

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 1986

Inhalt

Seite

1. Grundlagen	4
1.1 Bedarfsplan, Fünfjahresplan	4
1.2 Das Netz der Bundesfernstraßen	6
1.3 Der Verkehr auf den Bundesfernstraßen	8
2. Aktuelles im Bundesfernstraßenbau	9
2.1 Ziele und Schwerpunkte	9
2.2 Erhaltungsbedarf für Bundesfernstraßen	9
2.3 Autobahnbau	10
2.3.1 Vollendung des Autobahnnetzes	10
2.3.2 Modernisierung bestehender Bundesautobahnen	11
2.4 Ausbau der Bundesstraßen	11
2.5 Umweltschutz	12
2.5.1 Schutz vor Lärm und Abgasen	12
2.5.2 Naturschutz und Landschaftspflege	13
2.6 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen	13
3. Baufortschritt im Jahre 1986	14
3.1 Leistungsübersicht	14
3.2 Ausgaben	14
3.2.1 Verfügungsbetrag	14
3.2.2 Ausgaben und Ausgabereste	14
3.2.3 Ausgaben nach Aufgabenbereichen	15
3.2.4 Verpflichtungsermächtigungen	17
3.2.5 Bauaufträge	17
3.3 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen	17
3.3.1 Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahnbetriebsstrecken	17

	Seite
3.3.2 Neubau von Bundesautobahnen	17
3.3.3 Ausbau und Neubau von Bundesstraßen	18
3.3.4 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	19
3.3.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen	20
4. Weitere Leistungen im Jahre 1986	21
4.1 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen	21
4.2 Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen	21
4.3 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien	21
4.4 Nebenbetriebe an Bundesautobahnen	21
4.5 Parkplätze mit WC (PWC)	22
4.6 Aufnahme von Straßendaten	22
5. Verkehrserhebungen	22
6. Forschung, Rationalisierung und internationale Zusammenarbeit ...	23
6.1 Forschung im Straßenwesen	23
6.2 Entwicklungen in der Straßenbautechnik	23
6.3 Entwicklungen in der Straßenbrückenbautechnik	23
6.4 Rationalisierung des Vergabewesens	23
6.5 Internationale Zusammenarbeit	23
Verzeichnis der Tabellen im Text	
1 Inhalt des Bedarfsplans 1986	4
2 Finanzrahmen	6
3 Bauziele des Fünfjahresplanes 1986 bis 1990	6
4 Längen der Bundesfernstraßen am 1. 1. 1987	6
5 Leistungsübersicht 1986	14
6 Unterhaltung für Bundesfernstraßen	20
7 Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen	21
8 Nebenbetriebe an Bundesautobahnen	21
Verzeichnis der Abbildungen im Text	
1 Längenentwicklung der Bundesfernstraßen 1949 bis 1986	7
2 Länge und Verkehrsbelastung der klassifizierten Straßen 1976/1986 .	8
3 Erhaltung der Bundesfernstraßen – Begriffe und Istaussgaben 1986 – (Mio DM)	10
4 Anteile der Aufgabenbereiche	15
5 Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfern- straßen von 1950 bis 1986	16
6 Erhaltungsausgaben für Brücken an Bundesfernstraßen	20
Anhang I (Tabellen)	
Baufortschritt 1986 bei den Bauvorhaben im einzelnen	
1 Leistungen auf Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1986	27
2 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1986 – ausgenommen Ortsumgehungen –	32
3 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1986 – Ortsumgehungen –	36

	Seite
4 Leistungen zur Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn an Bundesstraßen – Bahnübergangsbeseitigungen –	43
5 Radwege an Bundesstraßen	44
6 Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	53
7 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahnneubaustrecken im Jahre 1987	55
8 Längenentwicklung der Bundesfernstraßen	56

Anhang II (Karten)

- 1 Fertigstellungen von Bundesautobahn-Neubaustrecken
 - 2 Modernisierung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken
 - 3 Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen
 - 4 Ausstattung der Bundesautobahnen mit Glatteismelde- und Taumittelsprühanlagen
 - 5 Autobahnmeistereien
 - 6 Nebenbetriebe
 - 7 Tankstellen mit bleifreiem Benzin
- Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1986
(Karte in Tasche)

Straßenbaubericht 1986

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 21. April 1986, BGBl. I 1986 Seite 557).

Der Straßenbaubericht Straßenbaubericht ist erstmals für das Jahr 1971 aufgestellt worden.

Der Bericht für das Jahr 1985 wurde dem Präsidenten des Deutschen Bundestages mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 25. September 1986 zugeleitet und am 3. Dezember 1986 im Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages beraten (BT-Drucksache 10/6087).

Der vorliegende Bericht bezieht sich auf das Jahr 1986.

1. Grundlagen

1.1 Bedarfsplan und Fünfjahresplan

Das Netz der Bundesfernstraßen ist ein Teil der Bundesverkehrswege, zu denen auch die Schienenwege der Deutschen Bundesbahn, die Bundeswasserstraßen und die Flugsicherungsanlagen gehören. Die übergreifende Planungsgrundlage für die Bundesverkehrswege ist der Bundesverkehrswegeplan 1985.

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gemäß Fernstraßenausbaugesetz ist Teil des Bundesverkehrswegeplans; er enthält die Investitionsentscheidungen für den Bundesfernstraßenbau der kommenden Jahre. Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren prüft der Bundesminister für Verkehr, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist; in die Prüfung werden die bei der Bedarfsplanung berührten Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaues einbezogen. Die letzte Überprüfung war 1985. Der Deutsche Bundestag hat am 30. Januar 1986 den zur Zeit gültigen Bedarfsplan beschlossen. Das Änderungsgesetz mit dem neuen Bedarfsplan als Anlage ist im Bundesgesetzblatt Teil I, 1986, Seite 557 vom 30. April 1986 veröffentlicht worden.

Längen und Kosten der im Bedarfsplan 1986 enthaltenen Projekte zeigt Tabelle 1.

Tabelle 1

Inhalt des Bedarfsplans 1986

Einstufung	Neubau		Ausbau (Anbau von Fahr- oder Standstreifen, bei BAB ggf. mit Erneuerung)		Neu- und Ausbau
	Länge km	Kosten Mrd. DM	Länge km	Kosten Mrd. DM	Kosten Mrd. DM
BAB					
Überhang	1 000	7,3	700	4,3	11,6
Neue Vorhaben	600	5,5	400	2,5	8,0
Vordringlicher Bedarf	1 600	12,8	1 100	6,8	19,6
Planungen	360	7,0	1 470	8,6	15,6
Insgesamt	1 960	19,8	2 570	15,4	35,2

Tabelle 1

Einstufung	Neubau		Ausbau (Anbau von Fahr- oder Standstreifen, bei BAB ggf. mit Erneuerung)		Neu- und Ausbau
	Länge km	Kosten Mrd. DM	Länge km	Kosten Mrd. DM	Kosten Mrd. DM
Bundesstraßen					
Überhang	1 450	6,3	150	0,5	6,8
Neue Vorhaben	2 000	12,0	100	0,8	12,8
Vordringlicher Bedarf	3 450	18,3	250	1,3	19,6
Planungen	3 650	20,7	800	4,7	25,4
Insgesamt	7 100	39,0	1 050	6,0	45,0
BAB + Bundesstraßen					
Überhang		13,6		4,8	18,4
Neue Vorhaben		17,5		3,3	20,8
Vordringlicher Bedarf		31,1		8,1	39,2
Planungen		27,2		13,3	41,0
Insgesamt		58,8		21,4	80,2

Zu den Projekten des Bedarfsplans kommen die kleineren Maßnahmen zur Erneuerung (ohne Verbreiterung) sowie die Ausbaumaßnahmen, die Erhaltungsarbeiten, Beseitigung von Bahnübergängen und Lärmsanierung.

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

Auf der Basis des Bedarfsplans 1986 wurde der 4. Fünfjahresplan 1986 bis 1990 aufgestellt. Ihm liegt der Finanzplan des Bundes 1986 bis 1990 vom 1. Juli 1986 zugrunde. Die Sollfortschreibung ab 1987 wurde aufgrund der Finanzplanung 1987 bis 1991 vom 1. Juli 1987 vorgenommen, die für Kap. 12 10 mit 6,250 Mio. DM/Jahr abschließt. Für die Jahre 1992 bis 1995 wurde davon ausgegangen, daß die Mittel für die Bundesfernstraßen konstant bleiben. Die Einzelbeträge zeigt Tabelle 2.

Tabelle 2

Finanzrahmen
 — in Mio. DM —

(Stand 1. Juli 1987)

	Summe 1981-85 Ist	1986 Ist	1987 Soll	1988 Soll	1989 Soll	1990 Soll	Summe 1986-90 Soll	1991 Soll	1992 Soll	1993 Soll	1994 Soll	1995 Soll	Summe 1991-95 Soll
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Kap. 12 10 ..	31 099,3 ²⁾	6 196,6	6 250,0	6 250,0	6 250,0	6 250,0	31 196,6	6 250,0	6 250,0	6 250,0	6 250,0	6 250,0	31 250,0
Nicht- investitionen	5 624,7	1 131,2	1 146,1	1 168,3	1 168,6	1 168,0	5 782,2	1 168,2	1 200,5	1 228,2	1 256,7	1 286,2	6 139,8
Investitionen	25 474,6	5 065,4	5 103,9	5 081,7	5 081,4	5 082,0	25 414,4	5 081,8	5 049,5	5 021,8	4 993,3	4 963,8	25 110,2
— Titel- gruppe 01	24 076,6	5 033,8	5 103,9	5 081,7	5 081,4	5 082,0	25 382,8	5 081,8	5 049,5	5 021,8	4 993,3	4 963,8	25 110,2
— Titel- gruppe 02 (ZIP) ¹⁾ ...	1 398,0	31,6	—	—	—	—	31,6	—	—	—	—	—	—

1) ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm

2) Zum Vergleich: Fünfjahresplan 1981 bis 1985 (Soll): 31 966,8 Mio. DM
 Finanzrahmen 1981 bis 1985 (Stand 31. Dezember 1985/Ist): 31 099,3 Mio. DM
 Differenz: - 867,5 Mio. DM

Fünfjahresplan 1986 bis 1990 (Soll): 31 000,0 Mio. DM
 Finanzrahmen 1986 bis 1990 (Stand 1. Juli 1987): 31 196,6 Mio. DM
 Differenz: + 196,6 Mio. DM

Im Zeitraum 1986 bis 1990 sollen in folgendem Umfang Maßnahmen des Bedarfsplans fertiggestellt werden:

Tabelle 3

Bauziele des Fünfjahresplanes 1986 bis 1990

Bauziele des Fünfjahres- planes 1986 bis 1990	Längen km	Ausgaben	
		Mio. DM	%
Modernisierung der BAB-Betriebs- strecken	230	2 159	15
Neubau von BAB ..	580	5 972	41
Neu- und Ausbau von Bundesstraßen .	958	6 520	44
davon: Ortsumgehungen .	(767)	(5 030) ¹⁾	(34)
Ausgaben Soll Hauptbautitel insgesamt ...		14 651	100

1) das sind ca. 77% der Ausgaben für Neu- und Ausbau von Bundesstraßen

1.2 Das Netz der Bundesfernstraßen

Am 1. Januar 1987 bestand dieses Netz aus

8 437 km Bundesautobahnen (1986: 8 350 km) und
 31 368 km Bundesstraßen (1986: 31 372 km)

Mit knapp 40 000 km stellt das Netz der Bundesfernstraßen einen Anteil von rd. 8% des Netzes aller öffentlichen Straßen, bzw. rd. 23% aller Straßen des überörtlichen Verkehrs.

Mit Ausnahme einiger Gemeindestraßen sind die Bundesfernstraßen die höchstbelasteten Straßen. Dies spiegelt sich in ihrer Fahrstreifenanzahl wieder, vgl. Tabelle 4.

Neben den rd. 40 000 km Betriebsstrecken sind weitere

rd. 4 900 km Rampenfahrbahnen (Äste) von Knotenpunkten an Bundesautobahnen und

rd. 1 700 km Rampenfahrbahnen (Äste) an Bundesstraßen

Bestandteil des Bundesfernstraßennetzes.

Tabelle 4

Längen der Bundesfernstraßen nach der Fahrstreifenanzahl

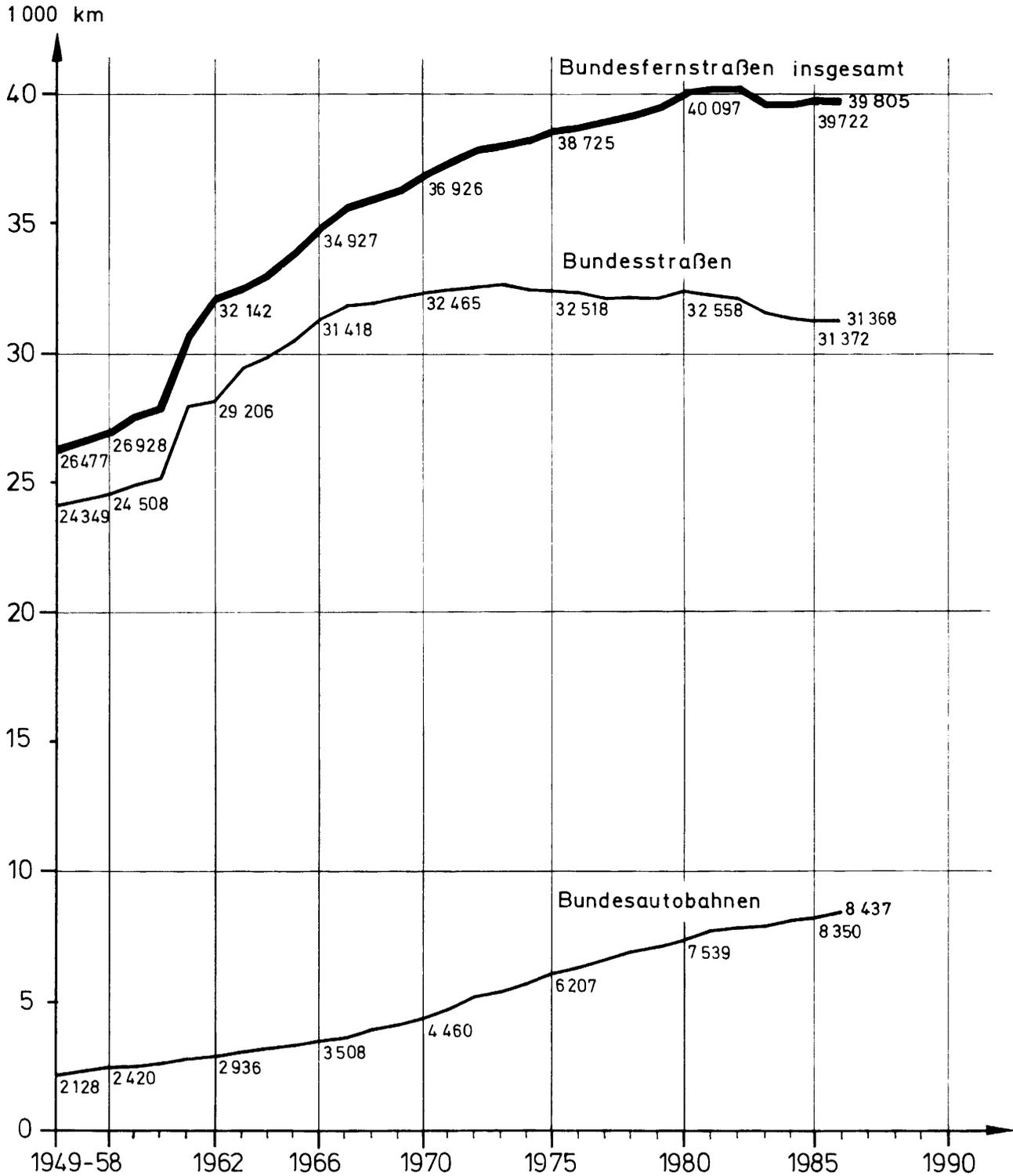
(Stand 1. Januar 1987)

Straßenklasse	Längenanteile (in km) nach der Zahl der Fahrstreifen (FS)				
	bis 3 FS	4 bis 5 FS	6 bis 7 FS	8 FS und mehr	alle
Bundesautobahnen .	222	7 007	1 175	33	8 437
Bundesstraßen	28 903	2 313	152		31 368
Bundesfernstraßen .	29 125	9 320	1 360		39 805

Abbildung 1

Längenentwicklung der Bundesfernstraßen 1949 - 1986

(Gerundete Längen in km jeweils am 31.12.)



1.3 Verkehr auf den Bundesfernstraßen

Im Jahr 1986 ist die Zahl der zugelassenen Pkw (einschl. Kombi) um über 1,1 Mio. auf 27,2 Mio. Fahrzeuge (rd. 4,3%) angewachsen. Die Zahl der Lkw ist mit rd. 1,3 Mio. Fahrzeugen dagegen im wesentlichen unverändert geblieben (rd. +1%).

Auf den Bundesfernstraßen wurde 1986 eine Fahrleistung von rd. 192 Mrd. km erbracht; dies entspricht etwa der Hälfte des gesamten Kraftfahrzeugverkehrs im Bundesgebiet. Dies unterstreicht die hohe Bedeutung der Bundesfernstraßen für den motorisierten Verkehr. Besonders stark ist die Konzentration des Verkehrs auf den Autobahnen: diese tragen bei einem

Längenanteil von rd. 1,7% rd. 26% aller Fahrleistungen.

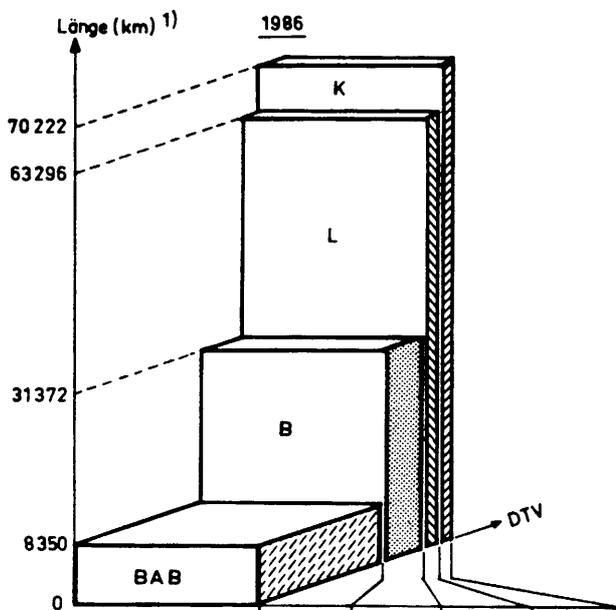
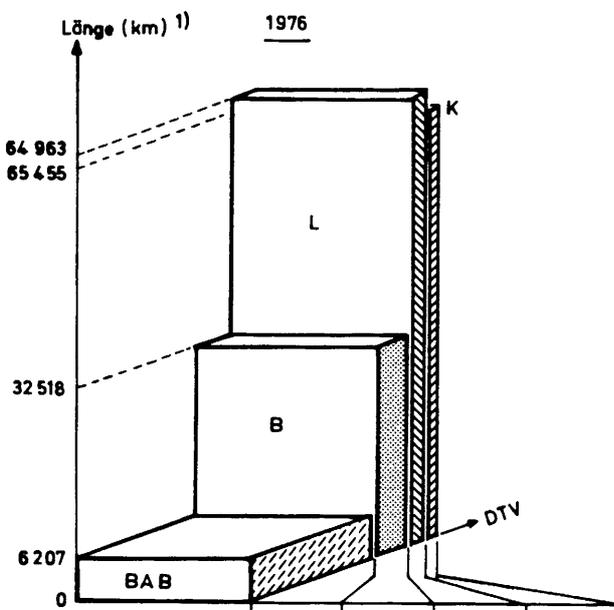
Spiegel dieser Verkehrskonzentration sind die Werte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs des Jahres 1986

- Bundesautobahnen: rd. 33 700 Kfz/24 h (1976: 27 000 Kfz/24 h)
- Bundesstraßen: rd. 7 800 Kfz/24 h (1976: 6 200 Kfz/24 h)

Die Entwicklung von Netzlängen und Verkehrsbelastung der klassifizierten Straßen für 1976 und 1986 zeigt Abbildung 2.

Abbildung 2

Länge und Verkehrsbelastung der klassifizierten Straßen 1976/1986



Straßenklasse	Bundes- auto- bahnen	Bundes- straßen	Landes- straßen	Kreis- straßen
DTV (Kfz/24h)	27 001	6 198	2 253	1 174
Fahrleistung (Mrd Fzkm)	82,5	73,7	54,0	27,9
Anteil an Fahr- leistungen auf allen öffentlichen Straßen	21,4%	25,1%	18,5%	9,6%

Straßenklasse	Bundes- auto- bahnen	Bundes- straßen	Landes- straßen	Kreis- straßen
DTV (Kfz/24h)	33 731	7 781	3 039	1 529
Fahrleistung (Mrd Fzkm)	103,2	89,1	70,2	39,2
Anteil an Fahr- leistungen auf allen öffentlichen Straßen	26,8%	23,2%	18,3%	10,2%

1) Längen(km) jeweils am Jahresanfang

2. Aktuelles im Bundesfernstraßenbau

2.1 Ziele und Schwerpunkte

Die Ziele der Verkehrsinvestitionspolitik sind

- Ordnungsgemäße Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung der bestehenden Straßen,
- zügige Fertigstellung begonnener Maßnahmen und Schließen von Netzlücken zur Erreichung des vollen Verkehrswertes der Strecken,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Beseitigung von Unfallschwerpunkten, schienengleichen Bahnübergängen und Engpässen sowie durch den Bau von Radwegen,
- Entlastung von Ortsdurchfahrten durch den Bau von Ortsumgehungen,
- Ausbau von hochbelasteten Autobahn-Betriebsstrecken durch Anbau von Stand- und zusätzlichen Fahrstreifen,
- Lärmschutz an vorhandenen und neuen Bundesfernstraßen,
- Verkehrsbeeinflussung zur besseren Ausnutzung vorhandener Kapazitäten,
- Bau von Netzergänzungen entsprechend dem wachsenden Bedarf sowie zur besseren Anbindung und regionalen Erschließung strukturschwacher und peripherer Gebiete.

Folgende Programme des Bundesministers für Verkehr, die Bestandteil des vorliegenden Fünfjahresplanes sind, tragen wesentlich zum Erreichen der gesteckten Ziele bei:

- Ortsumgehungsprogramm
- Programm zur Beseitigung von Bahnübergängen

- Programm zum Bau von Radwegen
- Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen.

2.2 Erhaltungsbedarf für Bundesfernstraßen

Das Netz der Bundesfernstraßen mit einer Länge von rd. 40 000 km, seinen Brücken und sonstigen baulichen Anlagen verkörpert heute ein Brutto-Anlagevermögen von über 170 Mrd. DM (zu Preisen von 1980).

Untersuchungen zum Erhaltungsbedarf haben ergeben, daß der bisherige Erhaltungsaufwand den Erfordernissen gerecht wurde.

Im Jahre 1986 hat der Bund für die Erhaltung ausgegeben:

für bauliche Unterhaltung (U)	rd. 170 Mio. DM
für größere Instandsetzungen (I) und Erneuerungen (E)	rd. 1 430 Mio. DM
für qualitätsverbessernde Maßnahmen (N _Q)	<u>rd. 720 Mio. DM</u>
also insgesamt	rd. 2 320 Mio. DM
für Erhaltung im weiteren Sinn.	

Die Abgrenzung der verwendeten Begriffe und die Aufteilung der Ausgaben 1986 zeigt Abbildung 3.

Nach vorliegenden Erkenntnissen wird der Erhaltungsbedarf bis Mitte der 90er Jahre auf über 3 Mrd. DM/Jahr anwachsen.

Eine Bund/Länder-Arbeitsgruppe untersucht derzeit die im Zusammenhang mit der Erhöhung der Achslasten und Gesamtgewichte für Lastkraftwagen (1986, 1992) stehende Zunahme des Erhaltungsmittelbedarfs. Ergebnisse werden vsl. Anfang 1989 vorliegen.

Abbildung 3

Erhaltung der Bundesfernstraßen
— Begriffe und Istausgaben 1986 —
(Mio. DM)

Verkehrsinvestitionen					
5066					
Wegeinvestitionen (Brutto), einschließlich Grunderwerb					Sonstige Invest.
4727					339
Ersatz			Ergänzungen (Netto)		
1430			3297		
Betrieb und Wartung	Bauliche Unter- haltung (U)	(Größere) Instand- setzung (I)	Erneuerung (entspr. Stand d. Technik) (E)	Veränderung (Qualität) (NQ)	Erweiterung (Kapazität) (NK)
762	170	514	916	720	2577
Erhaltung im engeren Sinn					
1600					
Erhaltung im weiteren Sinn					
2320					
Veranschlagung im Haushalt bei :					
H Gr. 5			H Gr. 7 u. 8		
932			5066		

2.3 Autobahnbau

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.

2.3.1 Vollendung des Autobahnnetzes

Im Jahre 1986 sind 99 km neue BAB-Strecken fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden. Unter Berücksichtigung der 1986 erfolgten Umstufungen, Neuvermessungen u. ä. ist das Netz der Bundesautobahnen bis Ende 1986 auf eine Länge von 8 437 km angewachsen; das sind 82 % der im neuen Bedarfsplan vorgesehenen Gesamtlänge von 10 300 km. Zu Ende des Jahres 1986 waren 520 km BAB-Neubaustrecken in Bau, davon 45 km mit vorerst nur einer Fahrbahn (vgl. Abschnitt 3.3.2 und Karte 1).

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Jahre 1986 insgesamt 1 440 Mio. DM aufgewendet.

Die Bauarbeiten sind 1986 so vorangekommen, daß im Jahre 1987 voraussichtlich mit der Fertigstellung von 176 km, davon rd. 18 km mit einer Fahrbahn, zu rechnen ist. Damit ist u. a. sichergestellt, daß

- in der BAB A 7 zwischen Würzburg und Ulm die 59 km lange Lücke zwischen Feuchtwangen und Heidenheim geschlossen wird und die Strecke durchgehend befahren werden kann,
- die Lücke im Zuge der BAB A 61 (Venlo–Erfstadt) zwischen Horrem und Kerpen-Türnich geschlossen wird,
- der Abschnitt der BAB A 93 Weiden-Süd bis Luhe-Wildenau fertiggestellt und damit ein wichtiges Bauziel in der Oberpfalz erreicht wird,
- die BAB A 92 München–Deggendorf auf weiteren Teilstrecken von insgesamt 43 km Länge unter Verkehr genommen und damit von München durchgehend bis Dingolfing befahrbar sein wird,
- die Bauarbeiten auf der BAB A 25 Hamburg–Geesthacht abgeschlossen werden können,
- die Westtangente Braunschweig (BAB A 391) an die BAB A 2 Hannover–Berlin angeschlossen wird.

2.3.2 Modernisierung bestehender Bundesautobahnstrecken

Die Konzentration des Verkehrs auf den Bundesautobahnen nimmt weiter zu. Die derzeitige mittlere Verkehrsstärke liegt bei etwa 34 000 Kfz/Tag. Dieser Mittelwert wird in Ballungsgebieten weit überschritten. So liegt z. B. die tägliche Verkehrsbelastung auf Teilen des Kölner Rings (A 3) oder auf der Westtangente Frankfurt (A 5) bereits über 100 000 Kfz. Als Spitzenbelastung eines Tages wurden im Sommerreiseverkehr 1986 nördlich von München (A 9) sogar rd. 150 000 Kfz gezählt.

Es ist daher notwendig, die Leistungsfähigkeit bestehender Bundesautobahnen zu erhöhen bzw. ihren Ausbaustandard, z. B. durch Anbau noch fehlender Standstreifen, zu verbessern.

Auch die Erhaltung dieser Strecken gewinnt zunehmend an Bedeutung, weil ihr Alter steigt und ihre Beanspruchung durch Verkehrswachstum sowie 1986 bereits erfolgte und 1992 bevorstehende weitere Achslasterhöhungen erheblich zunehmen wird.

Die notwendigen Erhaltungs- und Ausbaurbeiten sind äußerst schwierig, weil sie unter Verkehr vorgenommen werden müssen. Um sie möglichst zügig durchzuführen, werden bei bauzeitverkürzenden Nebenangeboten höhere Kosten in Kauf genommen.

Von den insgesamt geplanten 10 300 km Autobahnen sollen im Endzustand etwa 2 800 km sechs oder acht Fahrstreifen erhalten. Hierin enthalten sind 330 km Neubaustrecken, von denen bereits 250 km in Verkehr sind. Von den auszubauenden 2 470 km BAB-Betriebsstrecken wurden bis Ende 1986 etwa 905 km auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen erweitert.

Die Gesamtlänge der 6- und 8-streifigen Strecken betrug am 1. Januar 1987 rd. 1 155 km.

Darüber hinaus ist in Steigungsstrecken an rd. 350 km Richtungsfahrbahnen ein zusätzlicher Fahrstreifen vorhanden.

Im Jahre 1986 wurden rd. 500 Mio. DM für die Modernisierung des BAB-Netzes aufgewendet.

Die Fertigstellungsleistung wird in den nächsten Jahren im Durchschnitt etwa 40 km/Jahr betragen. Angesichts der zunehmenden Konzentration des Verkehrs auf den Bundesautobahnen kann dies nicht befriedigen, muß aber wegen Finanzierungsengpässen und zunehmender Schwierigkeiten bei der Erlangung des Baurechts in Kauf genommen werden.

Der Schwerpunkt des Ausbaus auf 6 Fahrstreifen liegt derzeit auf den sehr stark belasteten Strecken des Ruhrgebietsdreiecks (A 1/A 2/A 3) und auf dem Kölner Ring (A 1/A 3/A 4) sowie auf der Nord-Süd-Magistralen Hamburg–Hannover–Kassel (A 7). Erwähnenswert sind auch die Bauarbeiten an der A 5 südlich Karlsruhe und an der A 8 östlich Stuttgart mit völligem Neubau des Alaufstiegs am Aichelberg.

Einen Überblick über das Programm zum Ausbau auf sechs bzw. acht Fahrstreifen mit Standstreifen sowie über die Fertigstellungsleistungen im Berichtsjahr gibt Anhang II, Karte 2 „Modernisierung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken“.

Die Leistungen und Ausgaben im Jahre 1986 sind in Abschnitt 3.3.1 näher aufgliedert.

2.4 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 1986 im Rahmen des Fünfjahresplanes 1986 bis 1990 fortgeführt; 52 Ortsumgehungen mit rd. 163 km Gesamtlänge konnten 1986 fertiggestellt werden; weitere 130 Ortsumgehungen mit insgesamt ca. 442 km Länge waren 1986 in Bau. Insgesamt wurden im Berichtsjahr rd. 945 Mio. DM für den Bau von Ortsumgehungen ausgegeben.

Einige 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 Bundesfernstraßen 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 im Berufs- und Ausbildungsverkehr attraktiver zu machen.

Der Bundesminister für Verkehr setzt sich deshalb nachdrücklich für den Bau von Radwegen ein. Seit Beginn des Radwegeprogramms im Jahre 1981 sind von 1981–1985 rd. 1 350 km und 1986 rd. 290 km Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes gebaut worden.

Das Radwegeprogramm sieht für den Zeitraum 1986–1990 den Bau von 1 950 km Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes vor, so daß bis zum Jahre 1990 insgesamt rd. 11 000 km Radwege an diesen Straßen zur Verfügung stehen werden.

Im Rahmen des Programms zur Beseitigung von Bahnübergängen der DB im Zuge von Bundesstraßen wurden im Berichtsjahr 5 Bahnübergänge durch Über- oder Unterführungen ersetzt; weitere 3 Bahnübergänge sind durch Straßenverlegungen ausgeschaltet worden.

Für die Beseitigung von Bahnübergängen sowie für andere technische Sicherungen wurden im Jahre 1986 aus dem Straßenbauplan einschließlich Zukunftsinvestitionsprogramm ca. 50 Mio. DM ausgegeben.

Seit 1949 sind insgesamt 425 Bahnübergänge der Deutschen Bundesbahn im Zuge von Bundesstraßen beseitigt, weitere 302 Bahnübergänge durch Verkehrsverlagerungen entlastet oder ausgeschaltet worden. Am Jahresende 1986 waren 18 Maßnahmen in Bau.

2.5 Umweltschutz

Die Ziele und Grundsätze des Umweltschutzes werden beim Straßenbau berücksichtigt. In allen Planungsstufen werden in der nach dem jeweiligen Planungsmaßstab möglichen Form die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt geprüft. Mit diesem Vorgehen besteht im Bereich des Bundesfernstraßenbaues bereits eine Praxis, die den Anforderungen im wesentlichen entspricht, die die Europäische Gemeinschaft in ihren Richtlinien vom 27. Juni 1985 für eine Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten festgelegt hat (Amtsblatt der EG Nr. L 175/40 vom 5. Juli 1985).

Die Belange des Umweltschutzes werden in den einzelnen Planungsstufen entsprechend dem jeweiligen Detaillierungsgrad wie folgt berücksichtigt:

- Bedarfsermittlung
Bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen im Jahre 1985 wurde das Verfahren zur ökologischen Risikoanalyse erstmals eingesetzt, das für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans eigens entwickelt wurde.
- Bestimmung der Linienführung
Bei der Bestimmung der Linienführung werden eine Empfindlichkeitsuntersuchung zur Ermitt-

lung geeigneter Korridore und ein Variantenvergleich durchgeführt. Ziel ist u. a. die Ermittlung einer Variante mit möglichst geringen Beeinträchtigungen der Umwelt sowie die Erstellung eines Konzeptes zur Minderung und zum Ausgleich unvermeidbarer Beeinträchtigungen.

– Entwurfsbearbeitung

Unter Einbeziehung der für die vorhergehenden Planungsstufen durchgeführten Untersuchungen werden die Wirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt umfassend und abschließend untersucht. Auf der Grundlage dieser Untersuchungen werden die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erarbeitet; z. B. werden ausgleichende Maßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt.

2.5.1 Schutz vor Lärm und Abgasen

Im Berichtsjahr hat der BMV für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) 187 Mio. DM aufgewendet. Für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) wurden weitere rd. 53 Mio. DM ausgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr hat 1986 mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder und der Bundesanstalt für Straßenwesen ein Programm zur Erprobung lärmindernder Straßendecken abgestimmt, um notwendige Erfahrungen zu sammeln. Ein Teil der Versuchsstrecken wurde eingerichtet.

Die Untersuchungen erstrecken sich insbesondere auf

- die Verkehrssicherheit,
- das bautechnische Verhalten (Verformungsstabilität, Griffbarkeit),
- die schalltechnischen Eigenschaften und
- das Verhalten unter Winterbedingungen.

In die Untersuchungen werden die Erkenntnisse des Auslands, soweit sie für die Verhältnisse in der Bundesrepublik Deutschland zutreffend sind, einfließen. Erfahrungsaustausche mit ausländischen Straßenfachleuten sind aufgenommen und werden fortgeführt.

Um die Eigenschaften und Einflußfaktoren im einzelnen hinreichend praxisgerecht quantifizieren und bewerten zu können, wird eine Versuchsdauer von mehreren Jahren benötigt. Erst dann kann nach Abwägung aller Vor- und Nachteile über den Einsatz dieser Bauweise entschieden werden.

Die Ende 1985 vom BMV herausgegebenen „Testaufgaben zur Überprüfung von Rechenprogrammen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen „(TEST-85)“ haben, wie die Nachfragen zeigen, in der breiten Öffentlichkeit ein großes Interesse gefunden.

Der BMV mißt der Gestaltung von Lärmschutzanlagen und ihrer Eingliederung in das Orts- und Landschaftsbild große Bedeutung bei. Daher hat er sich im Berichtsjahr an verschiedenen Veranstaltungen, die sich mit dieser Problematik auseinandergesetzt haben, beteiligt.

Die vom Straßenverkehr ausgehenden Luftverschmutzungen lassen sich mit Mitteln des Straßenbaues im allgemeinen nur wenig reduzierten oder mildern. Der Schwerpunkt der Verminderung der Luftverunreinigungen liegt bei den Maßnahmen an den Kraftfahrzeugen und der Verringerung der Schadstoffe in den Brenn- und Treibstoffen.

2.5.2 Naturschutz und Landschaftspflege

Für Eingriffe in Natur und Landschaft durch Fernstraßenbauvorhaben werden ausgleichende landschaftspflegerische Maßnahmen aus Fernstraßenbaumitteln finanziert.

Der BMV hat „Hinweise zur Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Bundesfernstraßenbau“ mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder erarbeitet und mit der Länderarbeitsgemeinschaft für Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung abgestimmt. Als Grundlage für ein einheitliches Vorgehen bei der Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege wurden die Hinweise mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 5/1987 veröffentlicht.

Maßnahmen, die geeignet sind, Amphibien an Straßen zu schützen, wurden in einem „Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen“ zusammengestellt, das vom BMV mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 1/1987 veröffentlicht wurde.

2.6 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen

Das Bundesfernstraßennetz ist zeitweise und regional überlastet. Obwohl der Straßenverkehr weiter zunimmt, ist es aus umweltlichen und ökonomischen Gründen nur noch begrenzt ausbaubar.

Damit sind folgende Probleme verbunden:

- Verkehrssicherheitsverluste,
- Störungen des Verkehrsflusses, Zeitverluste,
- Umweltbelastungen (Lärm, Abgase).

Ein wesentlicher Beitrag zur Lösung dieser Probleme kann durch verstärkten Einsatz verkehrsunabhängiger (dynamischer), sich an alle Verkehrsteilnehmer richtende (kollektive) Verkehrsbeeinflussungssysteme geleistet werden.

Deswegen hat der Bundesminister für Verkehr im Januar 1986 der Öffentlichkeit ein auf der Grundlage von Gesprächen mit

- Verwaltungen
- wissenschaftlichen Institutionen,

- kommunalen Spitzenverbänden,
- Industrieverbänden und
- Automobilclubs

erarbeitetes Grundkonzept der Verkehrsbeeinflussung auf Bundesfernstraßen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsflusses vorgestellt.

Ergänzend zu den bereits schon früher realisierten Maßnahmen der Verkehrsbeeinflussung sollen danach zunächst auf Bundesautobahnen insbesondere solche Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen realisiert werden, mit denen dem Kraftfahrer verkehrsunabhängige und an die Straßenverhältnisse angepaßte verkehrsrechtliche Anordnungen, Empfehlungen und Informationen gegeben werden können. Durch verbesserten Realitätsbezug und Aktualität werden sich deren Glaubwürdigkeit und Befolgung erhöhen, was sich letztlich als Verkehrssicherheitsgewinn und in einer Verbesserung des Verkehrsflusses auszahlen wird.

Das Grundkonzept soll in folgenden Stufen realisiert werden:

- Verdichtung und Automatisierung der Verkehrserfassung auf den Bundesautobahnen einschließlich der Errichtung zugehöriger Verkehrsleitzentralen. Hier sollen mit Hilfe von Verkehrsrechnern auf der Grundlage der erfaßten Verkehrsdaten Störfälle, z. B. Stauungen, auf BAB schneller erkannt, Steuerbefehle für Wechselverkehrszeichen erarbeitet und aktuellere Informationen für den Verkehrsfunk und die Polizei bereitgestellt werden. Im einzelnen handelt es sich um Maßnahmen der
 - Netzsteuerung

Mit Wechselwegweisern kann z. B. Verkehr von staugefährdeten Strecken auf Alternativrouten umgelenkt und so ein Ausgleich der Verkehrsbelastungen bewirkt werden.
 - Streckenbeeinflussung

Mit Wechselverkehrszeichen, z. B. zur Geschwindigkeitsbegrenzung, kann die Geschwindigkeit den jeweils besonderen Bedingungen angepaßt werden, wie es bei Nebel- und Stauwarnanlagen praktiziert wird.
 - Knotensteuerung

Verbesserung des Zusammenflusses von Verkehrsströmen durch variable Fahrstreifen-zuteilung, die aktuellem Bedarf Rechnung trägt.
- Verbesserung des Verkehrsfunks durch digitale Datenübertragung mit Hilfe des von der Europäischen Rundfunkunion vorgestellten „Radio-Data-Systems“ (RDS).

Das „Radio-Data-System“ ermöglicht bei UKW-Rundfunksendern die zusätzliche, unhörbare Übertragung von Digitaldaten parallel zum Hörfunkprogramm. Alle mit diesem System übertragenen, kodierten Verkehrshinweise können im entsprechend ausgestatteten Autoradio gespeichert und — je nach Bedarf — für die den Fahrer interessierenden Regionen in beliebiger Sprache (oder

Schrift) ausgegeben werden (Regionalisierung). Die Ausgabe von nicht interessierenden Informationen wird vermieden und die verkehrsbeeinflussende Wirkung der relevanten Meldungen verbessert. Insbesondere in Verbindung mit der Verbesserung der Verkehrsdatenerfassung auf Bundesautobahnen, der rechnerunterstützten Auswertung dieser Daten und der damit möglichen Erarbeitung aktuellerer Verkehrsmeldungen bekommt der Verkehrsfunk mittels RDS große Bedeutung.

- Einsatz auch individueller, verkehrsabhängiger Verkehrsbeeinflussungssysteme, sofern verkehrstechnische Wirksamkeit sowie ein vertretbares Nutzen-Kosten-Verhältnis in einem bereits begonnenen Großversuch in Berlin nachgewiesen werden können.

Solche Systeme wenden sich mit Bezug auf das in einem Bordrechner eingewählte Ziel unmittelbar an den Kraftfahrer im Fahrzeug. Mittels

- Sendern kleiner Reichweite und Empfängern an den Straßen,
- entsprechenden Geräten im Kraftfahrzeug
- sowie einer Verkehrsdatenerfassung und Verarbeitung in Verkehrsleitzentralen können dem Kraftfahrer im Fahrzeug Warnungen und aktuell optimierte Fahrtroutenempfehlungen bis hin zum gewählten Ziel übermittelt werden.

Die für alle drei Stufen erforderlichen Arbeiten für

- Planungen,
- Lastenhefte,
- erforderliche Vereinheitlichungen und
- erwünschte europäische Standards

wurden in 1986 teils begonnen, teils erfolgreich weitergeführt.

Im Jahr 1986 wurden folgende hervorzuhebende Einrichtungen der kollektiven verkehrsabhängigen Verkehrsbeeinflussung auf der Grundlage des 1980 erstellten Rahmenprogramms zur Verkehrsbeeinflussung errichtet

- Wechselwegweisung Viernheimer Kreuz, A 6, A 659
- Nebelwarnanlage Ostheimer Senke, A 7
- Stauwarnanlage Aichelberg, 1. Stufe, A 8
- Wechselwegweisung Würzburg–Nürnberg, A 3, A 6, A 7.

3. Baufortschritt im Jahre 1986

3.1 Leistungsübersicht

Im Jahre 1986 sind Baustrecken mit den in Tabelle 5 zusammengefaßten Längen und Kosten fertiggestellt worden. Damit wurden erste Einzelziele des Fünfjahresplans 1986 bis 1990 erreicht. Die Einzelbaufortschritte im Jahre 1986 sind im Anhang I zusammengestellt.

Tabelle 5

Leistungsübersicht 1986

Straßenklasse	Anzahl der Fahrstreifen	Fertiggestellte Streckenlänge (km)	Veranschlagte Gesamtkosten (Mio. DM)
Bundesautobahnen	2		
	a) 1. Fahrbahn	21	164
	b) 2. Fahrbahn	9	40
		4	77
	6	2	196
Bundesstraßen	2	168	778
	4	59	627

3.2 Ausgaben

3.2.1 Verfügungsbetrag (Soll) — Kap. 12 10 —

- Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1986 vom 19. Dezember 1985 (BGBl. I S. 2338) folgende Ausgabemittel zur Verfügung:

	Mio. DM	Mio. DM
<i>Titelgruppe 01 — Straßenbauplan —</i>		
○ Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen)	6 200,0	
○ Übertragene Ausgabereste (aus 1985)	12,7	
○ Zusätzliche verwendbare Einnahmen (Beträge Dritter)	14,4	
○ Mittelausgleich zugunsten Titelgruppe 02	– 31,6	
<i>Titelgruppe 01</i>		6 195,5
<i>Titelgruppe 02 — Straßenbaumaßnahmen im Rahmen des Programms für Zukunftsinvestitionen (ZIP) —</i>		
○ Haushaltsmittel	–	
○ Mittelausgleich zu Lasten Titelgruppe 01	+ 31,6	
<i>Titelgruppe 02</i>		31,6
<i>Summe Verfügungsbetrag (Soll) bei Titelgruppe 01 + 02</i>		6 227,1

3.2.2 Ausgaben und Ausgabereste bei Kap. 12 10

- Die Ausgaben im Haushaltsjahr 1986 betragen
- | | Mio. DM | Mio. DM |
|---|---------|---------|
| ○ Länderausgaben (als Auftragsverwaltungen für die Bundesfernstraßen) | | |
| <i>Titelgruppe 01</i> | 6 085,9 | |
| <i>Titelgruppe 02 (ZIP)</i> | | 31,6 |

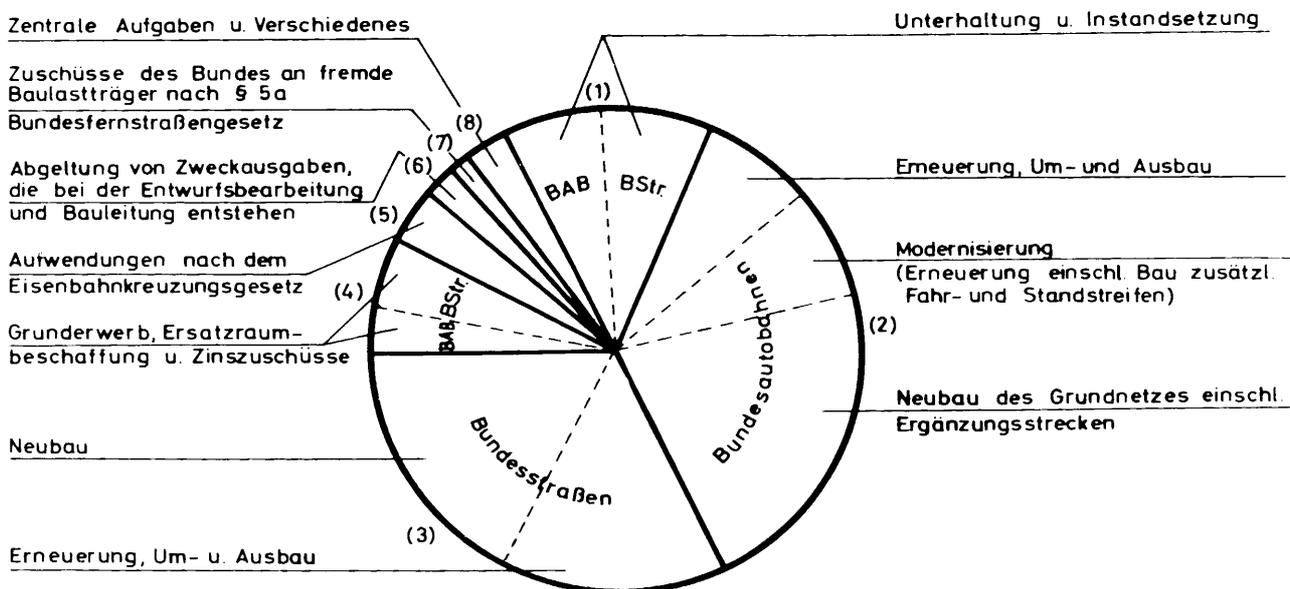
	Mio. DM	Mio. DM		Mio. DM	Mio. DM
○ Ausgaben im Wohnungsbau für Straßenbauverdrängte und zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung	5,2		(1) Unterhaltung und Instandsetzung		1 016,0
○ Steuern aus Gesellschaft für Nebenbetriebe der BAB (GfN)	14,7		davon:		
Zuschuß an Kapitel 1211 (BAST/ Bundesanstalt für Straßenwesen)	44,3		Unterhaltung und Instandsetzung von BAB (einschließlich Fahrzeuge und Geräte)	484,9	
○ zentralbewirtschaftete Ausgaben	14,9		Unterhaltung und Instandsetzung von Bundesstraßen (einschließlich Fahrzeuge und Geräte)	531,1	
Ausgaben insgesamt		6 196,6	(2) Neubau, Erneuerung, Um- und Ausbau von BAB (ohne Grunderwerb)		2 339,7
– An Ausgaberesten entstanden:			davon:		
○ nicht freigegebene Reste aus 1985	2,4		Erneuerung, Um- und Ausbau von Betriebsstrecken der BAB (ohne Grunderwerb)	553,5	
○ Sperre 1986	19,5		Modernisierung von BAB-Strecken (Erneuerung von Fahrbahndecken einschließlich Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen auf BAB)	474,1	
○ Der tatsächliche Ausgabereist beträgt (das sind 0,1% des tatsächlichen Verfügungsrahmens)	8,6		Neubau des Grundnetzes BAB einschließlich der Ergänzungsstrecken	1 268,2	
		<u>30,5</u>	Hochbauten an BAB	43,9	
		6 227,1			

3.2.3 Ausgaben nach Aufgabenbereichen

– Die Ausgaben gliedern sich nach Aufgabenbereichen wie folgt (siehe auch Abbildung 4):

Abbildung 4

Anteile der Aufgabenbereiche bei Kap. 1210 (Straßenbauhaushalt)

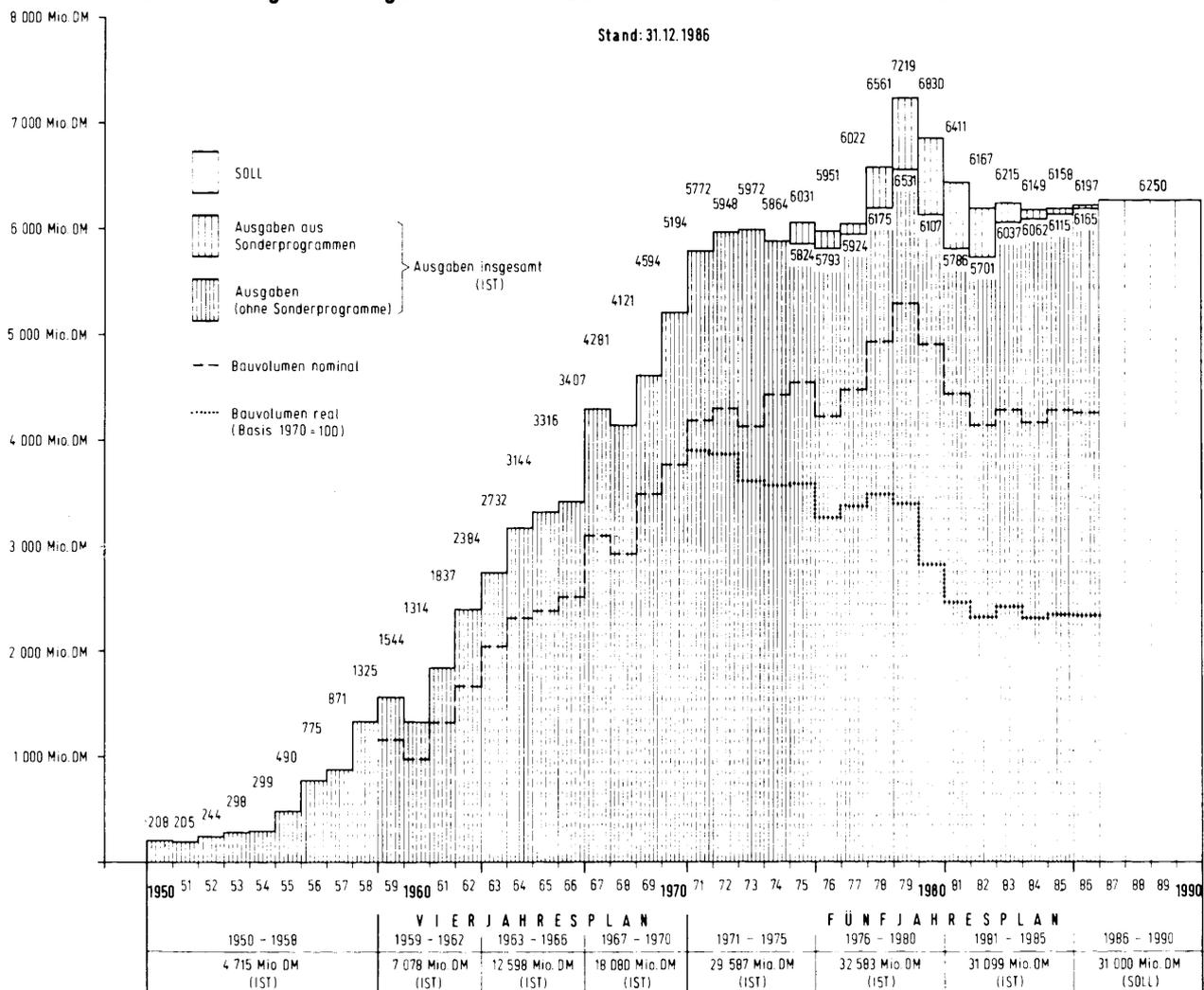


	Mio. DM	Mio. DM		Mio. DM	Mio. DM
(3) Neubau, Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen (ohne Grunderwerb)		1 892,9	(6) Abgeltung von Zweckausgaben, die bei der Entwurfsbearbeitung und Bauleistung entstehen		125,4
davon:			(7) Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz		68,2
Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen	805,2		(8) Zentrale Aufgaben und Verschiedenes		76,6
Neubau von Bundesstraßen	1 071,3		davon:		
Hochbauten an Bundesstraßen	16,4		Forschung, Veröffentlichung und verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	11,5	
(4) Grunderwerb, Ersatzraumbeschaffung und Zinszuschüsse		488,7	Zusammen		6 196,6
davon:					
für BAB	211,8				
für Bundesstraßen	276,9				
(5) Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz		189,1			

Abbildung 5 zeigt die Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfernstraßen bis 1986.

Abbildung 5

Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfernstraßen 1950 - 1986



3.2.4 Verpflichtungsermächtigungen

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

Im Jahre 1986 standen insgesamt 2 650 Mio. DM neue VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

im Haushaltsjahr 1987: 1 780 Mio. DM
1988: 640 Mio. DM
1989: 230 Mio. DM

3.2.5 Bauaufträge

Zu Beginn des Haushaltsjahres 1986 lagen aus bereitgestellten Verpflichtungsermächtigungen der Vorjahre folgende Verpflichtungen vor:

	rd. Mio. DM
Zu Lasten 1986	2 337
zu Lasten 1987	574
zu Lasten 1988/89	122
zusammen	<u>3 033</u>

Im Hhj. 1986 wurden neue Bauaufträge in Höhe von 4 055 erteilt, und zwar:

zu Lasten der Ausgabemittel	1 932
zu Lasten der VE	2 123

3.3 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen**3.3.1 Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahn-Betriebsstrecken**

	Mio. DM	Mio. DM
Ausgaben 1986 insgesamt		1 036,7
davon für		
– Erneuerung einschließlich Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen		
○ Baumittel	474,1	
○ Grunderwerb	25,2	
– Erneuerung (u. a. einfacher Deckenausbau)	361,8	
– Größerer Ausbau bis zu 3,0 Mio. DM Gesamtkosten im Einzelfall	39,6	
– Größerer Ausbau über 3,0 Mio. DM Gesamtkosten im Einzelfall (einschließlich Verstärkungen im Rahmen des ZIP)	105,3	
– hierzu Grunderwerb	14,1	

Mio. DM

– Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen sowie Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen	16,6
---	------

km km

Es wurden fertiggestellt (Länge bezogen auf Richtungsfahrbahnen)	143,3
--	-------

davon

– Grunderneuerung mit Anbau von Standstreifen	30,7
– Grunderneuerung mit überbreiten Standstreifen	1,9
– Anbau von Standstreifen	0,9
– Anbau von 3. Fahrstreifen (Zusatzfahrstreifen) ohne Standstreifen	–
– Erweiterung auf drei Fahrstreifen einschließlich Standstreifen (soweit erforderlich vorhandene Fahrstreifen grunderneuert)	109,8
– Erweiterung auf vier Fahrstreifen einschließlich Standstreifen (soweit erforderlich vorhandene Fahrstreifen grunderneuert)	–

3.3.2 Neubau von Bundesautobahnen

Mio. DM Mio. DM

Ausgaben 1986 insgesamt	1 514,7
davon für	
– Baumittel (einschließlich Verstärkung im Rahmen des ZIP)	1 298,3
– Grunderwerb	171,6
– Hochbauten	43,9
– Ersatzraumbeschaffung	0,9

Im Jahre 1986 wurden 20 Bundesautobahn-Streckenabschnitte mit insgesamt 99 km fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Davon sind rd. 21 km mit nur einer ersten Fahrbahn gebaut worden.

Am Ende des Berichtsjahres betrug die Länge der Bundesautobahnen bei gleichzeitiger Berücksichtigung von Widmungen, Umstufungen, Neuvermessungen, u. ä., 8 437 km. Der Netzzuwachs nach 1945 beläuft sich somit auf rd. 6 290 km.

Von den im Berichtsjahr fertiggestellten 20 Streckenabschnitten sind besonders hervorzuheben:

– Saarbrücken–Luxemburg (A 8)
Nach Schließung der 1,6 km langen Lücke (Kosten: 15 Mio. DM) zwischen Dillingen-Mitte und Rehlingen kann die Strecke von Merzig bis Pirmasens durchgehend befahren werden.

- Hamburg–Heide (A 23)
Der autobahnmäßige Ausbau zwischen Halstenbek/Krupunder und Pinneberg auf 4,0 km Länge mit Kosten von rd. 85 Mio. DM schließt die Lücke zwischen Hamburg und Itzehoe.
- Düsseldorf–Wuppertal (A 46)
Die Fertigstellung des Lückenschlusses bei Wersten (2,1 km; 196 Mio. DM) mit dem Werstener Tunnel bringt für den Regional- und Berufsverkehr eine außerordentliche Erleichterung.
- Goch–Köln (A 57)
Die unter internationaler Beteiligung erfolgte Freigabe des 5,7 km langen Grenzabschnittes Hommersum–Goch/Kleve einschließlich der Grenzübergangsanlage und des anschließenden Abschnittes in den Niederlanden bedeutet eine große Erleichterung für den internationalen Durchgangsverkehr, da mit dieser Inbetriebnahme die gesamte linksrheinische Autobahn von der niederländischen Grenze bis nach Süddeutschland unter Verkehr ist und auch eine durchgehende Autobahnverbindung zwischen Rotterdam und dem Ballungsraum Rhein-Ruhr besteht. Die Kosten für diesen Abschnitt betragen 28 Mio. DM.
- St. Vith–Wittlich (A 60)
Mit der Inbetriebnahme des 17,2 km langen einbahnigen Abschnitts Winterspelt–Prüm ist das erste Zwischenziel, die Fertigstellung der Strecke von der belgischen Grenze bis Bitburg mit Anschluß an die B 51 Richtung Trier, erreicht. Die Kosten beliefen sich auf rd. 138 Mio. DM.
- Hof–Regensburg (A 93)
Für die autobahnmäßige Anbindung der nördlichen Oberpfalz im Raum Weiden ist die Fertigstellung des Abschnitts von Luhe-Wildenau bis Nabburg (teils 2. Fahrbahn) ein großer Fortschritt. Der insgesamt 17,7 km lange Abschnitt (davon 6,7 km 2. Fahrbahn) erforderte einen Kostenaufwand von rd. 99 Mio. DM. Die noch vorhandene Lücke bis Weiden wird 1987 geschlossen.
- Regensburg–Wolnzach (A 93)
Die Verkehrsfreigabe des 15,6 km langen Lückenschlusses zwischen Abensberg und Elsendorf erleichtert den Verkehr von München nach Regensburg und in die grenznahe Region der Oberpfalz beträchtlich. Der Abschnitt kostete rd. 78 Mio. DM.
- Lörrach–Schaffhausen (A 98)
Durch die Ergänzung der 2. Fahrbahn des 1,6 km langen Abschnitts vom Autobahndreieck Weil a. Rhein bis Eimeldingen erhielt die Umgehung Lörrach endlich den autobahnmäßigen Anschluß an die Rheintalautobahn A 5. Die Kosten hierfür beliefen sich auf etwa 20 Mio. DM.

Die übrigen in Betrieb genommenen neuen Streckenabschnitte haben 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:

- Ulm–Füssen (A 7):
AK Allgäu bis Oy-Mittelberg
- Bottrop Emden (A 31):
Borken bis Gescher/Coesfeld
- Venlo–Erfstadt (A 61):
Bergheim bis Horrem
- Ludwigshafen–Karlsruhe (A 65):
Neustadt/Weinstraße bis Edenkoben
- Hennef–Bonn (A 560):
Umgehung Hennef

3.3.3 Ausbau und Neubau von Bundesstraßen

	Mio. DM	Mio. DM
Ausgaben 1986 insgesamt		2 169,8
davon für		
– Erneuerung (u. a. einfacher Deckenausbau)	394,6	
– Größerer Ausbau bis zu 3 Mio. DM Gesamtkosten im Einzelfall	288,8	
– Größerer Ausbau über 3 Mio. DM Gesamtkosten im Einzelfall (einschließlich Verstärkungen im Rahmen des ZIP)	117,3	
– Neubau (einschließlich Ortsumgehungs-Programm)	1 071,3	
– Hochbauten	16,4	
– Grunderwerb und Ersatzraumbeschaffung	276,8	
– Schallschutz	4,4	
– Betriebsfunkanlagen	0,2	

Mit diesen Mitteln wurden rd. 227 km Bundesstraßen – davon rd. 56 km 4streifig und rd. 171 km 2streifig – neu- bzw. ausgebaut.

Nachfolgend werden die Bauleistungen sowie besonders bedeutsame Einzelvorhaben in den Ländern genannt.

Baden-Württemberg

Fertiggestellt: rd. 48 km,
davon rd. 14 km 4streifig.
In Bau: rd. 125 km, davon rd. 50 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 10 Neubau von Reichenbach/West bis Göppingen/West (in Bau)
- B 30 Neubau von nördlich Baidt (B 30 alt beim Egelsee) bis Ravensburg–Weingarten–Eschbach (L 291) einschließlich Querspange B 32, B 33 und B 467 (in Bau)
- B 292 Verlegung bei Obrigheim (in Bau)
- B 294 Ortsumgehung Schiltach (in Bau)
- B 312 Neubau zwischen der AS B 10 (Stuttgart-Wangen) und der AS B 14/29 (Waiblingen) (in Bau)

Bayern

Fertiggestellt: rd. 43 km, davon rd. 13 km 4streifig.
In Bau: rd. 84 km, davon rd. 13 km 4streifig

Besonders erwähnenswert sind:

- B 13 Ortsumgehung Reichertshofen (fertiggestellt)
- B 19 Ortsumgehung Estenfeld (fertiggestellt)
- B 19 Ortsumgehung Geldersheim (fertiggestellt)
- B 300 Verlegung südl. Steppach (fertiggestellt)

Berlin

Die Bauarbeiten an der neuen 4streifigen Bundesstraße von Waidmannsluster Damm bis Schulzendorfer Straße wurden im Jahre 1986 planmäßig fortgeführt.

Bremen

Fertiggestellt: rd. 3,0 km, davon 1,3 km 4streifig.
In Bau: rd. 0,5 km, davon 0,2 km 4streifig

Besonders erwähnenswert:

- B 6 Verlegung zwischen der B 6 und der Utbremer Straße (in Bau)
- B 74 Verlegung zwischen Kreinsloger und Lüssumer Straße (fertiggestellt)
- B 212 Ausbau von der BAB A 27 bis Knotenpunkt Lloydstraße/Hafenstraße in Bremerhaven (abschnittsweise in Bau)

Hessen

Fertiggestellt: rd. 19 km, davon rd. 6,5 km 4streifig.
In Bau: rd. 46 km, davon rd. 22 km 4streifig

Besonders erwähnenswert sind:

- B 3 Ortsumgehung Rauschenberg/Albshausen (fertiggestellt)
- B 27 Verlegung bei Burghaun/Rothenkirchen (fertiggestellt)
- B 40 Verlegung bei Hochheim/Main (fertiggestellt)
- B 45a Verlegung zwischen Eppertshausen und Münster (fertiggestellt)
- B 457 Ortsumgehung Gründau/Lieblos (fertiggestellt)

Niedersachsen

Fertiggestellt: rd. 16 km, davon rd. 1,5 km 4streifig.
In Bau: rd. 86 km, davon rd. 10 km 4streifig

Besonders erwähnenswert sind:

- B 3 Ortsumgehung Brunsen (fertiggestellt)
- B 72 Verlegung Emstek (B 72) — AS Cloppenburg (A 1) (fertiggestellt)

B 402 Ortsumgehung Meppen (Ostteil) (fertiggestellt)

B 446 Ortsumgehung Seeburg (fertiggestellt)

Nordrhein-Westfalen

Fertiggestellt: rd. 42 km, davon 4streifig rd. 5 km.
In Bau: rd. 122 km, davon 4streifig rd. 18 km

Besonders erwähnenswert sind:

- B 9 Ortsumgehung Goch (fertiggestellt)
- B 54/62 Neubau Hüttentalstraße, Siegen/West — Siegen (fertiggestellt)
- B 56 Ortsumgehung Geilenkirchen, 2. Bauabschnitt (fertiggestellt)
- B 56 Neubau Zülpich bis Autobahnkreuz Frauenberg (fertiggestellt)
- B 61 Neubau Brackwede-Bielefeld, B 68-Stadtgrenze (fertiggestellt)
- B 64 Ortsumgehung (fertiggestellt)
- B 64 Ortsumgehung Telgte, Osttangente (fertiggestellt)
- B 510 Ortsumgehung Rheinberg, Rossenray-Rheinberg (fertiggestellt)

Rheinland-Pfalz

Fertiggestellt: rd. 33 km, davon rd. 6 km 4streifig.
In Bau: rd. 65 km, davon rd. 9 km 4streifig

Besonders erwähnenswert sind:

- B 49 Verlegung zwischen Horchheimer Höhe und Neuhäusel (fertiggestellt)

Saarland

Fertiggestellt: rd. 5 km.
In Bau: rd. 4 km, davon rd. 3 km 4streifig

Besonders erwähnenswert sind:

- B 51 Teilumgehung Völklingen (abschnittsweise in Bau)

Schleswig-Holstein

Fertiggestellt: rd. 18 km, davon rd. 8 km 4streifig.
In Bau: rd. 32 km, davon rd. 13 km 4streifig

Besonders erwähnenswert sind:

- B 204 Erneuerung der Hochbrücke Grüenthal (fertiggestellt)
- B 207 Verlegung Fredeburg-Buchholz (fertiggestellt)

3.3.4 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

Der Bestand der Brücken an Bundesfernstraßen hat sich im Berichtsjahr um rd. 300 neue Bauwerke er-

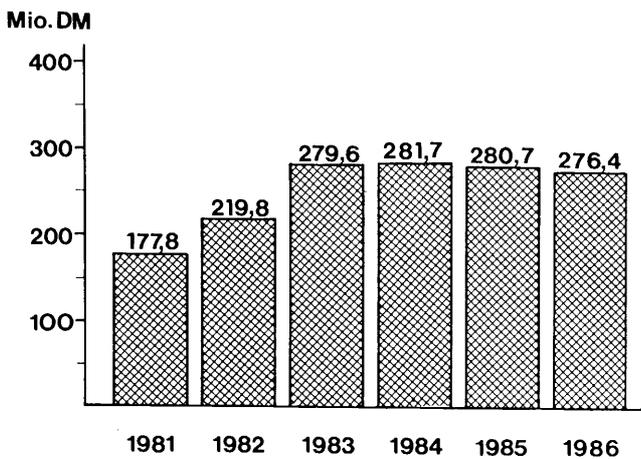
hört, so daß ein Gesamtbestand von 29 810 Brücken erreicht ist. Die Gesamtlänge aller Brücken an Bundesautobahnen und Bundesstraßen beträgt 1 100 km, die Gesamtfläche – gemessen zwischen den Geländern und Auflagern – 20,85 Mio. m².

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. 1,3 Mrd. DM.

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. Offenbar ist die Anpassung an die veränderte Aufgabenstellung, d. h. die zunehmende Verlagerung des Personalbedarfs zum Schwerpunkt „Erhaltung“ noch nicht von allen Länderstraßenbauverwaltungen vollzogen worden; denn von 1983 bis 1986 stagnierten die Ausgaben wider Erwarten (siehe auch Abbildung 6).

Abbildung 6

Erhaltungsausgaben für Brücken an Bundesfernstraßen



Fertigstellungen und in Bau befindliche Großbauwerke

Die im Jahre 1986 fertiggestellten Großbauwerke mit einer Länge von über 500 m oder Gesamtkosten von über 15 Mio. DM und einige weitere bemerkenswerte Bauwerke sowie die Ende 1986 in Bau befindlichen Großbauwerke sind in Anhang II, Karte 3 dargestellt und in der Zusammenstellung unter Anhang I, Tabelle 6 erläutert.

3.3.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen

Als Entscheidungshilfen für die wirtschaftliche Verwendung der Mittel werden betriebswirtschaftliche Kostenrechnungen im Straßenunterhaltungs- und Be-

triebsdienst durchgeführt. Hierbei gewonnene Daten werden vom Bund und den Ländern ausgewertet.

Im Straßenwinterdienst für die Bundesfernstraßen wurden Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit wesentlich verbessert u. a. durch

- den Einbau von 12 weiteren Glatteismeldeanlagen; damit stehen insgesamt 56 Glatteismeldeanlagen mit 123 Außenmeßstellen zur Verfügung,
- technische Verbesserungen an den vorhandenen 5 Taumittelsprühanlagen (siehe auch Anhang II, Karte 4).

Ausgaben für Unterhaltung und Betrieb

Für Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen sind einschließlich der Beschaffung von Fahrzeugen und Großgerät im Jahre 1986 aufgewandt worden:

	1 016,0 Mio. DM
davon für	
Bundesautobahnen	484,9 Mio. DM
Bundesstraßen	531,1 Mio. DM

Die Aufgliederung dieser Kosten (ohne Kfz und Großgerät) nach der Anzahl der Fahrstreifen und je Kilometer zeigt Tabelle 6.

Der in diesen Beiträgen enthaltene Kostenaufwand für den Winterdienst erforderte in der Periode 1985/86

- für Bundesautobahnen
75,2 Mio. DM (= ca. 6 431 DM/km)
- für Bundesstraßen
62,0 Mio. DM (= ca. 2 983 DM/km).

Tabelle 6

Unterhaltung für Bundesfernstraßen

Straßenklasse	DM je km 1986
Bundesautobahnen	
2streifig	13 900
4streifig	35 200
5streifig	42 400
6streifig	46 900
7streifig	54 000
8streifig	61 000
Auf- und Abfahrtsarme	13 900
Bundesstraßen	
2streifig	13 900
3streifig	26 800
4streifig	35 200
5streifig	42 200
6streifig	46 900
Auf- und Abfahrtsarme	13 900

4. Weitere Leistungen im Jahre 1986

4.1 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahre 1986 sind für Fernmeldeeinrichtungen der Bundesfernstraßen insgesamt 10 Mio. DM aufgewendet worden. Damit wurden

- 41 km neue Bundesautobahnen mit Streckenfernmeldekabeln und Notrufsäulen ausgestattet, so daß nunmehr 8 143 km Bundesautobahnen mit diesen Einrichtungen versehen sind;
- in 9 Autobahnmeistereibezirken Maßnahmen zur Verbesserung der Notruftechnik durchgeführt.

Die verbesserte Notruftechnik — u. a. automatische Standortidentifizierung, unmittelbare Polizeizuschaltung bei Unfällen — war Ende 1986 bereits an ca. 8 000 km Bundesautobahnen im Einsatz.

4.2 Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen

Im Berichtsjahr wurden weitere Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen errichtet.

Der Bau von Wildschutzzäunen ist eine freiwillige Leistung des Bundes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Tabelle 7

Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen

Straßenklasse	Wildschutzzäunlänge (km)		eingezäunte Streckenlänge (km)	
	1985	1986	1985	1986
Bundesautobahnen . .	4 165	4 564	2 314	2 509
Bundesstraßen	286	504	158	267

4.3 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien

Im Jahre 1986 standen für eine Betreuungslänge von rd. 8 400 km 144 Autobahnmeistereien zur Verfügung. In Bau befinden sich weitere 6 Autobahnmeistereien. Planungsarbeiten für weitere 7 Autobahnmeistereien werden durchgeführt (siehe Anhang II, Karte 5).

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 Bestandteil 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.

Am 31. Dezember 1986 standen dem Verkehrsteilnehmer die in Tabelle 8 genannten Nebenbetriebe zur Verfügung (siehe auch Anhang II, Karte 6).

Tabelle 8

Nebenbetriebe an Bundesautobahnen

Anzahl	Art des Nebenbetriebes	Kurzbezeichnung	Tankstellen	Verkaufskioske	Raststätten	Motels	Kioske mit WC	Sonstige
1	2	3	4	5	6	7	8	9
6	Tankstellen	(T)	6	—	—	—	—	—
92	Tankstellen mit Verkaufskiosken	(TK)	92	92	—	—	—	—
12	Raststätten	(R)	—	—	12	—	—	—
122	Tankstellen mit Raststätten	(TR)	122	—	122	—	—	—
4	Motels	(M)	—	—	4	4	—	—
50	Tankstellen mit Motel und Raststätten	(TM)	50	—	50	50	—	—
38	Kioske mit WC	(KWC)	—	—	—	—	38	—
58	Sonstige Nebenbetriebe		—	—	—	—	—	58
Summe			270	92	188	54	38	58
Nebenbetriebe am 31. Dezember 1986			Insgesamt	700	(Summe der Spalten 4 bis 9)			

Zur Einführung von bleifreiem Benzin an den 270 Bundesautobahntankstellen und deren Umrüstung sind im Zeitraum von 1984 bis 1988 insgesamt 60 Mio. DM aufzuwenden.

Bis zum 31. Dezember 1986 wurden 212 Bundesautobahntankstellen auf die Abgabe von bleifreiem Benzin umgestellt (s. Anhang II, Karte 7).

Der im Rahmen des Bauprogramms 1986 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.

Besonderes Augenmerk hat der BMV dem behindertengerechten Ausbau der Nebenbetriebe im Sinne der DIN 18 024 gewidmet. Dazu gehören

- Behinderten-Parkplätze
- Stufenfreier Zugang zu den Nebenbetrieben
- Telefone für Rollstuhlfahrer
- Behindertengerechte Wasch- und WC-Anlagen

Ende 1986 standen dem Verkehrsteilnehmer an 218 Standorten behindertengerechte Anlagen und Einrichtungen zur Verfügung. Die Behinderten-WC's sind in der Zwischenzeit mit einem Einheitsschloß ausgestattet; den Schlüssel hierzu erhält jeder Behinderte auf Anforderung gegen ein Entgelt.

Die Gesamtausgaben für alle Baumaßnahmen einschließlich der 1986 fertiggestellten Neubauten betragen rd. 114,6 Mio. DM.

Zur besseren Information der Verkehrsteilnehmer über das Service-Angebot an den Bundesautobahnen wurden von der GfN auch 1986 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.

4.5 Rastplätze mit WC (PWC)

Zur Verbesserung der Ausstattung der Bundesautobahnen mit sanitären Einrichtungen sind im Berichtszeitraum 25 weitere PWC-Anlagen auf bewirtschafteten Autobahnrastplätzen errichtet worden. Damit standen Ende 1986 den Verkehrsteilnehmern neben den sanitären Einrichtungen in vorhandenen Autobahnnebenbetrieben insgesamt 239 PWC-Anlagen zur Verfügung.

4.6 Aufnahme von Straßendaten

Planung und Verwaltung von Bundesfernstraßen erfordern eine aktuelle und den Erfordernissen der Pla-

nungstechnik entsprechende detaillierte Kenntnis über den Ausbauzustand des bestehenden Straßennetzes.

Zur Verbesserung der bisherigen Datengrundlage werden für Planungsarbeiten und sonstige Aufgaben der Straßenverwaltung sowie für Straßen- und Verkehrsforschung die planungsrelevanten Straßendaten der Bundesfernstraßen mit dem Meßsystem GERDA (Gyro Equipped Road Data Analyser) aufgenommen, das von der Bundesanstalt für Straßenwesen entwickelt wurde.

Wichtigster Bestandteil des Systems ist ein Meßfahrzeug, das im Fahrbetrieb die für Fragen der Straßenplanung erforderlichen Straßendaten automatisiert erfaßt. Ein „Peiseler-Meßrad“ dient der Erfassung von Weglängen, der Verlauf von Längsneigungen und Krümmungen wird mit Hilfe von Kreiseltechniken registriert. Außerdem werden mit drei an Bord befindlichen Video-Kameras die Straßen in Fahrtrichtung und Gegenrichtung sowie schräg nach unten vollautomatisch aufgenommen. Die Video-Aufnahmen werden mit eigens entwickelten Auswertetechniken in DV-verarbeitbare Daten über Straßenquerschnitt, Straßenausstattung — Verkehrsbeschilderung, Signalanlagen etc. — sowie Knotenpunktstypen umgesetzt. Schließlich werden die Sichtweiten rechnerisch aus Lage-, Höhen- und Querschnittsdaten ermittelt.

Die Datenaufnahme wurde im August 1984 begonnen; sie erfolgt auf einem bundeseinheitlichen Ordnungssystem, das nach der Anweisung Straßendatenbank (ASB) vorgegeben ist.

Inzwischen sind die Bundesstraßen vollständig sowie rd. 6 300 km Autobahnen aufgenommen worden; für die übrigen Autobahnstrecken können Daten der Straßendatenbank verwendet werden.

Damit werden erstmalig für alle Bundesfernstraßen einheitlich erhobene Planungsdaten verfügbar gemacht.

5. Verkehrserhebungen

Ende 1986 waren 606 automatische Langzeitzählstellen eingerichtet, davon 312 auf Bundesautobahnen und 294 auf Bundesstraßen. Die Ergebnisse dieser Zählstellen wurden als Quartals- und Jahresauswertungen von der Bundesanstalt für Straßenwesen herausgegeben und in der Schriftenreihe „Straßenverkehrszählungen“ veröffentlicht.

Auch im Jahre 1986 wurden die besonderen Feiertags- und Ferienwochenendzählungen zur aktuellen Beobachtung der Verkehrsentwicklung in kritischen Reisezeiten an 22 repräsentativen, automatisch arbeitenden Langzeitzählstellen auf den Bundesautobahnen durchgeführt und jeweils kurzfristig ausgewertet.

Die nach den Richtlinien für die Straßenverkehrszählung im Jahre 1985 auf den Bundesfernstraßen durchgeführte große Straßenverkehrszählung wurde im Be-

richtsjahr ausgewertet und die Ergebnisse in Tabellenform sowie kartographisch dargestellt in der Karte der „Verkehrsstärken auf den Bundesautobahnen und den Bundesstraßen 1985“ veröffentlicht. Die Ergebnisse der Zählungen auf den Europastraßen werden z. Z. ausgewertet.

6. Forschung, Rationalisierung und internationale Zusammenarbeit

6.1 Forschung im Straßenwesen

Die Forschungsaktivitäten des Jahresprogramms und die mittelfristige Forschungsplanung im Bereich der Straßenbau- und der Straßenverkehrstechnik sowie der Straßenbrückenbautechnik wurden mit den Beratungsgremien aus Wissenschaft, Verwaltung und Bauwirtschaft sowie den Forschungstätigkeiten der Bundesressorts koordiniert.

Die vorgesehenen Untersuchungen konzentrieren sich schwerpunktmäßig auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit, des Verkehrsablaufs und der Leistungsfähigkeit von Straßen, auf die Verringerung der Umweltbelastung durch den Verkehr und auf die Rationalisierung und Kostensenkung bei Bauweisen und Baustoffen für Straßen.

6.2 Entwicklungen in der Straßenbautechnik

Die bereits im vergangenen Jahr erwähnten Entwicklungen reichten auch in das Jahr 1986 hinein. Breiten Raum nahmen dabei die Beratungen über die Qualitätssicherung der Baustoffe, Baustoffgemische und Bauausführung ein.

Eingeführt wurden die „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen“, RStO, die gegenüber den früheren Richtlinien nunmehr auch den Bau von Stadtstraßen sowie Rad- und Gehwegen berücksichtigen, ferner die „Zusätzlichen Technischen Vorschriften und Richtlinien für Trag-schichten im Straßenbau“, ZTVT-StB.

Die Bedeutung der Verwendung von industriellen Nebenprodukten fand ihren Niederschlag in der Herausgabe von Merkblättern über „Steinkohlenflugasche“ und „Müllverbrennungsasche“.

Der Entwurf der „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung“, RAS-Ew, wurde um den Abschnitt „Landschaftgerechte Gestaltung von Erdbecken“ erweitert.

Die erwähnten und eine Reihe weiterer Regelwerke tragen der Entwicklung im Straßenbau zur verstärkten Integration des Straßenbaus in die Landschaft und den umweltpolitischen Gegebenheiten Rechnung. Sie spiegeln gleichzeitig die Verlagerung der Straßenbautätigkeit vom Neubau zur Erhaltung und die verstärkte Akzeptanz umweltschonender Gesichtspunkte wider.

6.3 Entwicklungen in der Straßenbrückenbautechnik

Neben den ständigen Bemühungen um weitere Qualitätsverbesserungen bei der Ausführung neuer Bauwerke stehen im Brückenbau zunehmend Fragen der Erhaltung des vorhandenen Bauwerksbestandes und die Möglichkeiten für eine vorsorgende günstige Beeinflussung zukünftiger Aufwendungen im Vordergrund. Neue Erkenntnisse aus dem Umweltschutz mit z. T. weitreichenden Konsequenzen für die Konstruktionen und die anzuwendenden Technologien müssen umgesetzt werden.

Besonders unterstützt wurde die Erarbeitung neuer bzw. die grundlegende Überarbeitung bestehender Vorschriften für den Schutz und die Instandsetzung von Betonbauteilen, das Füllen von Rissen, die Abdichtung von Fahrbahnen, den Korrosionsschutz u. a.

Weitere Schwerpunkte waren vertiefte Untersuchungen zur Beanspruchung der Bauwerke aus bisherigem und zukünftigem Verkehr, die sinnvolle Erfassung und Dokumentation von Schäden, die Abschätzung der zukünftig erforderlichen Mittel zur Erhaltung des Qualitätsniveaus der bestehenden Bauwerke und Fragen der Bauwerksgestaltung.

6.4 Rationalisierung des Vergabewesens

Die Rationalisierung des Bauvergabewesens wurde weiter vorangetrieben, insbesondere durch Einführung

- des „Verzeichnisses der Vergabebestimmungen und Vertragsbedingungen für Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (VzB-StB)“
- eines neuen und zwei überarbeiteter Leistungsbe-reiche des „Standardleistungskataloges für den Straßen- und Brückenbau (STLK)“.

6.5 Internationale Zusammenarbeit

Sowohl bilateral als auch multilateral bestand weiterhin eine intensive Zusammenarbeit auf internationaler Ebene.

Mit Frankreich wurden bilateral mehrere, nach einem gemeinsamen Programm durchgeführte Arbeiten abgeschlossen und neue Aufgaben begonnen. Dabei waren von beiderseitigem besonderen Interesse die Verkehrsbeeinflussung auf Straßen, die Rationalisierung von Planung und Bau sowie die Verringerung der Umweltbelastung durch den Verkehr.

Zahlreiche Fachleute und Delegationen aus dem Ausland wurden während ihres Studienaufenthalts in der Bundesrepublik fachtechnisch betreut.

Auf dem Gebiet des Straßenwesens wurden zahlreiche Entwicklungshilfeprojekte technisch bewertet und auf Förderungswürdigkeit begutachtet.

Anhang I

Tabellen

Baufortschritt 1986 bei den Bauvorhaben im einzelnen

1. Leistungen auf Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1986

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1986 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1985 fertiggestellt km	1986 fertiggestellt km	Ende 1986 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	Länge km
Baden-Württemberg							
A 7 Würzburg–Ulm: Neustädtlein (Ldgrz. BY/BW) bis Ulm (Ldgrz. BW/BY)	78,3	769,7	29,5	—	48,7	—	—
A 81 Singen–Schaffhausen: AS Singen bis Bietingen (B 34)	12,3	201,5	—	—	10,1	—	—
A 96 München–Lindau: Ferthofen (Ldgrz. BY/BW) bis Esseratsweiler (Ldgrz. BW/BY)	53,5	495,7	0,8 (1. Fahr- bahn)	—	24,6	—	—
A 98 Lörrach–Schaffhausen: AD Dreieck Weil a. Rh. bis Bad Säckingen	29,9 (davon 13,1 km 1. Fahr- bahn)	463,0	9,2 (davon 1,6 km 1. Fahr- bahn)	(1,6) (2. Fahr- bahn)	—	AD Weil a. Rh. bis AS Eimeldingen (2. Fahrbahn)	(1,6)
Bayern							
A 7 Würzburg–Ulm: AK Biebelried bis Neustädtlein (Ldgrz. BY/BW)	86,2	622,3	75,3	—	10,9	—	—
A 7 Ulm–Füssen: AK Allgäu bis Füssen (Bdgrz. D/A)	29,7	313,3	—	6,7	5,1	AK Allgäu bis AS Oy-Mittelberg	6,7
A 70 Schweinfurt–Bamberg: Weyer bis Eltmann	26,4 (1. Fahr- bahn)	167,5	18,8 (1. Fahr- bahn)	—	7,6 (1. Fahr- bahn)	—	—
A 92 München– Deggendorf	134,6	773,9	69,2	—	63,9	—	—
A 93 Hof–Regensburg: Mitterteich-Nord bis AS Regensburg–Pfaffenstein	111,7 (davon: 36,3 km 1. Fahr- bahn)	717,6	81,9 (davon 31,3 km 1. Fahr- bahn)	11,0 (dazu 6,7 km 2. Fahr- bahn)	7,2	AS Luhe-Wildenau bis AS Pfreimd AS Pfreimd bis AS Nabburg (2. Fahrbahn)	11,0 (6,7)
A 93 Regensburg–Wolnzach: AS Regensburg-Süd bis AS Elsendorf	40,2	180,3	24,6	15,6	—	AS Abensberg bis AS Elsendorf	15,6

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1986 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1985 fertiggestellt	1986 fertiggestellt	Ende 1986 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	Länge km
			km	km	km		
1	2	3	4	5	6	7	8
A 94 München–Simbach: AK München-Ost bis Simbach (Bdgrz. D/A)	100,9 (davon 14,7 km 1. Fahr- bahn)	625,6	–	–	25,5 (davon: 14,7 km 1. Fahr- bahn)	–	–
A 96 München–Lindau: AS Oberpfaffenhofen bis AS Landsberg-Ost	28,9	266,1	–	3,7	–	westl. Schöffelding bis AS Landsberg- Ost	3,7
AS Landsberg-West bis Buchloe	7,6	46,4	7,6 (1. Fahr- bahn)	–	(7,6) (2. Fahr- bahn)	–	–
Berlin							
A 10 Ring Berlin (West): AK Schöneberg bis Ballinstraße	6,5	368,2	2,9	–	1,3	–	–
A 11 Berlin–Hamburg: prov. AS Wittestraße bis Waidmannsluster Damm	2,2	275,0	–	–	2,2	–	–
Hamburg							
A 252 Südtangente Hamburg: Umgehung Veddel	4,2	216,9	–	–	4,2	–	–
Hessen							
A 661 Bad Homburg– Darmstadt: Kreuz Erlenbruch bis AS Egelsbach	19,1	266,1	17,0	1,4	–	prov. AS Rieder- wald bis Kaiserlei- brücke	1,4
Niedersachsen							
A 28 Leer–Delmenhorst: Logabirum bis Westerstede	31,8	209,3	–	–	29,0	–	–
A 31 Bottrop–Emden: Haren bis Neermoor	65,5	607,9	–	–	57,7	–	–
A 33 Osnabrück–Paderborn: Osnabrück–Lüstringen bis Borgholzhausen	27,8	239,3	7,1	4,3	10,7	AS Hardenberg bis AS Borgloh (Kloster Oesede)	4,3
A 250 Hamburg–Lüneburg: Maschen (A 1) bis Win- sen	14,3	101,5	–	–	8,2	–	–
A 391 Westtangente Braunschweig	11,6	252,8	9,1	–	1,7	–	–
A 395 Braunschweig–Bad Harzburg: AK Braunschweig-Süd bis AS Vienenburg	32,1	141,1	15,4	–	4,4	–	–

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1986 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt-länge km	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1985 fertig- gestellt km	1986 fertig- gestellt km	Ende 1986 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	Länge km
Nordrhein-Westfalen							
A 30 Bad Bentheim–Bad Oeynhausen: nördl. Rheine (Ldgrz. NS/NW) bis AK Osnabrück/Lotte	35,6	198,0	26,2	1,0	8,4	AS Rheine-Bent- lage bis westl. Hör- stel	1,0
A 31 Bottrop–Emden: Bottrop bis Hubertushof (Grenze NS/NW)	83,0	641,1	27,1	9,6	36,9	AS Borken bis AS Gescher/Coes- feld	9,6
A 33 Osnabrück–Paderborn: Bielefeld (A 2) bis Wün- nenberg-Haaren	46,7	369,3	25,4	—	15,5	—	—
A 42 Duisburg–Dortmund: Rheinkamp bis AK Duis- burg-Hamborn	14,3	388,9	4,2	—	10,1	—	—
A 44 Aachen–Düsseldorf: AK Neersen bis AS Meerbusch-Strümp	15,6	100,4	9,9	—	5,7	—	—
A 44 Düsseldorf–Bochum: AS Heiligenhaus- Hetterscheidt bis östl. Velbert (K 23)	6,3	179,5	2,2	—	3,6	—	—
A 46 Heinsberg–Wuppertal: AK Neuss-Süd bis Düsseldorf-Wersten	8,6	449,1	6,5	2,1	—	Tunnel Wersten	2,1
A 46 Hagen–Brilon: Neheim-Hüsten bis AS Bestwig	33,7	627,1	6,1	—	17,6	—	—
A 52 Roermond–Essen: westl. Elmpt bis AS Mönchengladbach- Hostert	12,9 (1. Fahr- bahn)	67,8	—	—	4,7 (1. Fahr- bahn)	—	—
A 57 Goch–Köln: (Bdgrz. D/NL) Hom- mersum bis AS Moers- Hülsonk	50,9	251,6	45,2	5,7	—	Hommersum (Grenze D/NL) – AS Goch/Kleve	5,7
A 59 Dinslaken–Duisburg: AS Dinslaken-Buchholz bis AK Duisburg-Süd	3,9	40,2	—	—	3,9	—	—
A 61 Erftstadt–Venlo: Erftstadt (A 1) bis Borschemich (L 277)	41,2	254,1	27,3	4,5 (davon 3,4 km 1. Fahr- bahn)	9,4 (dazu 3,4 km 2. Fahr- bahn)	nördl. Bergheim bis AS Bergheim-Süd	4,5 (davon 3,4 km 1. Fahr- bahn)
A 524 Düsseldorf–Krefeld: AS Krefeld-Oppum (A 57) bis OD Krefeld (L 386)	1,0	15,1	—	1,0	—	AS Krefelf-Oppum bis OD Krefeld	1,0

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1986 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1985 fertiggestellt km	1986 fertiggestellt km	Ende 1986 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	Länge km
A 542 Pulheim–Langenfeld: AK Monheim/Langenfeld bis AK Langenfeld (A 3)	5,3	60,0	4,0	0,9	—	AS Langenfeld-Immigrath bis AK Langenfeld	0,9
A 560 Hennef–Bonn: südöstlich Hennef bis AD St. Augustin	13,1	231,1	5,7	3,7	3,7	südöstl. Hennef bis AS Hennef-West	3,7
Rheinland-Pfalz							
A 48 Trier–Luxemburg: Ehrang bis Mesenich (Bdgrz. D/L)	13,6 (davon 4,9 km 1. Fahr- bahn)	159,8	4,9 (1. Fahr- bahn)	—	8,7	—	—
A 60 St. Vith–Bitburg: Steinebrück bis Bitburg	37,2 (davon 35,6 km 1. Fahr- bahn)	304,3	20,0 (davon 18,4 km 1. Fahr- bahn)	17,2 (1. Fahr- bahn)	—	AS Winterspelt bis AS Prüm	17,2 (1. Fahr- bahn)
A 62 Trier–Pirmasens: Landstuhl bis Pirmasens	27,4 (davon 20,0 km 1. Fahr- bahn)	256,1	13,8 (davon 12,7 km 1. Fahr- bahn)	—	13,6 (davon 7,3 km 1. Fahr- bahn)	—	—
A 63 Mainz–Kaiserslautern	70,9	619,8	31,6	—	11,5	—	—
A 65 Ludwigshafen– Karlsruhe: AS Neustadt-Süd bis AS Landau-Süd	17,7	180,7	0,3	4,8	12,6	AS Neustadt-Süd bis AS Edenkoben	4,8
Saarland							
A 8 Saarbrücken–Luxemburg: AD Saarlouis bis AS Merzig/Wellingen	23,5 (davon 5,2 km 1. Fahr- bahn)	252,2	21,9 (davon 5,2 km 1. Fahr- bahn)	1,6	—	nördl. AS Dillingen-Mitte bis AS Rehlingen	1,6
A 62 Trier–Pirmasens: AS Nonnweiler bis AS Birkenfeld	14,6	175,6	8,0	—	6,6	—	—
Schleswig-Holstein							
A 23 Hamburg–Heide	92,5	699,5	36,5	4,0	24,8	AS Halstenbek-Krupunder bis südl. AS Pinneberg-Mitte	4,0

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1986 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1985 fertiggestellt km	1986 fertiggestellt km	Ende 1986 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	Länge km
1	2	3	4	5	6	7	8
A 25 Hamburg–Geesthacht	4,3	32,0	—	—	4,3	—	—
A 210 Rendsburg–Kiel	23,1	152,2	4,8	—	11,9	—	—
						darin enthalten 1. Fahrbahnen dazu 2. Fahrbahnen	98,8 20,6 (8,3)

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

2. Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1986

– ausgenommen Ortsumgehungen –

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen – ausgenommen Ortsumgehungen –				Bauleistungen 1986		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Bau- kosten ¹⁾	Bis Ende 1985 fertig- gestellt	1986 fertig- gestellt	Ende 1986 in Bau	
	km	Mio. DM	km	km	km	
1	2	3	4	5	6	
Baden-Württemberg						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 10	Ausbau in Mühlacker 1. Bauabschnitt	1,0	7,1	–	–	1,0
B 27	Neubau von Bodelshausen bis Hechingen/ Nord	2,7	17,3	–	2,2	0,5
B 28	Ausbau bei der BAB-Anschlußstelle Appenweier	3,1	32,4	–	–	3,1
B 28	Schloßbergtunnel Tübingen (einschließlich Hegelstraße)	3,8	87,1	2,2	–	1,6
B 29	Neubau zwischen Großheppach und Schorndorf/West (2. Fahrbahn)	7,6	48,3	4,0	3,6	–
B 30	Neubau zwischen Laupheim/Süd und Äpfingen/Nord (2. Fahrbahn)	4,9	13,5	–	4,9	–
B 33	Neubau Konstanz (Reichenaustraße) bis Konstanz (Schweizer Grenze)	1,3	61,0	–	–	1,3
B 44	Verlegung von Mannheim/Sandhofen bis Landesgrenze Baden-Württemberg/Hessen (2. Fahrbahn)	4,6	9,7	1,2	–	3,4
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 19	Verlegung und Ausbau in der OD Heidenheim (3. Bauabschnitt)	1,6	10,5	–	–	1,6
B 33	Ausbau von Triberg bis Gremmelsbach	0,8	9,5	–	–	0,8
B 34	Ausbau in Waldshut	3,3	10,0	2,0	–	1,3
B 292	Ausbau westlich Obrigheim (1. Bauabschnitt) . . .	2,2	6,8	–	–	2,2
B 500	Ausbau zwischen Waldkirch und Waldshut	5,0	18,7	3,0	–	2,0
Bayern						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 8	Ausbau B 8/26 Nordrampe der Mainbrücke Aschaffenburg	0,7	10,7	0,2	0,2	0,3
B 8	Ausbau westlich Passau	2,0	20,0	0,6	1,0	0,4
B 13	Ausbau zwischen Hochbrück (B 471) und Lohhof	2,9	6,3	2,5	0,4	–
B 19	Neubau Greinbergknoten in Würzburg (Anteil Bund)	1,0	10,5	0,9	0,1	–
B 27	Ausbau von Würzburg bis Veitshöchheim	3,8	35,0	3,3	–	0,5
B 173	Ausbau südlich Kronach	1,3	7,1	–	0,1	–
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 12n	Ausbau Weitnau (St 2001) bis AS Waltenhofen . .	15,4	133,0	–	–	15,4
B 299	Verlegung und Ausbau in Amberg	1,8	14,5	–	–	1,8
B 303	Neubau Ibind-Kreuzthal	14,3	33,0	–	–	7,0

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen — ausgenommen Ortsumgehungen —				Bauleistungen 1986	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1985 fertig- gestellt km	1986	Ende 1986
				fertig- gestellt km	in Bau km
1	2	3	4	5	6
Berlin					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 111 Neubau von AS Waidmannsluster Damm bis (A 11) Grenze Berlin (West)	5,3	258,0	1,9 (A 11)	—	3,4
Bremen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 6 Verlegung zwischen der B 6 und der Utbremer Straße	0,4	54,3	—	—	0,2
B 74 Verlegung zwischen Kreinsloger und Lüssumer Straße	1,3	36,4	—	1,3	—
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 74 Verlegung vom Verteilerkreis Ihlpohl bis Ritterhude (einschließlich Teil in Niedersachsen)	1,7	6,9	—	1,7	—
B 212 Ausbau von der BAB A 27 bis Knotenpunkt Lloydstraße/Hafenstraße in Bremerhaven	2,4	48,7	1,1	—	0,3
Hamburg					
Hessen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 3 a Neubau zwischen Marburg-Südspange (L 3125) und Weimar/Argenstein	3,4	33,0	—	—	3,4
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 7 Ausbau zwischen Calden und Espenau (K 34) einschließlich Knoten B 7/83/L 3217	3,1	13,9	1,7	1,4	—
B 253 Verlegung zwischen Fritzlar (B 253 alt) und Wabern (B 254)	10,2	32,3	8,1	—	2,1
Niedersachsen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 6/248 Umgestaltung des Knotens B 6/B 248 bei Salzgitter-Bad	1,0	8,7	—	—	1,0
B 6 n Neubau von Goslar bis Bad Harzburg (A 395) ..	8,1	46,8	4,2	—	3,9
B 522 Neu- und Ausbau von Langenhagen (A 352) bis AS Langenhagen (A 2)	1,9	113,4	1,4	—	0,5
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 65 Verlegung und Ausbau von westl. Wittlage bis östl. Rabber	5,5	10,4	2,9	—	0,9
Nordrhein-Westfalen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 224 Neubau zwischen Wuppertal (B 7) bis südl. Neviges (L 355)	4,8	99,5	—	—	4,8

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen — ausgenommen Ortsumgehungen —				Bauleistungen 1986		
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge	Baukosten ¹⁾	Bis Ende 1985 fertiggestellt	1986 fertiggestellt	Ende 1986 in Bau
1		km	Mio. DM	km	km	km
B 227	Neu- und Ausbau zwischen Heiligenhaus und Heiligenhaus-Hetterscheid	1,1	5,9	1,1 (1. Fahr- bahn)	1,1 (2. Fahr- bahn)	—
B 236	Neubau zwischen Lünen und Dortmund/Remberg (3. Bauabschnitt von Hannöversche Straße bis B 1 bei Remberg)	3,3	150,0	—	—	3,3
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 7/55	Neubau in Meschede (Durchstich)	0,5	3,2	—	0,5	—
B 7/515	Einbahnring in Menden (1. Baustufe)	0,6	13,6	—	—	0,6
B 54	Ausbau zwischen Hagen-Delstern und Hagen-Ambrock	2,8	37,3	—	—	2,8
B 55	Verlegung zwischen Jülich und Bergheim	16,7	33,1	—	—	16,7
B 56	Neubau von Zülpich (B 265) bis Autobahnkreuz Frauenberg (A 1)	6,3	32,3	—	6,3	—
B 226	Ausbau zwischen Herne und Wanne-Eickel	1,4	48,3	—	—	1,4
B 229	Ortsumgehung Hachen	0,6	2,5	—	0,6	—
B 510	Rossenray bis Rheinberg	3,2	24,5	—	3,2	—
Rheinland-Pfalz						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 9	Verlegung zwischen Rehhütte und Speyer (2. Fahrbahn)	3,7	13,6	—	3,7	—
B 41	Verlegung in Idar-Oberstein einschließlich Naheweher (2. Bauabschnitt)	3,5	247,0	—	1,9	1,6
B 42	Pfaffendorfer Brücke bis Balthasar-Neumann-Straße	2,5	22,0	1,5	—	1,0
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 51	Verlegung zwischen Landesgrenze RP/SA und AS Saarburg/Mitte	14,4	37,9	4,8	8,1	1,5
Saarland						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 51	Verlegung zwischen Mettlach und Saarhölzbach	5,3	30,5	—	4,2	0,8
Schleswig-Holstein						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 76	Verlegung von Blickstedt bis Kiel einschließlich Kanalübergang	10,7	183,4	3,4	3,5	3,8
B 404	Ausbau zwischen Negernbötzel und Hammoor					
	1. AS B 205 bis einschließlich AS B 206	7,1	44,9	—	—	1,0
	2. B 432n bis einschließlich AS L 167	5,4	23,6	—	—	0,1
	3. L 167 bis einschließlich AS K 64	6,2	26,2	—	—	6,2
	4. K 64 bis einschließlich AS B 75	2,1	16,0	—	—	2,1

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen – ausgenommen Ortsumgehungen –				Bauleistungen 1986	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Bau- kosten ¹⁾	Bis Ende 1985 fertig- gestellt	1986 fertig- gestellt	Ende 1986 in Bau
	km	Mio. DM	km	km	km
1	2	3	4	5	6
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 5	Verlegung zwischen Bredstedt und Husum				
	1. Bauabschnitt nördl. Husum bis nördl. Platenhörn		12,1	53,0	—
				5,6	6,5
B 5	Verlegung zwischen Tönning und der B 203 westl. Heide				
	2. Bauabschnitt: Hemme bis westl. Heide		10,6	30,1	—
				—	10,6
B 204	Erneuerung der Hochbrücke Grünenthal		2,2	86,8	—
				2,2	—
B 207	Verlegung zwischen Fredeburg und Buchholz ..		4,8	21,7	2,5
				2,3	—
B 404	Neubau von Grande bis Kassenburg		5,3	23,1	—
				—	0,7
				4streifig	24,0
				2streifig	36,1
					60,1

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

3. Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1986 — Ortsumgehungen —

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen — Ortsumgehungen —				Bauleistungen 1986		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten 1) Mio. DM	Bis Ende 1985 fertig- gestellt km	1986	Ende 1986	
				fertig- gestellt km	in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
Baden-Württemberg						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 3	Neubau zwischen Freiburg-St. Georgen und Wolfenweiler	5,4	62,0	—	1,5	3,9
B 10	Neubau von Reichenbach/West bis Göppingen/West	12,7	173,0	—	—	12,7
B 10/27	Verlegung zwischen Stuttgart/Nord und Stuttgart/Zuffenhausen einschließlich Querspange Kornwestheim	7,2	124,9	5,2	2,0	—
B 27	Neubau von Bisingen (L 391) bis Engstlatt/Nord	3,5	22,0	—	—	1,0
B 27	Neubau von Engstlatt/Nord bis Balingen/Süd (Knoten B 27/463)	6,5	75,3	1,0	—	2,0
B 30	Neubau von nördlich Baidt (B 30 alt beim Egelsee) — Weingarten-Ravensburg-Eschach einschließlich Querspangen B 32, B 33 und B 467 ..	24,5	381,0	—	—	6,0
B 33	Neubau von Singen bis Allensbach/West	17,3	107,5	12,3	—	5,0
B 312	Neubau zwischen der AS B 10 (Stuttgart-Wangen) und der AS B 14/29 (Waiblingen)	10,7	217,3	—	—	8,0
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 3	Verlegung bei Wiesloch	10,1	33,5	8,1	—	2,0
B 27	Ortsumgehung Schweningen	5,0	14,1	—	5,0	—
B 31	Verlegung zwischen Kirchzarten und Buchenbach	3,0	27,9	—	—	3,0
B 31/33	Ortsumgehung Meersburg	6,4	56,4	—	6,4	—
B 32	Ortsumgehung Hausen/Burladingen	2,9	8,2	—	2,9	—
B 33	Verlegung zwischen Biberach und Haslach	11,8	81,0	5,5	—	6,3
B 36	Ortsumgehung Neulußheim	3,0	31,7	—	—	3,0
B 36	Verlegung bei Waghäusel/Wiesental	8,5	26,7	—	4,0	4,5
B 36	Ortsumgehung Linkenheim	4,4	9,0	—	4,4	—
B 39	Ortsumgehung Altlußheim	3,2	9,8	—	—	3,2
B 39	Verlegung Rauenberg	3,2	23,6	1,5	1,7	—
B 39	Verlegung bei Weinsberg	3,9	52,8	—	—	3,9
B 292	Ortsumgehung Berolzheim/Angeltürn	4,0	9,2	—	—	4,0
B 292	Verlegung bei Obrigheim	4,7	32,0	—	—	4,7
B 293	Verlegung bei Zaisenhausen	3,8	19,3	—	—	3,8

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen — Ortsumgehungen —				Bauleistungen 1986	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten 1) Mio. DM	Bis Ende 1985 fertig- gestellt km	1986	Ende 1986
				fertig- gestellt km	in Bau km
1	2	3	4	5	6
B 294 Ortsumgehung Schiltach	4,5	94,0	—	—	2,5
B 294 Ortsumgehung Waldkirch	7,7	77,0	3,3	4,4	—
B 294 Ortsumgehung Stuttgart-Weilimdorf	4,8	55,4	3,9	0,9	—
B 295 Ortsumgehung Renningen	3,5	13,1	—	—	3,5
B 313 Neubau Rübgarten (B 27n) bis Reutlingen (L 378) 1. Fahrbahn	5,7	38,5	—	—	0,8
B 314 Ortsumgehung Horheim	3,6	6,7	—	—	3,6
B 314 Ortsumgehung Untereggingen	4,9	12,7	—	—	4,9
B 317 Verlegung zwischen Lörrach (A 98) bis Steinen .	3,3	30,9	—	—	3,3
B 463 Ortsumgehung Winterlingen	3,9	8,8	—	—	3,9
B 523 Ortsumgehung Villingen—Schwenningen (östl. Teil)	6,2	19,3	—	—	6,2
B 523 Ortsumgehung Eßlingen	4,3	11,6	—	4,3	—
Bayern					
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>					
B 4 Verlegung zwischen Niederfüllbach und Rossach (6,2 km einbahnig)	9,2	35,7	8,5	—	3,4 (0,7 km 1. Fahrbahn) (2,7 km 2. Fahrbahn)
B 8 Verlegung bei Rottendorf	4,9	34,5	—	—	0,2
B 17 a Neubau einer Westtangente Augsburg (1. BA — Stadtbergen)	1,6	40,0	—	—	1,6
B 19 Verlegung Estenfeld	7,1	36,0	—	7,1	—
B 173 Verlegung bei Breitengüßbach	3,2	19,8	2,8	0,4	—
B 173 Verlegung von Breitengüßbach bis Ebenfeld ..	11,3	93,3	—	—	6,2
B 300 Verlegung südlich Steppach	4,1	15,2	—	4,1	—
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>					
B 2 Ortsumgehung Mering	3,8	13,5	—	—	1,4
B 2 Verlegung bei Weißenburg	6,2	15,0	—	—	6,2
B 8 Ortsumgehung Neumarkt/OPf	2,7	16,4	1,3	—	1,4
B 11 Verlegung bei Zwiesel	6,7	19,5	4,0	2,7	—
B 13 Verlegung westlich Gunzenhausen mit B 466 ...	8,3	18,1	2,9	2,2	—
B 13 Ortsumgehung Reichertshofen	3,7	14,2	—	3,7	—
B 14 Verlegung bei Wittschau	4,5	8,7	2,2	2,3	—
B 19 Ortsumgehung Geldersheim	3,5	5,0	—	3,5	—
B 20 Ortsumgehung Simbach b. Landau	2,5	4,0	—	—	2,5
B 20 Verlegung zwischen Steinach und Stallwang ...	14,6	33,4	—	—	5,7
B 21 Verlegung bei Melleck (bei Bad Reichenhall) ...	1,5	24,6	—	—	1,5

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen — Ortsumgehungen —				Bauleistungen 1986		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1985 fertiggestellt km	1986	Ende 1986	
				fertiggestellt km	in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 85	Verlegung bei Patraching	7,1	31,7	4,4	—	2,7
B 299	Ortsumgehung Geisenhausen	4,5	8,6	—	3,7	—
B 304	Verlegung nördlich Wasserburg	5,6	42,8	—	—	5,6
B 310	Verlegung zwischen Wertach und Oy	5,8	20,6	0,5	2,5	2,8
B 388	Verlegung bei Vilsbiburg	8,1	12,3	—	3,5	—
B 388	Ortsumgehung Gangkofen	6,3	16,4	—	—	6,3
B 466	Ortsumgehung Unterwurbach	3,4	6,5	—	1,4	—
B 466	Ausbau von Pfäfflingen bis Nördlingen (mit Ortsumgehung Löpsingen)	5,5	11,0	3,5	—	2,0
B 466	Verlegung bei Barthelmesaurach	6,3	7,7	2,2	2,8	1,3
B 470	Verlegung bei Neustadt/Aisch	2,6	16,9	—	—	1,0
B 470	Verlegung bei Adelsdorf	5,2	15,3	—	0,9	4,3
B 472	Ortsumgehung Habach	2,9	6,2	—	—	2,9
Hessen						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 3 a	Neubau zwischen Bad Vilbel und Preungesheim	4,9	57,0	—	—	4,9
B 40 a	Neubau zwischen A 66 und Frankfurt a. M. (Südumgehung Frankfurt-Höchst)	7,6	107,1	4,4	—	3,2
B 42	Verlegung bei Eltville und Walluf/Niederwalluf .	6,8	118,4	—	—	6,8
B 43	Verlegung zwischen Hanau/Steinheim und Hanau/Wolfgang einschließlich Mainbrücke	6,7	147,7	3,9	1,0	1,8
B 45 a	Verlegung zwischen Eppertshausen und Münster	5,5	42,3	—	5,5	—
B 47	Verlegung bei Lorsch	5,8	57,0	4,3	—	1,5
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 3	Ortsumgehung Rauschenberg/Albshausen	2,1	5,8	—	2,1	—
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
B 27	Verlegung bei Burghaun/Rothenkirchen	2,9	11,5	—	2,9	—
B 40	Verlegung bei Hochheim a. Main	3,9	19,3	—	3,9	—
B 252	Verlegung bei Korbach	5,6	19,5	3,2	—	2,4
B 253	Ortsumgehung Eschenburg/Eibelshausen	3,4	12,3	—	—	3,4
B 276/455	Verlegung bei Schotten	3,2	10,0	2,2	—	1,0
B 426	Verlegung bei Mühlthal/Nieder-Ramstadt	4,6	23,5	—	—	1,7
B 426	Verlegung bei Darmstadt/Eberstadt einschließ- lich Verbreiterung der B 3 zwischen AS Pfung- stadt und Knoten B 3/L 3100	4,9	29,6	2,8	—	2,1
B 454	Ortsumgehung Schwalmstadt/Ziegenhain	1,8	5,7	—	—	1,8

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen — Ortsumgehungen —				Bauleistungen 1986		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1985 fertig- gestellt km	1986	Ende 1986	
				fertig- gestellt km	in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 455	Ortsumgehung Wölfersheim/Södel	1,8	5,3	—	—	1,8
B 456	Verlegung bei Wehrheim	5,3	19,3	—	—	5,3
B 457	Ortsumgehung Gründau/Lieblös	2,4	8,2	—	2,4	—
Niedersachsen						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 4/209	Ortsumgehung Lüneburg	15,7	96,1	5,0	1,5	4,8
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 1	Verlegung von westlich Behrensen bis westlich Coppelnbrücke	6,3	19,3	—	—	3,7
B 1	Ausbau und Verlegung zwischen Gr. Escherde und Sorsum	2,1	56,3	—	—	2,1
B 3	Verlegung von nördlich Northeim bis Northeim (B 3/B 241) (Westtangente)	1,3	8,5	—	1,3	—
B 3	Ortsumgehung Brunsen	1,4	8,1	—	1,4	—
B 3	Ortsumgehung Elze	5,5	28,6	—	—	5,5
B 3	Verlegung von Nörten-Hardenberg bis nördl. Göttingen (A 388)	10,8	119,3	—	—	1,8
B 4	Verlegung von nördlich Wagenhoff bis nördlich Gifhorn (B 188)	6,9	16,2	—	—	6,9
B 6	Ortsumgehung Frielingen	2,8	21,0	—	—	2,8
B 27	Verlegung und Ausbau zwischen Braunlage und Bad Lauterburg	11,0	18,0	—	—	5,0
B 65	Ortsumgehung Bückeberg	4,5	41,2	—	—	4,5
B 72	Verlegung zwischen Emstek (B 72) und AS Cloppenburg (A 1)	6,1	16,4	—	6,1	—
B 74	Verlegung und Ausbau von Landesgrenze Bremen bis westlich Ritterhude	0,7	3,1	—	0,7	—
B 82	Ortsumgehung Schladen (Westteil)	1,1	4,7	—	—	1,1
B 83	Ortsumgehung Bückeberg (Südumgehung)	4,4	21,7	—	—	4,4
B 211	Ortsumgehung Großenmeer	2,0	6,3	—	—	2,0
B 213	Ortsumgehung Nordhorn	8,0	40,3	—	—	4,1
B 213	Ortsumgehung Herzlake	3,1	7,9	—	—	3,1
B 213/402	Ortsumgehung Haselünne	4,8	16,1	—	—	4,8
B 214	Ortsumgehung Steinfeld	2,8	7,1	—	—	2,8
B 238	Verlegung bei Rinteln	6,4	56,1	4,1	—	2,3
B 241	Verlegung bei Hardeggen	1,7	8,3	—	—	1,7
B 241	Verlegung in Northeim (Osttangente)	1,3	18,6	—	—	1,3
B 243	Ortsumgehung Bartolfelde	1,9	7,3	—	—	1,9

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen — Ortsumgehungen —				Bauleistungen 1986	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten 1) Mio. DM	Bis Ende 1985 fertig- gestellt km	1986	Ende 1986
				fertig- gestellt km	in Bau km
1	2	3	4	5	6
B 402 Verlegung von der B 70 bis zur B 402 (Ortsumgehung Meppen, östlicher Abschnitt) . . .	2,8	21,5	—	2,8	—
B 402 Ortsumgehung Meppen (Westteil)	8,1	30,6	—	—	8,1
B 403 Ortsumgehung Uelsen	2,3	6,7	—	—	2,3
B 445 Ortsumgehung Kalefeld	2,3	5,7	—	—	2,3
B 446 Ortsumgehung Seeburg	3,1	15,9	1,2	1,9	—
Nordrhein-Westfalen					
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>					
B 54 Hüttentalstraße zwischen Buschhütten und Geis- weid	4,2	98,8	2,1	—	2,1
B 54/62 Hüttentalstraße zwischen Weidenau und Siegen	3,3	162,8	—	—	1,1
B 54/62 Hüttentalstraße zwischen Siegen und Siegen/ West	1,4	30,9	0,8	0,6	—
B 62 Hüttentalstraße zwischen Siegen/West und Eiserfeld	3,1	72,9	—	—	3,1
B 61 Neubau zwischen Brackwede und Bielefeld	3,5	84,4	—	3,5	—
B 66 Neubau zwischen Bielefeld und Asemissen	3,9	49,5	—	—	3,9
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>					
B 1 Ortsumgehung Horn-Bad Meinberg	10,7	46,0	—	—	10,7
B 9 Verlegung bei Goch	5,5	19,9	—	5,5	—
B 9 Ortsumgehung Dormagen	3,0	10,6	—	3,0	—
B 54 Verlegung bei Herdecke	2,8	85,0	—	—	2,8
B 56/221 Ortsumgehung Geilenkirchen	13,1	40,5	4,5	4,7	3,9
B 58 Ortsumgehung Lüdinghausen (Westabschnitt) . .	1,2	5,9	—	—	1,2
B 58/63 Verlegung bei Drensteinfurt	6,4	23,0	—	2,8	3,6
B 61 Neubau zwischen Wiedenbrück und Rheda (nördlich A 2—B 64)	5,2	23,6	—	—	5,2
B 62 Verlegung zwischen Siegen/Weidenau und Netphen/Dreis-Tiefenbach	2,9	18,1	—	—	2,9
B 64/51 Verlegung bei Telgte (Osttangente)	4,1	16,8	—	4,1	—
B 64 Neubau zwischen Riesel, Brakel und Hembsen .	9,2	52,1	6,4	—	2,8
B 64/83 Verlegung bei Höxter	2,1	18,3	0,9	—	0,9
B 70 Neubau der Westtangente Rheine	7,5	38,9	—	—	7,5
B 70 Verlegung bei Borken einschließlich Querspange (B 67n—B 70)	8,0	39,2	—	—	8,0
B 229 Ortsumgehung Radevormwald	2,5	16,4	0,5	—	2,0
B 235 Verlegung bei Olfen	2,2	7,6	—	—	2,2
B 239 Ortsumgehung Fürstenau	3,5	9,1	—	—	3,5

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen — Ortsumgehungen —				Bauleistungen 1986	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten 1) Mio. DM	Bis Ende 1985 fertig- gestellt km	1986	Ende 1986
				fertig- gestellt km	in Bau km
1	2	3	4	5	6
B 239 Ortsumgehung Gestringen (1. Bauabschnitt)	2,1	8,4	—	—	2,1
B 239 Verlegung Preußisch Ströhen	5,5	9,6	—	—	5,5
B 241 Ortsumgehung Borgentreich	5,1	14,9	—	—	5,1
B 241 Ortsumgehung Lütgeneder	4,1	7,6	—	—	4,1
B 473 Neubau der Westtangente Bocholt	4,2	13,8	—	—	4,2
B 475 Verlegung bei Füchtorf	6,6	11,8	4,0	—	2,6
B 481 Verlegung bei Mesum	2,5	8,0	—	2,5	—
B 508 Verlegung bei Hilchenbach	1,1	3,6	—	—	1,1
B 510 Ortsumgehung Rheinberg	3,2	24,5	—	3,2	—
Rheinland-Pfalz					
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>					
B 9 Verlegung bei Germersheim	4,1	19,9	—	—	4,1
B 266 Verlegung zwischen Bad Neuenahr und Lohrsdorf	6,7	92,6	3,8	—	2,2
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>					
B 9 Verlegung bei Rhens	2,2	14,9	—	—	2,2
B 10 Verlegung bei Annweiler	4,8	55,6	—	—	4,8
B 10/272 Verlegung Landau/Nord	1,5	12,1	—	—	1,5
B 38 Verlegung bei Bad Bergzabern	4,1	17,6	—	—	4,1
B 39 Verlegung bei Hahnhofen	4,5	11,6	—	3,0	1,5
B 41 Verlegung bei Steinhardt	3,0	14,8	—	—	3,0
B 47 Verlegung zwischen Dreisen und Eisenberg	6,8	29,5	3,5	—	3,3
B 48 Verlegung Alsenz-Oberndorf	4,1	24,1	—	—	4,1
B 48 Verlegung bei Winnweiler	4,5	37,9	—	0,9	3,6
B 49 Verlegung zwischen Horchheimer Höhe und Neuhäusel	8,1	54,1	—	8,1	—
B 50 Verlegung bei Kirchberg	9,3	34,3	—	5,3	4,0
B 50 Verlegung bei Sohren-Büchenbeuren	8,4	30,8	—	—	8,4
B 51 Verlegung zwischen Saarburg und Ayl	5,8	30,4	3,6	—	1,0
B 51/419 Verlegung zwischen Trier und Wasserliesch	4,5	51,6	—	—	1,5
B 256 Verlegung von Neuwied bis Oberbieber 1. BA. Ortsumgehung Oberbieber	4,1	36,8	—	—	2,5
B 258 Ortsumgehung Bassenheim	2,2	3,8	—	2,2	—
B 267 Verlegung bei Ahrweiler einschließlich Walporzheim	4,0	53,3	2,6	—	1,4
B 412 Verlegung Kempenich bis Weibern	4,4	14,4	—	—	4,4
B 413 Ortsumgehung Dierdorf-Marienhäusen	3,5	5,9	—	—	3,5

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen – Ortsumgehungen –				Bauleistungen 1986		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten 1) Mio. DM	Bis Ende 1985 fertig- gestellt km	1986	Ende 1986	
				fertig- gestellt km	in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
Saarland						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 41	Neubau der Westumgehung Neunkirchen	5,0	115,2	1,0	—	2,6
B 51	Teilumgehung Völklingen	1,9	41,3	1,4	—	0,5
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 41	Ortsumgehung Hofeld	3,0	17,2	2,0	1,0	—
B 423	Umgehung Blieskastel	0,8	6,0	—	—	0,3
Schleswig-Holstein						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 75	Verlegung von Kücknitz bis Travemünde	7,3	59,0	2,7	4,6	—
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 5	Verlegung bei Heiligenstedten	6,4	47,4	—	—	0,1
B 431	Verlegung zwischen Wewelsfleth und Glückstadt	4,6	25,6	3,4	—	1,2
				4streifig	31,8	
				2streifig	<u>135,0</u>	
					166,8	

1) ohne Grunderwerbskosten

**4. Leistungen zur Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn an Bundesstraßen
— Bahnübergangsbeseitigungen —**

Bahnübergang		Gesamtkosten ¹⁾	
Bundes- straße	Bezeichnung des Bahnüberganges	ins- gesamt in 1 000 DM	Bundes- anteil in 1 000 DM
1	2	3	4
Baden-Württemberg			
— im Bau befindlich —			
B 3	Baden Oos	9 865	5 153
B 290	Ellwangen	40 085	17 500
B 314	Oberlauchringen	11 869	7 502
Niedersachsen			
— im Bau befindlich —			
B 3	Northeim	19 769	12 426
B 65	Schüttorf I	7 860	5 002
B 65	Schüttorf II	20 568	12 426
B 215	Leese	4 700	3 000
B 441/ B 442	Wunstorf	41 578	26 922
Nordrhein-Westfalen			
beseitigt			
B 7	Neheim/Hüsten	18 772	17 436
B 51/58	Haltern	28 730	21 558
B 57	Alsdorf	24 848	13 103
B 59	Grevenbroich (Lindenstraße)	12 681	8 014
B 66	Lage	13 565	8 680
— im Bau befindlich —			
B 219	Ibbenbüren	23 316	10 581
B 229	Arnsberg/ Neheim-Hüsten	30 836	6 852
B 236	Werdohl	15 000	10 000
B 236	Altena Steinerne Brücke	26 586	16 463
B 475	Kattenvenne	10 914	6 476
Rheinland-Pfalz			
— im Bau befindlich —			
B 54	Diez	14 191	9 140
B 274	St. Goarshausen	37 482	23 459
Schleswig-Holstein			
— im Bau befindlich —			
B 208	Bad Oldesloe	43 549	27 036

¹⁾ einschl. Grunderwerb

5. Radwege an Bundesstraßen

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1000 DM	1986 fertig- gestellt km	Ende 1986 in Bau km	
1	2	3	4	5	
Baden-Württemberg					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>					
B 3	Sinzheim–B 500	1,4	750	1,4	—
B 3	Bad Langenbrücken–Stettfeld	0,5	90	0,5	—
B 3	Knoten B 3/L 134–Haltingen	0,4	400	0,4	—
B 10	Enzberg–Mühlacker	1,5	290	0,9	—
B 14	Oppenweiler–Strümpfelbach	2,6	830	—	2,6
B 18	OD Leutkirch	0,9	130	0,9	—
B 27	Tauberbischofsheim–Königheim, 2. BA	1,5	154	1,5	—
B 27	Gundelsheim–L 528	0,4	150	—	0,4
B 28	Tübingen, Reutlinger Straße	0,4	81	0,4	—
B 28	Entringen–Pfäffingen	1,0	170	1,0	—
B 30	bei Meckenbeuren	0,5	70	0,5	—
B 31	Zeppelinstraße, Friedrichshafen	0,7	40	0,7	—
B 32	Weingarten/Ortliebs–Lägelerstr.	0,8	100	0,8	—
B 32	Mengen–Herbertingen	3,6	730	3,6	—
B 32	Veringendorf–Jungau	1,3	100	1,3	—
B 32	Hechingen–Schlatt	1,7	277	—	1,7
B 33	Triberg–Nußbach	0,2	190	0,2	—
B 34	Gottmadingen–Singen	3,7	1 200	—	3,7
B 36	Rastatt–Iffezheim	1,8	420	—	1,8
B 39	Willsbach–Löwenstein	3,9	900	—	3,9
B 290	Schummhof–Crailsheim	1,2	1 000	—	1,2
B 292	östl. Einm. L 549 i. Waibstadt	0,9	1 500	—	0,9
B 295	Radwegunterführung bei Althengstett	0,2	300	—	0,2
B 297	L 1147–Birenbach	1,5	570	1,5	—
B 312	Reutlingen–Südbahnhof	0,7	180	—	0,7
B 312	Aich–B 312	0,8	250	—	0,8
B 313	Stockach–Espasingen	0,8	180	—	0,8
B 313	Mägerkingen–Bronnen	1,5	250	—	1,5
B 317	Brombach–Steinen	3,3	780	—	3,3
B 317	bei Schopfheim	1,1	550	1,1	—
B 463	Dennjacht–Bad Liebenzell	2,2	360	—	2,2
B 466	Nattheim–Abzweig B 466	3,0	480	—	3,0
B 466	Reichenbach i. T.–Bad Überkingen	4,4	580	4,4	—
B 466	Weißenstein–Donzdorf	5,9	930	5,9	—
B 518	Wehr–Oeflingen	1,1	220	1,1	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1986 fertig- gestellt km	Ende 1986 in Bau km
1	2	3	4	5
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>				
B 27 Blumberg–Bad Dürkheim	4,6	700	—	4,6
B 33 Bollenbach–Haslach	0,9	550	—	0,9
B 312 Ochsenhausen–Erlenmoos	0,6	200	0,6	—
Bayern				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>				
B 2 Kissing–Schwabdorf	3,0	709	3,0	—
B 2 südlich Weißenburg	4,1	370	4,1	—
B 2 südl. Murnau, 1. BA	0,4	160	—	0,4
B 2 Pegnitz–Buchnau	2,3	800	—	2,3
B 4 Hirschaid–Strullendorf	1,1	200	1,1	—
B 4 Lahn–Kaltenbrunn	1,5	300	1,5	—
B 8 Ochenbruck–Feucht	1,7	305	1,7	—
B 8 Würzburg–Pollendorf, 2. BA	0,4	67	—	0,4
B 8 Oberferrieden–Pfeifferhütte	2,2	250	—	2,2
B 10 Burlafingen–Nersingen	3,5	503	3,5	—
B 11 Oberhummel–Mossburg	4,3	500	4,3	—
B 11 südlich Icking	0,2	70	—	0,2
B 11 Deggendorf–Grafling, 1. BA	0,8	411	—	0,8
B 12 Kempten–Rothkreuz	0,5	200	—	0,5
B 14 Ansbach–Oberlichenbach	1,4	350	—	1,4
B 14 östl. Reichenschw.–St 2404	1,4	145	—	1,4
B 14 Faunwerke–St 2236	1,9	250	—	1,9
B 15 Saltendorf–Klardorf	5,8	1 410	—	5,8
B 15 A 8–Rosenheim, 2. BA	2,5	515	2,5	—
B 15 A 8–Rosenheim, 3. BA	0,4	65	0,4	—
B 15 in Schwandorf	0,5	505	0,5	—
B 16 Füssen–Rieden	4,6	500	—	4,6
B 16 südl. Pentling	0,6	600	—	2,7
B 16 a östlich Vohburg	1,4	247	1,4	—
B 17 Landsberg–Hindenburggring	0,5	445	0,5	—
B 17 südlich Kaufering	2,0	300	0,3	—
B 17 nördlich Kaufering	2,7	600	—	2,7
B 18 Neubau Oberauerbach–Oberkammerlach	2,0	400	—	2,0
B 21 Saalach–Bad Reichenhall	1,1	500	—	1,1
B 24 GAP–Griesen, 1. BA	4,7	1 400	4,7	—
B 24 GAP–Griesen, 2. BA	0,3	300	0,3	—
B 25 Harburg–St 2221	0,6	60	0,6	—
B 25 Harburg–St 2221	0,7	40	0,7	—
B 25 Harburg–St 2221	0,2	20	0,2	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bezeichnung der Maßnahme		Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1986 fertig- gestellt km	Ende 1986 in Bau km
1		2	3	4	5
B 26	Ehmann–Dippach	2,2	600	2,2	—
B 26	Dippach–Roßstadt	1,6	560	—	1,6
B 26	östl. Bischberg	0,6	370	—	0,6
B 26	Ausbau in Viereth	0,5	400	—	0,5
B 32	westl. Meckatz, 1. BA	0,8	120	—	0,8
B 85	östl. Bruck	1,5	420	—	1,5
B 85	Kronach–Friedrichsburg	1,2	180	1,2	—
B 173	Köditz–Hof	1,3	360	1,3	—
B 173	Neuses–Johannistal	1,6	432	—	1,6
B 289	Mainleus–Kulmbach	2,7	850	—	2,7
B 299	südlich Sengenthal	1,7	160	1,7	—
B 299	Beilngries	0,3	40	0,3	—
B 299	in Berching	0,3	40	0,3	—
B 299	nördlich Neuötting	0,4	452	0,4	—
B 299	Freihung–Seugast	1,3	220	—	1,3
B 299	Pfeffertshofen–Pilsach	2,2	300	—	2,2
B 299	Pilsach–Neumarkt	2,7	960	—	2,7
B 300	Aichach–Kühbach	1,7	140	1,7	—
B 300	westl. Waidhofen	0,5	52	0,5	—
B 304	Zorneding–Egelharting	1,2	130	1,2	—
B 307	Miesbach–Agatharied	0,4	500	0,4	—
B 470	östl. Schwarzenbach	0,7	130	0,7	—
B 470	westl. Oesdorf	1,5	350	—	1,5
B 470	in Forchheim, 1. BA	0,9	565	—	0,9
B 470	westl. Weiden	2,2	250	—	2,2
B 471	Ismaning–Aschheim	3,7	3 400	—	3,7
B 471	OD Haar nördl. Bereich	0,2	150	—	0,2
B 472	westl. Huglfing, 2. BA	0,7	140	—	0,7
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>					
B 8	westlich Passau, 2. BA	0,6	120	0,6	—
B 8	OD Sulzbach–Rosenberg	0,3	120	0,3	—
B 8	bei Neumarkt i. d. Opf.	1,7	350	—	1,7
B 10	B 300–Biburg	2,4	320	2,4	—
B 13	Schwebheim–Ottenhofen	2,2	220	—	2,2
B 15	südl. Schwandorf	0,8	340	0,8	—
B 25	südl. Schopfloch	0,7	85	0,7	—
B 26	Zenzleben–Werneck	1,2	130	1,2	—
B 299	Waldsassen–Mitterteich, 2. BA	1,2	220	1,2	—
B 299	Waldsassen–Mitterteich, 3. BA	0,9	100	0,2	—
B 299	Waldsassen–Mitterteich, 4. BA	1,3	225	—	1,3
B 299	OD Amberg	2,1	580	—	2,1

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- länge km	Bau- kosten 1) in 1 000 DM	1986 fertig- gestellt km	Ende 1986 in Bau km
1	2	3	4	5
B 303 westl. Oberelldorf	0,2	100	0,2	—
B 303 OD Sonnefeldt	0,6	340	0,6	—
B 303 Gestungshausen–Hofsteinach	0,5	120	0,5	—
B 388 östlich Passau	1,1	741	1,1	—
B 466 nordöstl. Gunzenhausen	0,6	75	1,0	—
B 466 OD Nördlingen, 1. BA	1,0	150	1,0	—
B 470 westl. Burgbernheim	2,2	220	2,2	—
B 470 westl. Neustadt	0,4	105	0,4	—
B 470 Oesdorf–Wimmelbach	2,0	300	2,0	—
B 470 östl. Burgbernheim	0,4	105	—	2,5
B 470 in und bei Neustadt a. d. A.	2,5	550	—	2,5
Berlin				
a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)	—	—	—	—
b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)	—	—	—	—
Bremen				
a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)				
B 6 Bereich Stephanibrücke	1,0	700	—	1,0
B 74 Bereich Ihlpohler Kreisel	0,5	1 911	—	0,5
b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)	—	—	—	—
Hamburg				
a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)				
B 5 Moorfleeter Str.–Rückersweg	1,9	1 227	1,9	—
b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)	—	—	—	—
Hessen				
a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)				
B 3 Karben/Okarben–Kloppenheim	2,4	542	2,4	—
B 3 Cölbe–Bernsdorf	3,9	2 688	3,9	—
B 7 Ringgau/Datterode–Röhrda	4,0	548	4,0	—
B 8 OD Elz–Limburg	0,7	500	0,7	—
B 27 Hauneck/Unterhaun–Oberhaun	1,3	456	1,3	—
B 38 Mörlenbach–Rimbach, 2. BA	1,1	418	1,1	—
B 40 Bad Soden–Salmünster (A 66)	0,9	235	0,9	—
B 42 Groß-Gerau	1,9	500	1,9	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bezeichnung der Maßnahme		Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1986 fertig- gestellt km	Ende 1986 in Bau km
1		2	3	4	5
B 42	OD Eltville	0,4	228	0,4	—
B 42a	Östrich–Winkel–Mittelheim	0,7	189	0,7	—
B 45	Dieburg–Groß Umstadt	3,0	704	3,0	—
B 62	Philippsthal–Röhringshof	0,6	577	0,6	—
B 80	Unterrieden–Witzenhausen	1,7	746	1,7	—
B 80	Reinhardshagen–Vaake/Süd	0,9	488	0,9	—
B 80	Oberweser/Gottstreu–Weißehütte	0,7	242	—	0,7
B 83	OD Hofgeismar–Lempeweg	0,9	320	—	0,9
B 252	Arolsen/Schmillinosch.–Helsen	4,2	650	—	4,2
B 253	Wabern–Zennern–Wabern	0,2	79	0,2	—
B 254	Frankfurter Str.–L 3049 in Fulda	0,5	200	—	0,5
B 255	Bishoffen–Niederweidbach	2,6	640	—	2,6
B 275	Ortenberg–Lissberg	2,8	400	2,8	—
B 277	Werdorf–Aßlar	1,9	754	1,9	—
B 324	OD Bad Hersfeld	0,3	150	0,3	—
B 417	Taunusstein/Neuhof–Limbach, 4. + 5. BA	1,7	190	1,7	—
B 451	Hundelshausen–Witzenhausen, 1. BA	2,6	604	2,6	—
B 451	Helsa/Wickenrode–Helsa	1,5	578	—	0,3
B 454	Schwalmstadt/Treysa–Ziegenhain	0,3	87	—	0,3
B 454	Rückershausen–Riebelshausen	0,5	12	0,5	—
B 454	Rückershausen–Neukirchen	0,6	24	0,6	—
B 455	Nidda/Borsdorf–Harb	0,8	160	0,8	—
B 455	Köppern–Friedrichsdorf	2,0	673	2,0	—
B 455	SM Wiesbaden–W./Bierstadt	0,6	190	—	0,6
B 521	Nidderau/Heldenbergen–Eichen	3,3	190	—	3,3
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>					
B 27	Verlegung bei Burghaun/Rothenk.	2,0	200	—	2,0
B 37	Ausbau zw. Landesgrenze BW/HE und Neckarsteinach	1,5	400	—	1,5
B 62	Verlegung Bürgeln–Niederwald	8,3	850	—	8,3
B 426	Verlegung bei Darmstadt/Eberst.	2,1	950	—	2,1
Niedersachsen					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>					
B 1	Kl. Berkel–Hameln	1,8	380	1,8	—
B 1	OD Hameln (Berliner Platz)	0,2	75	0,2	—
B 1	Heyersum–Kl. Escherde	1,2	409	1,2	—
B 3	Heber–Barrl	2,5	500	2,5	—
B 3	Ammensen–Varrigsen	1,7	381	1,7	—
B 4	Kästorf–Wagenhoff	2,1	255	2,1	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bezeichnung der Maßnahme		Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1986 fertig- gestellt km	Ende 1986 in Bau km
1		2	3	4	5
B 51	Stadt Diepholz	1,3	225	1,3	—
B 51	Lehmförde-Bohmte	4,1	450	4,1	—
B 65	Rabber	2,8	249	—	2,8
B 70	Tinnen-Emmeln	2,4	576	—	2,4
B 71	OD Beverstedte	1,2	200	—	1,2
B 74	OD Hüderbeck (Ritterhude)	0,9	150	—	1,5
B 75	OD Tostedt	0,8	200	0,8	—
B 82	Immerode-Weddingen	1,5	325	—	1,5
B 188	OD Dannenbüttel, 3. BA	1,5	255	—	1,5
B 209	Oertzen-Rettmer	2,0	280	2,0	—
B 209	OD Rettmer	3,0	600	—	3,0
B 211	Loyermoor	2,4	650	2,4	—
B 213	Flechum-Estrum, 2. BA	3,6	650	3,6	—
B 213	Wildeshausen-Delmenhorst	6,1	1 230	—	6,1
B 216	Barendorf-Dannenberg	3,6	650	3,6	—
B 217	OD Ronnenburg	0,2	80	0,2	—
B 218	Merzen-Ueffeln (OD Merzen)	4,1	715	—	4,1
B 240	Lüerdissen	0,3	100	0,3	—
B 244	südl. Helmstedt	0,8	700	—	3,1
B 401	Edeweicht	1,8	500	1,8	—
B 436	Bagband-Wiesese	3,1	700	—	3,1
B 438	Collinghorst-Rhaudermoor	3,3	900	—	3,3
B 438	Ostrhauder/Idafehn	1,8	400	—	1,8
B 493	Rosche	1,2	250	1,2	—
B 493	Lage-Woltersdorf	1,2	250	1,2	—
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>		—	—	—	—
Nordrhein-Westfalen					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>					
B 7	westl. Warburg	0,7	130	0,7	—
B 7	OD Altenbüren	0,7	500	—	0,7
B 9	OD Goch	1,9	380	1,9	—
B 51	Neuboddenberg-Fettehenne	0,9	100	0,9	—
B 51	Telgte-Ostbevern	0,4	100	0,4	—
B 51	bei Telgte	0,9	215	0,9	—
B 51	Telgte-Ostbevern, 2. BA	3,5	1 300	3,5	—
B 51	Umbau OD Appeluhsen	1,4	400	1,4	—
B 51	Umbau OD Buldern	1,0	200	1,0	—
B 51	Umbau Haus Dülmen	1,2	250	1,2	—
B 51	Euskirchen-Erlenhof	0,7	129	—	0,7

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bezeichnung der Maßnahme		Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1000 DM	1986 fertig- gestellt km	Ende 1986 in Bau km
1		2	3	4	5
B 51	Telgte–Ostbevern, 1. BA	1,4	610	—	1,4
B 54	Priorei–Rummenohl	1,2	150	—	0,5
B 54	Dahlerbrück Einm. K 10	0,5	25	—	0,5
B 56	Pillenhof–Markelsbach	1,3	250	1,3	—
B 56	Hangelar–Lindenstr., 1. BA	1,5	340	1,5	—
B 58	Deuten	1,1	308	1,1	—
B 58	Lüdinghausen	1,2	180	1,2	—
B 58	Ascheberg	0,5	115	—	0,5
B 60	Neukirchen–Vluyn	0,5	95	0,5	—
B 61	Wiedenbrück–Gütersloh	3,7	850	—	3,7
B 62	Siegen–Eiserfeld	0,4	348	—	0,4
B 66	Dörentrup–Farmbeck	1,7	455	—	1,7
B 66	L 936–Lemgo	3,9	745	3,9	—
B 66	Farmbeck–Humfeld	1,5	490	1,5	—
B 70	Borken	0,6	80	0,6	—
B 219	OD Ibbenbüren	0,5	1 500	0,5	—
B 219	OD Ibbenbüren	0,1	150	0,1	—
B 229	bei Delecke (Knoten K 8)	0,7	745	—	0,7
B 229	bei Wippringsen	0,5	135	—	0,5
B 230	OD Waldniel–Hehler, 1. BA	0,4	60	0,4	—
B 236	L./Kickenbach–L./Altenhunden	2,4	430	—	2,4
B 236	Olfen–Selm	1,5	280	—	1,5
B 238	Bentrop–Lemgo	1,3	324	1,3	—
B 239	Verl. bei Preußisch Ströhen	1,4	180	—	1,4
B 239	Bad Meinbert OT Wilberg	0,5	684	—	0,5
B 241	Hohenwepel–Lütgeneder	2,8	280	2,8	—
B 252	OD Reder	1,0	320	1,0	—
B 474	bei Legden	0,5	105	0,5	—
B 474	Enning–Ahaus	1,5	250	1,5	—
B 474	südlich Epe	1,1	510	1,1	—
B 476	OD Versmold (Heinestr.)	1,8	550	1,8	—
B 477	Engelgau–Tondorf, 2. BA	2,9	1 500	2,9	—
B 480	nördl. Winterberg	1,6	1 130	—	1,6
B 482	Porta Westfalica–Knoten B 482	1,2	600	1,2	—
B 508	Hilchenbach/Allenbach	0,9	250	0,9	—
B 508	Hilchenbach	1,0	240	—	1,0
B 511	Heiminghausen/Schmallenberg	0,7	190	—	0,7
B 513	OD Harsewinkel	1,4	450	—	1,4
B 513	OD Sassenberg	0,5	300	—	0,5
B 513	Greffen–Harsewinkel	3,4	860	3,4	—
B 514	Vlotho–Bad Oeynhausen	1,6	300	—	1,6

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bezeichnung der Maßnahme		Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1986 fertig- gestellt km	Ende 1986 in Bau km
1		2	3	4	5
B 514	Vlotho—Bad Oeynhausen	0,9	150	—	0,9
B 516	Rüthen—Heidberg Heidberg—Möhneberg	2,2	480	2,2	—
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>					
B 1	Horn—Bad Meinberg	10,7	9 800	—	10,7
B 51	bei Telgte	0,6	100	—	0,6
B 51	Verlegung bei Telgte	2,8	2 950	2,8	—
B 58	OU Drensteinfurt	6,4	6 200	—	6,4
B 58	Lüdinghausen	1,2	1 000	—	1,2
B 62	Siegen/Weitenau—Netphen	2,9	4 900	—	2,9
B 64	OU Schloß Neuhaus	1,6	3 000	—	1,6
B 64	Riesel-Brankel—Hembsen	2,7	3 775	—	2,7
B 64	OD Höxter, 2. BA	1,0	1 720	—	1,0
B 70	OU Borken einschl. Querspange	8,1	9 800	—	8,1
B 239	OU Fürstenau	3,5	2 480	—	3,5
B 239	Preußisch Ströhen	3,5	1 500	—	3,5
B 475	OU Füchtorf	2,6	1 400	—	2,6
Rheinland-Pfalz					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>					
B 9	Nd. Heimbach—Trechtingshausen	4,2	1 500	—	4,2
B 10	Queichhambach—Annweiler	0,7	180	0,7	—
B 37	Bad Dürkheim—Hardenburg, 2. BA	0,5	100	0,5	—
B 41	Gau-Algesheim—Ockenheim, 1. BA	1,0	200	1,0	—
B 41	Kirn—Fischbach	1,9	490	—	1,9
B 41	Niederhambach—Niederbrombach	1,5	350	—	1,5
B 41	Weinsheim—Rüdesheim	2,2	668	—	2,2
B 42	Kamp-Bornhofen—Filsen	1,6	650	1,6	—
B 42	Lahnstein—Braubach	2,3	150	2,3	—
B 48	Langenlonsheim—Laubenheim	0,7	100	—	0,7
B 49	Bausendorf—Kinderbeuren	4,3	893	4,3	—
B 49	Ernst—Cochem, 1. BA	1,4	200	1,4	—
B 62	in Frensburg	0,5	100	0,5	—
B 255	Ettinghausen—Oberahr	0,9	450	0,9	—
B 256	Rengsdorf—Gierender Höhe	3,9	800	3,9	—
B 270	AS Kaiserslautern/West	1,6	320	1,6	—
B 418	Metzdorf—Wintersdorf	4,4	600	—	4,4
B 420	Lauterecken—Medard, 2. BA	1,5	439	1,5	—
B 420	Friesenheim—Dahlheim	3,1	650	3,1	—
B 424	Althornbach—Hornbach	3,0	844	3,0	—
B 427	Dahn—L 489	2,2	1 050	2,2	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- länge km	Bau- kosten 1) in 1 000 DM	1986 fertig- gestellt km	Ende 1986 in Bau km
1	2	3	4	5
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>				
B 40 bei AS Kaiserslautern/West	1,6	340	1,6	—
B 42 Kamp-Bornhofen-Filsen, 1. BA	1,6	650	1,6	—
B 51 Serrig-Landesgrenze	9,1	1 700	9,1	—
B 51 B 51/419-Saarbrücke b. Konz	0,8	300	—	0,8
Saarland				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>	—	—	—	—
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>	—	—	—	—
Schleswig-Holstein				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>				
B 5 Süderlügum-Klixbüll	7,4	2 000	—	7,4
B 76 Fahrdorffeld-Güby	2,8	900	2,8	—
B 77 OD Itzehoe (Sandberg)	0,7	220	0,7	—
B 201 Triangel-Tolkwade	4,9	1 600	4,9	—
B 202 Rastorf-Selent-Bellin-L 259	7,3	2 700	7,3	—
B 202 Friederikenhof-Farve	4,0	1 000	4,0	—
B 202 Esing-Heisternest	3,0	960	3,0	—
B 202 L 164-Blekendorf	5,1	1 500	—	5,1
B 202 Kreisgrenze-Friederikenhof	3,0	750	—	3,0
B 202 Farre-Oldenburg	5,5	1 600	—	5,5
B 204 NOK-Beldorf	1,3	400	1,3	—
B 204 westl. Brücke Grünenthal	1,0	280	1,0	—
B 206 OD Itzehoe (Brunnenstieg)	0,7	200	0,7	—
B 206 OD Itzehoe (Langer Peter)	1,0	250	1,0	—
B 207 Buchholz	2,3	750	2,3	—
B 208 BAB-Rethwischdorf	1,4	420	1,4	—
B 432 Heckkatzen-Ahrensböök	4,4	1 600	4,4	—
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>	—	—	—	—
		a)	253,1	
		b)	35,0	
			288,1	

1) ohne Grunderwerbskosten

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

Nr.	Streckenabschnitt	Bauwerksbezeichnung	Länge (m)	Kosten (Mio. DM)	Baustoff	
1	2	3	4	5	6	
a) im Jahre 1986 fertiggestellte Großbauwerke						
1	A 2	Hannover–Duisburg	Ruhrbrücke Duisburg	342	15,5	Spannbeton
2	A 3	Oberhausen–Köln	Neandertalbrücke Köln	575	16,0	Spannbeton
3	A 10	in Berlin	Hochstraße Schmargendorf	710	76,0	Spannbeton
4	A 33	bei Paderborn	Lohme/Alme-Talbrücke	747	22,9	Spannbeton
5	A 46	in Düsseldorf	Knoten Flehe	620	20,0	Spannbeton
6	A 46	in Düsseldorf	Lärmschutztrog und Tunnel Wersten	957	117,3	Spannbeton/ Stahlbeton
7	B 13	Reutlingen	Neckartalviadukt	745	17,5	Spannbeton
8	B 41	Kirn–Birkenfeld	Nahe-Überbauung in Idar-Oberstein	1 860	185,0	Spannbeton/ Stahlbeton
<i>weitere bemerkenswerte Bauwerke (im Anhang II, Karte 3 nicht enthalten)</i>						
	A 1	Leverkusen–Kamen	Liedbachtalbrücke Volmetalbrücke	300 160	23,5	Spannbeton
	A 4	Aachen–Köln	Rurbrücke bei Düren	104	9,5	Spannbeton
	A 33	Osnabrück–Paderborn	Talbrücke Barkhausen Almetalbrücke	292 371	24,6	Spannbeton
	A 44	Ruhrgebiet/Kassel	Verkehrsknoten Velbert-Langenhorst	320	11,5	Spannbeton
	B 290	bei Ellwangen	Jagstbrücke	432	10,0	Spannbeton
b) Ende 1986 in Bau befindliche Großbauwerke						
9	A 2	Hannover–Duisburg	Talbrücke Arensburg	562	16,7	Spannbeton
10	A 7	Würzburg–Ulm	Virguntunnel	933	26,9	Stahlbeton
11	A 7	Würzburg–Ulm	Jagstbrücke Westhausen	547	18,2	Spannbeton
12	A 7	Würzburg–Ulm	Agnesburg-Tunnel	707	24,8	Stahlbeton
13	A 7	Ulm–Füssen	Wertachbrücke	335	20,2	Spannbeton
14	A 8	München–Karlsruhe	Maustobelviadukt	475	36,0	Spannbeton
15	A 11	in Berlin	Trogbauwerk und Tunnel in Tegel	385	38,0	Stahlbeton
16	A 11	in Berlin	Tunnel Beyschlagsiedlung	840	49,0	Stahlbeton
17	A 11	in Berlin	Tunnel „Fortamt Tegel“	208	16,5	Stahlbeton
18	A 23	Hamburg–Heide	Hochbrücke Höhenhörn	392	40,1	Stahl
19	A 28/A 31	bei Leer	Emstunnel	1 435	145,0	Stahlbeton
20	A 28	Westerstede–Delmenhorst	Hochstraße „Am Ammerländer“	301	16,0	Spannbeton

Nr.	Streckenabschnitt	Bauwerksbezeichnung	Länge (m)	Kosten (Mio. DM)	Baustoff
1	2	3	4	5	6
21	A 42 Emscher Schnellweg	Rheinbrücke Duisburg	1 030	134,0	Stahl/ Spannbeton
22	A 46 Hagen–Brilon	Talbrücke Wennemen	522	17,6	Spannbeton
23	A 46 bei Arnsberg	Wannebachtalbrücke	574	20,0	Spannbeton
24	A 48 Trier–Luxemburg	Sauertalbrücke	1 195	83,0	Stahl
25	A 62 Landstuhl	Hörnchenberg Tunnel	508	22,9	Stahlbeton
26	A 65 bei Landau	Trog „Quaichheim“	560	28,8	Stahlbeton
27	A 70 Schweinfurt–Bamberg	Mainbrücke Eltmann	1 045	21,5	Spannbeton/ Stahlverbund
28	A 70 Schweinfurt	Tunnel Schwarzer Berg	738	16,3	Stahlbeton
29	A 81 Singen–schweiz. Grenze	Hohentwiel-Tunnel	800	43,8	Stahlbeton
30	A 81 Singen–schweiz. Grenze	Saubachtalbrücke	392	15,9	Spannbeton
31	A 81 Singen–schweiz. Grenze	Heilsberg-Tunnel	475	24,3	Stahlbeton
32	A 96 Memmingen–Lindau	Talbrücke „Obere Argen“	730	55,2	Spannbeton
33	A 252 Hamburg–Veddel	Brücke Georgswerder Bogen	379	15,0	Spannbeton
34	A 252 Hamburg	Zollhafen Müggenburg	312	20,7	Spannbeton
35	B 6 in Bremen	Tunnel Utbremerstraße	438	17,3	Stahlbeton
36	B 36 Neulußheim	Grundwasserwanne	508	12,0	Stahlbeton
37	B 39 bei Weinsberg	Tunnel Schemmelsberg	680	22,4	Stahlbeton
38	B 42 bei Eltville	Sülbachtalbrücke	544	17,8	Spannbeton
39	B 51 Trier	Saarbrücke Konz	340	15,7	Spannbeton
40	B 54/62 Hüttentalstraße	Hochstraße	838	23,2	Spannbeton
41	B 224 bei Wülfrath	Talbrücke Oberdüssel Stiepelsmühle	478	15,8	Spannbeton
42	B 294 bei Schiltach	Kirchbergtunnel	1 828	45,0	Stahlbeton
<i>weitere bemerkenswerte Bauwerke (im Anhang II, Karte 3 nicht enthalten)</i>					
	A 8 Stuttgart–München	Grünbrücke Aichelberg	100	12,2	Spannbeton
	A 9 Berlin–München	Pegnitzbrücke Lauf	242	9,8	Spannbeton
	B 33 Hausach–Triberg	Steinbiß-Tunnel	320	7,8	Stahlbeton
	B 39 bei Bergzabern	Erlenbachbrücke	320	7,8	Spannbeton
	B 51 Saarburg	Saarbrücke Ayl	314	12,2	Spannbeton
	B 208 Bad Oldesloe	Grundwassertrog	250	11,4	Stahlbeton

7. Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1987

Neubaustrecke	Streckenabschnitt	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Baden-Württemberg			
A 7 Würzburg–Ulm	Neustädtlein (Grenze BY/BW) bis AS Heidenheim	48,7	Dezember
Bayern			
A 92 München–Deggendorf	AS Landshut/Altheim bis AS Dingolfing	22,5	August
A 70 Schweinfurt–Bamberg	Knetzgau (St 2276) bis Eltmann (B 26) (1. Fahrbahn)	7,6*	November
A 93 Hof–Regensburg	AS Weiden/Süd bis AS Luhe/Wildenau	7,4	Dezember
A 7 Würzburg–Ulm	AS Feuchtwangen bis Neustädtlein (Grenze BY/BW)	10,9	Dezember
A 92 München–Deggendorf	AS Freising/Ost bis AS Moosburg/Nord	20,2	Dezember
Berlin			
A 11 Hamburg–Berlin	Prov. AS Wittestraße bis Waidmannsluster Damm	2,2	August
Niedersachsen			
A 391 Westtangente Braunschweig	Nördlich A 2 bis AS Braunschweig Hansestraße (teilweise 1. Fahrbahn)	0,8 0,9*	November
A 250 Hamburg–Lüneburg	AS Maschen bis AS Scharmbeck	8,2	Dezember
Nordrhein-Westfalen			
A 61 Venlo–Erfstadt	AS Bergheim/Elsdorf bis Bergheim/Süd (2. Fahrbahn)	(3,1)	April
A 31 Bottrop–Emden	AK Bottrop bis AS Bottrop/Feldhausen	8,5	August
A 46 Hagen–Brilon	AS Arnsberg/Neheim bis Arnsberg/Hüsten	3,5	3. Quartal
A 560 Hennef–Bonn	AS Sankt Augustin/Niederpleis bis prov. AS L 121 a	0,5	3. Quartal
A 30 Bad Bentheim–Bad Oeynhausen	Rheine (B 70) bis AS Rheine/Bentlage	8,4	4. Quartal
A 61 Venlo–Erfstadt	AS Bergheim/Süd bis nördl. AS Kerpen/Türnich (1. Fahrbahn)	9,4*	4. Quartal
Rheinland-Pfalz			
A 48 Trier–Luxemburg	AS Trier bis Mesenich (Grenze Luxemburg/Deutschland)	8,7	4. Quartal
A 65 Ludwigshafen–Karlsruhe	AS Landau/Queichheim bis AS Landau/Süd	2,0	4. Quartal
Schleswig-Holstein			
A 25 Hamburg–Geesthacht	Prov. AS Speckenweg bis Geesthacht (B 404)	5,2	4. Quartal
		175,6	
	davon 1. Fahrbahn* (nachrichtlich: 2. Fahrbahn)	17,9 (3,1)	

8. Längenentwicklung *) der Bundesfernstraßen

1949 bis 1986 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

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
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
1985	8 350,0	+152,0 ⁵⁾	31 372,0	– 113,0	39 722,0	+ 39,0
1986	8 437,0	+ 87,0	31 368,0	– 4,0	39 805,0	+ 83,0

*) Entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen

1) ab 1959 einschließlich Saarland

2) einschließlich 24,5 km Anschlußäste

3) einschließlich rd. 200 km Anschlußäste

4) einschließlich rd. 543 km Anschlußäste

5) hierin sind 159,5 km Neubaustrecken enthalten

Anhang II

Karten

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31.12.1986

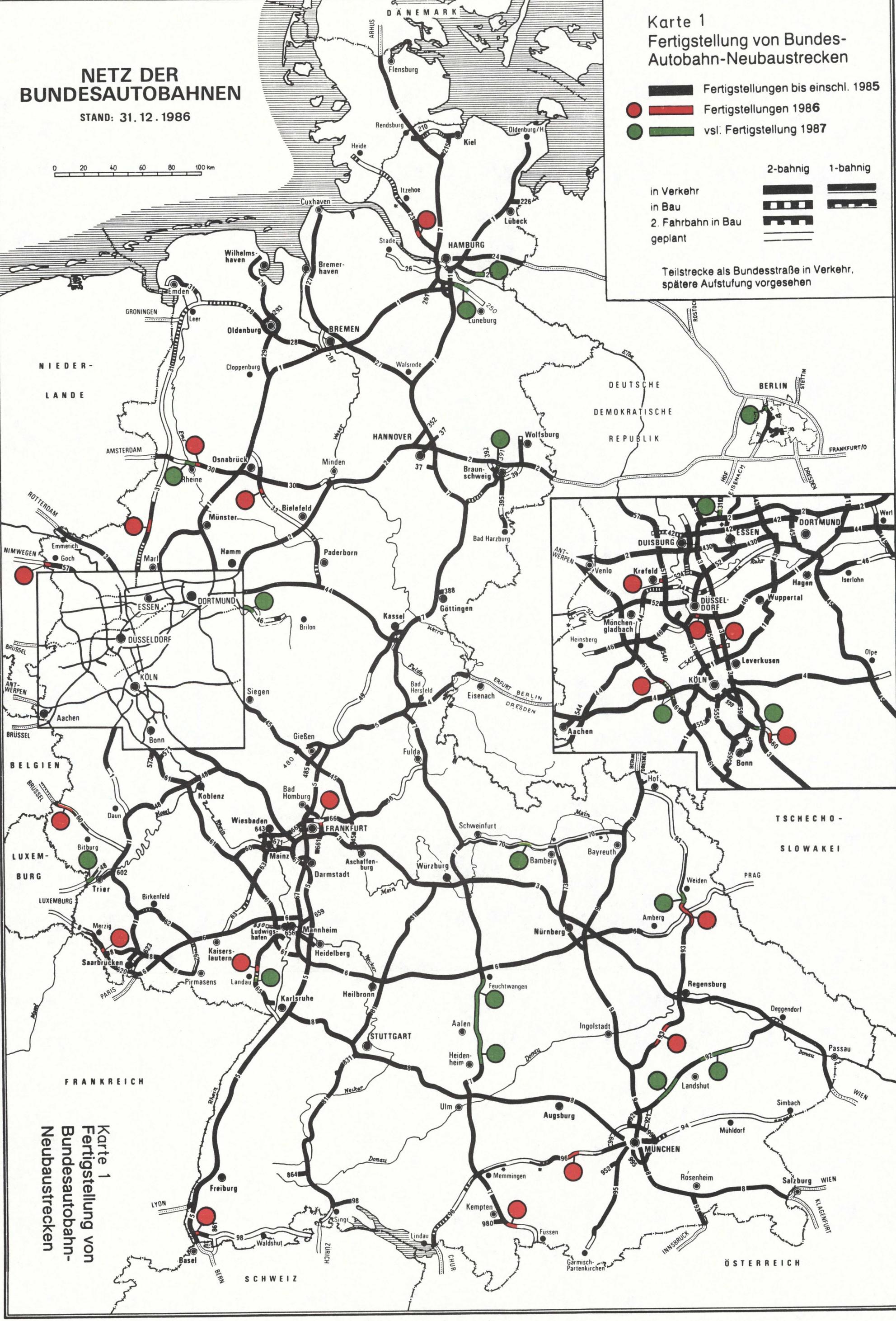
0 20 40 60 80 100 km

Karte 1 Fertigstellung von Bundes- Autobahn-Neubaustrecken

-  Fertigstellungen bis einschl. 1985
-  Fertigstellungen 1986
-  vsl. Fertigstellung 1987

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

Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr,
spätere Aufstufung vorgesehen



Karte 1
Fertigstellung von
Bundesautobahn-
Neubaustrecken

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31.12.1986

0 20 40 60 80 100 km

Karte 2

Modernisierung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken

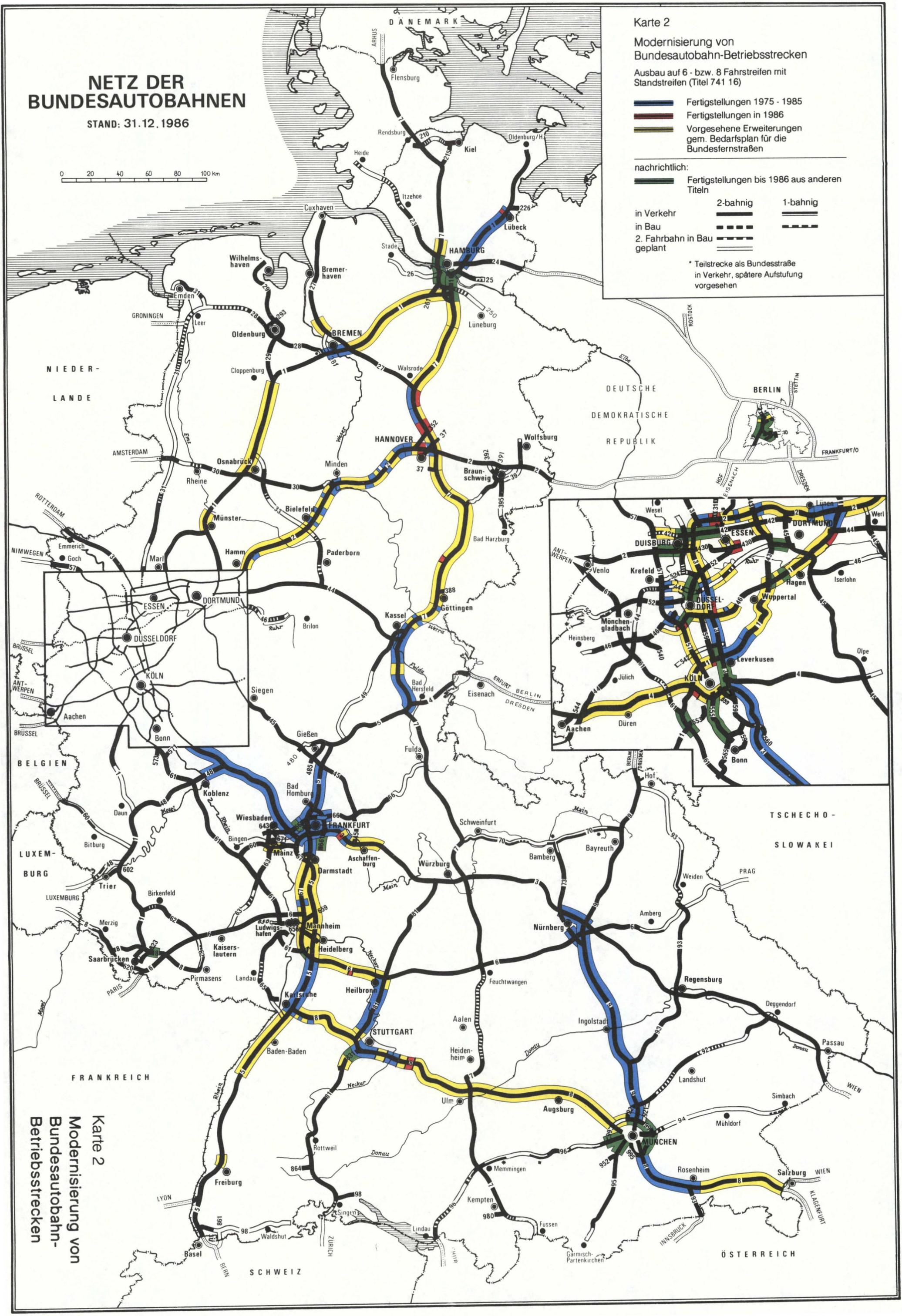
Ausbau auf 6 - bzw. 8 Fahrstreifen mit Standstreifen (Titel 741 16)

-  Fertigstellungen 1975 - 1985
-  Fertigstellungen in 1986
-  Vorgesehene Erweiterungen gem. Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

nachrichtlich:

-  Fertigstellungen bis 1986 aus anderen Titeln
- | | | |
|--------------------|---|---|
| | 2-bahnnig | 1-bahnnig |
| in Verkehr |  |  |
| in Bau |  |  |
| 2. Fahrbahn in Bau |  | |
| geplant |  | |

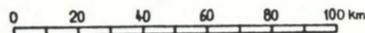
* Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr, spätere Aufstufung vorgesehen



Karte 2
Modernisierung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31.12.1986



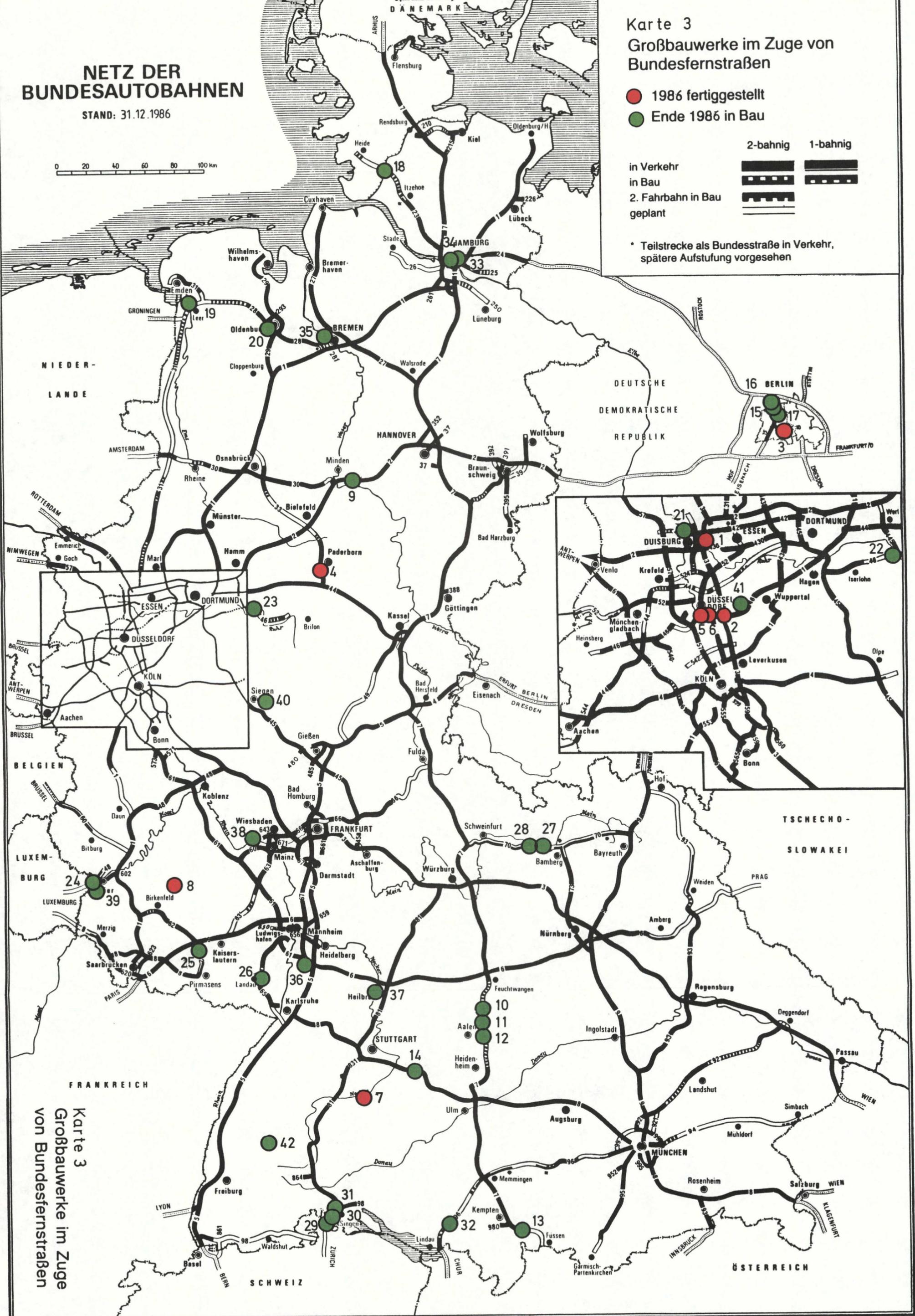
Karte 3

Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

- 1986 fertiggestellt
- Ende 1986 in Bau

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

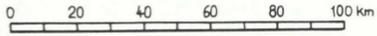
* Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr, spätere Aufstufung vorgesehen



Karte 3
Großbauwerke im Zuge
von Bundesfernstraßen

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31.12.1986

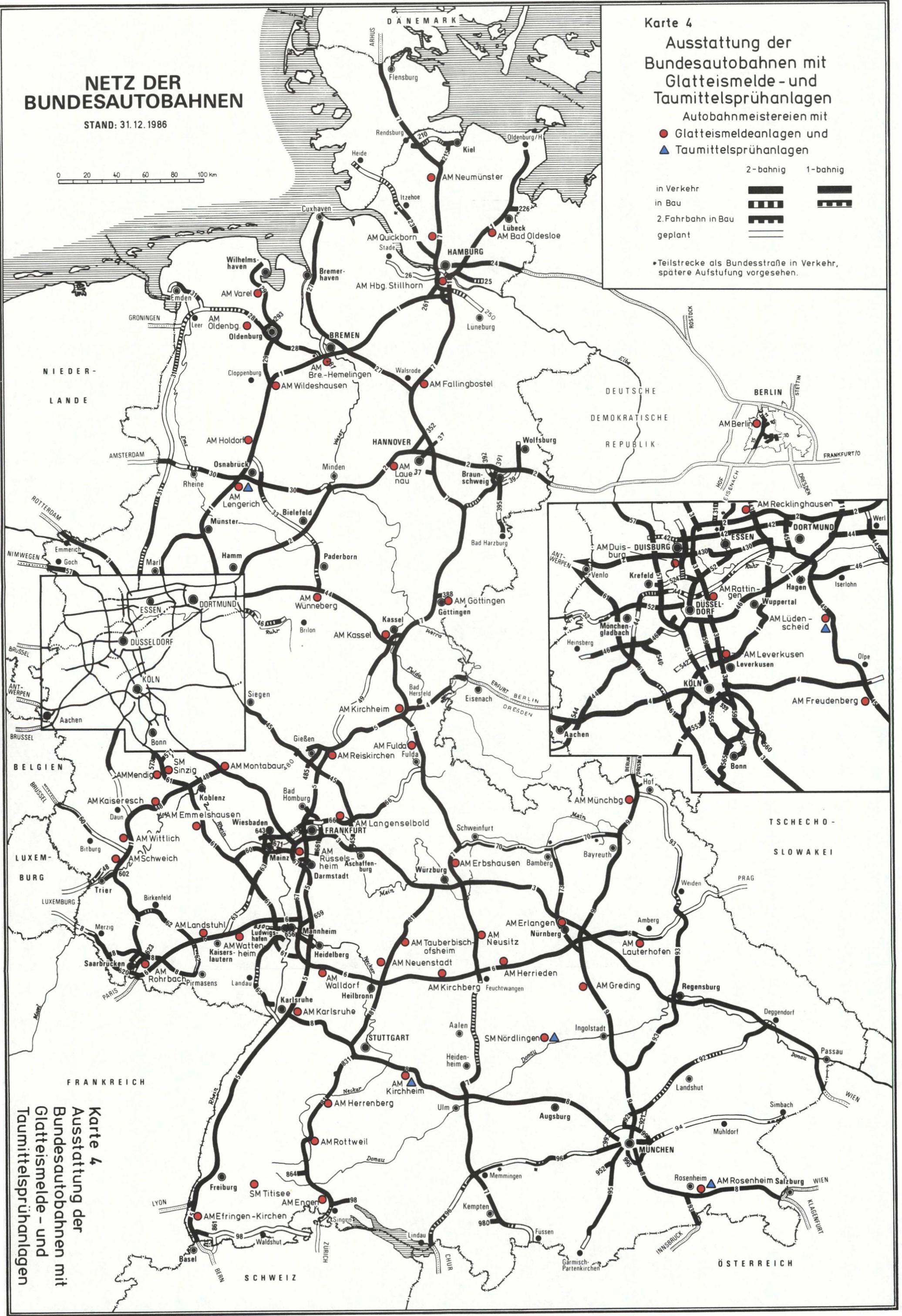


Karte 4 Ausstattung der Bundesautobahnen mit Glatteis- und Taumittelsprühanlagen

Autobahnmeistereien mit
● Glatteis- und Taumittelsprühanlagen
▲ Taumittelsprühanlagen

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

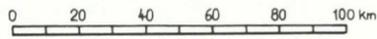
● Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr, spätere Aufstufung vorgesehen.



Karte 4
Ausstattung der Bundesautobahnen mit Glatteis- und Taumittelsprühanlagen

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31.12.1986

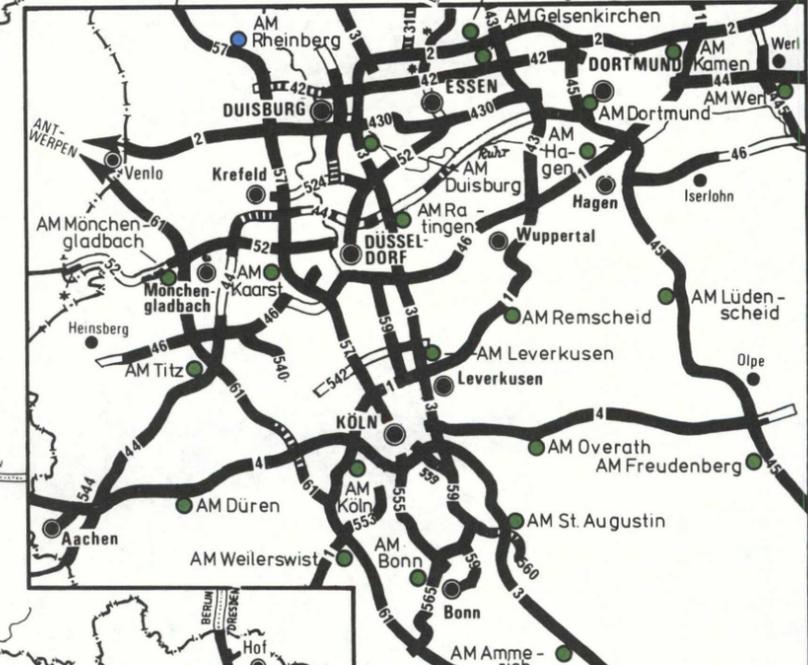
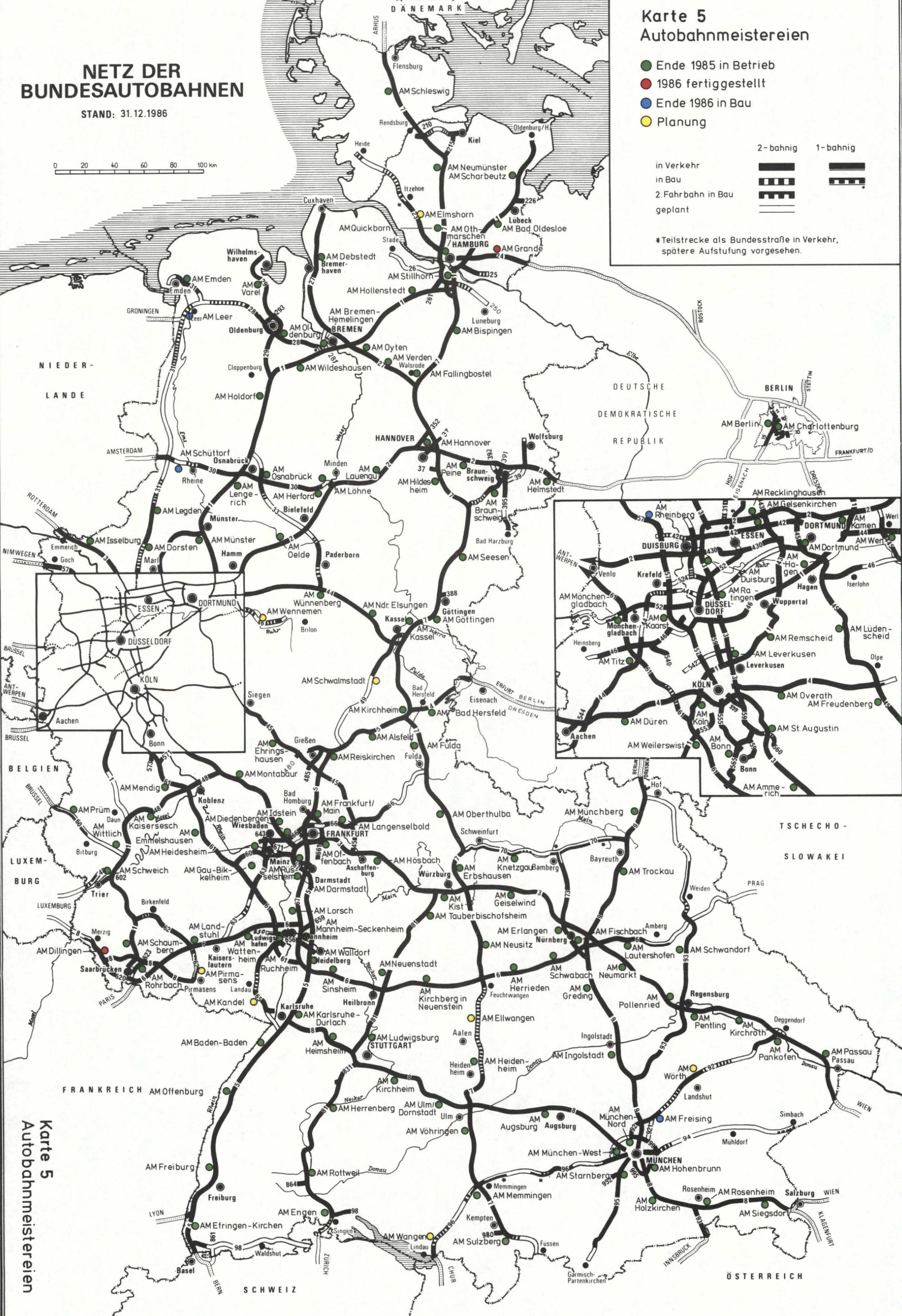


Karte 5 Autobahnmeistereien

- Ende 1985 in Betrieb
- 1986 fertiggestellt
- Ende 1986 in Bau
- Planung

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

* Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr, spätere Aufstufung vorgesehen.



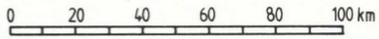
Karte 5
Autobahnmeistereien

NETZ DER TANKSTELLEN MIT BLEIFREIEM BENZIN AN BUNDESAUTOBAHNEN

STAND : 15. 06. 1987

BMV / STB 24 / STB 27 / GfN

DIESE ÜBERSICHTSKARTE ERHEBT KEINEN ANSPRUCH AUF
VOLLSTÄNDIGKEIT DER STRECKENFÜHRUNG



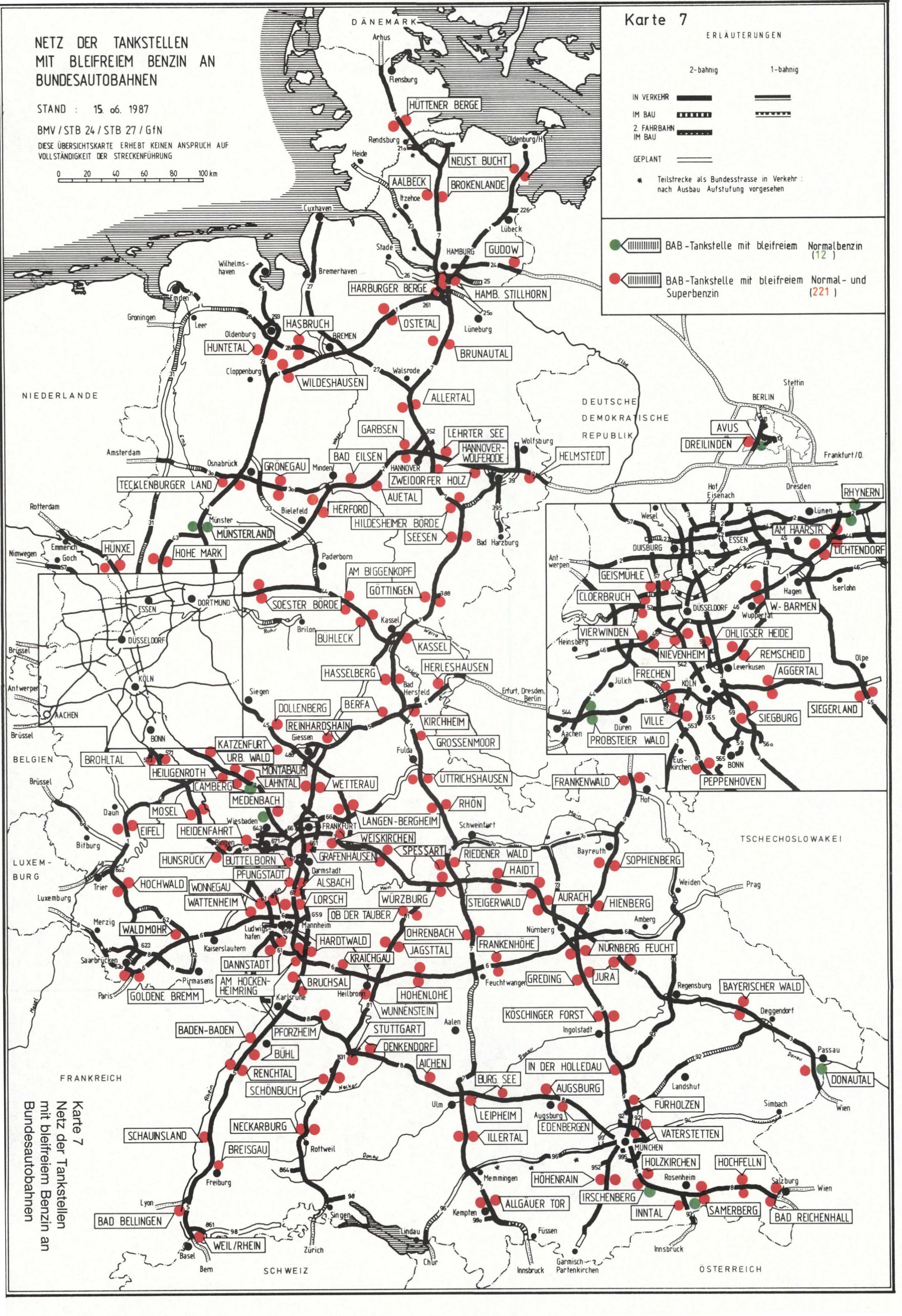
Karte 7

ERLÄUTERUNGEN

	2-bahrig	1-bahrig
IN VERKEHR		
IM BAU		
2. FAHRBAHN IM BAU		
GEPLANT		

* Teilstrecke als Bundesstrasse in Verkehr :
nach Ausbau Aufstufung vorgesehen

- BAB-Tankstelle mit bleifreiem Normalbenzin (12)
- BAB-Tankstelle mit bleifreiem Normal- und Superbenzin (221)



Karte 7
Netz der Tankstellen
mit bleifreiem Benzin an
Bundesautobahnen