Ⓚ Tankstelle mit Verkaufskiosk
- Ⓡ Raststätte
- ⓇⓀ Tankstelle mit Raststätte
- Ⓜ Motel und Raststätte
- ⓂⓀ Tankstelle mit Motel und Raststätte
- ⓀⓂ Kiosk mit WC (KWC)

- Ende 1983 in Betrieb
- 1984 fertiggestellt
- Ende 1984 in Bau
- Planung

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

* Teilstrecke als Bundesstrasse in Verkehr, spätere Aufstufung vorgesehen



Beilage 8
Nebenbetriebe

ÖSTERREICH

SCHWEIZ

FRANKREICH

LUXEMBURG

BELGIEN

BRUSSEL

AMSTERDAM

NIEDERLANDE

DEUTSCHE
DEMOKRATISCHE
REPUBLIK

BERLIN

FRANKFURT/O

DORTMUND

ESSEN

DUISBURG

DÜSSELDORF

KÖLN

ANTWERPEN

BRUSSEL

BRUSSEL

BRUSSEL

BRUSSEL

BRUSSEL

BRUSSEL

BRUSSEL

BRUSSEL

PRAG

PRAG

PRAG

PRAG

PRAG

PRAG

PRAG

PRAG

WIEN

WIEN</

