

## Unterrichtung durch die Bundesregierung

### Straßenbaubericht 1987

#### Inhalt

	Seite
<b>1. Grundlagen</b> .....	4
1.1 Netz der Bundesfernstraßen .....	4
1.2 Investitions- und Bedarfsplanung, Bauprogramme .....	5
1.3 Finanzierung .....	6
<b>2. Aktuelles</b> .....	8
2.1 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen .....	8
2.2 Erhaltung der Bundesfernstraßen .....	9
2.2.1 Mittelbedarf .....	9
2.2.2 Baustellen und Verkehrsfluß auf den Bundesautobahnen .....	10
2.3 Ausbau des Bundesautobahn-Netzes .....	11
2.3.1 Ausbau bestehender Bundesautobahnen .....	11
2.3.2 Neubau von Bundesautobahnen .....	11
2.4 Ausbau der Bundesstraßen .....	12
2.5 Umweltschutz .....	12
2.5.1 Schutz vor Lärm und Abgasen .....	13
2.5.2 Schutz von Natur und Landschaft .....	13
2.6 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesfernstraßen .....	14
2.6.1 Bundesautobahnen .....	14
2.6.2 Bundesstraßen .....	14
2.7 Harmonisierung im Straßen- und Brückenbau in der Europäischen Ge- meinschaft .....	15
2.7.1 Grundlage .....	15
2.7.2 Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft .....	15
2.7.3 Technische Regelwerke im Baubereich .....	16

	Seite
2.7.4 Ausblick .....	17
2.8 Gefahrguttransport .....	17
2.8.1 Allgemeines .....	17
2.8.2 Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Gefahrguttransporten ..	18
2.8.3 Maßnahmen an Straßen .....	18
<b>3. Leistungen im Jahr 1987 .....</b>	<b>18</b>
3.1 Leistungsübersicht .....	18
3.2 Straßenbauhaushalt 1987 — Kap. 1210 — .....	20
3.3 Leistungen und Ausgaben beim Bau von Bundesfernstraßen .....	23
3.3.1 Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahnbetriebsstrecken — einschl. Grunderwerb .....	23
3.3.2 Neubau von Bundesautobahnen .....	23
3.3.3 Ausbau und Neubau von Bundesstraßen .....	25
3.3.4 Kunstbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen .....	26
3.4 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen .....	26
3.4.1 Ausgaben .....	26
3.4.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen .....	27
3.4.3 Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen .....	27
3.4.4 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien .....	28
3.4.5 Nebenbetriebe an Bundesautobahnen .....	28
3.4.6 Rastplätze mit WC (PWC) .....	29
<b>4. Forschung, Rationalisierung und internationale Zusammenarbeit ...</b>	<b>29</b>
4.1 Forschung im Straßenwesen .....	29
4.2 Entwicklungen in der Straßenbautechnik .....	29
4.3 Entwicklungen in der Straßenbrückenbautechnik .....	30
4.4 Rationalisierung des Vergabewesens .....	30
4.5 Vergaberichtlinien der Europäischen Gemeinschaft .....	30
4.6 Internationale Zusammenarbeit .....	30
<b>Verzeichnis der Abbildungen im Text</b>	
1 Längenenwicklung der Bundesfernstraßen seit 1950 .....	4
2 Entwicklung der Ausgabenbereiche 1986—1995 .....	7
3 Mittlere Verkehrsstärken nach Straßenklassen — außerorts — Entwick- lung 1952—1987 .....	8
4 Erhaltung der Bundesfernstraßen — Begriffe und Istaussgaben 1987 ..	10
5 Entwicklung der Anzahl der längerdauernden Baustellen .....	11
6 Zusammenwirken nationaler und europäischer Gremien bei der Ausar- beitung bautechnischer Regelwerke .....	16
7 Entwicklungen der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfern- straßen von 1950 bis 1987 .....	22
<b>Verzeichnis der Tabellen im Text</b>	
1 Längen der Bundesfernstraßen nach der Fahrstreifenanzahl .....	5
2 Finanzrahmen .....	6
3 Entwicklung der Fahrleistungen 1985—1987 auf Bundesfernstraßen ..	9
4 Leistungsübersicht .....	19
5 Bauziele und Erfüllung des Fünfjahresplanes 1986—1990 in den Jahren 1986—1987 (Hauptbautitel) .....	19

	Seite
6 Unterhaltung für Bundesfernstraßen .....	27
7 Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen .....	27

**Anhang** (Tabellen und Karten)**Tabellen**

8 Ausgaben — aufgeschlüsselt nach Titel — .....	34
9 Bundesautobahn-Neubaustrecken .....	38
10 Bundesstraßen — Neu- und Ausbaustrecken — ausgenommen Ortsumgehungen — .....	42
11 Bundesstraßen — Neu- und Ausbaustrecken — Ortsumgehungen — .	46
12 Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn an Bundesstraßen .....	54
13 Radwege an Bundesstraßen .....	55
14 Brücken und andere Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen .....	69
15 Brücken und andere Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen	70
16 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1988 .....	71
17 Längenentwicklung der Bundesfernstraßen .....	72

**Karten**

1 Fertigstellungen von Bundesautobahn-Neubaustrecken
2 Erweiterung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken
3 Brücken und andere Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen
4 Ausstattung der Bundesautobahnen mit Glatteismelde- und Taumittelsprühanlagen
5 Autobahnmeistereien
6 Nebenbetriebe

Karte, Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1987 (in der Umschlagtasche)

## Straßenbaubericht 1987

Gemäß § 7 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG in der Fassung vom 21. April 1986, BGBl. I 1986, Seite 559) berichtet der Bundesminister für Verkehr dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

Erstmals wurde der Straßenbaubericht für das Jahr 1971 aufgestellt.

Der Bericht für das Jahr 1986 wurde dem Präsidenten des Deutschen Bundestages mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 30. September 1987 zugeleitet und am 2. Dezember 1987 im Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages beraten (BT-Drucksache 11/922).

Der vorliegende Bericht bezieht sich auf das Jahr 1987.

### 1. Grundlagen

#### 1.1 Netz der Bundesfernstraßen

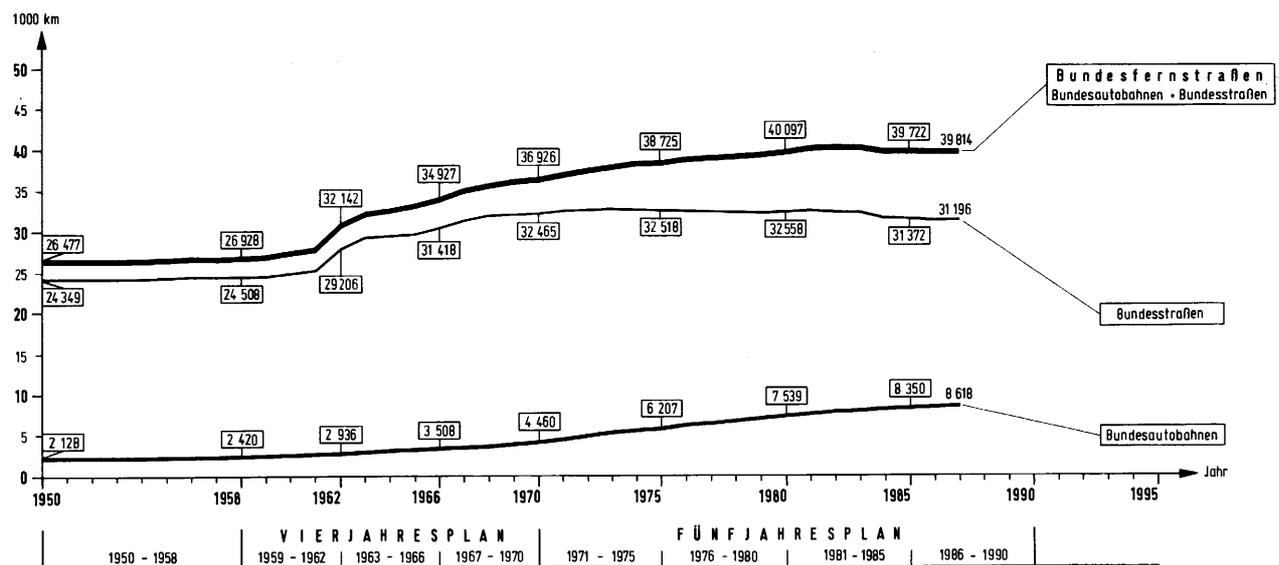
Mit knapp 500 000 km Straßen – davon sind rd. 175 000 km überörtliche Verbindungen – besitzt die

Bundesrepublik Deutschland ein dichtes und weitgehend gut ausgebautes Straßennetz.

Hauptschlagadern dieses Netzes sind die Bundesfernstraßen mit einer Länge von 39 814 km, Stand 1. Januar 1988 (siehe Abbildung 1).

Hiervon sind 8 618 km Bundesautobahnen und 31 196 km Bundesstraßen.

Abbildung 1: Längenentwicklung der Bundesfernstraßen seit 1950  
(Gerundete Längen in km jeweils am 1. Januar)



Die Längenverteilung nach Fahrstreifenanzahl zeigt **Tabelle 1**.

**Tabelle 1: Längen der Bundesfernstraßen nach der Fahrstreifenanzahl**

Stand: 1. Januar 1988

Straßenklasse	Längen (km) mit n Fahrstreifen							Summe
	n =							
	bis 2	3	4	5	6	7	8 und mehr	
Bundesautobahnen . . .	208	26	6 674	484	1 181	15	30	8 618
Bundesstraßen								
Baulast Bund . . . . .	27 081	434	1 790	28		35		29 368
Baulast Gemeinden .	1 151	35	519	12		111		1 828
								<u>31 196</u>

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

Neben den o. a. Betriebsstrecken zählen weitere

- rd. 5 050 km Rampenfahrbahnen (Äste) an Bundesautobahnen und
- rd. 1 990 km Äste an Bundesstraßen

zum Bestand des Bundesfernstraßennetzes. Die Längenverteilung nach Fahrstreifenanzahl zeigt **Tabelle 1**.

Auf Bundesfernstraßen werden rd. 50 % aller Fahrleistungen mit Kraftfahrzeugen abgewickelt.

## 1.2 Investitions- und Bedarfsplanung, Bauprogramme

Das Netz der Bundesfernstraßen ist ein Teil der Bundesverkehrswege, zu denen auch die Schienenwege der Deutschen Bundesbahn, die Bundeswasserstraßen und die Flugsicherungsanlagen gehören. Die Maßnahmen zum Ausbau der Bundesverkehrswege sind im Bundesverkehrswegeplan 1985 (BVWP'85) aufgeführt, der am 18. September 1985 vom Bundeskabinett beschlossen wurde.

Unter Berücksichtigung gesellschaftspolitischer Entwicklungen, wirtschaftlicher Erfordernisse und finanzieller Möglichkeiten nennt der BVWP'85 für die Verkehrsinvestitionspolitik des Bundes folgende Ziele:

- Verkehrssichere Erhaltung der Substanz,
- zügige Fertigstellung im Bau befindlicher Projekte,
- Erfüllung veränderter qualitativer Ansprüche,
- regionale Erschließung und Anbindung und
- bedarfsgerechter Ausbau der Verkehrsnetze

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

Zwischen den einzelnen Bundesverkehrswegen bestehen vielfältige Wechselbeziehungen; so werden die Verkehrsaufgaben teilweise in Koproduktion, teilweise aber auch in Konkurrenz zueinander geleistet. Angesichts knapper werdender Haushaltsmittel stehen große Investitionsprojekte immer häufiger in Konkurrenz zueinander.

Die Investitionspolitik für die Bundesverkehrswege ist deshalb auf einer koordinierten Planung aufgebaut und bedient sich dabei integrierter Gesamtverkehrsprognosen und Projektbewertungen nach einheitlichen gesamtwirtschaftlichen, regionalpolitischen und ökologischen Maßstäben.

Das Ergebnis dieses Planungsprozesses für den Teil Bundesfernstraßen des BVWP'85 ist der Bedarfsplan 1986. Er ist Anlage des „Drittes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (3. FStrAbÄndG) vom 21. April 1986“, das der Deutsche Bundestag am 30. Januar 1986 verabschiedet hat (BGBl. Teil I 1986 vom 30. April 1986).

Der Bedarfsplan 1986 stellt den vom Gesetzgeber aus der Sicht des Jahres 1985 anerkannten Investitionsbedarf für den Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen dar. Bei nachgewiesener Bauwürdigkeit der Einzelmaßnahmen und in Anpassung an die erwarteten Finanzierungsmöglichkeiten im Zeitraum 1986–2000 wird darin unterschieden zwischen Projekten des „Vordringlichen Bedarfs“ mit einem Maßnahmenvolumen von 39,2 Mrd. DM, die bis zum Jahr 2000 finanziert werden sollten, und Projekten der Stufe „Planungen“ mit einem Maßnahmenvolumen von 41 Mrd. DM. Längen und Kosten der im Bedarfsplan 1986 enthaltenen Projekte sowie ihre Zuordnung zu Dringlichkeits- und Maßnahmenkategorien enthält **Tabelle 1**, Straßenbaubericht 1986.

Der Bedarfsplan ist ein langfristiges Bauprogramm. Zu seiner Realisierung stellt der Bundesminister für Verkehr gemäß § 5 Fernstraßenausbaugesetz Fünfjahrespläne auf. Die Finanzierung der Einzelmaßnahmen erfolgt im Rahmen der jährlichen Straßenbaupläne nach Maßgabe der im Bundeshaushalt verfügbaren Mittel.

Bei der Aufstellung des Fünfjahresplanes 1986–1990 wurde die Erhaltung des zur Zeit noch hohen Ausbaustandes des Bundesfernstraßennetzes und die

Verbesserung der Straßen entsprechend den verkehrlichen Erfordernissen einschließlich bedarfsgerechter Netzergänzung als wesentliches Ziel beachtet. Im einzelnen liegen dem Plan folgende Schwerpunkte zugrunde:

- Ordnungsgemäße Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung der bestehenden Straßen bei steigender Beanspruchung,
- 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 Autobahnbetriebsstrecken durch Anbau von Stand- und zusätzlichen Fahrstreifen,
- Lärmschutz an vorhandenen und neuen Bundesfernstraßen,
- Verkehrsbeeinflussung auf Bundesfernstraßen zur besseren Ausnutzung vorhandener Kapazitäten und
- Bau von Netzergänzungen entsprechend dem wachsenden Bedarf sowie zur besseren Anbindung und regionalen Erschließung strukturschwacher und peripherer Gebiete.

Folgende Programme des Bundesministers für Verkehr, sind Bestandteil des geltenden Fünfjahresplans 1986–1990:

#### Ortsumgehungs-Programm 1986

#### Programm zur Beseitigung von Bahnübergängen

#### Programm zum Bau von Radwegen

#### Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesfernstraßen

#### Lärmschutz an Bundesfernstraßen

Die Bauziele für Maßnahmenkategorien des Bedarfsplanes (Erweiterung von BAB-Betriebsstrecken, BAB-Neubau, Neu- und Ausbau von Bundesstraßen und Ortsumgehungen) im Rahmen des Fünfjahresplanes 1986–1990 zeigt **Tabelle 5** (Seite 49).

### 1.3 Finanzierung

Der 4. Fünfjahresplan 1986–1990 wurde auf der Basis des Bedarfsplanes 1986 und dem Finanzplan des Bundes vom 1. Juli 1986 aufgestellt. Zur Zeit gilt der Finanzplan 1988–1992 vom 7. Juli 1988. Er sieht für Kapitel 1210 ab 1988 konstante Ansätze in Höhe von 6,25 Mrd. DM pro Jahr vor.

**Tabelle 2** zeigt den geltenden Finanzrahmen unter Einschluß der Ist-Ausgaben bis 1987 und bei konstantem Gesamtansatz bis 1995.

**Tabelle 2: Finanzrahmen**

– in Mio. DM –

(Stand: 20. Juli 1988)

	Summe 1981–85 Ist	1986 Ist	1987 Ist	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 <sup>2)</sup>	6 196,6	6 250,8	6 250,0	6 250,0	6 250,0	31 197,5	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	1 135,2	1 171,3	1 229,1	1 211,9	5 878,6	1 211,9	1 211,8	1 210,7	1 210,7	1 210,7	6 055,7
Investitionen einschl. ZIP <sup>1)</sup> .	25 474,6	5 065,4	5 115,6	5 078,7	5 020,9	5 038,1	25 318,8	5 038,1	5 038,2	5 039,3	5 039,3	5 039,3	25 194,3
– davon Hauptbau- titel . . . . .	16 671,7	3 209,9	3 112,5	3 022,5	2 771,3	2 714,2	14 830,4	2 553,4	2 524,1	2 493,1	2 459,3	2 423,7	12 453,6
– davon an- dere Investi- tionen . . . . .	8 802,9	1 855,5	2 003,1	2 056,2	2 249,6	2 323,9	10 488,4	2 484,7	2 514,1	2 546,2	2 580,0	2 615,6	12 740,7

<sup>1)</sup> ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm (1981–85 1 398,0 Mio. DM, 1986 31,6 Mio. DM)

<sup>2)</sup> Zum Vergleich: Fünfjahresplan 1981 bis 1985 (Soll)  
Finanzrahmen 1981 bis 1985 (Ist)  
Differenz  
Fünfjahresplan 1986 bis 1990 (Soll)  
Finanzrahmen 1986 bis 1990 (Ist 86–87)  
Differenz

31 966,8 Mio. DM  
31 099,3 Mio. DM  
– 867,5 Mio. DM  
31 000,0 Mio. DM  
31 197,5 Mio. DM  
+ 197,5 Mio. DM

Der nominal gleichbleibende Finanzrahmen hat weitreichende straßenbauliche und verkehrliche Konsequenzen; denn unbestritten ist, daß für die verkehrlich und bautechnisch notwendige Erhaltung der Straßenanlagen die Erhaltungsausgaben kontinuierlich steigen (s. Ziff. 2.2).

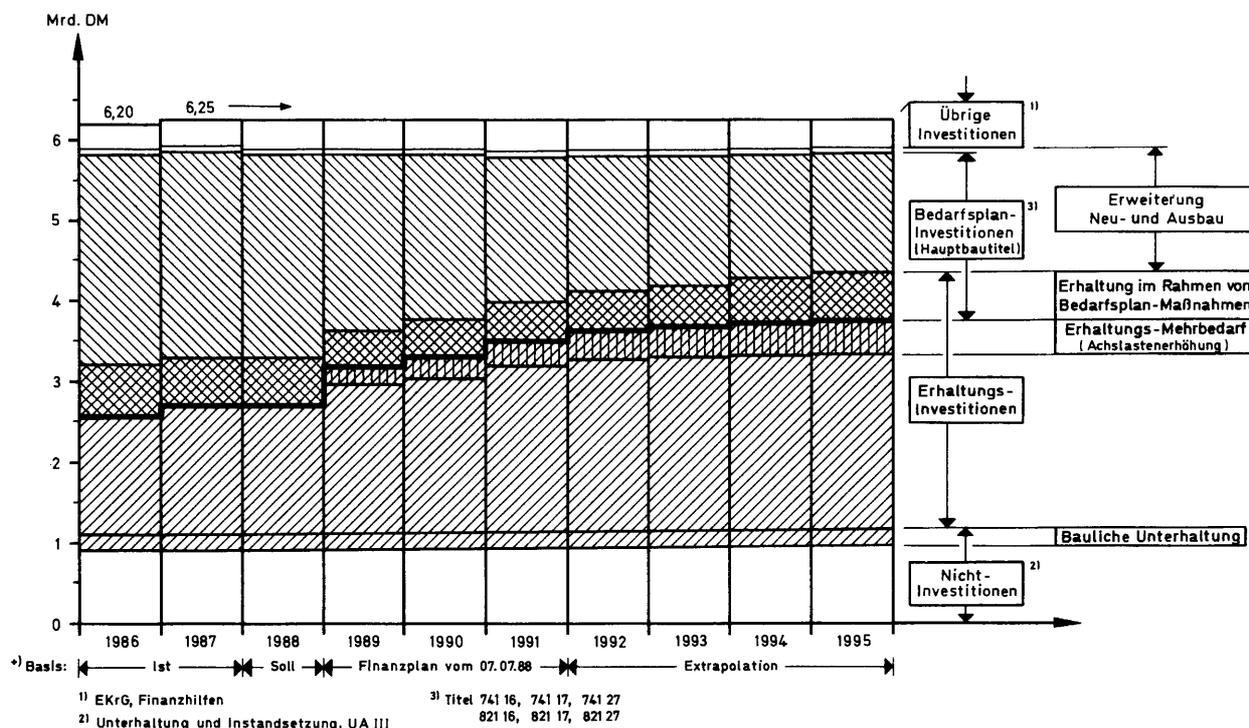
Ein über die Jahre gleichbleibender Finanzrahmen bedeutet daher stetige Abnahme der in den Einzeljahren für Bedarfsplaninvestitionen (Hauptbautitel) zur Verfügung stehenden Mittel und zwar von rd. 3,2 in 1986 auf rd. 2,4 Mrd. DM in 1995 gem. **Tabelle 2**. Dies entspricht einem Rückgang um bis zu 800 Mio./Jahr oder 25 % bzw. um 4,73 Mrd. DM im gesamten Zeitraum 1986–1995. Dieser Rückgang der verfügbaren Mittel wird in seiner Wirkung verstärkt durch eine teilweise erhebliche Steigerung der Kosten der Maßnahmen aus Gründen der Preisentwicklung und vor allem wegen erhöhter Aufwendungen für Umweltschutzmaßnahmen (z. B. Tunnel).

Heute muß darüber hinaus von einer weiteren Steigerung des Erhaltungsbedarfs – infolge der aufgrund

von EG-Beschlüssen in 1986 bereits eingeführten und für 1992 vorgesehenen weiteren Erhöhung der zulässigen Achslasten für Lkw – ausgegangen werden. Nach ersten Untersuchungsergebnissen beträgt der daraus resultierende Erhaltungsmehrbedarf im Planungszeitraum 1989 bis 1995 vsl. rd. 2,25 Mrd. DM; das sind 8,2 % der gem. **Tabelle 2** im Zeitraum 1986–1995 für Bedarfsplaninvestitionen disponierten Mittel. Der langfristige Trend zur Abnahme der Neu- und Ausbauinvestitionen im Straßenbau wird dadurch weiter verstärkt. Die Entwicklung bis 1995 zeigt **Abbildung 2**.

Als Konsequenz zeichnet sich ab, daß sich die Erfüllung des Bedarfsplanes für Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarf“ weiter verzögert; aus heutiger Sicht beträgt der Planungsvorrat des vordringlichen Bedarfs noch etwa 20 Jahre. Die Probleme bei der Finanzierung der Bauprogramme werden deshalb erheblich verstärkt.

**Abbildung 2: Entwicklung der Ausgabenbereiche 1986–1995**



Schon 1989 und 1990 müssen vsl. baureife Maßnahmen zurückgestellt und im Bau befindliche Maßnahmen später fertiggestellt werden. Bei weiter zunehmender Verkehrsbelastung, insbesondere im Straßengüterfernverkehr, werden Anzahl, Umfang und Häufigkeit der Verkehrsengpässe überproportional zunehmen. Hieraus sind volkswirtschaftliche Negativeffekte wie

- Einbußen der Wirtschaft durch Zeit- und Betriebskostenerhöhungen,
  - Erhöhte Umweltbelastung durch Lärm und Abgase und
  - Zunahme des Unfallrisikos
- zu erwarten.

**2. Aktuelles**

**2.1 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen**

Im Jahre 1987 hat die Zahl der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge um 1,105 Mio. oder 3,5 % zugenommen.

Die Aufgliederung nach Fahrzeugarten zeigt folgende Bestände/Veränderungen zum Jahresbeginn 1988 gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitpunkt:

- Bestand an Pkw: 28,304 Mio. (Zuwachs: +4 %)
- Bestand an Lkw: 1,309 Mio. (Zuwachs: +1,1 %)
- Bestand, übrige: 3,502 Mio.

Von den 28,304 Mio. Pkw waren insgesamt 6,853 Mio. Pkw, d. h. 24,2 %, als schadstoffreduzierte Fahrzeuge anerkannt. Knapp 50 % entfielen hierbei auf Fahrzeuge mit Ottomotoren.

Auf den Bundesfernstraßen wurde 1987 eine Fahrleistung von rd. 203,7 Mrd. Fahrzeugkilometern er-

bracht; dies entspricht – wie im Vorjahr – etwa der Hälfte des gesamten Kraftfahrzeugverkehrs im Bundesgebiet und unterstreicht die hohe Bedeutung der Bundesfernstraßen für die Verkehrsabwicklung in der Bundesrepublik Deutschland.

Besonders hoch ist die Konzentration des Kraftfahrzeugverkehrs auf den Bundesautobahnen; diese tragen bei einem Längenanteil von rd. 1,7 % am Gesamtstraßennetz rd. 27 % aller Fahrleistungen.

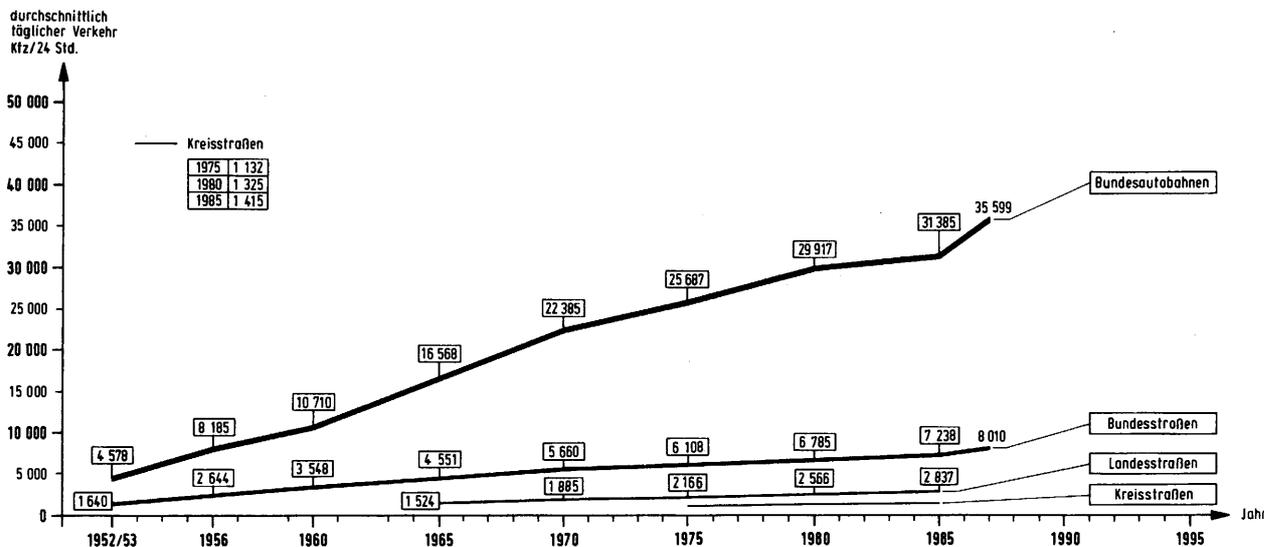
Die mittleren Werte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) auf Autobahnen und Bundesstraßen verdeutlichen diese hohe Verkehrskonzentration:

Bundesautobahnen: rd. 35 599 Kfz/24 h  
(1986: 33 700 Kfz/24 h)

Bundesstraßen: rd. 8 010 Kfz/24 h  
(1986: 7 800 Kfz/24 h).

Die Entwicklung dieser Werte zeigt **Abbildung 3**.

**Abbildung 3: Mittlere Verkehrsstärken nach Straßenklassen – außerorts – Entwicklung 1952–1987**



Für 620 Abschnitte im Bundesfernstraßennetz liegen ständige Verkehrsmengenangaben vor, die mit Hilfe von automatischen Langzeitzählgeräten ermittelt werden. Die Ergebnisse dieser Zählstellen werden regelmäßig als Quartals- und Jahresauswertungen von der Bundesanstalt für Straßenwesen herausgegeben

und in der Schriftenreihe „Straßenverkehrszählungen“ veröffentlicht.

Die Entwicklung der Fahrleistungen auf den Bundesfernstraßen gem. **Tabelle 3** ist aus diesen Zählergebnissen abgeleitet.

Tabelle 3: Entwicklung der Fahrleistungen 1985–1987 auf Bundesfernstraßen

Straßenklasse	Fahrleistungen Mrd. Fz-km			Zunahme absolut Mrd. Fz-km		Zunahme relativ (%)	
	1985	1986	1987	1985/86	1986/87	1985/86	1986/87
Bundesautobahnen .....	94,4	103,3	110,8	8,9	7,5	10,9	10,7
Bundesstraßen – außerorts – .....	65,0	68,7	70,7	3,7	2,0	5,6	2,9

Zur aktuellen Beobachtung der Verkehrsentwicklung in kritischen Reisezeiten wurden auch 1987 und 1988 an besonderen Feiertagen und Ferienwochenenden die Fahrzeuge an 22 repräsentativen, automatisch arbeitenden Langzeitzählstellen an Bundesautobahnen erfaßt und jeweils kurzfristig ausgewertet. Hieraus sind folgende Ergebnisse für 1988 zu nennen:

- Der letzte Arbeitstag vor Ostern (Donnerstag) und vor Pfingsten (Freitag) wies 1988 wie 1987 im Mittel über das gesamte Autobahnnetz die jeweils größten Verkehrsstärken auf.
- Als besonders hochbelastete Abschnitte wurden zu Ostern, Pfingsten und in der Hauptreisezeit 1987 und 1988 ermittelt

Streckenabschnitt	1987		1988 *)	
	Datum	Verkehrsmenge – Kfz/24 h –	Datum	Verkehrsmenge – Kfz/24 h –
A 1 Hamburg–Bremen bei Gülsingen .....	Do. 16. 4.	96 820	Do. 31. 3.	94 186
	Fr. 5. 6.	101 749	Fr. 20. 5.	107 869
	Fr. 31. 7.	99 930	Fr. 29. 7.	107 125
A 3 Köln–Frankfurt bei Idstein .....	Do. 16. 4.	83 189	Do. 31. 3.	86 584
	Fr. 5. 6.	85 805	Fr. 20. 5.	93 733
	Fr. 17. 7.	96 068	Fr. 29. 7.	100 246
A 5 Heidelberg–Basel bei Karlsruhe .....	Do. 16. 4.	103 487	Do. 31. 3.	98 931
	Fr. 5. 6.	101 255	Fr. 20. 5.	114 109
	Fr. 28. 8.	111 309	Fr. 29. 7.	127 778
A 8 München–Salzburg bei Holzkirchen .....	Do. 16. 4.	106 088	Mo. 4. 4.	112 367
	Fr. 5. 6.	96 000	Fr. 20. 5.	102 379
	Sa. 1. 8.	134 671	Sa. 30. 7.	145 630
A 9 Nürnberg–München bei München-Nord .....	Do. 16. 4.	134 900	nicht gezählt	
	Fr. 5. 6.	130 852	nicht gezählt	
	Fr. 17. 7.	148 572	nicht gezählt	

\*) bis 1. August 1988 erfaßt

## 2.2 Erhaltung der Bundesfernstraßen

### 2.2.1 Mittelbedarf

Das Netz der Bundesfernstraßen mit einer Länge von rd. 40 000 km, seinen Brücken und sonstigen baulichen Anlagen verkörpert zu Preisen von 1980 einen Zeitwert von knapp 140 Mrd. DM.

Untersuchungen zum Erhaltungsbedarf haben ergeben, daß der bisherige Mittelansatz für die Erhaltung den Erfordernissen gerecht wurde.

Im Jahre 1987 hat der Bund für die Erhaltung ausgegeben:

für bauliche Unterhaltung (U)	rd. 178 Mio. DM
für größere Instandsetzungen (I) und Erneuerungen (E)	rd. 1 502 Mio. DM
für qualitätsverbessernde Maßnahmen (NQ)	rd. 745 Mio. DM
<hr/>	
für Erhaltung im weiteren Sinn insgesamt	rd. 2 425 Mio. DM

Die Abgrenzung der verwendeten Begriffe und die Aufteilung der Ausgaben 1987 zeigt **Abbildung 4**.

**Abbildung 4: Erhaltung der Bundesfernstraßen**

– Begriffe und Istaussgaben 1987 – (Mio. DM)

<b>Verkehrsinvestitionen</b>					
5 116					
<b>Wegeinvestitionen [Brutto]</b> einschl. Grunderwerb					<b>Sonstige Investitionen</b>
4 756					360
<b>Ersatz</b>			<b>Ergänzungen [Netto]</b>		
1 502			3 254		
<b>Betrieb und Wartung</b>	<b>Bauliche Unter- haltung [U]</b>	<b>Instand- setzung [Größere] [I]</b>	<b>Erneuerung [entsprechend Stand der Technik] [E]</b>	<b>Veränderung [Qualität] [NQ]</b>	<b>Erweiterung [Kapazität] [NK]</b>
787	178	557	945	745	2 509
<b>Erhaltung im engeren Sinn</b>					
1 680					
<b>Erhaltung im weiteren Sinn</b>					
2 425					
<b>Veranschlagung im Haushalt bei:</b>					
<b>H Gr. 5 [anteilig]</b>			<b>H Gr. 7 und 8 [gesamt]</b>		
965			5 116		

Nach vorliegenden Erkenntnissen wird der Erhaltungsbedarf für die Bundesfernstraßen von derzeit über 2,4 Mrd. DM bis Mitte der 90er Jahre auf über 3 Mrd. DM/Jahr anwachsen.

Eine Bund/Länder-Arbeitsgruppe untersucht derzeit den der Erhöhung der Achslasten und Gesamtgewichte für Lastkraftwagen (1986, 1992) zurechenbaren Erhaltungsmittelmehrbedarf. Nach bis jetzt vorliegenden Ergebnissen ist von einem dadurch bedingten Mehrbedarf von 2,25 Mrd. DM im Zeitraum 1989–1995 auszugehen.

Bei den Bedarfsschätzungen ist berücksichtigt, daß auch im Brückenbereich die Erhaltung der Bauwerksubstanz künftig an Bedeutung zunehmen wird. Dem wird durch Überarbeitung bestehender Regelwerke und die Erarbeitung neuer Regelwerke Rechnung getragen. Auch die personellen und sachlichen Voraussetzungen für eine regelmäßige und ordnungsgemäße Überwachung, Prüfung, Unterhaltung und Instandsetzung der Bauwerke müssen dieser wichtigen Aufgabe angepaßt werden.

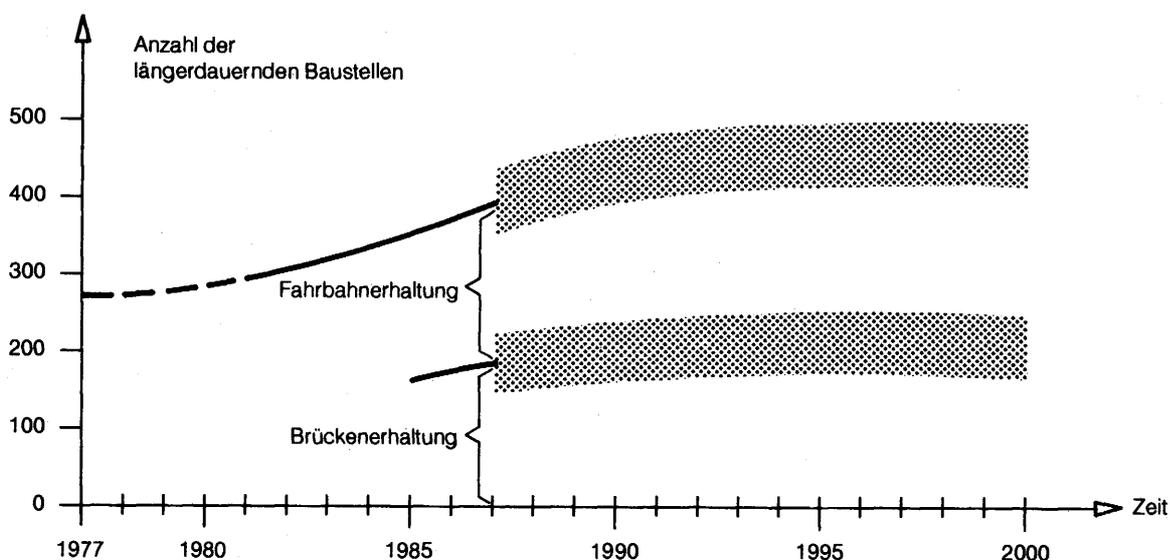
Die Beobachtung der Erhaltungskosten für Brücken an Bundesfernstraßen zeigt nach einer Stagnation in

den Jahren 1983 bis 1986 bei etwa 280 Mio. DM/Jahr einen leichten Anstieg auf knapp 300 Mio. DM/im Jahr 1987.

**2.2.2 Baustellen und Verkehrsfluß auf den Bundesautobahnen**

Erhaltung der Bundesautobahnen heißt Bauen bei Aufrechterhaltung des Verkehrs.

Im Netz der Bundesautobahnen mit derzeit 8 618 km Länge sind durchschnittlich in jedem Jahr an etwa 800 km Richtungsfahrbahnen größere Instandsetzungs- oder Erneuerungsarbeiten von längerer Dauer durchzuführen. Hinzu kommen Erneuerungs- oder Instandsetzungsarbeiten an etwa 2 000 Brücken. Insgesamt ist in jedem Jahr – ohne die Tagesbaustellen für Unterhaltungsarbeiten – mit etwa 280 Baustellen zur Erhaltung der Fahrbahnen und weiteren etwa 220 Baustellen zur Erhaltung der Brücken, also insgesamt mit etwa 500 längerdauernden Baustellen zu rechnen (siehe Abbildung 5).

**Abbildung 5: Entwicklung der Anzahl längerdauernder Baustellen**

Bei einer mittleren Dauer der Bauzeit von etwa zwei Monaten und einer mittleren Länge der Baustellen einschließlich der Überleitungen von etwa 2 km sind durch längerdauernde Baustellen etwa 1 000 km Bundesautobahnen, also mehr als 10% der Bundesautobahnen, über zwei Monate betroffen.

Daran läßt sich leider nichts ändern, denn die Erhaltung der Bundesautobahnen ist eine Daueraufgabe.

Der Bundesminister für Verkehr ist bestrebt, insbesondere kürzere Bauzeiten, auch durch Inkaufnahme höherer Baukosten, zu erreichen und darüber hinaus alle Möglichkeiten moderner Straßenverkehrstechnik zu nutzen, um durch Verkehrsregelung und Verkehrsbeeinflussung im Bereich von Baustellen die Verkehrssicherheit und die Qualität des Verkehrsflusses im höchstmöglichen Maße sicherzustellen.

## 2.3 Ausbau des Autobahnnetzes

### 2.3.1 Ausbau bestehender Bundesautobahnen

Die Konzentration des Verkehrs auf den Bundesautobahnen nimmt weiter zu. Die derzeitige mittlere Verkehrsstärke liegt bei rd. 35 000 Kfz/Tag. Dieser Mittelwert wird in Ballungsgebieten weit überschritten.

Es ist daher notwendig, die Leistungsfähigkeit bestimmter Abschnitte der bestehenden 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 durch die 1986 bereits erfolgte und die 1992 bevorstehende weitere Achslasterhöhung erheblich zunehmen wird.

Ziel ist, im Endzustand etwa 2 800 km der insgesamt geplanten 10 300 km BAB-Netzlänge mit 6 oder

8 Fahrstreifen auszustatten. Die Länge von rd. 2 800 km verteilt sich auf 330 km Neubaustrecken, von denen 250 km bereits unter Verkehr sind und 2 470 km BAB-Betriebsstrecken; von diesen wurden bis Ende 1987 etwa 935 km auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen erweitert.

Die Gesamtlänge der 6- und 8streifigen Strecken betrug am 1. Januar 1988 rd. 1 185 km.

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

Im Jahre 1987 wurden rd. 452 Mio. DM für die Querschnittserweiterung von BAB-Betriebsstrecken aufgewendet.

Die Leistungen und Ausgaben im Jahre 1987 sind in Abschnitt 3.3.1 näher aufgegliedert; einen Überblick über das Programm zum Ausbau auf sechs bzw. acht Fahrstreifen mit Standstreifen sowie über die Fertigstellungsleistungen im Berichtsjahr gibt **Karte 2 im Anhang**.

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.

### 2.3.2 Neubau von Bundesautobahnen

Im Jahre 1987 sind 179 km neue BAB-Strecken (= 20 Streckenabschnitte) gemäß Bedarfsplan fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden; davon sind rd. 14 km mit nur einer ersten Fahrbahn gebaut worden. Außerdem wurden rd. 7 km 2. Fahrbahnen ergänzt.

Unter Berücksichtigung der 1987 erfolgten Umstufungen, Neuvermessungen u. ä. ist das Netz der Bundes-

autobahnen bis zum 1. Januar 1988 auf eine Länge von 8 618 km angewachsen; das sind rd. 83,7 % der im Bedarfsplan 1986 vorgesehenen Gesamtlänge von 10 300 km. Der Netzzuwachs nach 1945 beläuft sich somit auf 6 490 km. Ende des Jahres 1987 waren rd. 400 km BAB-Neubaustrecken in Bau, davon 23 km mit vorerst nur einer Fahrbahn.

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Jahre 1987 insgesamt 1 446 Mio. DM aufgewendet. Die Leistungen und Ausgaben im Jahre 1987 sind in Abschnitt 3.3.2 näher aufgegliedert; die Einzelvorhaben enthält **Tabelle 9**, (Seite 38), die Fertigstellung von Bundesautobahnen zeigt **Karte 1 im Anhang**.

## 2.4 Ausbau der Bundesstraßen

Im Jahre 1987 sind 194 km neue Bundesstraßen gemäß Bedarfsplan fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden. Unter Berücksichtigung der 1987 erfolgten Abstufungen hat sich die Gesamtlänge der Bundesstraßen um 172 km auf 31 196 verringert.

Zu den wichtigsten Aufgaben beim Ausbau des Bundesstraßennetzes gehören:

- Bau von Ortsumgehungen,
- Bau von Radwegen,
- Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge.

Das Programm für den Bau von **Ortsumgehungen** im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes wurde 1987 im Rahmen des Fünfjahresplanes 1986 bis 1990 fortgeführt. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 127,9 km Teilstrecken von Ortsumgehungen (23,1 km 4streifig, 104,8 km 2streifig) fertiggestellt.

Unter Einschluß der bereits in den Vorjahren fertiggestellten Abschnitte konnten damit 35 Ortsumgehungen (Gesamtlänge 151,7 km) vollständig fertiggestellt werden. Weitere 119 Ortsumgehungen mit insgesamt 413,6 km Länge waren Ende 1987 in Bau. Insgesamt wurden im Berichtsjahr rd. 994 Mio. DM für den Bau von Ortsumgehungen ausgegeben.

Der **Bau von Radwegen** an Bundesfernstraßen wird im Fünfjahresplan 1986–1990 besonders gefördert. Durch die Trennung des Fahrradverkehrs vom motorisierten Verkehr wird die Verkehrssicherheit erheblich erhöht.

Das Radwegeprogramm des Bundesministers für Verkehr wurde im Berichtsjahr fortgeführt. Seit Beginn im Jahre 1981 sind 1 910 km, davon im Jahr 1987 rd. 270 km Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes gebaut worden.

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

Für die Beseitigung von Bahnübergängen sowie für andere technische Sicherungen wurden im Jahre 1987 aus dem Straßenbauplan ca. 54 Mio. DM ausgegeben.

Seit 1949 sind insgesamt 431 Bahnübergänge der Deutschen Bundesbahn im Zuge von Bundesstraßen beseitigt, weitere 303 Bahnübergänge durch Verkehrsverlagerungen entlastet oder ausgeschaltet worden. Am Jahresende 1987 waren 16 Maßnahmen in Bau.

Der weitere punktuelle Ausbau der Bundesstraßen dient der Ausschaltung von Gefahrenstellen und der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Im Jahre 1987 wurden insgesamt 2 210,9 Mio. DM für den Neu- und Ausbau der Bundesstraßen ausgegeben.

Die Leistungen und Ausgaben sind in Abschnitt 3.3.3 näher aufgegliedert; Einzelvorhaben enthalten die **Tabellen 10–13** (Seite 42 ff.).

## 2.5 Umweltschutz

Die Ziele und Grundsätze des Umweltschutzes werden beim Straßenbau bestmöglich 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 Ermittlung 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

Der investive Lärmschutz ist seit 1983 nach den vom Bundesminister für Verkehr herausgegebenen Richtlinien für den Lärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VkB1 1983/306) durchgeführt worden. Das Bundesverwaltungsgericht hat im Mai 1987 entschieden, daß ohne eine normative Festlegung von Immissionsgrenzwerten in jedem Einzelfall geprüft werden müsse, ob und in welcher Weise nach den gegebenen Umständen der von der Straße ausgehende Verkehrslärm schädliche Umwelteinwirkungen hervorruft und ob und in welchem Umfang Schutzmaßnahmen zu treffen sind. Das Bundesverfassungsgericht wird sich demnächst zur Frage der Notwendigkeit einer normativen Regelung äußern. Sobald die Entscheidung dieses Gerichtes vorliegt, wird die Bundesregierung über den Fortgang in der Lärmschutzpraxis beschließen.

Im Berichtsjahr wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) 224 Mio. DM, für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) wurden weitere 73 Mio. DM ausgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr führt mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder und der Bundesanstalt für Straßenwesen Langzeituntersuchungen zur Erprobung von lärmindernden Straßendecken durch. Das Programm umfaßt 15 Erprobungsstrecken im Außerortsbereich, die nahezu über das gesamte Bundesgebiet verteilt sind. Dazu kommen noch weitere Erprobungsstrecken in einigen Großstädten, um die für innerstädtische Straßen spezifischen Probleme zu untersuchen.

Von den lärmindernden Straßendecken wird eine geringere Anregung der Reifenabrollgeräusche und die Absorption eines Teils der vom Fahrzeug abgestrahlten Antriebs- und Rollgeräusche erwartet. Da diese Straßendecken auch betriebssicher sein müssen, sollen neben dem Problem der Lärmentwicklung ganz besonders auch Fragen der Verkehrssicherheit sowie der Haltbarkeit und der Lebensdauer geklärt werden. Im einzelnen wird folgendes untersucht:

- Abhängigkeit der möglichen Lärminderung der Decke vom Hohlraumgehalt, der Kornzusammensetzung, der Größe des Maximalkornes, der Menge und der Art des Bindemittels sowie die zeitliche Entwicklung der Lärminderung (Verschmutzung der Poren);
- Abhängigkeit der Pegelminderung von der Fahrzeuggeschwindigkeit und vom Anteil des Schwerlastverkehrs;
- Standfestigkeit; Haltbarkeit und voraussichtliche Lebensdauer der lärmindernden Beläge;

- Verkehrssicherheit (Griffigkeit) bei trockener und nasser Fahrbahn sowie bei winterlichen Bedingungen, zeitliche Entwicklung der Griffigkeit;

- Aufwand für den Winterdienst.

Nach den ersten Meßergebnissen liegt die Lärminderung in der Größenordnung von 2–4 dB(A). Pegelminderungen in dieser Höhe wurden auch von Fachleuten aus dem benachbarten Ausland genannt, die an einem von der Bundesanstalt für Straßenwesen am 22./23. Oktober 1987 veranstalteten internationalen Erfahrungsaustausch teilgenommen haben. Die ausländischen Fachleute haben auch die deutsche Auffassung bestätigt, daß noch viele Fragen offen sind und es erforderlich ist, das eingeleitete Untersuchungsprogramm über einen längeren Zeitraum weiterzuführen, ehe über einen gezielten Einsatz von lärmindernden Straßendecken endgültig entschieden werden kann.

Die vom Straßenverkehr ausgehenden Luftverschmutzungen lassen sich mit Mitteln des Straßenbaues im allgemeinen nur wenig reduzieren 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 Schutz von Natur und Landschaft

Bei Fernstraßenbauvorhaben werden umfangreiche Maßnahmen zum Schutz der Natur, d. h. zum Schutz von Tieren, Pflanzen, Boden, Wasser und Klima, sowie zum Schutz der Landschaft durchgeführt.

Beispielsweise wurden bei der im Berichtsjahr fertiggestellten Strecke der A 7 zwischen Würzburg und Ulm von 1,64 Mrd. DM Gesamtbaukosten rd. 140 Mio. DM für Maßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft ausgegeben, z. B. für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Rückhaltung und Reinigung des Straßenwassers, Maßnahmen zum Schutz von Wassergewinnungsgebieten und Bepflanzung.

Über die Veröffentlichung der „Hinweise zur Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Bundesfernstraßenbau“ und das „Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen“, wurde bereits im Straßenbaubericht 1986 berichtet. Die beiden Veröffentlichungen haben sich für die Praxis als hilfreich erwiesen.

Mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1987 hat der Bundesminister für Verkehr die „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung“ eingeführt. Sie behandeln Versickerung, Rückhaltung und Reinigung des Straßenwassers und der landschaftsgerechten Gestaltung der Entwässerungseinrichtungen.

## 2.6 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesfernstraßen

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

Damit sind folgende Probleme verbunden:

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

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

Deswegen hat der Bundesminister für Verkehr im Januar 1986 der Öffentlichkeit ein Grundkonzept der Verkehrsbeeinflussung auf Bundesfernstraßen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsflusses vorgestellt. Die Realisierungsstufen dieses Grundkonzeptes wurden im Straßenbaubericht 1986, Seite 13, beschrieben.

### 2.6.1 Bundesautobahnen

Die Verwirklichung der ersten Stufe des Grundkonzeptes der Verkehrsbeeinflussung wird seit langem vorangetrieben. Die im Verkehrsbeeinflussungsprogramm des Bundes für die Jahre 1981 bis 1990 vorgesehenen Maßnahmen sind zu einem großen Teil fertiggestellt, im Bau oder in der Planungsphase. Dabei haben sich in den letzten Jahren zunehmend auch Änderungen ergeben durch zwischenzeitliche technische Verbesserungen der Verkehrsbeeinflussungsanlagen, durch den weiteren Ausbau des Autobahnnetzes und die unerwartet große Verkehrszunahme in Spitzenzeiten. Der Bundesminister für Verkehr hat deshalb in 1987 begonnen, das Beeinflussungsprogramm fortzuschreiben und über das Jahr 1990 hinaus den geänderten Verhältnissen anzupassen.

Die Verdichtung der Verkehrsdatenerfassung auf Autobahnen soll in ihrem Endzustand ermöglichen, den Verkehrsfluß flächendeckend zu beobachten und zu beurteilen, um daraus Informationen und Empfehlungen für Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen, auch für den Verkehrsfunk, zu gewinnen. Von der Bundesanstalt für Straßenwesen wurde 1987 ein neues Verkehrsdatenerfassungsgerät konzipiert und mit der Industrie und den Bundesländern weiterentwickelt, um bundesweit vergleichbare Verkehrsdaten zu erhalten. Im Bereich des Autobahnnetzes um Frankfurt konnten 1987 erste Erfahrungen gewonnen werden im Hinblick auf automatische Erkennung von Stauungen.

Einen Schwerpunkt der zweiten Stufe des Grundkonzeptes der Verkehrsbeeinflussung stellt die Nutzung des Radio-Daten-Systems (RDS) für den Verkehrsfunk dar. Bei den noch laufenden vorbereitenden Arbeiten hat der Bundesminister für Verkehr besonders an der

Standardisierung von Verkehrsmeldungen mitgewirkt. Er hat weiterhin begonnen, die Rahmenbedingungen für das sich abzeichnende europäische RDS-Demonstrationsvorhaben zu formulieren und die übrigen Beteiligten, die Rundfunkanstalten und die einschlägige Industrie, für die Zusammenarbeit zu gewinnen.

In der dritten Stufe des Grundkonzeptes sollen Systeme verwirklicht werden, die dem einzelnen Autofahrer Informationen und Routenempfehlungen speziell für die von ihm vorgesehene Fahrt geben. Im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr wurden die Vorarbeiten an dem geplanten Leit- und Informationssystem Berlin (LISB) vom Bundesminister für Forschung und Technologie, dem Senat Berlin, der Industrie und den übrigen Projektbeteiligten fortgeführt.

Im Jahre 1987 wurden auf den Bundesautobahnen folgende hervorzuhebende Einrichtungen der kollektiven verkehrsabhängigen Verkehrsbeeinflussung errichtet und in Betrieb genommen:

- A 7, Stauwarnanlagen Zulauf Elbtunnel Hamburg;
- A 7, Verkehrsbeeinflussungsanlagen Agnesburgtunnel und Virngrundtunnel;
- A 8, Streckenbeeinflussungsanlage Kirchheim (Teck)–Aichelberg, 1. Stufe;
- A 10, Stauwarnanlage Stadtring Berlin;
- A 11, Verkehrsbeeinflussung Berlin/Tegel–Ortsmitte;
- A 66, Geschwindigkeitswarnanlage Bergen–Enkheim;
- A 3, A 5, A 66, A 661, Autofahrer-Rundfunk-Informationssystem aufgrund aktueller Meßwerte (ARIAM), Stufe 1, Autobahnnetzteil Frankfurt a. M., Umrüstung Verkehrsrechnerzentrale Rüsselsheim.

Im Sommer 1988 werden unter anderem in Betrieb genommen:

- A 4, Aachen–Köln, Verkehrsbeeinflussungsanlage für Nebel- und Stauwarnung, situationsgerechte Geschwindigkeitsbegrenzungen und Fahrstreifenzuteilung;
- A 5, mobile Stauwarnanlage vor Baustellen bei Karlsruhe (Pilotprojekt);
- A 8, Streckenbeeinflussungsanlage Kirchheim (Teck)–Aichelberg, 2. Stufe.

### 2.6.2 Bundesstraßen

Im Netz der Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sind Unfallschwerpunkte infolge von baulichen und verkehrstechnischen Mängeln nur mittelfristig auszuschalten. In Einzelfällen kann kurzfristig Abhilfe mit Hilfe spezieller Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen geschaffen werden. Hierfür kommen insbesondere in Betracht:

Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote in Abhängigkeit von Witterung und Verkehrsbelastung.

Auf Veranlassung des Bundesministers für Verkehr haben die obersten Straßenbaubehörden der Länder geprüft, für welche Unfallschwerpunkte im Netz der Bundesstraßen durch Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen die Verkehrssicherheit erhöht werden kann.

Im Jahre 1987 wurden bereits auf folgenden Bundesstraßen-Streckenabschnitten Verkehrsbeeinflussungsanlagen installiert:

#### *Baden-Württemberg*

B 18, Aitrach–Aichstetten

B 312, östlich Biberach/Ringschnait

#### *Hessen*

B 3, Gilserberg–Jesberg

B 38, Rimbach–Lörzenbach

B 54/275, Bad Schwalbach–Taunusstein

B 83, Guxhagen–Albshausen

B 460, Fürth–Leberbach.

## **2.7 Harmonisierung im Straßen- und Brückenbau in der Europäischen Gemeinschaft**

### **2.7.1 Grundlage**

Artikel 100 des ergänzten EWG-Vertrags ermächtigt den Europäischen Rat auf Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften Richtlinien zur Angleichung derjenigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedsstaaten zu erlassen, die sich unmittelbar auf das Erreichen oder Funktionieren des gemeinsamen Marktes auswirken. Die Mitgliedsstaaten sind verpflichtet, die Richtlinien in nationales Recht umzusetzen. Der Vertrag bestimmt zudem, daß die Gemeinschaft alle erforderlichen Maßnahmen treffen muß, um den Binnenmarkt (freier Verkehr für Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital) bis zum 31. Dezember 1992 zu verwirklichen. Diese Beschlüsse betreffen u. a. alle technischen Regelwerke, die für Entwurf, Bemessung und Ausführung sowie Prüfung, Unterhaltung und Instandsetzung von baulichen Anlagen der Bundesverkehrswege beachtet werden müssen. Im einzelnen sind das z. B. Normen des Deutschen Instituts für Normung (DIN) sowie die vom Bundesminister für Verkehr eingeführten zusätzlichen Technischen Vorschriften, Technischen Lieferbedingungen und Technischen Prüfvorschriften.

### **2.7.2 Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft**

Für den bautechnischen Bereich sind die Bauproduktenrichtlinie<sup>1)</sup>, die Informationsrichtlinie<sup>2)</sup> und die Maschinenrichtlinie<sup>3)</sup> von besonderer Bedeutung:

#### **– Bauproduktenrichtlinie**

Die Bauproduktenrichtlinie gilt künftig für alle Bauprodukte, die bei Ausführung von Bauwerken des Hochbaus (z. B. Häuser, Silos, Feuerungsanlagen) und des Tiefbaus (z. B. Straßen, Tunnel, Brücken, Stützwände, Wehre) verwendet werden, sofern wesentliche Anforderungen (z. B. Dauerhaftigkeit, Gebrauchstauglichkeit, Sicherheit, Gesundheit) an sie zu stellen sind. Hieraus ergeben sich weitreichende Konsequenzen für den freien Warenverkehr und die technische Qualität der Produkte.

Nach § 19 der Richtlinie ist zur Beratung der Kommission ein „Ständiger Ausschuß“ vorgesehen; für den Ausschuß darf jeder Mitgliedsstaat zwei Vertreter benennen.

Der „Ständige Ausschuß“ hat unter anderem die Aufgabe, Inhalt und Umfang von Aufträgen für die Erarbeitung von europäischen Normen festzulegen und sie der Kommission zur Annahme zu empfehlen. Auch werden die Leitlinien für alle technischen Zulassungen von ihm beeinflusst. Der „Ständige Ausschuß“ wird künftig eine Schlüsselstellung im europäischen Bauwesen einnehmen.

Die Bauproduktenrichtlinie soll so bald wie möglich verabschiedet werden. Zur Annahme genügt eine qualifizierte Mehrheit mit gewichteten Stimmen.

#### **– Informationsrichtlinie**

Die Informationsrichtlinie verpflichtet die Mitgliedsstaaten, vor dem Erlass technischer Vorschriften die Kommission hiervon zu unterrichten. Die Verabschiedung solcher Vorschriften ist nur noch zulässig, wenn weder die Kommission der EG noch die anderen Mitgliedsstaaten Einwände erheben.

<sup>1)</sup> Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedsstaaten über Bauprodukte [KOM(86)] 756 endg.<sup>3)</sup>

<sup>2)</sup> Richtlinie des Rates vom 28. März 1983 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften (83/189/EWG), Amtsblatt der EG Nr. L 109/8 vom 26. April 1983; geändert durch die Richtlinie des Rates 88/182/EWG vom 22. März 1988, Amtsblatt Nr. L 81/75 vom 26. März 1988.

<sup>3)</sup> Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten für Maschinen [KOM(87)] 564 endg. vom 22. Dezember 1987 (88/C 29/01).

– **Maschinenrichtlinie**

Alle zur Straßenunterhaltung und zur Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht verwendeten Geräte sind Maschinen im Sinne des Entwurfs dieser Richtlinie. Der Richtlinienentwurf sieht ein Normungs- und Zertifizierungsverfahren etwa entsprechend dem der Bauproduktenrichtlinie vor.

Der Entwurf wird gegenwärtig in den entsprechenden Ratsgremien diskutiert.

Für die Vergabe von Bauleistungen sind zusätzlich auch die **EG-Richtlinien**

- a) für das **Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge**
- b) zur **Vergabe öffentlicher Lieferaufträge** und
- c) zur **Koordinierung bzw. Überwachung der Vergabe öffentlicher Liefer- und Bauaufträge**

von besonderer Bedeutung.

Die Richtlinien (a) und (b) wurden bereits in den siebziger Jahren erlassen und werden derzeit novelliert.

Die Richtlinie (c) wird derzeit im Europäischen Rat beraten.

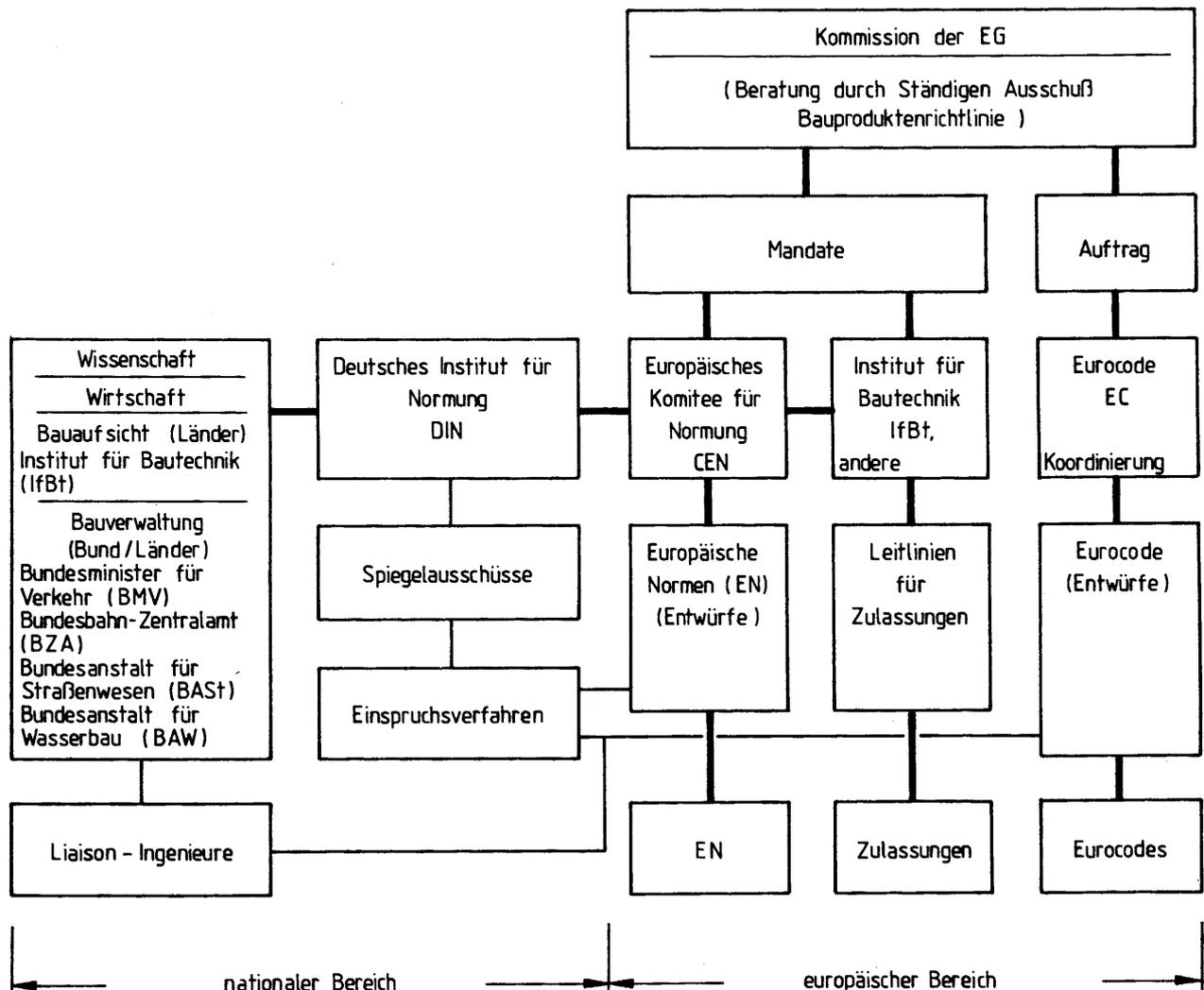
Innerhalb des beschriebenen Rahmens sind die unter Ziffer 2.7.3 genannten Regelungen möglich.

**2.7.3 Technische Regelwerke im Baubereich**

– **Europäische Normen**

Europäische Normen werden vom Europäischen Komitee für Normung (CEN) erarbeitet, an die „Wesentliche Anforderungen“ gestellt werden. Mitglieder des CEN sind die nationalen Normungsinstitute der EG-Mitgliedsländer und der EFTA-Staaten; für die Bundesrepublik Deutschland ist das Deutsche Institut für Normung (DIN) Mitglied im CEN. Eine Übersicht über das Zusammenwirken nationaler und europäischer Gremien zeigt **Abbildung 6**.

**Abbildung 6: Zusammenwirken nationaler und europäischer Gremien für die Ausarbeitung bautechnischer Regelwerke**



Zur Ausarbeitung harmonisierter europäischer technischer Regelwerke erteilt die Kommission aufgrund von Vorschlägen des Ständigen Ausschusses Normungsaufträge.

Wesentlich ist, daß harmonisierte europäische Normen künftig als nationale Norm unverändert übernommen werden müssen. Dies bedeutet, daß nach Abschluß der Beratungen im europäischen Normenausschuß entgegenstehende nationale Normen außer Kraft gesetzt werden müssen.

Das CEN kann auch ohne Mandat Normungsvorhaben nach einem Verfahren mit gewichteten Stimmen beschließen (nicht-harmonisierte Norm). Dadurch wird verhindert, daß einzelne Länder die Normungsarbeit blockieren können; es bedeutet aber auch, daß z. B. einzelne Mitgliedsstaaten überstimmt werden können. Dies kann zur Folge haben, daß nationale Normen zurückgezogen werden müßten und durch Normen zu ersetzen wären, denen von deutscher Seite nicht zugestimmt werden konnte.

#### – Eurocodes

Eurocodes werden von Expertengruppen im Auftrag der Kommission erarbeitet.

Sie verknüpfen die „Wesentlichen Anforderungen“ an Bauwerke mit den technischen Merkmalen der genormten oder zugelassenen Bauprodukte.

Die Eurocodes enthalten insbesondere

- Angaben über Berechnungsmodelle zur Erfassung des Tragverhaltens
- die vorgesehene Einstufung der Bauwerke in Risikoklassen
- Lastannahmen
- die Festlegung charakteristischer Werte der maßgebenden Eigenschaften von Baustoffen.

#### – Europäische Technische Zulassungen

Europäische Technische Zulassungen sind für im Verkehr befindliche, aber nicht normgerecht produzierte Bauprodukte, an die „Wesentliche Anforderungen“ gestellt werden, erforderlich. Sie werden im Regelfall auf der Grundlage von Zulassungsrichtlinien erteilt.

Hierfür muß eine europäische Institution noch geschaffen werden, in der nationale Institutionen mitarbeiten müssen.

Bei ungenügender deutscher Mitwirkung ist zu befürchten, daß künftig in Zulassungsrichtlinien Prüfverfahren und Prüfgeräte vorgeschrieben werden, die bisher in der Bundesrepublik Deutschland ungebrauchlich waren.

#### 2.7.4 Ausblick

Technische Vorschriften sowie ergänzende Bestimmungen zu DIN-Normen mußten bisher von den Bauverwaltungen des Bundes und der Länder immer dann aufgestellt werden, wenn bestehende Regelwerke unzureichend oder erforderliche Regelungen nicht vorhanden waren. So kann künftig aber nur dann verfahren werden, wenn europäische Regelungen dem nicht entgegenstehen.

Gerade das ist aber vermehrt zu erwarten, da die europäische Regelwerksdichte mit dem Ziel eines gemeinsamen Marktes rasch zunehmen wird. Daher ist es erforderlich, die für den Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr benötigten technischen Regeln statt in nationale technische Vorschriften unmittelbar in das Konzept der Europäischen Normen, Europäischen Technischen Zulassungen und Eurocodes einzubringen.

Dies ist nur dann erfolgreich möglich, wenn durch aktive und langfristige Mitarbeit auf EG-Ebene von deutscher Seite insbesondere von der in der Bauproduktenrichtlinie vorgesehenen Möglichkeit der Klassifizierung von Anforderungen in den Regelwerken gezielt Gebrauch gemacht wird. Deshalb muß im verstärkten Umfang künftig in den Arbeitsausschüssen des DIN mitgearbeitet werden, weil diese Ausschüsse als nationale Spiegelausschüsse zu den europäischen Normungsausschüssen arbeiten.

Die Bauverwaltungen des Bundes und der Länder benötigen deshalb zusätzliche qualifizierte Mitarbeiter, um das Qualitäts-Niveau im Straßen- und Brückenbau auch in Zukunft durchsetzen zu können. Auch eine wesentlich bessere finanzielle Ausstattung ist dringend geboten, um die notwendige deutsche Mitarbeit sicherstellen zu können.

### 2.8 Gefahrguttransport

#### 2.8.1 Allgemeines

Der Tankwagenunfall vom 7. Juli 1987 in Herborn hat die öffentliche Aufmerksamkeit in der Bundesrepublik Deutschland auf den Transport gefährlicher Güter – speziell auf Straßentransporte – und deren Gefahrenpotential gelenkt. Diese Aufmerksamkeit ist angesichts einer Gefahrguttransportmenge von 386 Mio. t in 1986, von der 241 Mio. t auf den Straßengüterverkehr entfielen, geboten; denn die Allgemeinheit hat einen Anspruch darauf, vor den Gefahren der technischen Entwicklung und den Risiken einer Industriegesellschaft – soweit wie irgend möglich – geschützt zu werden.

Die deutschen Gefahrgutvorschriften entsprechen einem anerkannt hohen Sicherheitsstandard. Sie werden aufgrund neuer Erfahrungen und Erkenntnisse in Wissenschaft und Technik sowie unter Berücksichtigung von Beschlüssen und Empfehlungen der Vereinten Nationen und anderer zuständiger internationaler Gremien laufend überprüft und weiterentwickelt. In Teilbereichen gelten in der Bundesrepublik Deutsch-

land schon heute strengere Vorschriften als im Ausland.

### **2.8.2 Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Gefahrguttransporten**

Zur Erhöhung der Sicherheit bei Tankfahrzeugen hat der Bundesminister für Verkehr bereits 1987 einen zusätzlichen Schutz der Tanks durch Verordnung eingeführt.

Der Gefahrgut-Verkehrs-Beirat beim Bundesministerium für Verkehr hat sich aufgrund von Tankwagenunfällen mit weiteren Verbesserungen der Sicherheit des Transportes gefährlicher Güter befaßt und Vorschläge für Verbesserungen der Fahrzeugsicherheit, der Fahrerausbildung und der Fahrwege unterbreitet. Diese Vorschläge sollen 1989 in Kraft gesetzt werden.

Außerdem sollen voraussichtlich bis 1989 weitere besonders gefährliche Güter auf größere Entfernungen von der Straße auf die Schiene und das Binnenschiff verlagert werden.

Der Bundesminister für Verkehr hat darüber hinaus Ende 1987 mit Beteiligung der Länderverkehrsbehörden die „Richtlinie für die Anordnung von verkehrsregelnden Maßnahmen (Verkehrsblatt 1987, Heft 24 Nr. 194) für den Transport gefährlicher Güter auf Straßen“ bekanntgegeben. Ziel dieser Richtlinie ist, die Fahrwege von Gefahrguttransporten kritisch zu überprüfen und bestimmte, für derartigen Verkehr ungeeignete Streckenabschnitte zu sperren oder durch geeignete verkehrsbeschränkende Maßnahmen zu entschärfen.

Außerdem bereitet der Bundesminister für Verkehr in Zusammenarbeit mit den Ländern als Beitrag zur Ver-

besserung der Verkehrssicherheit beim Transport gefährlicher Güter einen bundesweiten Atlas der Gefällestrecken mit den Gefällestufen 6–10 % und über 10 % zur Veröffentlichung vor. Hierbei wird angestrebt, auch die von den Ländern festzulegenden Gefahrgutstraßen anzugeben.

### **2.8.3 Maßnahmen an Straßen**

Risiken beim Transport gefährlicher Güter gehen in der Regel nicht von der Straße aus; bauliche Maßnahmen kommen deshalb nur in solchen Abschnitten der Bundesstraßen in Betracht, in denen diese Risiken durch die Straßenverhältnisse erhöht werden. Es wird deshalb wie folgt vorgegangen:

Im Zusammenhang mit der unter Ziff. 2.8.2 genannten Überprüfung der für Gefahrguttransporte gefährlichen Streckenabschnitte soll auch die Möglichkeit baulicher Verbesserungen geprüft werden. Der Bundesminister für Verkehr hat hierzu Anfang 1988 die Straßenbaubehörden der Länder um Nennung solcher Streckenabschnitte gebeten, in denen durch bauliche Maßnahmen das Gefahrrisiko reduziert oder gänzlich ausgeschaltet werden kann. Hierbei kommen vorrangig einfache Ausbaumaßnahmen wie z. B. Verbreiterung, Begradigung, Kurvenaufweitung in Betracht; Art und Umfang möglicher baulicher Verbesserungsmaßnahmen werden vom jeweiligen Einzelfall abhängen. Sie sind aus den Mitteln für den Ausbau der Bundesstraßen zu finanzieren.

Darüber hinaus ist der Bundesminister für Verkehr um eine zügige Fortführung des Ortsumgehungsprogramms 1986 bemüht (siehe Ziff. 2.4). Dadurch werden Gefahrguttransporte durch bebaute Gebiete zunehmend ausgeschaltet.

### 3. Leistungen im Jahr 1987

#### 3.1 Leistungsübersicht

Im Jahr 1987 sind Baustrecken mit den in **Tabelle 4** zusammengefaßten Längen und veranschlagten Gesamtkosten fertiggestellt worden. Den damit erreichten Erfüllungsgrad des Fünfjahresplanes 1986–1990 zeigt **Tabelle 5**. Die Einzelbaufortschritte im Jahr 1987 sind in **Tabellen 9–11**, (Seite 38 ff.) detailliert dargestellt.

**Tabelle 4: Leistungsübersicht 1987**

Straßenklasse	Anzahl der Fahrstreifen	Fertiggestellte Strecken Länge (km)	Veranschlagte Kosten (Mio. DM)
Bundesautobahnen . . . . .	2		
	a) 1. Fahrbahn	14	145
	b) 2. Fahrbahn	7	17
	4	165	2 038
	6	—	—
Bundesstraßen . . . . .	2	150	755 *)
	4	43	551 *)
davon Ortsumgehungen . .	2	105	539 *)
	4	23	244 *)

\*) ohne Grunderwerbskosten

**Tabelle 5: Bauziele und Erfüllung des Fünfjahresplanes 1986–1990  
in den Jahren 1986–1987 (Hauptbautitel)  
– Kosten und Längen –**

Bedarfsgruppe	Ansätze		Ausgaben		Bauziele	Fertigstellungen	
	1986–1990	1986–1987	1986–1987		1986–1990	1986–1987	
	Soll (Mrd. DM)	Soll (Mrd. DM)	Ist (Mrd. DM)	Erfüllungs- grad (%) Sp. 5: 2	Soll (km)	Ist (km)	Erfüllungs- grad (%) Sp. 8: 7
1	2	3	4	5	6	7	8
Erweiterung von BAB-Betriebsstrecken . . . . . Titel 741 16+821 16	2,16	0,93	0,95	43,5	230	85,3	37,1
Neubau von Bundes- autobahnen . . . . . Titel 741 17+821 17	5,97	2,72	2,84	47,6	580	278,4	48,0
Neu- und Ausbau von Bundesstraßen . . . . . Titel 741 27+821 27	6,52	2,70	2,53	38,8	958	419,3	43,8
davon: Ortsumgehungen . . . . .	(5,03)	(2,09)	(1,94)	(38,5)	(767)	(290,9)	(37,9)
Insgesamt . . . . .	14,65	6,38	6,32	43,1	—————		

**3.2 Straßenbauhaushalt 1987 – Kap. 1210 –**

– Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1987 vom 19. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2568) folgende Ausgabemittel zur Verfügung (**Haushaltssoll**):

Herkunft der Teilbeträge	Mio. DM
Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen) .....	6 250,0
Übertragene Ausgabereste (aus 1986) .....	29,0
Zusätzliche verwendbare Einnahmen (Beiträge Dritter) .....	13,2
<b>Zwischensumme</b> .....	<b>6 292,2</b>
abzüglich: Haushaltsgesetzliche Sperre [§ 4 (9) HG 1987] .....	– 28,9
<b>Summe Verfügungsbetrag (Soll)</b>	<b>6 263,3</b>

– Die **Ausgaben** und **Ausgabereste** im Haushaltsjahr 1987 betragen demgegenüber

Teilbeträge der Ausgaben und Ausgabereste	Mio. DM
Länderausgaben (als Auftragsverwaltungen für die Bundesfernstraßen) ..	6 165,0
Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatzraumbeschaffung .....	5,0
Steuern aus Gesellschaft für Nebenbetriebe der BAB (GfN) .....	– 20,6
Zuschuß an Kap. 12 11 (Bundesanstalt für Straßenwesen) .....	45,7
Baumaßnahmen an bundeseigenen Nebenbetrieben (GfN) .....	42,6
Zentralbewirtschaftete Ausgaben ...	13,1
<b>Summe Ausgaben (Ist)</b> .....	<b>6 250,8</b>
nicht freigegebene Reste aus 1986 ..	1,5
Deckungsbeitrag an Kap. 14 12 .....	1,0
Ausgabereist (0,2 % des Verfügungsbetrages) .....	10,0
<b>Summe Verfügungsbetrag (Soll)</b>	<b>6 263,3</b>

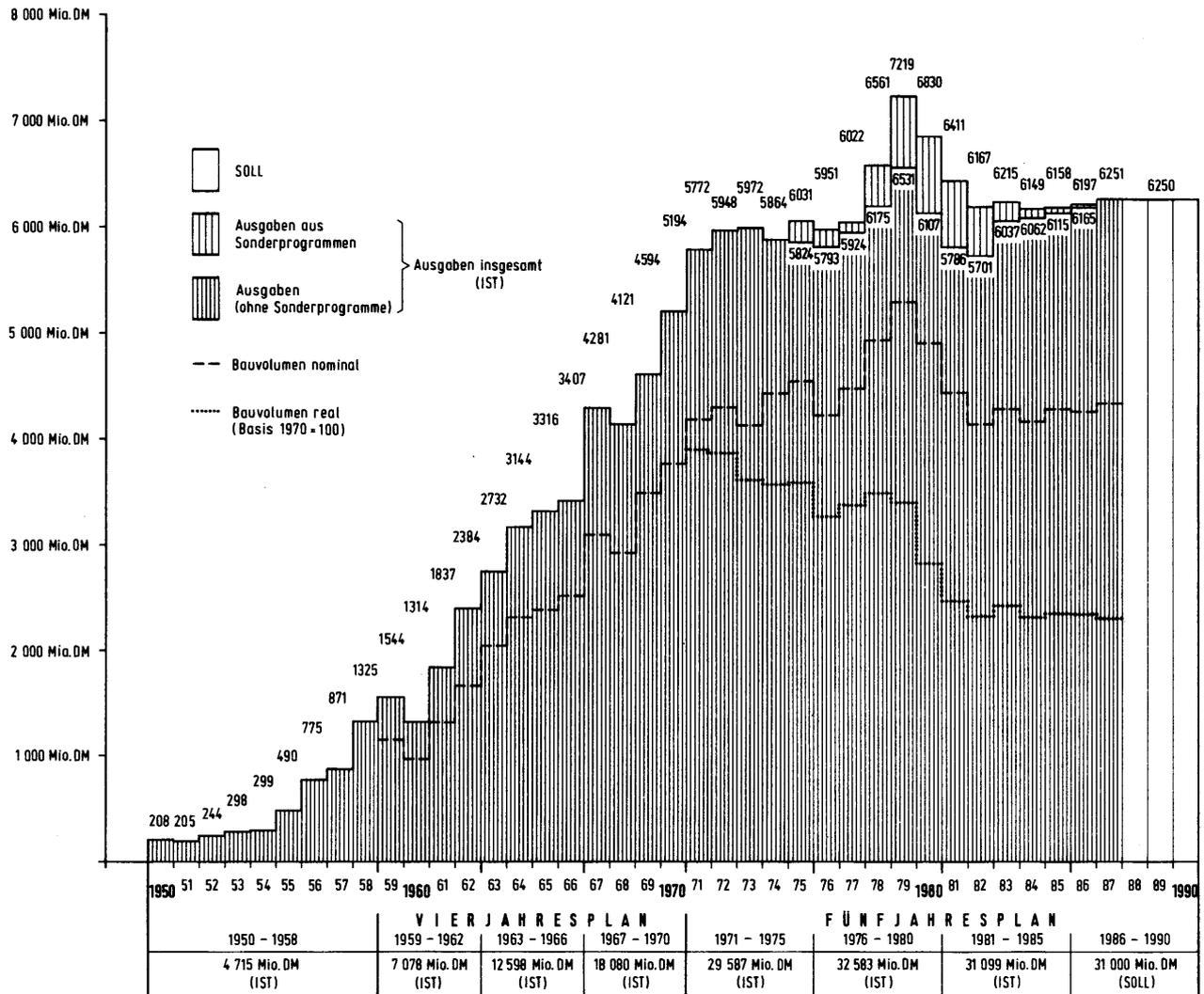
– Die Ausgaben gliedern sich nach **Aufgabenbereichen** wie folgt:

Aufgabenbereich	Titel des Straßenbauplans <sup>1)</sup>	Teilbetrag Mio. DM	Gesamt- betrag Mio. DM
Unterhaltung und Betrieb .....			1 049,7
○ Bundesautobahnen .....	521 11, 521 32, 521 52, 521 62 (44 %), 811 12, 812 12	504,7	
○ Bundesstraßen .....	521 21, 521 42, 521 62 (56 %), 811 22, 812 22	545,0	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesauto- bahnen (einschließlich Schallschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb – .....			2 308,3
○ Erneuerung, Um- und Ausbau von BAB-Betriebs- strecken .....	741 13, 741 14, 741 15, 741 19, 742 11	606,6	
○ Verbreiterung von BAB-Betriebsstrecken .....	741 16	439,2	
○ Neubau .....	741 17	1 216,5	
○ Hochbauten .....	711 12, 712 12	46,0	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesstraßen (einschließlich Schallschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb – .....			1 909,8
○ Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen .	741 23, 741 24, 741 25, 741 29, 742 21	846,6	
○ Neubau .....	741 27	1 045,7	
○ Hochbauten .....	711 22, 712 22	17,5	
Grunderwerb, Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatz- raumbeschaffung .....			513,6
○ Bundesautobahnen .....	622 32, 821 11, 852 12, 863 12	212,5	
○ Bundesstraßen .....	622 42, 821 21, 852 22, 863 22	301,1	
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz	745 21, 882 72, 883 71, 883 82		195,0
Abgeltung von Zweckausgaben bei Entwurfsbearbei- tung und Bauaufsicht .....	642 12, 642 22		130,3
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulasträger (§ 5 a Fernstraßengesetz) .....	882 81, 883 81		59,7
Zentrale Aufgaben und Verschiedenes .....			84,4
○ Forschung, Veröffentlichungen, verkehrswirtschaft- liche Untersuchungen .....	531 62, 533 62, 534 62, 535 62	12,6	
○ Baumaßnahmen an bundeseigenen Nebenbetrieben (GfN) .....	712 32	42,6	
○ Verschiedenes .....	546 12, 682 22, 744 82, 861 61, 883 99, 981 92	29,2	
<b>Zusammen:</b>			<b>6 250,8</b>

<sup>1)</sup> Einzelnachweise sind in **Tabelle 8** (Seite 34 ff.) detailliert dargestellt.

Die Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für die Bundesfernstraßen von 1950–1987 zeigt **Abbildung 7**, ausgehend vom Basisjahr 1970 (= 100) ist außerdem die Entwicklung des realen Bauvolumens dargestellt.

**Abbildung 7: Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfernstraßen 1950–1987**  
Stand: 31. Dezember 1987



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 Baufortschritts eingegangen werden, durch **Verpflichtungsermächtigungen (VE)** abzudecken.

Im Jahre 1987 standen insgesamt 2 650 Mio. DM neue VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

im Haushaltsjahr 1988: 1 780 Mio. DM  
1989: 640 Mio. DM  
1990: 230 Mio. DM

Zu Beginn des Haushaltsjahres 1987 lagen aus bereitgestellten Verpflichtungsermächtigungen der Vorjahre folgende Verpflichtungen vor:

	rd. Mio. DM
Zu Lasten 1987	2 148
zu Lasten 1988	512
zu Lasten 1989/90	158
<b>zusammen</b>	<b>2 818</b>
Im Haushaltsjahr 1987 wurden neue Bauaufträge in Höhe von	4 346
erteilt, und zwar:	
zu Lasten der Ausgabemittel	2 100
zu Lasten der VE	2 246

**3.3 Leistungen und Ausgaben beim Bau von Bundesfernstraßen****3.3.1 Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahnbetriebsstrecken  
– einschließlich Grunderwerb –**

Teilbereich	Titel im Straßenbauplan <sup>1)</sup>	Teilbetrag Mio. DM	Gesamt- betrag Mio. DM
Ausgaben 1987 insgesamt .....			1 117,4
○ Erneuerung (u. a. einfacher Deckenausbau) .....	741 13	400,4	
○ Größerer Ausbau bis zu 3,0 Mio. DM (Baukosten) .....	741 14	36,1	
○ Größerer Ausbau über 3,0 Mio. DM (Baukosten) .....	741 15	110,9	
○ hierzu Grunderwerb einschließlich Schallschutz ....	741 19, 821 15, 821 19	53,5	
○ Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen (teilweise mit Erneuerung) .....			
– Baumittel .....	741 16	439,2	
– Grunderwerb .....	821 16	12,6	
○ Fernmeldeanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen .....	742 11	22,1	
○ Maßnahmen an bundeseigenen Nebenbetrieben (GfN) .....	712 32	42,6	

<sup>1)</sup> Einzelnachweise sind in **Tabelle 8** (Seite 34 ff.), detailliert dargestellt.

Es wurden fertiggestellt		km
(Länge bezogen auf Richtungsfahrbahnen):	– Anbau von Standstreifen	32,4
	– Anbau von 3. Fahrstreifen mit Standstreifen	58,1
	– Anbau von 3. Fahrstreifen ohne Standstreifen	2,7

**3.3.2 Neubau von Bundesautobahnen**

Teilbereich	Titel im Straßenbauplan <sup>1)</sup>	Teilbetrag Mio. DM	Gesamt- betrag Mio. DM
Ausgaben 1987 insgesamt .....			1 446,0
○ Baumittel .....	741 17	1 216,5	
○ Grunderwerb .....	821 17	183,3	
○ Hochbauten .....	711 12, 712 12	46,0	
○ Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatzraumbeschaffung .....	622 32, 852 12, 863 12	0,2	

<sup>1)</sup> Einzelnachweise sind in **Tabelle 8** (Seite 34 ff.), detailliert dargestellt.

Von den im Berichtsjahr fertiggestellten 20 Streckenabschnitten sind besonders hervorzuheben:

– A 7 Würzburg–Ulm

Die Fertigstellung des rd. 60 km langen Lückenschlusses Feuchtwangen–Heidenheim ist die bedeutendste Verkehrseröffnung des Berichtsjahres. Damit ist die Nord-Süd-Magistrale A 7 von Flensburg bis südlich Kempten auf einer Länge von 940 km durchgehend befahrbar. Von der Fertigstellung des obigen Abschnittes wird eine deutliche Entlastung der parallelen Nord-Süd-Strecken erwartet.

– A 11 Berlin–Hamburg

Die Fertigstellung des letzten Teilstücks der A 11 (2,2 km) und des anschließenden Teilstücks der B 111 vervollständigt die neue Transitstrecke Berlin–Hamburg und ermöglicht die Schließung des bisherigen Grenzübergangs Staaken.

– A 25 Hamburg–Geesthacht

Mit der Inbetriebnahme des 5,1 km langen Teilstücks Speckenweg–Geesthacht ist der Neubau der A 25 abgeschlossen, wodurch die Bundesstraße 5 erheblich entlastet wird.

– A 31 Bottrop–Emden

Die Verkehrsfreigabe des 8,5 km langen Abschnitts AK Bottrop (A 2) bis Bottrop-Feldhausen schließt die bereits fertiggestellte Umgehung Dorsten an das Bundesautobahnnetz an.

– A 48 Trier–Luxemburg

Der Lückenschluß im Grenzabschnitt (8,7 km) und die Fertigstellung des anschließenden Teilstücks in Luxemburg tragen wesentlich dazu bei, die Wartezeiten am bisherigen Grenzübergang im Zuge der B 49 abzubauen.

– A 61 Venlo–Erfstadt

Durch die zunächst einbahnige Schließung der 9,2 km langen Lücke zwischen Bergheim und Kerpen-Türnich wird die bisher über den Kölner Ring verlaufende internationale Durchgangsstrecke Niederlande–Süddeutschland entlastet. Die 2. Fahrbahn wird 1988 fertiggestellt.

– A 92 München–Deggendorf

Mit der Inbetriebnahme zweier 20,2 km bzw. 22,5 km langer Neubauabschnitte zwischen Freising und Moosburg sowie zwischen Landshut und Dingolfing ist das Ziel der Gesamtfertigstellung dieser Strecke sehr nahe gerückt. Die beiden fertiggestellten Abschnitte entlasten die B 11 erheblich.

– A 93 Hof–Regensburg

Die Verkehrsfreigabe des Abschnittes Weiden-Süd bis Luhe-Wildenau (7,4 km) bedeutet gleichzeitig den Anschluß der Oberpfalz an das BAB-Netz.

– A 391 Westtangente Braunschweig

Durch den Anschluß (1,7 km) der Westtangente an die A 2 Hannover–Berlin ist Braunschweig nun auch von Westen her autobahnmäßig erschlossen.

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 unter anderem:

– A 30 Bad Bentheim–Bad Oeynhausen:

AS Rheine-Nord bis AS Rheine-Kanalhafen (8,4 km)

– A 46 Hagen–Brilon:

AS Arnsberg-Neheim bis AS Arnsberg-Hüsten (2,7 km)

– A 70 Schweinfurt–Bamberg:

Knetzgau bis Eltmann (7,8 km)

– A 210 Rendsburg–Kiel:

AK Rendsburg bis AS Bredenkamp (5,8 km)

– A 250 Hamburg–Lüneburg:

AS Maschen bis AS Winsen-West (8,2 km).

Die Bauarbeiten sind 1987 so vorangekommen, daß im Jahre 1988 voraussichtlich mit der Fertigstellung von 105 km Bundesautobahnteilstrecken, davon rd. 10 km mit einer Fahrbahn, zu rechnen ist. Damit ist u. a. sichergestellt, daß

○ durch Schließung der Lücke zwischen Dingolfing und Wallersdorf die Gesamtstrecke der A 92 zwischen München und Deggendorf für den Verkehr freigegeben wird,

○ die Lücke im Zuge der A 62 zwischen Nohfelden-Türkismühle und Birkenfeld geschlossen und somit die Gesamtstrecke Trier–Landstuhl durchgehend befahren werden kann,

○ durch Fertigstellung des westlichen Teils der Ortsumgehung Meschede (A 46) die gesamte Ortsumgehung in Betrieb genommen werden kann,

○ die A 560 an die A 3 angeschlossen wird und der Raum Bonn/Siegburg damit einen weiteren Anschluß an das Autobahnnetz erhält.

Die Einzelbaufortschritte im Jahr 1987 sind in **Tabelle 9** (Seite 38 ff.) detailliert dargestellt.

**3.3.3 Ausbau und Neubau von Bundesstraßen**

Teilbereich	Titel im Straßenbauplan <sup>1)</sup>	Teilbetrag Mio. DM	Gesamt- betrag Mio. DM
Ausgaben 1987 insgesamt .....			2 210,9
○ Erneuerung (u. a. einfacher Deckenausbau) .....	741 23	420,6	
○ Größerer Ausbau bis zu 3,0 Mio. DM (Baukosten) ...	741 24	289,2	
○ Größerer Ausbau über 3,0 Mio. DM (Baukosten) ....	741 25	122,8	
○ Neubau (einschl. Ortsumgehungen) (Baumittel) .....	741 27	1 045,6	
○ Hochbau .....	711 22, 712 22	17,5	
○ Grunderwerb einschl. Schallschutz, Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatzraumbeschaffung .....	622 42, 741 29, 821 25, 821 27, 821 29, 852 22, 863 22	312,9	
○ Betriebsfunkanlagen .....	742 21	2,3	

<sup>1)</sup> Einzelnachweise sind in **Tabelle 8** (Seite 34 ff.), detailliert dargestellt.

Im Berichtsjahr wurden rd. 193 km Bundesstraßen – davon rd. 43 km 4streifig und rd. 150 km 2streifig – neu- bzw. ausgebaut.

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

*Baden-Württemberg*

Fertiggestellt: 37,7 km, davon 12,6 km 4streifig.  
In Bau: 116,0 km, davon 42,6 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 10 Neubau von Reichenbach/West bis Göppingen/West (in Bau)
- B 30 Neubau von nördlich Baindt (B 30 alt beim Egelsee) bis Ravensburg–Weingarten–Eschach (L 291) einschließlich Querspange B 32, B 33 und B 467 (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)

*Bayern*

Fertiggestellt: 54,6 km, davon 4,2 km 4streifig  
In Bau: 61,5 km, davon 10,1 km 4streifig

Besonders erwähnenswert sind:

- B 8 Verlegung bei Rottendorf (in Bau)
- B 17 Neubau der Westtangente Augsburg, BA Stadtbergen (in Bau)
- B 20 Verlegung Steinach–Stallwang (in Bau)
- B 23 Verlegung bei Oberammergau (in Bau)
- B 173 Verlegung Breitengüßbach–Ebensfeld (in Bau)
- B 303 Neubau von Kreuzthal bis Ibind (in Bau)

*Berlin*

Fertiggestellt: 3,4 km 4streifig  
In Bau: –

Besonders erwähnenswert sind:

*B 111*

Mit Fertigstellung des 3,4 km langen Streckenabschnittes der Bundesstraße B 111 als Lückenschluß von Waidmannsluster Damm bis Schulzendorfer Straße hat Berlin (West) eine durchgehende Straßenverbindung vom Stadtring Berlin (A 10) über die Transitautobahn in der DDR in den norddeutschen Raum (A 24) erhalten.

*Bremen*

Fertiggestellt: –

In Bau: 0,8 km, davon 0,3 km 4streifig

Besonders erwähnenswert sind:

- B 6 Verlegung der B 6 zwischen Utbremer Straße und Hansestraße (B 6 a) (in Bau)
- B 212 Neubau zwischen der A 27 und dem Knotenpunkt Lloydstraße/Hafenstraße in Bremerhaven (in Bau)

*Hessen*

Fertiggestellt: 19,9 km, davon 1,8 km 4streifig  
In Bau: 25,6 km, davon 19,7 km 4streifig

Besonders erwähnenswert sind:

- B 3 Verlegung Bad Vilbel–Preungesheim (in Bau)
- B 3 a Verlegung bei Bad Nauheim (in Bau)
- B 3 a Neubau zwischen Marburg/Süd und Weimar/Argenstein (in Bau)

B 42 Verlegung bei Eltville und Walluf/Niederwalluf (in Bau)

#### Niedersachsen

Fertiggestellt: 31,3 km, davon 10,1 km 4streifig  
In Bau: 62,0 km, davon 8,0 km 4streifig

Besonders erwähnenswert sind:

- B 1 Verlegung von westlich Behrensen–westlich Coppenbrügge (fertiggestellt)
- B 4 Verlegung von nördlich Wagenhoff–nördlich Gifhorn (B 188) (fertiggestellt)
- B 6 Goslar–Bad Harzburg (fertiggestellt)
- B 6 Ortsumgehung Frielingen (fertiggestellt)
- B 214 Ortsumgehung Steinfeld (fertiggestellt)
- B 241 Verlegung bei Northeim (fertiggestellt)
- B 445 Ortsumgehung Kalefeld (fertiggestellt)

#### Nordrhein-Westfalen

Fertiggestellt: 22,9 km, davon 1,1 km 4streifig  
In Bau: 93,6 km, davon 16,9 km 4streifig

Besonders erwähnenswert sind:

- B 1 Neubau Horn–Bad Meinberg (in Bau)
- B 54/62 Neubau Hüttentalstraße, Geisweid–Buschütten (in Bau)
- B 54 Verlegung bei Herdecke (fertiggestellt)
- B 66 Neubau Bielefeld–Asemissen (in Bau)
- B 70 Verlegung bei Borken (in Bau)
- B 70 Neubau Westtangente Rheine (in Bau)
- B 224n Neubau Wuppertal–Neviges (in Bau)
- B 229 Verlegung in Radevormwald (fertiggestellt)
- B 236 Ausbau zwischen Lünen und Dortmund/Hannöversche Straße bis B 1 bei Remberg (in Bau)
- B 241 Ortsumgehungen Borgentreich und Lüdgeneder (in Bau)
- B 473 Neubau Westtangente Bocholt (in Bau)

#### Rheinland-Pfalz

Fertiggestellt: –  
In Bau: 95,4 km, davon 8,9 km 4streifig

Besonders erwähnenswert sind:

- B 10 Ortsumgehung Rinnthal–Sarnstall (in Bau)
- B 257 Ortsumgehung Altenahr (in Bau)

#### Saarland

Fertiggestellt: 0,8 km  
In Bau: 7,7 km, davon 4,5 km 4streifig

Besonders erwähnenswert sind:

- B 51 Ortsumgehung Kleinblittersdorf (in Bau)

#### Schleswig-Holstein

Fertiggestellt: 22 km, davon 9,9 km 4streifig  
In Bau: 13,3 km, davon 3,3 km 4streifig

Besonders erwähnenswert sind:

- B 404 Teilabschnitt von L 167–AS B 75 (fertiggestellt).

Die Einzelbaufortschritte im Jahr 1987 sind in **Tabellen 10 und 11** (Seite 42 ff.) detailliert dargestellt.

### 3.3.4 Kunstbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

Die Ausgaben für Kunstbauwerke (Brücken, Tunnel, Trog- und Stützbauwerke) haben im Bundeshaushalt keinen besonderen Titel. Ihr Anteil an den reinen Bauausgaben einer Strecke beträgt etwa 35%; das waren im Berichtsjahr rd. 1,4 Mrd. DM.

Die topografische Struktur der Neubaustrecken im Mittelgebirge erfordert z. T. eine Vielzahl von Talbrücken sowie Tunnel und Stützbauwerke und führt deshalb zu erheblich höheren Anteilswerten. Beim Neubau der A 7 Würzburg–Ulm wurden z. B. rd. 38% der Gesamtkosten, das sind 620 Mio. DM, für Bauwerke aufgewendet.

Die im Jahre 1987 fertiggestellten und im Bau befindlichen Brücken- und andere Ingenieur-Bauwerke an Bundesfernstraßen sind in **Tabelle 14 und 15** (Seite 69 ff.) zusammengestellt.

Ferner sind im **Anhang, Karte 3** Brücken- und andere Ingenieurbauwerke an Bundesautobahnen dargestellt.

### 3.4 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen

#### 3.4.1 Ausgaben

Für Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen einschließlich der Beschaffung von Fahrzeugen und Großgeräten sowie für Hochbaumaßnahmen (vgl. Ziff. 3.2) wurden benötigt:

insgesamt	1 113,2 Mio. DM
davon für	
Bundesautobahnen	550,7 Mio. DM
Bundesstraßen	562,5 Mio. DM.

Die Ausgabenansätze für die Unterhaltung der Bundesfernstraßen (ohne Kfz, Großgerät und Hochbau)

werden nach Kilometersätzen entsprechend **Tabelle 6** pauschal berechnet.

Der in den Beträgen enthaltene Kostenaufwand für den Winterdienst erforderte in der Periode 1986/87

für Bundesautobahnen  
rd. 86,0 Mio. DM (= ca. 7 300 DM/km)

für Bundesstraßen  
rd. 69,0 Mio. DM (= ca. 2 300 DM/km).

**Tabelle 6: Unterhaltung der Bundesfernstraßen**

Straßenklasse	DM je km 1987
<b>Bundesautobahnen</b>	
2streifig .....	13 900
4streifig .....	35 200
5streifig .....	42 400
6streifig .....	46 900
7streifig .....	54 000
8streifig .....	61 000
Auf- und Abfahrtsarme .....	13 900
<b>Bundesstraßen</b>	
2streifig .....	13 900
3streifig .....	26 800
4streifig .....	35 200
5streifig .....	42 200
6streifig .....	46 900
Auf- und Abfahrtsarme .....	13 900

Als Entscheidungshilfen für die wirtschaftliche Verwendung der Mittel werden Betriebskostenberechnungen im Straßenunterhaltungs- und Betriebsdienst durchgeführt. Hierbei gewonnene Daten werden vom Bund und den Ländern ausgewertet.

Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit des Straßenwinterdienstes auf den Bundesfernstraßen wurden wesentlich verbessert u. a. durch

- den Einbau von 5 weiteren Glatteismeldeanlagen; damit stehen insgesamt 61 Glatteismeldeanlagen mit 155 Außenmeßstellen zur Verfügung,
- technische Verbesserungen an den vorhandenen fünf Taumittelsprühanlagen und Einbau einer zusätzlichen Anlage (vgl. **Anhang, Karte 4**).
- verstärkten Einsatz überbreiter Vorbauschneepflüge und Seitenschneepflüge.

**3.4.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen**

Im Jahre 1987 sind für Fernmeldeeinrichtungen der Bundesfernstraßen insgesamt 40 Mio. DM aufgewendet worden. Damit wurden:

- 255 km neue Bundesautobahnen mit Streckenfernmeldekabeln und Notrufsäulen ausgestattet, so daß nunmehr 8 536 km Bundesautobahnen mit diesen Einrichtungen versehen sind;
- in sechs Autobahnmeistereibezirken Maßnahmen zur Verbesserung der Notruftechnik durchgeführt.

Die verbesserte Notruftechnik — u. a. automatische Standortidentifizierung, unmittelbare Polizeizuschaltung bei Unfällen — war Ende 1987 an allen mit Notrufsäulen ausgestatteten Bundesautobahnen im Einsatz.

**3.4.3 Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen**

Der Bau von Wildschutzzäunen ist eine freiwillige Leistung des Bundes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Im Berichtsjahr wurden 409 km Wildschutzzäune an Bundesautobahnen und 89 km an Bundesstraßen errichtet. Die Länge der Wildschutzzäune zeigt **Tabelle 7**.

**Tabelle 7: Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen**

Straßenklasse	Wildschutzzäunlänge (km)		eingezäunte Streckenlänge (km)	
	1986	1987	1986	1987
Bundesautobahnen .....	4 564	4 973	2 509	2 709
Bundesstraßen .....	504	593	267	310

### 3.4.4 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien

Im Jahre 1987 standen für eine Betreuungslänge von rd. 8 600 km 146 Autobahnmeistereien zur Verfügung. In Bau befinden sich weitere 6 Autobahnmeistereien. Planungsarbeiten für weitere 7 Autobahnmeistereien werden durchgeführt (vgl. **Anhang, Karte 5**).

Der Neu- und Ausbau bundeseigener Straßenmeistereien wurde fortgesetzt.

### 3.4.5 Nebenbetriebe an Bundesautobahnen

Nebenbetriebe an Bundesautobahnen sind Tankstellen, Verkaufskioske, Raststätten, Motels, Kioske mit

WC (KWC-Anlagen) sowie (an den Grenzübergängen) Wechselstuben und Touristikinformationsstände; sie sind auf 324 Standorte an den Bundesautobahnen verteilt. Diese Nebenbetriebe dienen der Versorgung der Verkehrsteilnehmer und sind Bestandteil der Bundesautobahnen.

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

Insgesamt standen am 31. Dezember 1987 dem Verkehrsteilnehmer nachstehende Einzelbetriebe bzw. Betriebsgruppierungen zur Verfügung (vgl. **Anhang, Karte 6**):

Kurzbezeichnung	Art des Nebenbetriebes	Anzahl der Standorte	Anzahl der Nebenbetriebe					
			Tankstellen	Raststätten	Motels	Kioske mit WC	Wechselstuben, Touristikinformationen u. a.	Insgesamt Sp. 4, 5, 6, 7 + 8
1	2	3	4	5	6	7	8	9
T	Tankstelle ohne Verkaufskiosk .....	5	5	—	—	—	—	5
TK	Tankstelle mit Verkaufskiosk .....	89	89	—	—	—	—	89
R	Raststätten .....	12	—	12	—	—	—	12
TR	Tankstellen mit Raststätten .....	128	128	128	—	—	—	256
M	Motels und Raststätten .....	4	—	4	4	—	—	8
TM	Tankstellen mit Motels und Raststätten .....	47	47	47	47	—	—	141
K	Kioske mit WC (KWC) .....	39	—	—	—	39	—	39
	Wechselstuben *), Touristikinformationen u. a. ....	—	—	—	—	—	36	36
	Insgesamt .....	324	269	191	51	39	36	586

\*) Anmerkung: Diese Nebenbetriebe sind zusätzlich an verschiedenen Standorten vorhanden, insbesondere im Bereich von Grenzkontrollstellen.

Zur Einführung von bleifreiem Benzin an den 269 Bundesautobahntankstellen und deren Umrüstung sind im Zeitraum von 1984 bis 1988 insgesamt 80 Mio. DM veranschlagt. Bis zum 31. Dezember 1987 wurden 251 Bundesautobahntankstellen mit einem Mittelaufwand von ca. 50 Mio. DM auf die Abgabe von bleifreiem Benzin umgestellt.

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,
- Behindertengerechte Wasch- und WC-Anlagen.

Ende 1987 standen dem Verkehrsteilnehmer an 223 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.

Nach dem vom Bundesminister für Verkehr im Herbst 1987 vorgestellten Konzept „Autobahnraststätte der Zukunft“ — eine zukunftsorientierte Konzeption für den Neubau und die Sanierung von Autobahnraststätten — sind 9 Autobahnraststätten bis zum 31. Dezember 1987 im Bau und 54 weitere in der Planung. Bei 7 im Jahr 1987 fertiggestellten Autobahnraststätten sind Gesichtspunkte der neuen Konzeption schon weitgehend berücksichtigt worden. Hierzu zählen:

- Angebot einer flexiblen Individualgastronomie,
- International und regional bezogenes Speisenangebot,
- attraktive Gestaltung des Eingangsbereiches mit Informationszentrum und Kaffeebar,
- Flexibilität in der Bedienungsform (SB oder Kellerbedient),
- ansprechende Warenpräsentation und Speisenzubereitung vor dem Gast,
- sichtbarer Backofen zur Herstellung frischer Backwaren,
- regional bezogene innere und äußere Gestaltung.

Die Gesamtausgaben für alle Baumaßnahmen einschließlich der 1987 fertiggestellten Neubauten betragen:

— aus Mitteln der GfN	93,4 Mio. DM
— aus Bundesmitteln	
Kap. 1210, Tit. 712 32	42,6 Mio. DM
Insgesamt	136,0 Mio. DM

Die Finanzierung aus Bundesmitteln beschränkt sich auf Baumaßnahmen an bundeseigenen Autobahnnebenbetrieben. Dabei handelt es sich um Einzelmaßnahmen über 500 000,— DM Baukosten und Baumaßnahmen im Rahmen der Umrüstung bundeseigener Tankstellen auf die Abgabe von bleifreiem Benzin. Die Baumaßnahmen waren zum Abbau eines in den Jahren 1983 bis 1986 entstandenen Investitionsstaus erforderlich geworden.

Zur besseren Information der Verkehrsteilnehmer über das Service-Angebot an den Bundesautobahnen wurden von der GfN auch 1987 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.

### 3.4.6 Rastplätze mit WC (PWC)

Zur Verbesserung der Ausstattung der Bundesautobahnen mit sanitären Einrichtungen sind im Berichtszeitraum 11 weitere PWC-Anlagen auf bewirtschafteten Autobahnrastplätzen errichtet worden. Damit standen Ende 1987 den Verkehrsteilnehmern zusätzlich zu den sanitären Einrichtungen in vorhandenen Autobahnnebenbetrieben insgesamt 250 PWC-Anlagen zur Verfügung.

## 4. Forschung, Rationalisierung und internationale Zusammenarbeit

### 4.1 Forschung im Straßenwesen

Im Rahmen der Forschung im Straßenwesen wurden Untersuchungen zu baulichen und verkehrstechnischen Maßnahmen gefördert. Im Vordergrund standen dabei die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verminderung der Umweltbelastung, die Qualitätsverbesserung bei Baumaßnahmen sowie die Schonung der Ressourcen durch den Einsatz alternativer Baustoffe.

### 4.2 Entwicklungen in der Straßenbautechnik

Die Aktivitäten zur Weiterentwicklung der Bauweisen und Bautechniken zur Qualitätssicherung der Baustoffe, Baustoffgemische und der Bauausführung wurden auch 1987 fortgesetzt. Dabei wurde zunehmend dem Gesichtspunkt einer Minimierung des späteren Erhaltungsaufwandes des Straßennetzes Beachtung geschenkt.

Besonders unterstützt wurden die Entwicklungen zur Schaffung einheitlicher Regelungen für die Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes. So wurde neben der Erarbeitung weiterer Merkblatt-Teile für die Erhaltung von Asphaltstraßen auch ein Konzept zur Systematik der Straßenerhaltung, insbesondere zur einheitlichen Erfassung und Bewertung des Straßenzustandes geschaffen. Die Grundsatzforderungen zum Umweltschutz mit den weitreichenden Konsequenzen für den Neubau und die Erhaltung, insbesondere für die Verwendung industrieller Nebenprodukte und die Wiederverwendung von Ausbaustoffen, erfordern neue Auswahlkriterien und Technologien, die entwickelt und umgesetzt werden müssen.

Ein weiterer Schwerpunkt waren vertiefte Untersuchungen zur Beanspruchung der Straßenbefestigung aus der Zunahme der Achslasten und des Schwerverkehrs auf Bundesfernstraßen und die sich hieraus ergebende Entwicklung neuer bzw. Verbesserung alter Bauweisen, sowohl von Strategien für den Neubau als auch für die Verstärkung des bestehenden Straßennetzes.

#### 4.3 Entwicklungen in der Straßenbrückenbautechnik

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

Hervorzuheben ist die Erarbeitung neuer bzw. die grundlegende Überarbeitung bestehender Vorschriften für den Schutz und die Instandsetzung von Betonbauteilen, die Abdichtung von Fahrbahnen und den Korrosionsschutz.

Der Umfang von Standsicherheitsnachweisen für Brücken ist durch den Einsatz der Datenverarbeitung sehr umfangreich und die Durchschaubarkeit der Nachweise sehr schwierig geworden. Als Forschungsergebnis wurde ein Musterbeispiel erarbeitet, das die Standsicherheitsnachweise zwar umfassend, aber dennoch in kurzer und übersichtlicher Fassung mit Hilfe graphischer Darstellungen unter Verzicht auf den vollständigen Ausdruck aller Zahlenwerte dokumentiert.

#### 4.4 Rationalisierung des Vergabewesens

Die Rationalisierung des Bauvergabewesens wurde fortgesetzt.

Ein neuer und drei überarbeitete Leistungsbereiche des „Standardleistungskatalogs für den Straßen- und Brückenbau (STLK)“ wurden eingeführt.

Die Arbeiten zur Straffung der „Verdingungsordnung für Bauleistungen (VOB)“ durch Bearbeiten der „Allgemeinen Technischen Vertragsbedingungen für Bauleistungen“ im Tiefbaubereich konnten im wesentlichen abgeschlossen werden. Damit sind die Voraussetzungen für die vorgesehene VOB-Ausgabe 1988 geschaffen.

Mit den bauvergebenden Bundes- und Länderressorts wurde die Einsetzung einer Arbeitsgruppe zur bundesweiten Vereinheitlichung der Vergaberegeln beschlossen. Diese Arbeitsgruppe hat ihre Tätigkeit aufgenommen und bereits für eine Reihe von Regelungen einheitliche Fassungen erarbeitet.

#### 4.5 Vergaberichtlinien der Europäischen Gemeinschaft

Zur Vollendung des EG-Binnenmarktes hat die EG-Kommission verschiedene Aktivitäten auch auf dem Gebiet des öffentlichen Auftragswesens eingeleitet, um eine bessere Öffnung der staatlichen Beschaffungsmärkte zu erreichen. Sie hat Vorschläge vorgelegt u. a. zur

- Änderung der im Jahre 1971 erlassenen „Baukoordinierungsrichtlinie (BKR)“,
- Änderung der im Jahre 1976 erlassenen „Lieferkoordinierungsrichtlinie (LKR)“

und

- Neueinführung einer „Richtlinie zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Anwendung der Gemeinschaftsregeln im Rahmen der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Liefer- und Bauaufträge“ (Überwachungsrichtlinie).

Diese Richtlinien-Vorschläge wurden in den EG-Gremien intensiv beraten, konnten aber in 1987 noch nicht abgeschlossen werden. Bei ihrer späteren Übernahme in deutsches Recht werden sie insbesondere zu gravierenden Änderungen der „Verdingungsordnung für Bauleistungen (VOB)“ und „Verdingungsordnung für Leistungen – ausgenommen Bauleistungen – (VOL)“ führen; die Vergabestellen werden dann auch erhebliche zusätzliche Anstrengungen unternehmen müssen, um den Anforderungen an einen verstärkten europa-weiten Wettbewerb nachzukommen.

#### 4.6 Internationale Zusammenarbeit

Die Bundesrepublik beteiligt sich intensiv an der vielfältigen internationalen Zusammenarbeit im Straßenwesen. Sie verfolgt dabei mehrere Ziele:

- Die Kraftfahrer aus den Nachbarländern und aus Übersee sollen ebenso wie die Bundesbürger im Ausland möglichst einheitliche Straßenanlagen und Verkehrsregelungen vorfinden.
- Das in anderen Staaten gewonnene Fachwissen soll genutzt werden, um Doppelarbeit und unnötigen Zeit- und Mitteleinsatz zu vermeiden. Unter anderem wurde bei großen Forschungs- und Entwicklungsprojekten, z. B. zur Verkehrssteuerung und Verkehrslenkung oder bei zeittraffender Erprobung von Straßenbefestigungen in Rundlaufprüfanlagen intensiv zusammengearbeitet.
- Im Rahmen der Technischen Zusammenarbeit unterstützt die Bundesrepublik Deutschland die Entwicklungsländer beim Aufbau ihrer Straßeninfrastruktur durch die Weitergabe ihres technischen Wissens, Ausbildung von Stipendiaten, Führung von Delegationen u. a. m.

Zur Förderung dieser Ziele arbeitet die Bundesrepublik Deutschland in verschiedenen regierungsamtlichen und anderen internationalen Organisationen, wie der EG, CEMT, OECD sowie PIARC und IRF mit. Spezielle trilaterale und bilaterale Gremien mit den

Nachbarstaaten und den USA vervollständigen und vertiefen diese internationale Zusammenarbeit.

In den USA ist ein großes Straßenbauforschungsprogramm angelaufen. Für das Strategic Highway Research Programm (SHRP) der USA hat die Bundesrepublik für die Zusammenarbeit den Präsidenten der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen als deutschen Koordinator für die sechs Forschungsgebiete des Programms benannt.

Aus der Arbeit der sechs Arbeitsgruppen der deutsch-französischen Zusammenarbeit im Straßenwesen wird beispielhaft auf die Einrichtung einer gemeinsa-

men Versuchsstrecke (La Wantzenau, CD 302) zum Vergleich der deutschen und französischen Meßverfahren für Lärmessungen beim Reifen-Fahrbahn-Kontakt und die dort durchgeführten gemeinsamen Messungen hingewiesen.

Auf dem Weltstraßenkongreß vom 13.–14. September 1987 vertrat eine Regierungsdelegation aus dem Bundesministerium für Verkehr, der Bundesanstalt für Straßenwesen, den Landesstraßenbauverwaltungen, den Universitäten und der Industrie den deutschen Straßenbau mit Berichten und mündlichen Beiträgen zu den Kongreßthemen.



**Anhang**  
**Tabellen und Karten**

Tabelle 8: Ist-Ausgaben 1987

– aufgeschlüsselt nach Titel –

Titel	Zweckbestimmung	Ist 1987 Mio. DM
1	2	3
	<b>Sächliche Verwaltungsausgaben (HGr. 5)</b> .....	<b>958,0</b>
<b>521 11</b>	<b>Unterhaltung der Bundesautobahnen</b> .....	<b>406,9</b>
	(Summe der Tit. 521 13 bis Tit. 521 19)	
521 13	Leistungen für auf Bundesautobahnen eingesetztes Straßenunterhaltungspersonal der Auftragsverwaltung .....	244,5
521 14	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen .....	38,8
521 15	Grundstücke, Gebäude und Räume .....	24,7
521 16	Winterwartung .....	44,9
521 17	Baustoffe, Unternehmerleistungen, Zubehör .....	39,9
521 18	Fernmeldeanlagen .....	7,1
521 19	Sonstiges .....	7,0
<b>521 21</b>	<b>Unterhaltung der Bundesstraßen</b> .....	<b>482,1</b>
	(Summe der Tit. 521 23 bis Tit. 521 29)	
521 23	Leistungen für auf Bundesstraßen eingesetztes Straßenunterhaltungspersonal der Auftragsverwaltung .....	237,1
521 24	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen .....	28,8
521 25	Grundstücke, Gebäude und Räume .....	12,8
521 26	Winterwartung .....	45,4
521 27	Baustoffe, Unternehmerleistungen, Zubehör .....	121,3
521 28	Betriebssprechfunk und Fernsprechanlagen in Tunneln .....	0,8
521 29	Sonstiges .....	35,9
521 32	Betriebskosten für Beleuchtungsanlagen, techn. Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs und besondere Anlagen in Tunneln (Bundesautobahnen) .	18,7
521 42	Betriebskosten für Beleuchtungsanlagen, techn. Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs und besondere Anlagen in Tunneln (Bundesstraßen) ....	2,9
521 52	Unterhaltung von Anlagen des BAB-Fernmeldenetzes .....	0,5
521 62	Aufwendungen zur Beseitigung von Schäden, die durch Dritte verursacht worden sind (Bundesfernstraßen) .....	54,9
531 62	Veröffentlichungen, straßenbautechnische Veranstaltungen .....	2,1
533 62	Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiete des Straßenwesens .	5,9
534 62	Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen .....	4,5
535 62	Bestandsaufnahme der Bundesfernstraßen mit elektronischer Auswertung ...	0,1
546 12	Steuern aus Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN) .....	-20,6
	<b>Zuweisungen und Zuschüsse (ohne Investitionen) (HGr. 6)</b> .....	<b>131,5</b>
622 32	Zins- und Aufwendungszuschüsse im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen) .....	0,2
622 42	Zins- und Aufwendungszuschüsse im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen) .....	—
642 12	Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesautobahnen) .....	67,8
642 22	Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesstraßen) .....	62,5
682 22	Beitrag an nichtbundeseigene Eisenbahnen zu den Kosten für Unterhaltung und Betrieb höhengleicher Kreuzungen von Bundesstraßen und Eisenbahnstrecken .....	1,0
685 12	Beitrag an die Industrie- und Handelskammer Bonn .....	—

Titel	Zweckbestimmung	Ist 1987 Mio. DM
1	2	3
	<b>Ausgaben für Investitionen (Baumaßnahmen) (HGr. 7)</b> .....	<b>4 315,4</b>
711 12	Hochbauten an Bundesautobahnen bis 750 000 DM Baukosten .....	20,1
711 22	Hochbauten an Bundesstraßen bis 750 000 DM Baukosten .....	8,3
712 12	Hochbauten an Bundesautobahnen über 750 000 DM Baukosten .....	25,9
712 22	Hochbauten an Bundesstraßen über 750 000 DM Baukosten .....	9,2
712 32	Baumaßnahmen an bundeseigenen Nebenbetrieben der Bundesautobahnen .	42,6
<b>741 11</b>	<b>Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesautobahnen (einschließlich Schallschutzmaßnahmen)</b> .....	<b>2 240,2</b>
	(Summe der Tit. 741 13 bis Tit. 741 19)	
741 13	Erneuerung .....	400,4
741 14	Um- und Ausbau bis 3 000 000 DM Baukosten .....	36,1
741 15	Um- und Ausbau über 3 000 000 DM Baukosten .....	110,9
741 16	Erneuerung einschließlich Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen .....	439,2
741 17	Neubau .....	1 216,5
741 19	Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen .....	37,1
<b>741 21</b>	<b>Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesstraßen (einschließlich Schallschutzmaßnahmen)</b> .....	<b>1 890,0</b>
	(Summe der Tit. 741 23 bis Tit. 741 29)	
741 23	Erneuerung .....	420,6
741 24	Um- und Ausbau bis 3 000 000 DM Baukosten .....	289,2
741 25	Um- und Ausbau über 3 000 000 DM Baukosten .....	122,8
741 27	Neubau .....	1 045,7
741 29	Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen in der Baulast des Bundes .....	11,7
<b>742 11</b>	<b>Um-, Aus- und Neubau von Fernmelde-, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesautobahnen)</b> .....	<b>22,1</b>
	(Summe der Tit. 742 13 und Tit. 742 14)	
742 13	Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesautobahnen .....	21,6
742 14	Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen an bestehenden Bundesautobahnen .....	0,5
<b>742 21</b>	<b>Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunk- und Stromversorgungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesstraßen)</b> .....	<b>2,3</b>
	(Summe der Tit. 742 23 und Tit. 742 24)	
742 23	Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunkanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen .....	2,3
742 24	Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen an bestehenden Bundesstraßen .....	—
744 82	Privatstraßen des Bundes .....	0,8
744 83	Ersatzinvestitionen auf der Roßfeldstraße .....	—
<b>745 21</b>	<b>Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Bundesfernstraßen)</b> .....	<b>53,9</b>
	(Summe der Tit. 745 23 bis Tit. 745 26)	
745 23	Änderung von Überführungen (§ 12 EKrG) .....	5,4
745 24	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und Deutsche Bundesbahn .....	48,3
745 25	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und sonstigen Eisenbahnen .....	0,2
745 26	Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen (auslaufende Maßnahmen) .....	—

Titel	Zweckbestimmung	Ist 1987 Mio. DM
1	2	3
	<b>Sonstige Ausgaben für Investitionen (HGr. 8)</b> .....	<b>800,2</b>
811 12	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen) .....	30,3
811 22	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesstraßen) .....	15,9
812 12	Erwerb von Geräten (einschließlich Stahlflachstraßen) und Maschinen (Bundesautobahnen) .....	23,2
812 22	Erwerb von Geräten und Maschinen (Bundesstraßen) .....	14,3
<b>821 11</b>	<b>Grunderwerb (Bundesautobahnen)</b> .....	<b>212,3</b>
	(Summe der Tit. 821 15 bis Tit. 821 19)	
821 15	Grunderwerb für Erneuerung, Um- und Ausbau .....	10,3
821 16	Grunderwerb für den Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen .....	12,6
821 17	Grunderwerb für Neubau .....	183,3
821 19	Entschädigungsleistungen für Schallschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesautobahnen .....	6,1
<b>821 21</b>	<b>Grunderwerb (Bundesstraßen)</b> .....	<b>296,3</b>
	(Summe der Tit. 821 25 bis Tit. 821 29)	
821 25	Grunderwerb für Erneuerung, Um- und Ausbau .....	62,9
821 27	Grunderwerb für Neubau .....	215,3
821 29	Entschädigungsleistungen für Schallschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen in der Baulast des Bundes .....	18,2
852 12	Darlehen zur Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen) .....	—
852 22	Darlehen zur Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen) .....	4,7
861 12	Darlehen an die Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN) .....	—
<b>861 61</b>	<b>Aufwendungen für Folgemaßnahmen Dritter beim Bundesfernstraßenbau</b> ..	<b>0,3</b>
	(Summe der Tit. 861 63 und Tit. 861 64)	
861 63	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen .....	0,3
861 64	Darlehen für Bau, Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen .....	—
863 12	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesautobahnen) .....	—
863 22	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesstraßen) .....	0,1
	<b>Kostenanteil des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 EKrG (Länder)</b>	
882 72	Kreuzungen zwischen Deutsche Bundesbahn und Landesstraßen in der Baulast des Landes .....	33,9
<b>882 81</b>	<b>Zuwendungen an fremde Baulastträger (Länder)</b> .....	<b>0,8</b>
	(Summe der Tit. 882 83 bis Tit. 882 86)	
882 83	Zuwendungen zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast von Stadtstaaten .....	0,8
882 84	Zuwendungen zum Aus- oder Neubau von Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen in der Baulast von Stadtstaaten <sup>1)</sup> .....	—
882 85	Zuwendungen an Länder zum Aus- oder Neubau von Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen im Zuge von Landesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM <sup>1)</sup> .....	—
882 86	Zuwendungen an Länder zum Aus- oder Neubau von Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen im Zuge von Landesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM <sup>1)</sup> .....	—

<sup>1)</sup> nur zur Abwicklung laufender Baumaßnahmen

Titel	Zweckbestimmung	Ist 1987 Mio. DM
1	2	3
<b>883 71</b>	<b>Kostenanteil des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 EKrG (Kommunale Baulastträger) . . . . .</b> (Summe der Tit. 883 73 bis Tit. 883 75)	<b>104,2</b>
883 73	Kreuzungen zwischen Deutsche Bundesbahn und Landesstraßen in der Baulast der Gemeinden . . . . .	6,6
883 74	Kreuzungen zwischen Deutsche Bundesbahn und öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen in der Baulast von Gemeinden und Gemeindeverbänden . . . . .	97,6
883 75	Kreuzungen zwischen nichtbundeseigenen Eisenbahnen und öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen (außer Bundes- und Landesstraßen) . . . . .	—
<b>883 81</b>	<b>Zuwendungen an fremde Baulastträger (Kommunale Baulastträger) . . . . .</b> (Summe der Tit. 883 83 bis Tit. 883 88)	<b>58,9</b>
883 83	Zuwendungen an Gemeinden zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM . . . . .	13,6
883 84	Zuwendungen an Gemeinden zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM . . . . .	15,5
883 85	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM . . . . .	1,8
883 86	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM . . . . .	1,5
883 87	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesstraßen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM . . . . .	23,1
883 88	Zuwendungen an kommunale Baulastträger zum Aus- oder Neubau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringerstraßen zu Bundesstraßen sind, mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM . . . . .	3,4
883 82	Zuschüsse nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) . . . . .	3,0
883 99	Aufwendungen für den Bau von Ortsdurchfahrten und Bundesfernstraßen in der Bundeshauptstadt . . . . .	2,0
981 92	<b>Besondere Finanzierungsausgaben (HGr. 9) . . . . .</b> Zuschuß an Kap. 1211 — Bundesanstalt für Straßenwesen — . . . . .	<b>45,7</b> 45,7
	<b>Summe Ist-Ausgaben 1987 . . . . .</b>	<b>6 250,8</b>

**Tabelle 9: Bundesautobahn-Neubaustrecken**

Fertiggestellte und in Bau befindliche Streckenabschnitte

BAB-Strecke Streckenabschnitt	Länge km	Bau- kosten 1) Mio. DM	Bis Ende 1986 fertig- gestellt km	1987 fertiggestellte Teilstrecke		Ende 1987 in Bau km
				km	km	
1	2	3	4	5	6	7
<b>Baden-Württemberg</b>						
A 7 Würzburg-Ulm: Neustädtlein (Ldgrz. BY/BW) bis Ulm (Ldgrz. BW/BY)	78,3	744,7	29,5	Neustädtlein (Ldgrz. BY/BW) bis AS Heidenheim	48,7	—
A 81 Singen-Schaffhausen: AS Singen bis Bietingen (B 34)	9,3	201,5	—	—	—	9,3
A 96 München-Lindau: Ferthofen (Ldgrz. BY/BW) bis Esseratsweiler (Ldgrz. BW/BY)	53,4	495,7	0,8 (1. FB)	—	—	24,5
A 98 Lörrach-Schaffhausen: Waldshut-Tiengen- Lauchringen (B 34)	9,8 (1. FB)	122,2	—	—	—	3,0 (1. FB)
<b>Bayern</b>						
A 7 Würzburg-Ulm: AK Biebelried bis Neustädtlein (Ldgrz. BY/BW)	86,2	622,0	75,3	AS Feuchtwangen bis Neustädtlein (Ldgrz. BY/BW)	10,9	—
A 7 Ulm-Füssen: AK Allgäu bis Füssen (Bdgrz. D/A)	29,7	316,0	6,7	—	—	5,1
A 70 Schweinfurt-Bamberg: Weyer bis Bamberg	46,7 (davon 25,9 km 1. FB)	314,5	23,3	AS Knetzgau bis AS Eltmann	7,8 (davon 6,9 km 1. FB)	15,6
A 92 München-Deggendorf:	134,6	773,9	69,2	AS Freising-Ost bis AS Moosburg-Nord AS Landshut- Essenbach bis AS Dingolfing	20,2  22,5	21,3  —
A 93 Hof-Regensburg: Mitterteich-Nord bis AS Regensburg-Pfaffenstein	111,7 (davon 36,3 km 1. FB)	717,6	92,7 (davon 24,4 km 1. FB)	AS Weiden-Süd bis AS Luhe-Wildenau	7,4	7,0 (1. FB)
A 94 München-Simbach: AK München-Ost bis Forstinning	11,2	68,5	—	—	—	11,2
A 96 München-Lindau: AS Oberpfaffenhofen bis AS Landsberg-Ost	29,0	266,1	3,5	—	—	—

1) ohne Grunderwerbskosten

BAB-Strecke Streckenabschnitt	Länge km	Bau- kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	Bis Ende 1986 fertig- gestellt km	1987 fertiggestellte Teilstrecke		Ende 1987 in Bau km
					km	
1	2	3	4	5	6	7
AS Landsberg-West bis Buchloe	7,4	46,4	7,4 (1. FB)	—	—	(7,4) (2. FB)
Esseratsweiler (Ldgrz. BW/ BY) bis prov. Abfahrt A 96	1,7	5,3	—	—	—	1,7
<b>Berlin</b>						
A 10 Ring Berlin (West): AK Schöneberg bis Ballinstraße	6,5	497,7	2,9	prov. AS Suadicenstr. bis AS Alboinstr.	0,9	0,6
A 11 Berlin–Hamburg: prov. AS Wittestr. bis Waidmannsluster Damm	2,2	275,0	—	prov. AS Wittestr. bis AS Waidmannsluster Damm	2,2	—
<b>Hamburg</b>						
A 25 Hamburg–Geesthacht: AD Hamburg–Südost bis Ldgrz. HH/SH	14,5	170,7	13,7	prov. AS Speckenweg bis Ldgrz. HH/SH	0,8	—
A 252 Südtangente Hamburg: Umgehung Veddel	1,4	216,9	—	—	—	1,4
<b>Niedersachsen</b>						
A 28 Leer–Delmenhorst: Logabirum bis Westerstede	31,8	209,1	—	—	—	25,3
A 31 Bottrop–Emden: Haren bis Neermoor	65,5	607,9	—	—	—	57,7
A 33 Osnabrück–Paderborn: Osnabrück–Lüstringen bis Borgholzhausen	27,8	223,5	11,2	—	—	6,7
A 39 Wolfsburg–Salzgitter: AS Salzgitter–Lebenstedt-Süd bis Westerlinde	10,7	59,6	—	—	—	10,7
A 250 Hamburg–Lüneburg: Maschen (A 1) bis Winsen	14,3	97,7	—	AS Maschen bis AS Winsen-West	8,2	—
A 391 Westtangente Braunschweig	11,6	232,8	9,1	nördlich A 2 bis AS Braunschweig/ Hansestr.	1,7 (davon 0,3 km 1. FB)	(0,3) (2. FB)
A 395 Braunschweig–Bad Harzburg: AK Braunschweig-Süd bis AS Vienenburg	32,1	139,9	15,4	—	—	3,8
<b>Nordrhein-Westfalen</b>						
A 30 Bad Bentheim–Bad Oeynhau- sen: nördl. Rheine (Ldgrz. NS/NW) bis AK Osnabrück/ Lotte	35,6	198,0	27,2	AS Rheine-Nord bis AS Rheine-Kanalhafen	8,4	—
A 31 Bottrop–Emden: Bottrop bis Hubertushof (Grenze NW/NS)	83,0	641,1	36,7	AK Bottrop bis AS Bottrop-Feldhausen	8,5	28,4

1) ohne Grunderwerbskosten

BAB-Strecke Streckenabschnitt	Länge km	Bau- kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	Bis Ende 1986 fertig- gestellt km	1987 fertiggestellte Teilstrecke		Ende 1987 in Bau km
					km	
1	2	3	4	5	6	7
A 33 Osnabrück-Paderborn: Bielefeld (A 2) bis Wünnenberg-Haaren	46,7	369,3	25,4	—	—	15,5
A 42 Duisburg-Dortmund: Rheinkamp bis AK Duisburg-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
Volkardey (A 52) bis Reichswaldallee (L 455)	3,7	115,0	—	—	—	3,7
A 44 Düsseldorf-Bochum: AS Heiligenhaus-Hetter- scheidt bis östl. Velbert (K 23)	6,3	179,5	2,2	—	—	3,4 (davon 1,2 km 1. FB)
A 46 Hagen-Brilon: Neheim-Hüsten bis AS Bestwig	33,7	616,1	6,1	AS Arnsberg-Neheim bis AS Arnsberg-Hü- sten	2,7	14,9
A 52 Roermond-Essen: westl. Elmpt bis AS Mönchengladbach-Hostert	12,9 (1. FB)	67,8	—	—	—	4,7 (1. FB)
A 59 Dinslaken-Duisburg: AS Duisburg-Buchholz bis AK Duisburg-Süd	3,9	40,2	—	—	—	3,9
A 61 Venlo-Erftstadt: Borschemich (L 277) bis Erftstadt (A 1)	41,2	255,3	32,3 (davon 3,6 km 1. FB)	AS Bergheim/Elsdorf bis AS Bergheim-Süd AS Bergheim-Süd bis nördl. AS Kerpen- Türnich	(3,6) (2. FB) 9,2 (davon 7,1 km 1. FB)	(7,1) (2. FB) —
A 560 Hennef-Bonn: südöstl. Hennef bis AD St. Augustin	13,1	231,1	9,4	AS Sankt Augustin- Niederpleis bis Nieder- pleis (L 121 alt)	0,5	3,2
<b>Rheinland-Pfalz</b>						
A 48 Trier-Luxemburg: Ehrang bis Mesenich (Bdgrz. D/L)	13,6 (davon 2,0 km 1. FB)	162,8	4,9 (1. FB)	westl. Trier bis Bundesgrenze D/L	8,7 (dazu 2,9 km 2. FB)	—
A 62 Trier-Pirmasens: AD Nonnweiler bis AS Birkenfeld (Teilabschnitt in RP)	1,7	21,6	—	—	—	1,7
Landstuhl bis Pirmasens	27,4 (davon 20,0 km 1. FB)	255,3	13,8 (davon 12,7 km 1. FB)	—	—	13,6 (davon 7,3 km 1. FB)

1) ohne Grunderwerbskosten

BAB-Strecke Streckenabschnitt	Länge km	Bau- kosten 1) Mio. DM	Bis Ende 1986 fertig- gestellt km	1987 fertiggestellte Teilstrecke		Ende 1987 in Bau km
					km	
1	2	3	4	5	6	7
A 63 Mainz-Kaiserslautern:	70,9	695,5	31,6	—	—	11,5
A 65 Ludwigshafen-Karlsruhe: AS Neustadt-Süd bis AS Landau-Süd	17,7	181,1	5,1	—	—	12,6
<b>Saarland</b>						
A 62 Trier-Pirmasens: AD Nonnweiler bis AS Birkenfeld (Teilabschnitt in SA)	12,1	154,0	7,5	—	—	4,6
<b>Schleswig-Holstein</b>						
A 23 Hamburg-Heide	92,5	686,8	40,5	—	—	45,2
A 25 Hamburg-Geesthacht: Ldgrz. HH/SH bis Geesthacht (B 404)	4,3	38,1	—	Ldgrz. HH/SH bis Geesthacht (B 404)	4,3	—
A 210 Rendsburg-Kiel	23,5	159,7	5,4	östl. AK Rendsburg bis AS Bredenbek	5,8	12,3
<b>Länder insgesamt</b>					<b>179,4</b>	<b>399,9</b>
darin enthalten						
1. Fahrbahnen					14,3	23,2
dazu 2. Fahrbahnen					(6,5)	(14,8)

1) ohne Grunderwerbskosten

**Tabelle 10: Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken**  
 – ausgenommen Ortsumgehungen –  
 Fertiggestellte und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Bau- <sup>1)</sup> kosten Mio. DM	Bis Ende 1986 fertig- gestellt km	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1	2	3	4	5	6
<b>Baden-Württemberg</b>					
<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 Appenweiler . . . . .	3,1	32,4	–	3,1	–
B 28 Neubau Schloßbergtunnel Tübingen (einschl. Hegelstraße) . . . . .	3,8	76,1	2,2	1,6	–
B 30 Ausbau von Laupheim/Nord bis Laupheim/ Süd (2. Fahrbahn) . . . . .	5,1	21,6	–	–	5,1
B 33 Neubau von Konstanz (Reichenaustraße) bis Konstanz (Schweizer Grenze) . . . . .	1,3	61,0	–	–	1,3
B 44 Verlegung von Mannheim/Sandhofen bis Landesgrenze BW/HE (2. Fahrbahn) . . . . .	4,6	9,9	1,2	–	3,4
				<b>5,2</b>	<b>10,8</b>
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 19 Verlegung und Ausbau in der Ortsdurch- fahrt Heidenheim (3. Bauabschnitt) . . . . .	1,6	10,5	–	–	1,6
				–	<b>1,6</b>
<b>Bayern</b>					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 27 Ausbau Würzburg-Veitshöchheim . . . . .	3,8	35,0	3,3	0,5	–
				<b>0,5</b>	–
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 12n Neubau Seltmanns-AS Waltenhofen . . . . .	17,6	138,5	–	15,7	1,9
B 299 Verlegung und Ausbau in Amberg . . . . .	1,8	14,5	–	1,8	–
B 303 Neubau Ibind-Kreuzthal . . . . .	14,3	33,0	–	7,1	7,2
				<b>24,6</b>	<b>9,1</b>
<b>Berlin</b>					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 111 Neubau von AS Waidmannsluster Damm bis Grenze Berlin (West) . . . . .	5,3	227,0	1,9	3,4	–
				<b>3,4</b>	–

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Bau- <sup>1)</sup> kosten Mio. DM	Bis Ende 1986 fertig- gestellt km	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1	2	3	4	5	6
<b>Bremen</b>					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 6 Verlegung zwischen der Hansestraße (B 6a) und der Utbremer Straße .....	0,4	54,3	—	—	0,3
				—	0,3
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 212 Ausbau von der BAB A 27 bis Knotenpunkt Lloydstraße/Hafenstraße in Bremerhaven ...	2,4	48,7	1,1	—	0,5
				—	0,5
<b>Hamburg</b>					
<b>Hessen</b>					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 3a Neubau zwischen Marburg-Südspange (L 3125) und Weimar/Argenstein .....	3,4	34,6	—	—	3,4
				—	3,4
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 253 Verlegung zwischen Fritzlar (B 253 alt) und Wabern (B 254) .....	10,2	28,2	8,1	2,1	—
				2,1	—
<b>Niedersachsen</b>					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 6 Umgestaltung des Knotens B 6/B 248 bei Salzgitter-Bad .....	1,0	8,7	—	1,0	—
B 522 Neu- und Ausbau von Langenhagen (A 352) bis AS Langenhagen (A 2) .....	1,9	97,4	1,4	—	0,5
				1,0	0,5
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 65 Verlegung von westl. Wittlage bis östl. Rabber .....	5,5	10,4	2,9	0,9	1,7
				0,9	1,7
<b>Nordrhein-Westfalen</b>					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 224n Neubau zwischen Wuppertal (B 7) bis Neviges (L 355) .....	4,7	99,5	—	—	4,7
B 226 Ausbau zwischen Herne und Wanne-Eickel .	1,4	48,3	—	—	1,4
B 236 Ausbau zwischen Lünen und Dortmund Hannöversche Straße bis B 1 bei Remberg ..	3,6	302,8	—	—	3,6
				—	9,7

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Bau- <sup>1)</sup> kosten Mio. DM	Bis Ende 1986 fertig- gestellt km	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1	2	3	4	5	6
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 55 Verlegung zwischen Jülich und Bergheim ..	16,7	36,0	—	4,2	7,0
				<b>4,2</b>	<b>7,0</b>
<b>Rheinland-Pfalz</b>					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 41 Verlegung in Idar-Oberstein einschl. Nahewehr .....	3,5	247,0	1,9	—	1,6
B 42 Ausbau Pfaffendorfer Brücke bis Balthasar- Neumann-Straße .....	2,5	22,2	1,5	—	1,0
				—	<b>2,6</b>
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 42 Ausbau zwischen Vallendar und Koblenz- Ehrenbreitstein .....	2,0	12,2	1,0	—	1,0
B 51 Verlegung zwischen Landesgrenze RP/SA und AS Saarburg/Mitte .....	14,4	37,9	12,9	—	1,5
				—	<b>2,5</b>
<b>Saarland</b>					
<i>4streifige Bundesstraßen</i> .....					
	—	—	—	—	—
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 51 Verlegung zwischen Mettlach und Saarhölzbach .....	5,0	30,5	4,2	0,8	—
				<b>0,8</b>	—
<b>Schleswig-Holstein</b>					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 76 Verlegung von Blickstedt bis Kiel einschl. Kanalübergang .....	10,7	183,4	6,9	1,6	2,2
B 404 Ausbau zwischen Negerbötel und Hammoor AS B 205 bis einschl. AS B 206 ...	7,1	44,9	—	—	1,0
B 432n bis einschl. AS L 167 .....	5,4	23,6	—	—	0,1
AS L 167 bis einschl. AS K 64 .....	6,2	26,2	—	6,2	—
AS K 64 bis einschl. AS B 75 .....	2,1	16,0	—	2,1	—
				<b>9,9</b>	<b>3,3</b>
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 5 Verlegung zwischen Bredstedt und Husum nördl. Husum bis nördl. Platenhörn (1. Bauabschnitt) .....	12,1	53,0	5,6	1,5	2,6
B 5 Verlegung zwischen Tönning und der B 203 westl. Heide Hemme bis westl. Heide (2. Bauabschnitt) ..	10,6	30,1	—	10,6	—
B 76 Verlegung zwischen Middelburg und Süseler Baum .....	1,3	6,5	—	—	1,3

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Bau- <sup>1)</sup> kosten Mio. DM	Bis Ende 1986 fertig- gestellt km	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1	2	3	4	5	6
B 404    Neubau von Grande bis Kasseburg .....	5,3	23,3	—	—	5,3
B 404    Neubau einer Anschlußstelle bei Klein Barkau .....	0,8	4,5	—	—	0,1
				<b>12,1</b>	<b>9,3</b>
<b>Länder insgesamt .....</b>				<b>64,7</b>	<b>62,3</b>
davon 4streifig .....				20,0	30,6
davon 2streifig .....				44,7	31,7

**Tabelle 11: Bundesstraßen — Neu- und Ausbaustrecken**  
**— Ortsumgehungen —**  
 Fertiggestellte und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Bau- kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	Bis Ende 1986 fertig- gestellt km	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
<b>Baden-Württemberg</b>						
<i>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	169,9	—	—	12,7
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/B 463) .....	6,5	64,6	1,0	0,5	1,5
B 30	Neubau von nördlich Baidt (B 30 alt beim Egelsee) bis Ravensburg-Eschach einschließlich Querspangen B 32, B 33 und B 467 ....	24,5	180,9	2,2	3,0	3,6
B 33	Neubau von Singen bis Allensbach/West ...	17,3	107,5	12,3	—	5,0
B 312	Neubau zwischen Waiblingen (B 14) und Stuttgart/Wangen (B 10) .....	10,7	217,2	—	—	8,0
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 3	Verlegung bei Wiesloch .....	10,1	38,9	8,1	—	2,0
B 3	Verlegung zwischen Ettlingen und Bruchhausen .....	9,1	83,7	—	—	9,1
B 28	Ortsumgehung Dornstetten .....	3,9	22,7	—	—	3,9
B 28	Ortsumgehung Dettingen .....	4,8	15,4	—	—	4,8
B 31	Verlegung zwischen Kirchzarten und Buchenbach .....	3,0	27,9	—	—	3,0
B 32	Verlegung bei Kressbronn .....	5,8	26,6	—	—	0,5
B 33	Verlegung zwischen Biberach und Haslach .	8,3	78,0	5,5	2,8	—
B 36	Ortsumgehung Neulußheim .....	3,0	31,7	—	—	3,0
B 36	Verlegung bei Waghäusel/Wiesental .....	8,5	26,2	4,0	4,5	—
B 39	Ortsumgehung Altlußheim .....	3,2	9,7	—	3,2	—
B 39	Verlegung bei Weinsberg .....	3,9	40,9	—	—	3,9
B 292	Ortsumgehung Berolzheim/Angeltürn .....	4,0	9,5	—	—	4,0
B 292	Verlegung bei Obrigheim .....	4,7	39,4	—	—	4,7
B 293	Verlegung bei Zaisenhausen .....	3,8	19,3	—	—	3,8
B 294	Verlegung bei Wolfach .....	2,6	65,7	—	—	0,8
B 294	Ortsumgehung Schiltach .....	4,5	94,0	—	—	2,5
B 295	Ortsumgehung Renningen .....	3,5	13,1	—	3,5	—
B 297	Ortsumgehung Neckartailfingen .....	2,7	29,4	—	—	2,7
B 313	3. Neckarbrücke Nürtingen .....	1,0	12,6	—	—	1,0
B 313	Neubau von Rübgarten (B 27n) bis Reutlingen (L 378) 1. Fahrbahn .....	5,7	40,8	—	—	5,7

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt		Länge km	Bau- kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	Bis Ende 1986 fertig- gestellt km	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 314	Ortsumgehung Horheim .....	3,6	7,8	—	—	3,6
B 314	Ortsumgehung Untereggingen .....	4,9	12,3	—	4,9	—
B 317	Verlegung zwischen Lörrach (A 98) bis Stei- nen .....	3,3	48,1	—	—	3,3
B 317	Verlegung bei Schopfheim .....	7,8	52,1	—	—	5,6
B 463	Ortsumgehung Winterlingen .....	3,9	11,6	—	—	3,9
B 523	Ortsumgehung Villingen/Schwenningen (Ost- abschnitt) .....	6,2	21,0	—	6,2	—
33 Ortsumgehungen .....		206,4	1 702,5	—	—	—
davon fertiggestellt:						
3 Streckenabschnitte, 4streifig .....		—	71,9	—	7,4	31,8
6 Streckenabschnitte, 2streifig .....		—	96,3	—	25,1	71,8
damit						
7 Ortsumgehungen						
vollständig fertiggestellt .....		40,0	222,3	—	—	—
<b>Bayern</b>						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 4	Verlegung zwischen Niederfüllbach und Rossach (6,2 km einbahnig) .....	9,2	35,7	8,5	0,7 (0,7 km 1. Fahrbahn) (2,4 km 2. Fahrbahn)	—
B 8	Verlegung bei Rottendorf .....	4,9	34,5	—	—	0,2
B 17a	Neubau einer Westtangente Augsburg (1. Bauabschnitt — Stadtbergen) .....	1,6	40,0	—	—	1,6
B 173	Verlegung von Breitengüßbach bis Ebens- feld .....	11,3	93,3	—	3,0	8,3
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 2	Ortsumgehung Mering .....	4,3	13,5	0,5	—	3,8
B 2	Verlegung bei Weißenburg .....	6,2	22,4	—	—	6,2
B 8	Ortsumgehung Neumarkt/Opf. ....	2,7	16,4	1,3	1,4	—
B 20	Ortsumgehung Simbach bei Landau .....	2,5	6,7	—	2,5	—
B 20	Verlegung Landau/Isar .....	5,6	27,1	—	—	3,8
B 20	Verlegung bei Oberschneiding .....	5,4	8,7	—	—	1,0
B 20	Verlegung zwischen Steinach und Stallwang	14,6	35,9	—	—	6,0
B 21	Verlegung bei Melleck (bei Bad Reichen- hall) .....	1,5	24,6	—	1,5	—
B 23	Verlegung bei Oberammergau .....	3,2	21,5	—	—	3,2
B 31	Verlegung zwischen Lindau und Ldgrz. BY/ BW .....	5,2	36,8	—	—	0,1
B 85	Verlegung bei Patriching .....	7,1	31,7	4,4	—	2,7

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt		Länge	Bau- kosten 1)	Bis Ende 1986 fertig- gestellt	1987 fertig- gestellt	Ende 1987 in Bau
		km	Mio. DM	km	km	km
1		2	3	4	5	6
B 299	Ortsumgehung Paulushofen .....	1,9	3,1	—	—	1,1
B 304	Verlegung nördlich Wasserburg .....	5,6	42,8	—	5,6	—
B 310	Verlegung zwischen Wertach und Oy .....	5,8	20,6	3,0	2,8	—
B 388	Verlegung bei Vilsbiburg .....	8,1	12,3	3,5	—	4,6
B 388	Ortsumgehung Gangkofen .....	6,3	16,4	—	2,8	3,5
B 466	Ausbau von Pfäfflingen bis Nördlingen (mit Ortsumgehung Löpsingen) .....	5,5	11,0	3,5	2,0	—
B 466	Ortsumgehung Unterwurbach .....	3,4	6,5	1,4	—	2,0
B 466	Verlegung bei Barthelmesaurach .....	6,3	7,7	5,0	—	1,3
B 470	Verlegung in und 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	—
B 472	Verlegung südlich Dürnhausen .....	2,1	4,1	—	—	2,0
27 Ortsumgehungen .....		141,0	611,7	—	—	—
davon fertiggestellt:						
<b>2 Streckenabschnitte, 4streifig</b> .....		—	<b>27,5</b>	—	<b>3,7</b>	<b>10,1</b>
<b>9 Streckenabschnitte, 2streifig</b> .....		—	<b>122,7</b>	—	<b>25,8</b>	<b>42,3</b>
damit						
9 Ortsumgehungen						
vollständig fertiggestellt .....		40,9	179,3	—	—	—
<b>Berlin</b>		—	—	—	—	—
<b>Bremen</b>		—	—	—	—	—
<b>Hamburg</b>		—	—	—	—	—
<b>Hessen</b>						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 3a	Neubau zwischen Bad Vilbel und Preunges- heim .....	4,9	57,0	—	—	4,9
B 40a	Neubau zwischen A 66 und Frankfurt a. M. (Südumgehung Frankfurt-Höchst) .....	7,6	110,2	4,4	—	3,2
B 42	Verlegung bei Eltville und Walluf/Niederwal- luf .....	6,8	118,4	—	—	6,8
B 43	Verlegung zwischen Hanau/Steinheim und Hanau/Wolfgang einschließlich Mainbrücke	6,7	163,1	4,9	1,8	—
B 47	Verlegung bei Lorsch .....	5,7	57,0	4,3	—	1,4
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 3a	Verlegung bei Bad Nauheim von A 5/B 3 bis B 3/L 3134 südlich Bad Nauheim .....	7,8	40,5	—	—	2,4
B 252	Verlegung bei Korbach .....	5,6	20,4	3,2	2,4	—
B 253	Ortsumgehung Eschenburg/Eibelshausen ..	3,4	15,6	—	3,4	—
B 276/B 455	Verlegung bei Schotten .....	3,2	10,6	2,2	1,0	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt		Länge km	Bau- kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	Bis Ende 1986 fertig- gestellt km	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 426	Verlegung bei Mühlthal/Nieder-Ramstadt ...	4,6	23,5	—	—	1,7
B 426	Verlegung bei Darmstadt/Eberstadt einschl. Verbreiterung der B 3 zwischen AS Pfung- stadt und Knoten B 3/L 3100 .....	4,9	28,7	2,8	2,1	—
B 454	Ortsumgehung Schwalmstadt/Ziegenhain ..	1,8	5,7	—	—	1,8
B 455	Ortsumgehung Wölfersheim/Södel .....	1,8	5,3	—	1,8	—
B 456	Verlegung bei Wehrheim .....	5,3	19,3	—	5,3	—
14 Ortsumgehungen .....		70,1	675,3	—	—	—
davon fertiggestellt:						
<b>1 Streckenabschnitt, 4streifig</b> .....		—	<b>43,8</b>	—	<b>1,8</b>	<b>16,3</b>
<b>6 Streckenabschnitte, 2streifig</b> .....		—	<b>64,6</b>	—	<b>16,0</b>	<b>5,9</b>
damit 7 Ortsumgehungen vollständig fertiggestellt .....		30,9	263,0	—	—	—
<b>Niedersachsen</b>						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 1	Ausbau und Verlegung zwischen Groß- escherde und Sorsum .....	2,4	11,6	—	—	2,4
B 4	Verlegung von nördlich Lüneburg bis südlich Lüneburg (Ortsumgehung Lüneburg) .....	16,8	70,7	6,5	2,4	2,1
B 6	Verlegung und Ausbau zwischen Goslar und Bad Harzburg .....	8,1	46,8	4,2	3,9	—
B 6	Ortsumgehung Frielingen .....	2,8	20,8	—	2,8	—
B 65	Verlegung zwischen Bornum (B 21) und Ben- the (B 65) (Ortsumgehung Empelde) .....	4,6	44,8	1,6	—	3,0
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 1	Verlegung von westlich Behrensen bis west- lich Coppenbrügge .....	6,3	19,3	3,3	3,0	—
B 3	Verlegung von nördlich Nörten-Hardenberg bis südlich Bovenden .....	10,8	104,6	—	—	4,1
B 3	Ortsumgehung Elze .....	5,5	28,6	—	—	5,5
B 4	Verlegung von nördlich Wagenhoff bis nörd- lich Gifhorn (B 188) (Ortsumgehung Gifhorn)	6,9	16,0	—	6,9	—
B 65	Verlegung von östlich Röcke bis östlich Bückeberg (Ortsumgehung Bückeberg) ....	4,5	41,2	—	—	4,5
B 82	Ortsumgehung Schladen (Westabschnitt) ...	1,1	6,9	—	—	1,1
B 83	Ortsumgehung Bückeberg (Südabschnitt) ..	4,4	21,4	—	—	4,4
B 211	Ortsumgehung Großenmeer .....	2,1	6,3	—	—	2,1
B213/B402	Ortsumgehung Haselünne .....	4,8	16,1	—	—	4,8
B 213	Verlegung von nördlich Nordhorn (B 213) bis südlich Nordhorn (Ortsumgehung Nordhorn)	8,0	37,8	—	4,1	—
B 213	Ortsumgehung Herzlake .....	3,1	7,9	—	—	3,1

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt		Länge km	Bau- kosten 1) Mio. DM	Bis Ende 1986 fertig- gestellt km	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 214	Ortsumgehung Steinfeld .....	2,8	6,8	—	2,8	—
B 214	Ortsumgehung Sulingen .....	6,4	20,0	—	—	6,4
B 238	Verlegung bei Rinteln .....	6,4	55,9	4,1	—	2,3
B 241	Verlegung bei Hardegsen .....	1,7	8,2	—	—	1,7
B 241	Ortsumgehung Northeim (Osttangente) ....	1,2	17,8	—	1,2	—
B 243	Ortsumgehung Bartofelde .....	1,9	7,3	—	—	1,9
B 402	Ortsumgehung Meppen (Westabschnitt) ....	8,1	42,0	—	—	8,1
B 403	Ortsumgehung Uelsen .....	2,3	7,9	—	—	2,3
B 445	Ortsumgehung Kalefeld .....	2,3	5,7	—	2,3	—
25 Ortsumgehungen .....		125,3	672,4	—	—	—
davon fertiggestellt:						
<b>3 Streckenabschnitte, 4streifig</b> .....		—	<b>53,4</b>	—	<b>9,1</b>	<b>7,5</b>
<b>6 Streckenabschnitte, 2streifig</b> .....		—	<b>74,9</b>	—	<b>20,3</b>	<b>52,3</b>
damit 7 Ortsumgehungen vollständig fertiggestellt .....		30,4	133,2	—	—	—
<b>Nordrhein-Westfalen</b>						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 54	Neubau Hüttentalstraße zwischen Buschhüt- ten und Geisweid .....	4,2	98,8	2,1	—	2,1
B 54/B 62	Neubau Hüttentalstraße zwischen Weidenau und Siegen mit provis. Anschluß an L 562 ..	3,3	142,2	—	1,1	—
B 62	Neubau Hüttentalstraße zwischen Siegen/ West und der Landesgrenze bei Niederschel- den einschl. Abzweig Eiserfeld .....	4,4	101,4	—	—	1,2
B 66	Neubau zwischen Bielefeld und Asemissen .	3,9	49,5	—	—	3,9
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 1	Ortsumgehung Horn — Bad Meinberg .....	10,7	46,0	—	—	10,7
B 54	Ortsumgehung Olpe — Lütringhausen .....	0,9	10,9	—	—	0,9
B 54	Verlegung bei Herdecke .....	2,0	85,0	—	2,0	—
B 56/B 221	Ortsumgehung Geilenkirchen .....	13,1	28,1	9,2	—	3,9
B 58	Ortsumgehung Lüdinghausen (Westab- schnitt) .....	1,2	6,2	—	1,2	—
B 58/B 63	Verlegung bei Drensteinfurt .....	7,1	23,0	—	—	7,1
B 61/B 64	Neubau zwischen Wiedenbrück und Rheda (nördlich A 2—B 64) .....	5,2	94,2	—	—	5,2
B 62	Verlegung zwischen Siegen/Weidenau und Netphen/Dreis-Tiefenbach .....	2,9	20,3	—	—	2,9
B 64	Ortsumgehung Schloß Neuhaus .....	1,6	10,9	—	1,6	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt		Länge km	Bau- kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	Bis Ende 1986 fertig- gestellt km	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 64	Neubau zwischen Brakel/Riesel und Hemb- sen .....	9,2	52,1	6,4	—	2,8
B 64	Verlegung in Höxter (2. Bauabschnitt) .....	2,1	18,3	0,9	0,9	—
B 70	Verlegung bei Borken einschließlich Quer- spange (B 67n–B 70) .....	8,0	39,2	—	4,1	3,9
B 70	Neubau Westtangente Rheine (1. und 2. Bau- abschnitt) .....	7,5	38,9	—	3,4	4,1
B 229n	Verlegung in Radevormwald .....	2,5	16,4	0,3	2,2	—
B 235	Ortsumgehung Olfen .....	2,2	7,6	—	2,2	—
B 239	Ortsumgehung Preußisch Ströhen .....	5,5	9,6	—	—	5,5
B 239	Neubau zwischen Lübbecke und Espelkamp (1. Bauabschnitt, Ortsumgehung Gestringen)	2,1	8,4	—	—	2,1
B 239	Ortsumgehung Fürstenau .....	3,5	9,1	—	—	3,5
B 241	Ortsumgehung Lütgeneder .....	4,1	7,6	—	—	4,1
B 241	Ortsumgehung Borgentreich .....	5,1	14,9	—	—	5,1
B 473	Neubau der Westtangente Bocholt .....	4,2	13,8	—	—	4,2
B 475	Verlegung bei Füchtorf .....	6,6	12,9	4,0	—	2,6
B 508	Verlegung bei Hilchenbach .....	1,1	4,6	—	—	1,1
27 Ortsumgehungen .....		124,2	969,9	—	—	—
davon fertiggestellt:						
<b>1 Streckenabschnitt, 4streifig</b> .....		—	<b>47,4</b>	—	<b>1,1</b>	<b>7,2</b>
<b>8 Streckenabschnitte, 2streifig</b> .....		—	<b>180,2</b>	—	<b>17,6</b>	<b>69,7</b>
damit						
5 Ortsumgehungen						
vollständig fertiggestellt .....		9,5	126,1	—	—	—
<b>Rheinland-Pfalz</b>						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 9	Verlegung bei Germersheim .....	4,1	19,9	—	—	4,1
B 266	Verlegung zwischen Bad Neuenahr und Lohrsdorf .....	6,7	111,7	3,8	—	2,2
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 9	Verlegung Remagen Süd-Kreisel/Sinzig bis AS Ubierstraße .....	1,0	3,3	—	—	1,0
B 9	Verlegung bei Rhens .....	2,2	14,9	—	—	2,2
B 10	Ortsumgehung Rinnthal-Sarnstall .....	4,4	62,0	—	—	4,4
B 10	Verlegung bei Annweiler .....	4,8	62,1	—	—	4,8
B 10/B 272	Verlegung bei 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 nach Steinhardt .....	3,0	14,8	—	—	3,0

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt		Länge	Bau- kosten <sup>1)</sup>	Bis Ende 1986 fertig- gestellt	1987 fertig- gestellt	Ende 1987 in Bau
		km	Mio. DM	km	km	km
1		2	3	4	5	6
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 50	Verlegung bei Sohren-Büchenbeuren .....	8,4	30,8	—	—	8,4
B 50	Verlegung bei Kirchberg .....	9,3	38,9	5,3	—	4,0
B 51	Verlegung zwischen Saarburg und Ayl .....	5,8	30,4	3,6	—	1,0
B 51/B 419	Verlegung zwischen Trier und Wasserliesch	4,5	76,5	—	—	1,5
B 53	Verlegung von Ehrang bis Quint .....	3,5	14,0	—	—	3,5
B 256	Verlegung von Neuwied bis Oberbieber .....	4,1	46,7	—	—	2,5
B 257	Ortsumgehung Altenahr .....	5,5	59,3	—	—	5,5
B 258	Ortsumgehung Mayen (Westabschnitt) .....	5,5	33,0	—	—	5,5
B 267	Verlegung bei Ahrweiler einschl. Walporzheim .....	4,0	53,3	2,6	—	1,4
B 327	Verlegung bei Emmelshausen .....	3,5	13,9	1,5	—	2,0
B 412	Verlegung von Kempenich bis Weibern .....	4,4	14,4	—	—	4,4
B 413	Ortsumgehung Dierdorf-Marienhausen .....	3,5	8,1	—	—	3,5
B 413	Ortsumgehung Herschbach .....	3,0	7,3	—	—	7,3
26 Ortsumgehungen .....		116,7	848,1	—	—	—
davon fertiggestellt:						
— Streckenabschnitte, 4streifig .....		—	—	—	—	6,3
— Streckenabschnitte, 2streifig .....		—	—	—	—	84,0
damit						
— Ortsumgehungen						
vollständig fertiggestellt .....		—	—	—	—	—
<b>Saarland</b>						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 41	Neubau der Westumgehung Neunkirchen ..	5,0	97,0	1,0	—	4,0
B 51	Teilumgehung Völklingen .....	1,9	41,3	1,4	—	0,5
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 51	Ortsumgehung Kleinblittersdorf .....	3,2	25,0	—	—	3,2
3 Ortsumgehungen .....		10,1	163,3	—	—	—
davon fertiggestellt:						
— Streckenabschnitte, 4streifig .....		—	—	—	—	4,5
— Streckenabschnitte, 2streifig .....		—	—	—	—	3,2
damit						
— Ortsumgehungen						
vollständig fertiggestellt .....		—	—	—	—	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Bau- kosten <sup>1)</sup> Mio. DM	Bis Ende 1986 fertig- gestellt km	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1	2	3	4	5	6
<b>Schleswig-Holstein</b>					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>	—	—	—	—	—
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 5 Verlegung bei Heiligenstedten .....	6,4	57,5	—	—	0,1
B 431 Verlegung zwischen Wewelsfleth und Glück- stadt .....	4,6	25,6	4,0	—	0,6
2 Ortsumgehungen .....	11,0	83,1	—	—	—
davon fertiggestellt:					
– <b>Streckenabschnitte, 4streifig</b> .....	—	—	—	—	—
– <b>Streckenabschnitte, 2streifig</b> .....	—	—	—	—	<b>0,7</b>
damit					
– Ortsumgehungen komplett fertiggestellt .....	—	—	—	—	—
Insgesamt 157 Ortsumgehungen .....	804,8	5 726,3	—	—	—
davon fertiggestellt					
<b>10 Streckenabschnitte, 4streifig</b> .....	—	<b>244,0</b>	—	<b>23,1</b>	<b>83,7</b>
<b>35 Streckenabschnitte, 2streifig</b> .....	—	<b>538,7</b>	—	<b>104,8</b>	<b>329,8</b>
damit					
35 Ortsumgehungen vollständig fertiggestellt .....	151,7	923,9	—	—	—

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

**Tabelle 12: Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn an Bundesstraßen**  
Fertiggestellte und in Bau befindliche Kreuzungsmaßnahmen

Bundesstraße Bahnübergang	1987 fertiggestellt Baukosten <sup>1)</sup>		Ende 1987 in Bau Baukosten <sup>1)</sup>	
	insgesamt in 1 000 DM	Bundesanteil in 1 000 DM	insgesamt in 1 000 DM	Bundesanteil in 1 000 DM
1	2	3	4	5
<b>Baden-Württemberg</b>				
B 3 Baden-Oos .....	9 865	5 153		
B 290 Ellwangen .....	40 085	17 500		
B 311 Mengen .....			17 050	10 703
B 314 Oberlauchringen .....			11 869	7 502
<b>Bayern</b>				
B 11 Buchenhain .....	11 300	7 200		
B 13 Lohhof .....	19 900	13 830		
B 14 Gebenbach .....			3 900	2 600
B 15 Ponholz .....			10 224	7 604
<b>Hessen</b>				
B 457 Gründau/Haingründau ...	6 342	4 282		
<b>Niedersachsen</b>				
B 1 Lelm (bei Sunstedt) .....			7 204	4 565
B 3 Northeim .....			19 769	12 426
B 65 Schüttdorf I .....			7 860	5 002
B 65 Schüttdorf II .....			20 568	12 426
B 215 Leese .....			4 989	3 326
B 441/B 442 Wunstorf .....			41 578	26 922
<b>Nordrhein-Westfalen</b>				
B 219 Ibbenbüren .....	23 316	10 581		
B 229 Arnsberg/Neheim-Hüsten .			30 836	6 852
B 236 Altena, Steinerne Brücke .			26 586	16 463
B 475 Kattenvenne .....			10 914	6 467
<b>Rheinland-Pfalz</b>				
B 54 Diez .....			14 191	9 140
B 274 St. Goarshausen .....			37 482	23 459
<b>Schleswig-Holstein</b>				
B 208 Bad Oldesloe .....			43 549	27 036

<sup>1)</sup> einschl. Grunderwerbskosten

**Tabelle 13: Radwege an Bundesstraßen**

Fertiggestellte und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Bau- kosten 1) in 1 000 DM	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1	2	3	4	5
<b>Baden-Württemberg</b>				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>				
B 3 Auggen-Schliengen .....	3,4	600	3,4	—
B 3 Heidelberg-Leimen .....	0,7	1 500	0,7	—
B 3 Hessische Landesgrenze-Laudenbach .....	0,6	500	—	0,6
B 3 Windschlag-Offenburg .....	0,2	100	0,2	—
B 18 OD Aitrach-Ferthofen .....	0,6	120	0,6	—
B 27 Gundelsheim-L 528 .....	0,4	190	0,4	—
B 27 Offenau-Jagstfeld (2. BA) .....	0,8	100	—	0,8
B 28 Zainingen-Einmündung B 465 .....	5,7	420	—	5,7
B 30 Mattenhaus-Englerts .....	1,7	600	—	1,7
B 31 Stockach-Nenzingen .....	2,2	450	—	2,2
B 31 Stockach-Nenzingen .....	0,2	100	0,2	—
B 32 Gammertingen-Hettingen (1. BA) .....	1,5	320	1,5	—
B 32 Hechingen-Schlatt .....	1,7	288	1,7	—
B 32 Karbach (K 7991)-Wangen .....	1,0	300	1,0	—
B 34 bei Schwörstadt .....	2,6	150	2,6	—
B 34 Gottmadingen-Singen .....	3,7	1 340	—	3,7
B 36 Rastatt-Iffezheim .....	1,8	420	1,8	—
B 39 Willsbach-Löwenstein-Finsterrot .....	3,9	900	—	3,9
B 290 Schumnhof-Crailsheim .....	1,2	1 200	—	1,2
B 292 Östliche Einmündung L 549 in Waibstadt-L 549 bei Neckarbischofsheim .....	0,9	1 500	—	0,9
B 294 Haslach-Mühlenbach .....	1,6	800	—	1,6
B 294 Hausach-Wolfach .....	4,7	3 100	—	4,7
B 294 Wolfach-Halbmeil .....	0,9	100	0,9	—
B 295 Radwegunterführung bei Althengstett .....	0,2	300	0,2	—
B 297 L 1147-Birenbach .....	1,5	750	1,5	—
B 311 Tuttlingen-Neuhausen o. E. ....	1,5	560	—	1,5
B 311 Unlingen-Riedlingen .....	0,3	100	—	0,3
B 312 Aich-Bundesstraße 312 .....	0,8	220	0,8	—
B 312 Reutlingen-Südbahnhof .....	0,7	149	0,7	—
B 313 Mägerkingen-Bronnen .....	1,7	227	1,7	—
B 313 Nürtingen-Großbottlingen .....	1,2	660	—	1,2
B 313 Stockach-Espasingen .....	0,4	250	—	0,4
B 317 Brombach-Steinen .....	3,3	780	3,3	—
B 463 Dennjacht-Bad Liebenzell .....	2,2	360	2,2	—
B 465 Bereich B 465/B 28 bei Zainingen .....	2,4	197	—	2,4
B 465 Münsingen-Bhf. Mehrstetten .....	1,8	175	—	1,8
B 466 Bad Ditzenbach-Deggingen .....	0,9	478	—	0,9

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt		Länge km	Bau- kosten 1) in 1000 DM	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1		2	3	4	5
B 466	Nattheim-Abzweig B 466 a .....	3,0	395	3,0	—
B 466	Reichenbach i. T.-Bad Überkingen .....	4,0	750	4,0	—
Summe Programmteil 1: .....		67,7	21 449	32,3	35,4
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>					
B 3	Fautenbach-Achern .....	1,2	300	—	1,2
B 27	Blumberg-Bad Dürkheim .....	4,6	700	—	4,6
B 27	Villingen-Schwenningen-Bad Dürkheim .....	1,5	300	1,5	—
B 28	Hengen-Böhringen-Zainingen .....	6,7	637	—	6,7
B 28	Oberkirch-Lautenbach .....	0,2	50	0,2	—
B 28	Willstätt-Sand .....	2,0	400	—	2,0
B 32	Beseitigung Bahnübergang bei Mengen .....	0,5	100	—	0,5
B 33	Bollenbach-Haslach .....	0,9	550	0,9	—
B 33	Sand-Griesheim .....	0,5	100	—	0,5
B 314	Grimmelshofen-Kreisgrenze .....	1,2	200	1,2	—
Summe Programmteil 2: .....		19,3	3 337	3,8	15,5
<b>Bayern</b>					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>					
B 2	Garmisch-Partenkirchen-Weilheim südlich Murnau (1. BA) .....	0,4	340	—	0,4
B 2	Garmisch-Partenkirchen-Weilheim südlich Murnau (2. BA) .....	0,3	162	0,3	—
B 2	Mering-Augsburg-Monheim Steinach-Merching .....	0,8	235	—	0,8
B 2	Augsburg-Monheim südlich Stettenhofen .....	1,9	250	—	1,9
B 2	Mering-Augsburg-Monheim Steinach-Merching .....	1,5	230	—	1,5
B 2	Monheim-Pleinfeld Dettenheim-Schambach .....	3,5	110	—	3,5
B 2	Monheim-Pleinfeld Schambach-Dietfurt .....	3,3	75	—	3,3
B 2	Pegnitz-Bayreuth Pegnitz-Buchau .....	2,3	900	—	2,3
B 4	Bamberg-Coburg-Breitengüßbach-Rattelsdorf (1. BA) .....	0,7	240	—	0,7
B 4	Bamberg-Coburg bei Schleifenhan .....	0,3	140	—	0,3
B 8	Nürnberg-Neumarkt Oberferrieden-Pfeifferhütte .....	2,2	263	2,2	—
B 8	Nürnberg-Regensburg bei Pollenried .....	3,1	290	—	3,1
B 10	Neu-Ulm-Augsburg Horgau-Auerbach .....	0,7	125	—	0,7

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt		Länge km	Bau- kosten <sup>1)</sup> in 1000 DM	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1		2	3	4	5
B 10	Neu-Ulm–Augsburg OD Horgau .....	0,1	30	—	0,1
B 11	Landshut–Deggendorf westl. Ohu .....	1,3	450	—	1,3
B 11	Landshut–Deggendorf OD Wörth .....	0,5	150	—	0,5
B 11	Deggendorf–Bayer. Eisenstein Deggendorf–Grafling (2. BA) .....	0,8	560	—	0,8
B 11	Deggendorf–Bayer. Eisenstein Deggendorf–Grafling (2. BA) .....	0,6	490	—	0,6
B 12	Lindau–Kempten Kempten–Rothkreuz .....	0,5	100	0,5	—
B 12	Lindau–Kempten Wildberg–Stockenweiler (1. BA) .....	0,8	150	—	0,8
B 12	Lindau–Kempten Stockenweiler–Hergatz (1. BA) .....	2,6	383	—	2,6
B 12	Simbach–Passau Waltersdorf–Buch .....	2,2	270	—	2,2
B 13	Weissenburg–Ingolstadt in und östlich Eichstätt .....	3,4	300	—	3,4
B 13	München–Holzkirchen Sauerlach–Lkr. Gr.–Holzkirchen .....	1,3	130	—	1,3
B 13	München–Holzkirchen–Bad Tölz Lkr. Grenze–Otterfing .....	1,4	300	1,4	—
B 13	München–Holzkirchen Otterfing–Holzkirchen .....	2,0	40	2,0	—
B 14	Feuchtwangen–Ansbach–Nürnberg Ansbach–Obereichenbach .....	1,4	450	—	1,4
B 14	Feuchtwangen–Ansbach Elpersdorf–Ansbach .....	2,2	500	—	2,2
B 14	Nürnberg–Sulzbach-Rosenberg Faunwerke–St 2236 – .....	1,9	460	—	1,9
B 14	Nürnberg–Sulzbach-Rosenberg westlich Hersbruck .....	0,6	80	—	0,6
B 14	Nürnberg–Sulzbach–Rosenberg bei Pommelsbrunn .....	1,2	217	—	1,2
B 14	Nürnberg–Sulzbach–Rosenberg östlich Reichenschw.–St 2404 .....	1,4	98	1,4	—
B 15	Reischenhart (A 93)–Rosenheim A 8–Rosenheim (1. BA) .....	0,3	65	0,3	—
B 15	Regensburg–Weiden Burglengenfeld–Saltendorf .....	1,2	266	1,2	—
B 15	Regensburg–Weiden Saltendorf–Klardorf .....	5,8	1 614	5,8	—
B 16	Füssen–Kaufbeuren Füssen–Rieden .....	4,6	581	4,6	—
B 16	Füssen–Kaufbeuren Neubau südlich Roßhaupten .....	1,1	300	—	1,1

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt		Länge km	Bau- kosten <sup>1)</sup> in 1 000 DM	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1		2	3	4	5
B 16	Kaufbeuren–Donauwörth Ausbau südlich Unterbleichen .....	0,7	100	—	0,7
B 16	Donauwörth–Ingolstadt südlich Donauwörth .....	0,8	90	0,8	—
B 16	Ingolstadt–B 300 in Ernsgaden .....	1,5	458	1,5	—
B 16	Bad Abbach–Regensburg südlich Pentling .....	0,6	755	0,6	—
B 16	Ingolstadt–Vohburg nördlich Vohburg .....	1,4	200	—	1,4
B 17	Füssen–Schongau Neubau östlich Füssen mit Lechbrücke und Radwegunterführung B 17 .....	0,6	1 700	—	0,6
B 17	Augsburg–Landsberg–Schongau Lechrainkaserne–Dornstetten .....	3,1	500	3,1	—
B 17	Augsburg–Landsberg–Schongau östlich Obermeitingen .....	4,0	680	—	4,0
B 17	Augsburg–Landsberg–Schongau nördlich Kaufering .....	2,0	680	2,0	—
B 17	Landsberg–Schongau Dornstetten–Seestall .....	2,3	424	2,3	—
B 17	Augsburg–Landsberg südlich Klosterlechfeld .....	0,4	17	0,4	—
B 18	Memmingen–Mindelheim Neubau Oberauerbach–Oberkammerlach .....	2,0	383	—	2,0
B 19	Kempton–A 7 Ausbau nördlich Kempton (1. BA) .....	0,4	60	—	0,4
B 19	Kempton–A 7 Ausbau nördlich Kempton (2. BA) .....	0,6	140	—	0,6
B 19	Bad Neustadt a. d. S.–Landesgrenze, südlich Unsleben .....	0,1	18	0,1	—
B 20	Straubing–Cham Wilting–Traitsching .....	1,2	250	1,2	—
B 21	Unterjettenberg–Bad Reichenhall Saalachsee–Bad Reichenhall .....	1,1	326	1,1	—
B 24	Garmisch-Partenkirchen–Landesgrenze Garmisch-Partenkirchen–Griesen (4. BA) .....	1,2	305	—	1,2
B 25	Nördlingen–Donauwörth westlich Grossorheim .....	0,3	70	0,3	—
B 25	Nördlingen–Donauwörth südlich Möttingen .....	0,6	70	0,6	—
B 25	Nördlingen–Donauwörth westlich Grossorheim .....	0,6	70	0,6	—
B 25	Nördlingen–Donauwörth südlich Möttingen .....	0,8	94	0,8	—
B 26	Karlstadt–Eltmann Dippach–Bauamtsgrenze .....	1,6	468	1,6	—
B 26	Aschaffenburg–Karlstadt Wernfeld–Staustufe Harrbach .....	1,6	—	1,6	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt		Länge km	Bau- kosten <sup>1)</sup> in 1 000 DM	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1		2	3	4	5
B 26	Haßfurt–Bamberg westlich Trunstadt .....	0,6	190	—	0,6
B 26	Haßfurt–Bamberg östlich Bischberg .....	0,6	360	—	0,6
B 26	Haßfurt–Bamberg Ausbau in Viereth .....	0,5	403	—	0,5
B 32	Opfenbach (B 12)–Meckatz (B 308) Neubau westlich Meckatz (1. BA) .....	0,8	180	0,8	—
B 85	Cham–Roding in Wetterfeld .....	0,2	150	0,2	—
B 85	Roding–Schwandorf östlich Bruck .....	1,5	457	1,5	—
B 85	Roding–Schwandorf südlich Wackersdorf .....	0,5	950	—	0,5
B 173	Bamberg–Kronach Neuses–Johannistal .....	1,6	618	1,6	—
B 279	Bamberg–Bad Neustadt a. d. S. Pfarrweisach–Junkersdorf (1. BA) .....	0,6	80	0,6	—
B 279	Bamberg–Bad Neustadt a. d. S. Pfarrweisach–Junkersdorf (2. BA) .....	0,6	80	0,6	—
B 279	Ebern–Breitengüßbach Reckendorf–Baunach .....	3,1	650	—	3,1
B 289	Lichtenfels–Kulmbach Mainleus–Kulmbach .....	1,1	650	1,1	—
B 289	Lichtenfels–Kulmbach–Münchberg Mainleus–Kulmbach .....	1,0	200	1,0	—
B 299	Bundesgrenze–Amberg Waldsassen–Mitterteich (4. BA) .....	1,3	225	1,3	—
B 299	Grafenwöhr–Amberg Tanzfleck–Freihung .....	1,0	196	1,0	—
B 299	Bundesgrenze–Amberg bei Grafenwöhr .....	0,8	230	—	0,8
B 299	Grafenwöhr–Amberg Freihung–Seugast .....	1,3	205	1,3	—
B 299	Amberg–Beilngries Habermühle–A 3 .....	1,6	450	—	1,6
B 299	Amberg–Beilngries Pilsach–Neumarkt .....	2,7	960	—	2,7
B 300	Memmingen–Augsburg südlich Memmingen .....	1,2	415	1,2	—
B 303	Schweinfurt–Coburg Tambach–Neundorf .....	1,4	330	—	1,4
B 303	Coburg–Kronach Ebersdorf (OT Frohnlach)–Sonnefeld .....	2,8	1 050	—	2,8
B 303	Kronach–Bad Berneck Abschnitt in Seibelsdorf .....	1,1	120	—	1,1
B 303	Kronach–Bad Berneck Oberrodach–Seibelsdorf .....	1,2	260	—	1,2

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt		Länge km	Bau- kosten 1) in 1 000 DM	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1		2	3	4	5
B 305	Bernau–Unterwössen–Inzell bei Seehaus .....	0,1	380	—	0,1
B 388	Eggenfelden–Pfarrkirchen Linden–Kaismühle .....	2,0	250	—	2,0
B 388	Passau–Wegscheid Zahnradfabrik Passau–Schulbergstraße .....	0,7	1 910	—	0,7
B 388	Passau–Wegscheid Passau (Schulbergstraße)–Sulzsteg .....	0,6	370	—	0,6
B 388	Passau–Wegscheid Passau, Ilzstadt .....	0,5	500	—	0,5
B 388	Passau–Wegscheid Ilzstadt–Zahnradfabrik .....	0,5	108	—	0,5
B 470	Bad Windsheim–Höchstadt a. d. Aisch Lonnerstadt–Höchstadt .....	2,2	120	2,2	—
B 470	Bad Windsheim–Höchstadt a. d. Aisch Gremsdorf–Adelsdorf .....	0,3	50	—	0,3
B 470	Neustadt a. d. Aisch–Forchheim westlich Oesdorf .....	1,5	307	—	1,5
B 470	Neustadt a. d. Aisch–Forchheim in Forchheim (1. BA) .....	0,9	757	0,9	—
B 470	Auerbach–Weiden westlich Grub .....	2,0	500	—	2,0
B 470	Auerbach–Weiden westlich Weiden .....	2,2	390	2,2	—
B 471	Inning–Haar Grafrath–Schöngeising .....	2,4	300	2,4	—
B 471	Inning–Haar Ismaning–Aschheim .....	3,7	2 500	—	3,7
B 471	Haar–A 8 Ortsdurchfahrt Haar nördlicher Bereich .....	0,2	150	—	0,2
B 472	Peiting–Bad Tölz Untersteinbach–Blomberg (2. BA) .....	0,2	50	0,2	—
B 472	Peiting–Bad Tölz westlich Huglfing (2. BA) .....	0,7	180	0,7	—
Summe Programmteil 1: .....		139,5	37 433	<b>59,1</b>	<b>80,4</b>
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>					
B 8	Regensburg–Nürnberg, Abschnitt bei Neumarkt i. d. Opf. ....	1,7	350	1,7	—
B 13	Ansbach–Uffenheim, Abschnitt Schwebheim–Ottenhofen .....	2,2	220	—	2,2
B 27	Würzburg–Bad Brückenau Abschnitt Würzburg–Veitshöchheim .....	1,3	300	1,3	—
B 299	Neumarkt i. d. Opf.–Amberg, Abschnitt Ortsdurchfahrt Amberg .....	0,9	280	0,9	—
B 466	Gunzenhausen–Schwabach, Abschnitt nördlich Barthelmesaurach .....	1,2	200	—	1,2
B 466	Nördlingen–Gunzenhausen, Abschnitt Ortsdurchfahrt Nördlingen (3. BA) ...	0,1	30	0,1	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt		Länge km	Bau- kosten <sup>1)</sup> in 1000 DM	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1		2	3	4	5
B 470	Höchstadt a. d. Aisch–Forchheim südlich Adelsdorf .....	1,8	70	1,8	—
B 470	Höchstadt a. d. Aisch–Forchheim Abschnitt bei Adelsdorf .....	0,3	10	0,3	—
B 470	Reichelshofen–Neustadt a. d. Aisch, Abschnitt östlich Burgbernheim .....	0,9	100	—	0,9
B 470	Reichelshofen–Neustadt a. d. Aisch in und bei Neustadt a. d. Aisch .....	2,5	550	—	2,5
B 470	Höchstadt a. d. Aisch–Forchheim, Abschnitt östlich Adelsdorf .....	0,7	120	0,7	—
Summe Programmteil 2: .....		13,6	2 230	<b>6,8</b>	<b>6,8</b>
<b>Bremen</b>					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>					
B 6	Bereich Ihlpohler Kreisel einschl. Umbau Anschl. B 6/B 74 an den Ihlpoh- ler Kreisel .....	0,5	1 953	—	0,5
B 6	Bereich Stephanibrücke (Auf- und Abfahrten) ..	1,0	555	1,0	—
Summe Programmteil 1: .....		1,5	2 508	<b>1,0</b>	<b>0,5</b>
<b>Hessen</b>					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>					
B 3	AS Pfungstadt–Knoten B 3/L 3100 .....	1,8	600	1,8	—
B 3	Heppenheim–Landesgrenze HE/BW .....	0,9	129	—	0,9
B 3	K 40–Fuldatal/Wahnhausen .....	3,7	700	—	3,7
B 7	Hess. Lichtenau/Fürstenhagen (Ortsdurchfahrt)	0,7	300	—	0,7
B 7	Ringgau/Datterode–Sontra/Wichmannshausen .	2,3	380	—	2,3
B 8	Bad Camberg/Erbach–Bad Camberg .....	0,4	154	—	0,4
B 8	Idstein/Walsdorf–Waldems/Esch .....	0,2	47	0,2	—
B 27	Hauneck/Oberhaun–Hauneck/Sieglos .....	0,4	675	—	0,4
B 27	Ortsdurchfahrt Hauneck/Unterhaun .....	0,6	155	0,6	—
B 27	Ortsumgehung Bad Hersfeld .....	2,2	1 200	—	2,2
B 40	Bad Soden–Salmünster (A 66) .....	0,9	282	0,9	—
B 42	B 42a, Geisenheim (Schmidstr.–Trinostr.) .....	0,2	137	0,2	—
B 42	B 42a, Eltville/Erbach (K 638–B 42) .....	0,3	100	0,3	—
B 42	Geisenheim–Rüdesheim Leinpfad (1. BA) .....	0,5	161	0,5	—
B 62	Lahntal/Sterzhausen–Lahntal/Großfelden .....	1,7	290	1,7	—
B 62	Philippsthal/Rörigshof (Ortsdurchfahrt) .....	1,7	1 000	—	1,7
B 80	Oberweser/Gottestreu–Weißeühle .....	0,7	247	0,7	—
B 83	Melsungen/Röhrenfurth–Melsungen .....	2,4	725	—	2,4
B 83	Ortsdurchfahrt Hofgeismar–Lempeweg .....	0,9	320	—	0,9
B 252	Arolsen/Schmillingshausen–Arolsen/Helsen ...	4,2	650	4,2	—
B 252	Vöhl/Herzhausen–Vöhl/Kirchlotheim .....	1,0	350	—	1,0

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt		Länge km	Bau- kosten 1) in 1 000 DM	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1		2	3	4	5
B 253	Battenberg (K 119)–Battenberg/Laisa .....	1,5	150	1,5	—
B 254	Brückenverbreiterung bei Großelüder .....	0,1	100	0,1	—
B 254	Frankfurter Straße–L 3079 in Fulda .....	0,5	200	0,5	—
B 254	Schrecksbach/Röllshausen–Schrecksbach .....	1,2	553	1,2	—
B 254	Wartenberg/Landenhausen–Wartenberg/ Angersbach .....	2,4	820	—	2,4
B 255	Bischoffen–Bischoffen/Niederweidbach .....	2,6	370	2,6	—
B 260	Eltville/Martinstal–Walluf/Oberwalluf (2. BA) ..	0,5	100	0,5	—
B 275	Lauterbach–Lauterbach/Blitzenrod .....	2,3	500	—	2,3
B 276	Biebergemünd/Kassel–Biebergemünd/Lanzin- gen .....	3,1	355	3,1	—
B 276	Brachtal/Schlierbach–Wächtersbach/Weilers ..	3,2	354	3,2	—
B 451	Helsa/Wickenrode–Helsa .....	2,3	660	—	2,3
B 454	Schwalmstadt/Trutzhain–Steinatal (1. BA) .....	0,9	501	—	0,9
B 454	Schwalmstadt/Treysa–Schwalmstadt/Ziegen- hain .....	0,3	115	0,3	—
B 455	Friedrichsdorf/Köppern–Friedrichsdorf .....	2,0	957	2,0	—
B 455	Wiesbaden–Wiesbaden/Bierstadt .....	0,6	206	0,6	—
B 521	Nidderau/Heldenbergen–Nidderau/Eichen .....	1,8	190	—	1,8
B 521	Nidderau/Heldenbergen–Schöneck/Büdesheim	1,7	230	—	1,7
Summe Programmteil 1: .....		54,4	14 963	26,5	28,0
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>					
B 27	Verlegung bei Burghaun/Rothenkirchen .....	2,0	200	2,0	—
B 62	Kirchhain (2 Radwegebrücken) .....	—	450	—	—
Summe Programmteil 2: .....		2,0	650	2,0	0,0
<b>Niedersachsen</b>					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>					
B 1	Denstorf–Gleidingen .....	2,4	500	2,4	—
B 1	Königslutter–Bornum .....	2,9	600	—	2,9
B 1	Süplingen–Helmstedt (1. BA) .....	2,3	400	2,3	—
B 3	Wolthausen–Offen .....	7,2	1 320	7,2	—
B 4	Breitenhees–Holdenstedt .....	9,2	1 190	9,2	—
B 4	Rötgesbüttel–Ausbüttel .....	1,0	312	—	1,0
B 27	Göttingen–Reinshof .....	0,1	18	0,1	—
B 51	Osnabrück–Nahne .....	1,2	187	—	1,2
B 51	Vehrte–Ostercappeln .....	4,9	990	—	4,9
B 65	Ortsdurchfahrt Schwicheldt .....	1,1	420	1,1	—
B 65	Rabber .....	2,9	298	2,9	—
B 65	Stirpe–Wehrendorf .....	0,8	102	0,8	—
B 65	Wittlage–Rabber .....	1,6	140	—	1,6

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt		Länge km	Bau- kosten <sup>1)</sup> in 1 000 DM	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1		2	3	4	5
B 68	Ortsdurchfahrt Badbergen .....	0,5	71	0,5	—
B 70	Tinnen–Emmeln .....	2,4	576	2,4	—
B 71	Barsdahl–Volkmarst .....	3,0	410	3,0	—
B 71	Heerstedt–Stinstedt .....	2,0	391	—	2,0
B 71	Heerstedt–Beverstedt .....	4,1	755	—	4,1
B 71	Hemslingen–Söhlingen .....	1,8	239	1,8	—
B 71	Ortsdurchfahrt Beverstedt .....	1,2	200	—	1,2
B 71	Söhlingen–Tewel .....	2,0	250	2,0	—
B 72	Bagband–Aurich .....	3,5	850	—	3,5
B 74	Ortsdurchfahrt Hüderbeck (Ritterhude) .....	1,7	690	1,7	—
B 75	Ortsdurchfahrt Oyten .....	1,5	358	1,5	—
B 79	Ortsdurchfahrt Wolfenbüttel Kreuzung Forstweg .....	0,5	115	—	0,5
B 82	Immenrode–Weddingen .....	1,5	325	—	1,5
B 83	Ortsdurchfahrt Hameln (Thiewallbrücke) .....	0,7	750	—	0,7
B 188	Ortsdurchfahrt Dannenbüttel (3. BA) .....	1,5	255	1,5	—
B 209	Adendorf bis K 30 .....	0,8	62	0,8	—
B 209	Ortsdurchfahrt Rettmer .....	3,0	600	3,0	—
B 213	Herzlake–K 211 (1. BA) .....	4,4	672	—	4,4
B 213	Wildeshausen–Delmenhorst .....	6,1	1 000	6,1	—
B 214	Sulingen–Borstel .....	0,3	40	0,3	—
B 215	Ortsdurchfahrt Nienburg/Triftwegtunnel .....	0,2	55	0,2	—
B 218	Merzen–Ueffeln (Ortsdurchfahrt Merzen) .....	4,0	764	4,0	—
B 238	Ortsdurchfahrt Rinteln .....	1,1	494	—	1,1
B 244	Ortsdurchfahrt Helmstedt, (Konrad-Adenauer- Platz) .....	0,3	140	0,3	—
B 244	südlich Helmstedt .....	0,8	140	0,8	—
B 247	Katlenburg–Lindau .....	2,7	624	—	2,7
B 403	Bentheim Landesgrenze .....	2,8	635	—	2,8
B 436	Bagband–Wiesese .....	3,1	700	3,1	—
B 436	Friedeburg–Sande .....	3,0	700	—	3,0
B 436	Friedeburg–Sande .....	0,9	167	—	0,9
B 436	Friedeburg–Sande .....	1,7	301	—	1,7
B 437	Wapelergroden–Diekmannshausen .....	1,7	630	—	1,7
B 438	Collinghorst–Rhaudermoor .....	3,3	900	3,3	—
B 438	Ostrhauderfehn/Idafehn .....	1,8	400	1,8	—
B 442	Neustadt .....	0,2	68	0,2	—
B 443	Pattensen–Völksen .....	2,4	500	—	2,4
B 444	Ortsdurchfahrt Bettrum .....	1,2	350	—	1,2
B 475	Ortsdurchfahrt Glandorf .....	0,5	96	—	0,5
B 494	Hildesheim–Drispstedt .....	0,6	180	—	0,6
B 495	Wischhafen–Fährstraße .....	1,3	200	—	1,3
Summe Programmteil 1: .....		113,6	23 130	<b>64,4</b>	<b>49,2</b>

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Bau- kosten <sup>1)</sup> in 1000 DM	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1	2	3	4	5
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>				
B 1 Groß Escherde–Sorsum .....	2,1	770	—	2,1
B 1 Verlegung bei Coppenbrügge .....	0,4	36	0,4	—
B 3 Westtangente Nordheim .....	1,3	1 600	1,3	—
B 6 Ortsumgehung Frielingen .....	3,1	1 250	3,1	—
B 6 Ortsumgehung Frielingen .....	1,5	550	1,5	—
B 73 Ortsumgehung Cuxhaven .....	0,1	41	0,1	—
B 213 Ortsumgehung Haselünne .....	1,0	386	—	1,0
B 214 Ortsumgehung Steinfeld .....	0,4	107	—	0,4
B 214 Ortsumgehung Steinfeld .....	2,4	463	—	2,4
B 238 Ortsumgehung-Rinteln, Konrad-Adenauer-Str. .	0,5	150	—	0,5
B 241 Osttangente Northeim .....	1,3	1 188	—	1,3
B 243 Ortsumgehung Bartolfelde .....	0,4	171	—	0,4
B 402 Nordumgehung Meppen .....	0,3	65	0,3	—
B 446 Ortsumgehung Seeburg .....	1,0	560	1,0	—
Summe Programmteil 2: .....	15,7	7 337	<b>7,7</b>	<b>8,1</b>
<b>Nordrhein-Westfalen: LV Rheinland</b>				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>				
B 7 Kaldenkirchen–Breyell .....	1,4	536	—	1,4
B 8 Hennef–Hessenberg .....	1,2	125	1,2	—
B 51 Euskirchen–Erlenhof .....	0,6	178	0,6	—
B 55 Derschlag Eckenhagener Str.–Stadtgrenze Bergneustadt ..	0,3	300	—	0,3
B 55 Jülich (L 255)–Stetternich (L 12n) .....	0,9	452	0,9	—
B 55 Ränderoth .....	0,4	210	0,4	—
B 56 Froitzheim–Füssenich .....	0,8	271	—	0,8
B 56 Oberwahn–Wellerscheid .....	1,1	500	—	1,1
B 56 Ortsdurchfahrt Much .....	1,0	1 500	—	1,0
B 56 Ortsdurchfahrt Schreck (2. BA) .....	1,0	340	—	1,0
B 230 Hehler–Hardt (2. BA) .....	0,9	75	0,9	—
B 237 Egerpol Knoten Industriestraße .....	0,6	115	0,6	—
B 237 Kobeshofen .....	0,6	65	0,6	—
B 237 Niederwipper .....	0,3	150	—	0,3
B 256 Pochwerk–Zimmerseifer Weg .....	0,6	300	0,6	—
B 256 Waldbröl, Industriestraße .....	0,4	300	—	0,4
B 266 Ortsdurchfahrt Oberdrees (1. BA) .....	0,6	200	—	0,6
B 266 Schleiden–Gemünd/Gemünd–Mauel .....	1,7	510	—	1,7
B 477 Ortsdurchfahrt Gohr .....	1,0	98	1,0	—
B 478 Schönenberg mit Ortsdurchfahrt (1. AB) .....	1,1	400	—	1,1
B 478 Schönenberg–Ruppichterorth (2. BA) .....	2,7	1 130	—	2,7
Summe Programmteil 1: .....	19,0	7 755	<b>6,7</b>	<b>12,3</b>

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Bau- kosten <sup>1)</sup> in 1000 DM	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1	2	3	4	5
<b>Nordrhein-Westfalen: LV Westfalen-Lippe</b>				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>				
B 1 Blomberg–Forsthaus–Barntrup .....	4,7	980	—	4,7
B 7 Marsberg (Rennufer) .....	0,7	198	—	0,7
B 7 Neheim-Hüsten (Beseitigung Bahnüberg.) .....	0,9	655	—	0,9
B 7 Nuttlar Knoten B 7/L 743 .....	1,1	1 430	—	1,1
B 7 Ortsdurchfahrt Altenbüren .....	0,7	500	0,7	0,7
B 7 Ortsdurchfahrt Heinrichstal .....	0,9	440	—	0,9
B 7 Ortsdurchfahrt Stockhausen .....	1,6	270	—	1,6
B 7 Ortsdurchfahrt Westheim .....	1,3	290	—	1,3
B 7 Voßwinkel–Wimbern .....	1,1	404	—	1,1
B 7 Voßwinkel–Bachum/Ohl .....	0,9	220	—	0,9
B 51 Ostbevern–Landesgrenze .....	5,0	2 050	—	5,0
B 51 Telgte–Ostbevern (2. BA) .....	1,4	610	1,4	—
B 54 Dahlerbrück Einmündung K 10 .....	0,5	25	0,5	—
B 54 Ochtrup (B 403–A 31) .....	1,9	600	—	1,9
B 54 Priorei–Rummenohl .....	1,2	150	—	1,2
B 54 Werne–Herbern .....	0,8	170	—	0,8
B 55 Bauamtsgrenze–Benteler .....	2,5	160	—	2,5
B 55 Lennestadt/Oberelspe–Lennestadt/Oedingen ..	1,8	555	—	1,8
B 55 Lippstadt–Bauamtsgrenze .....	0,3	100	—	0,3
B 58 bei Lüdinghausen .....	0,5	80	0,5	—
B 58 Hullern–K 8 .....	0,9	300	—	0,9
B 58 K 8–Seppenrade .....	4,1	1 200	—	4,1
B 58 Lüdinghausen–Ascheberg .....	0,5	76	0,5	—
B 58 Ortsdurchfahrt Haltern .....	1,0	520	1,0	—
B 61 Bielefeld (Ortsteil Milse) .....	0,2	420	—	0,2
B 61 Hamm–Westhusen .....	1,1	750	—	1,1
B 61 Ortsdurchfahrt Wiedenbrück .....	1,4	310	—	1,4
B 61 Wiedenbrück–Gütersloh .....	3,7	600	—	3,7
B 62 Siegen–Eiserfeld .....	0,4	348	0,4	—
B 65 Dickenberg–Ibbenbüren .....	2,3	1 000	—	2,3
B 65 Ldgrz. NS–Preußisch Oldendorf .....	1,4	160	—	1,4
B 65 Rheine–Hörstel .....	2,3	600	—	2,3
B 66 Bega–K 60 .....	1,1	265	—	1,1
B 66 Dörentrup–Farmbeck .....	1,7	335	—	1,7
B 66 K 60–Barntrup .....	1,6	395	—	1,6
B 66 Lage–L 936 .....	1,7	300	—	1,7
B 66 Ortsdurchfahrt Neuenkamp–L 961 .....	1,8	455	—	1,8
B 67 Gemen–Ramsdorf .....	3,8	804	—	3,8
B 67 Ortsdurchfahrt Bocholt (Münsterstraße) .....	0,8	400	—	0,8
B 219 Ortsdurchfahrt Saerbeck .....	0,4	200	—	0,4

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt		Länge km	Bau- kosten <sup>1)</sup> in 1000 DM	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1		2	3	4	5
B 226	Witten .....	1,0	100	—	1,0
B 229	bei Wippringsen .....	0,5	135	—	0,5
B 229	Wippringsen–Ruploh .....	1,4	625	—	1,4
B 235	Castrop-Rauxel/Datteln (Rhein–Herne-Kanal) ..	1,0	635	—	1,0
B 235	nördlich Olfen (B 236–B 474) .....	1,8	400	—	1,8
B 235	südlich Lüdinghausen .....	1,0	450	—	1,0
B 236	Bork–Lünen .....	3,2	200	—	3,2
B 236	Kickenbach–Altenhudem .....	1,0	190	—	1,0
B 236	Olfen–Selm .....	1,5	280	—	1,5
B 236	Schwerte (Radwegbrücke) .....	0,1	925	—	0,1
B 239	Gestringen (Alte Mühle) .....	0,8	200	—	0,8
B 239	Hüllhorst/Oberbauernschaft .....	0,2	100	0,2	—
B 239	Kirchlengern/Oberbehme .....	1,0	150	—	1,0
B 239	Ortsdurchfahrt Kirchlengern .....	1,3	200	—	1,3
B 239	Ortsdurchfahrt Schwalenberg .....	1,3	202	—	1,3
B 239	Schwalenberg–Brakelsiek .....	1,7	315	—	1,7
B 403	Ochtrup 403 n–Landesgrenze .....	4,2	1 400	—	4,2
B 474	Ahaus–Graes .....	2,6	694	—	2,6
B 474	Ahaus–Wessum .....	2,0	540	—	2,0
B 474	Ortsdurchfahrt Gronau/Epe (Westumgehung) ..	0,3	446	—	0,3
B 475	bei Oestinghausen .....	0,9	240	—	0,9
B 475	Elte Gellendorf .....	0,9	400	—	0,9
B 475	Kattenvenne .....	1,7	500	—	1,7
B 475	Ladbergen–Saerbeck .....	1,3	1 000	—	1,3
B 475	südlich Oestinghausen .....	0,3	111	0,3	—
B 475	westlich Kattenvenne mit Bahnübergang .....	2,5	741	—	2,5
B 476	Versmold .....	2,3	468	—	2,3
B 476	Versmold Stockheimer Str.–K 24 .....	1,8	302	—	1,8
B 480	Bad Berleburg–Bad Berleburg/Raumland .....	1,6	380	—	1,6
B 480	nördlich Winterberg .....	1,6	1 130	1,6	—
B 482	Petershagen/Lahde–Döhren (1. BA) .....	3,8	550	—	3,8
B 482	Petershagen/Lahde–Döhren (2. BA) .....	2,0	100	2,0	—
B 508	Hilchenbach .....	1,0	190	—	1,0
B 508	Hilchenbach/Allenbach .....	0,9	230	0,9	—
B 508	Kreuztal .....	0,9	655	—	0,9
B 511	Heiminghausen/Schmallenberg .....	0,7	190	—	0,7
B 513	Bauamtsgrenze–Greffen .....	1,6	350	—	1,6
B 513	Ortsdurchfahrt Harsewinkel K 22–Achter- mannstr. ....	2,2	440	—	2,2
B 513	Ortsdurchfahrt Harsewinkel Achtermannstr.– Ortsdurchfahrt Ost .....	1,3	266	—	1,3
B 513	Ortsdurchfahrt Sassenberg .....	0,5	300	0,5	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt		Länge km	Bau- kosten 1) in 1 000 DM	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1		2	3	4	5
B 514	Vlotho–Bad Oeynhausen .....	1,6	150	1,6	–
B 514	Vlotho–Bad Oeynhausen .....	0,9	150	0,9	–
Summe Programmteil 1: .....		122,0	36 355	<b>13,1</b>	<b>109,5</b>
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>					
B 1	Horn–Bad Meinberg .....	10,7	9 800	–	10,7
B 54	Olpe/Lütringhausen .....	0,9	2 400	–	0,9
B 54	Verlegung bei Herdecke .....	2,0	6 800	2,0	–
B 58	Ortsumgehung Drensteinfurt .....	6,4	6 200	–	6,4
B 58	Verlegung bei Lüdinghausen .....	1,2	270	1,2	–
B 62	Siegen/Weidenau–Netphen/Dreistiefenbach ...	2,9	4 900	–	2,9
B 64	Ortsdurchfahrt Höxter (2. BA) .....	0,9	1 720	0,9	–
B 64	Ortsumgehung Schloß Neuhaus .....	1,6	3 000	1,6	–
B 64	Riesel–Brakel–Hembsen (2. BA) MZ Spur .....	2,7	3 775	–	2,7
B 70	Ortsumgehung Borken einschließlich Quer- spanne (Südabschnitt) .....	4,1	5 550	4,1	–
B 70	Ortsumgehung Borken einschließlich Quer- spanne (Nordabschnitt) .....	3,9	4 250	–	3,9
B 235	Olfen (B 474)–Dortmund-Ems-Kanal .....	2,9	650	–	2,9
B 239	Ortsumgehung Fürstenaue .....	3,5	2 480	–	3,5
B 239	Preußisch Ströhen .....	5,5	1 500	–	5,5
B 475	Ortsdurchfahrt Füchtorf .....	2,6	1 400	–	2,6
Summe Programmteil 2: .....		51,9	54 695	<b>9,8</b>	<b>42,1</b>
<b>Rheinland-Pfalz</b>					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>					
B 9	Nd. Heimbach–Trectingshausen (1. BA) .....	4,2	2 350	4,2	–
B 9	Schwegenheim–Lingenfeld .....	1,4	120	1,4	–
B 9	Speyer–Schwegenheim .....	0,3	110	0,3	–
B 9	Wörth–Hagebach (2. BA) .....	0,4	110	0,4	–
B 10	B 10/38 bei Landau .....	0,5	75	0,5	–
B 40	Kaiserslautern–Eselsfürth .....	1,2	150	1,2	–
B 41	Kirn–K 6 .....	1,2	190	–	1,2
B 41	Niederhambach–Niederbrombach .....	1,5	310	1,5	–
B 41	Weinsheim–Rüdesheim .....	2,2	180	–	2,2
B 48	Langenlonsheim–Laubenheim .....	0,7	90	–	0,7
B 49	Ortsdurchfahrt Ellenz .....	1,1	271	1,1	–
B 53	Kinheim–Kröv–Brauneberg .....	2,0	640	2,0	–
B 256	Neuwied–Niederbieber .....	2,1	900	–	2,1
B 418	bei Langsur .....	1,5	100	1,5	–
B 419	Temmels–Oberbillig–Wasserliesch .....	2,8	450	–	2,8

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesstraße Streckenabschnitt		Länge km	Bau- kosten <sup>1)</sup> in 1 000 DM	1987 fertig- gestellt km	Ende 1987 in Bau km
1		2	3	4	5
B 420	Nierstein-Dexheim .....	1,3	250	—	1,3
B 424	Zweibrücken-Rimschweiler .....	0,8	180	—	0,8
Summe Programmteil 1: .....		25,1	6 476	<b>14,0</b>	<b>11,1</b>
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>					
B 39	bei Neidenfels .....	0,1	70	0,1	—
B 41	Umgehung Steinhardt .....	0,1	75	0,1	—
B 42	Fahr-Irlich .....	1,7	360	—	1,7
B 42	Kamp-Bornhofen-Filsen .....	0,8	300	0,8	—
B 51	B 51/419-Saarbrücke bei Konz .....	0,7	1 100	—	0,7
B 51	B 51/419, Konz-Wasserliesch .....	2,5	270	—	2,5
B 266	Bad Neuenahr-Sinzig .....	0,5	50	—	0,5
Summe Programmteil 2: .....		6,3	2 225	<b>1,0</b>	<b>5,4</b>
<b>Saarland</b>					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>					
B 40	Ortsdurchfahrt Homburg Bruchhof .....	2,0	66	2,0	—
B 406	Büschdorf-Eft/Hellendorf .....	1,7	76	1,7	—
B 406	Tünsdorf-Büschdorf .....	1,3	130	1,3	—
Summe Programmteil 1: .....		5,0	272	<b>5,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Schleswig-Holstein</b>					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>					
B 5	Bütteleck-K 22 .....	3,2	2 900	—	3,2
B 5	Süderlügum-Klixbüll .....	7,4	2 100	7,4	—
B 76	Ortsdurchfahrt Preetz (Kieler Straße) .....	0,7	200	0,7	—
B 76	Plön-Bösdorf .....	4,0	2 500	—	4,0
B 76	Scharbeutz (Ortsteil Haffkrug) .....	0,8	220	0,8	—
B 202	Farve-Oldenburg .....	5,5	2 000	—	5,5
B 202	Kreisgrenze-Friederikenhof .....	3,0	1 300	3,0	—
B 202	Landesstraße 164-Kreisgrenze .....	6,2	1 500	—	6,2
B 204	Grünental .....	1,1	170	1,1	—
B 207	Elmenhorst-Alt Mölln .....	7,1	2 200	—	7,1
B 207	Mölln-Fredeburg .....	3,2	580	3,2	—
B 432	Gnissau-Heckkatzen .....	1,8	1 900	—	1,8
B 433	Altona-Kaltenkirchen-Lentförden .....	3,0	760	3,0	—
Summe Programmteil 1: .....		47,0	18 330	<b>19,2</b>	<b>27,8</b>
Gesamtsumme Programmteil 1: .....		594,6	168 671	<b>241,1</b>	<b>354,2</b>
Gesamtsumme Programmteil 2: .....		108,9	70 474	<b>31,1</b>	<b>77,8</b>

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

**Tabelle 14: Brücken und andere Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen**  
(im Anhang II, Karte 3 dargestellt)

Nr.	Bundesautobahn Streckenabschnitt	Bezeichnung des Bauwerks	Länge m	Bau- <sup>1)</sup> kosten Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
<b>a) im Jahre 1987 fertiggestellte Bauwerke</b>					
1	A 7 Würzburg–Ulm	Virngrundtunnel	933	28,0	Stahlbeton
2		Jagstbrücke Westhausen	547	18,5	Spannbeton
3		Agnesburg-Tunnel	707	25,6	Stahlbeton
4	A 11 Berlin–Hamburg	Trogbauwerke und Tunnel	385	38,0	Stahlbeton
5		Tunnel Beyschlagsiedlung	840	49,0	Stahlbeton
6	A 46 Hagen–Brilon	Talbrücke Wennemen	522	18,5	Spannbeton
7	A 48 Trier–Luxemburg	Sauertalbrücke	1 195	8,0	Stahl
8	A 70 Schweinfurt–Bamberg	Mainbrücke Eltmann	1 054	22,0	Spannbeton/ Stahlverbund
9	A 81 Singen–Schaffhausen	Hohentwiel-Tunnel	800	44,5	Stahlbeton
<b>b) Ende 1987 im Bau befindliche Bauwerke</b>					
10	A 2 Hannover–Oberhausen	Talbrücke Ahrensburg	562	16,7	Spannbeton
11	A 3 Frankfurt–Würzburg	Mainbrücke Stockstadt	360	36,0	Spannbeton
12	A 7 Hamburg–Hannover	Allerbrücke	176	10,8	Stahl/Beton- verbund
13	A 7 Kassel–Bad Hersfeld	Niestetalbrücke	167	12,0	Spannbeton
14	A 7 Ulm–Füssen	Wertachbrücke	335	20,2	Spannbeton
15	A 8 Karlsruhe–München	Franzosenschluchtbrücke	310	16,8	Spannbeton
16		Maustobelviadukt	475	36,0	Spannbeton
17	A 11 Berlin–Hamburg	Tunnel „Forstamt Tegel“	208	16,5	Stahlbeton
18	A 23 Hamburg–Heide	Hochbrücke Höhenhorn	392	40,5	Stahl
19	A 28 Leer–Delmenhorst	Hochstraße „Am Ammerländer“	301	16,0	Spannbeton
20	A 31 Bottrop–Emden	Emstunnel	1 435	145,0	Stahlbeton
21		Trog Beschotenweg	733	31,2	Stahlbeton
22	A 42 Duisburg–Dortmund	Rheinbrücke Duisburg	1 030	134,0	Stahl/Spann- beton
23	A 46 Hagen–Brilon	Berbketalbrücke	300	18,1	Spannbeton
24		Wannebachtalbrücke	574	20,0	Spannbeton
25	A 62 Landstuhl–Pirmasens	Hörnchenberg–Tunnel	508	22,9	Stahlbeton
26		Hochstraße	441	18,2	Spannbeton
27	A 65 Ludwigshafen–Karlsruhe	Trog „Queichheim“	560	28,8	Stahlbeton
28		Trog Landau mit Überführung	330	12,7	Stahlbeton
29	A 70 Schweinfurt–Bamberg	Tunnel Schwarzer Berg	738	16,3	Stahlbeton
30	A 81 Singen–Schaffhausen	Saubachtalbrücke	392	15,9	Spannbeton
31		Heilsberg-Tunnel	475	24,3	Stahlbeton
32	A 94 München–Simbach	Innbrücke Stammhann	328	8,0	Spannbeton
33	A 96 München–Lindau	Talbrücke „Obere Argen“	730	55,2	Spannbeton
34	A 252 Südtangente Hamburg	Brücke Georgswerderbogen	312	20,7	Spannbeton
35		Zollhafen Muggenburg	312	20,7	Spannbeton

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

**Tabelle 15: Brücken und andere Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen**  
(im Anhang II, Karte 3 nicht dargestellt)

Nr.	Bundesstraße Streckenabschnitt	Bezeichnung des Bauwerks	Länge m	Bau- <sup>1)</sup> kosten Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
<b>a) im Jahre 1987 fertiggestellte Bauwerke</b>					
1	B 36 Hockenheim–Karlsruhe	Grundwasserwanne Neulussheim	508	12,0	Stahlbeton
2	B 42 Rüdesheim–Wiesbaden	Sülzbachtalbrücke	544	18,0	Spannbeton
3	B 54/ B 62 Hüttentalstraße	Hochstraße bei Siegen	838	24,5	Spannbeton
<b>b) Ende 1987 im Bau befindliche Bauwerke</b>					
4	B 3 Bad Vilbel–Frankfurt	Niddabrücke Berkersheim	283	15,6	Spannbeton
5	B 6 in Bremen	Tunnel Utbremerstraße	438	17,3	Stahlbeton
6	B 10 Pirmasens–Landau	Brücke über die Queich	217	10,0	Spannbeton
7	B 16 Donauwörth–Ingolstadt	Donaubrücke Neuburg	120	8,6	Spannbeton
8	B 39 Heilbronn–Löwenstein	Tunnel Schemmelsberg	680	22,4	Stahlbeton
9	B 51 Trier–Saarburg	Saarbrücke Konz	340	15,7	Spannbeton
10	B 224 Velbert–Solingen	Steinberger Talbrücke	410	20,8	Spannbeton
11		Talbrücke Oberdüssel-Stiepelmühle	478	15,6	Spannbeton
12	B 288 Krefeld–Uerdingen	Rheinbrücke Krefeld (Erneuerung des Korrosionsschutzes)	860	11,5	Stahl
13	B 294 Alpirsbach–Wolfach	Kirchbergtunnel	1 228	45,0	Stahlbeton
14	B 312 Stuttgart–Reutlingen	Tunnel Fellbach	1 565	45,2	Stahlbeton
15	B 313 Plochingen–Metzingen	Neckarbrücke	1 338	7,5	Spannbeton
16	B 317 Weil–Todtnau	Wiesebrücke	332	10,0	Spannbeton

<sup>1)</sup> ohne Grunderwerbskosten

**Tabelle 16: Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1988**

BAB-Strecke	Teilstrecke	Länge km	voraussichtliche Verkehrs- übergabe
1	2	3	4
<b>Baden-Württemberg</b>			
A 81 Stuttgart–Schaffhausen	AS Singen bis Hilzingen (B 314)	4,1	Juni
A 96 München–Lindau	prov. AS Baidt bis Ldgrz. BW/BY (1. Fahrbahn)	1,7*	März
<b>Bayern</b>			
A 92 München–Deggendorf	AS Dingolfing bis AS Wallersdorf	21,3	Dezember
A 96 München–Lindau	AS Oberpfaffenhofen bis östlich Etterschlag	3,5	Dezember
	Ldgrz. BW/BY bis Esseratsweiler (1. Fahrbahn)	1,7*	März
<b>Hamburg</b>			
A 252 Südtangente Hamburg	Umgehung Veddel (1. Fahrbahn)	1,4*	Dezember
<b>Niedersachsen</b>			
A 28 Leer–Delmenhorst	AS Leer–Loga bis AS Westerstede–West	25,3	Juni und Juli
A 33 Osnabrück–Paderborn	AS Borgloh/Kloster Oesede bis AS Hilter	6,7	November
A 395 Braunschweig–Bad Harzburg	Umgehung Schladen	3,8	Dezember
<b>Nordrhein-Westfalen</b>			
A 31 Bottrop–Emden	AS Legden/Ahaus bis Heek (B 70)	7,6	August
A 46 Hagen–Brilon	AS Meschede–Wennemen bis AS Meschede	7,4	Juni
A 52 Roermond–Düsseldorf	Umgehung Waldniel (1. Fahrbahn)	4,7*	November
A 61 Venlo–Erfstadt	südlich AS Bergheim–Süd bis östlich Kerpen (2. Fahrbahn)	(6,1)	Mai
	östl. Kerpen bis nördl. AS Kerpen–Türnich (2. Fahrbahn)	(1,0)	September
A 560 Hennef–Bonn	AK Bonn/Siegburg bis AS Sankt Augustin–Niederpleis	1,1	Juli
<b>Rheinland-Pfalz</b>			
A 62 Trier–Landstuhl	AS Nohfelden–Türkismühle bis AS Birkenfeld (Teilabschnitt in RP)	1,7	Dezember
A 65 Ludwigshafen–Karlsruhe	AS Landau–Queichheim bis AS Landau–Süd	2,0	Mai
<b>Saarland</b>			
A 62 Trier–Landstuhl	AS Nohfelden–Türkismühle bis AS Birkenfeld (Teilabschnitt in SA)	4,6	Dezember
<b>Schleswig-Holstein</b>			
A 210 Rendsburg–Kiel	AS Achterwehr bis westlich AK Kiel–West	6,0	November
<b>Insgesamt</b>		<b>104,6</b>	
davon 1. Fahrbahn*		9,5	
(nachrichtlich: 2. Fahrbahn)		(7,1)	

Tabelle 17: Längenentwicklung \*) der Bundesfernstraßen

1950 bis 1988 in km

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3+5)
1	2	3	4	5	6	7
1950	2 128,0	—	24 349,4	—	26 477,4	—
1951	2 128,0	—	24 327,4	— 22,0	26 455,4	— 22,0
1952	2 128,0	—	24 327,4	—	26 455,4	—
1953	2 131,3	+ 3,3	24 250,4	— 77,0	26 381,7	— 73,7
1954	2 163,0	+ 31,7	24 267,7	+ 17,3	26 430,7	+ 49,0
1955	2 186,6	+ 23,6	24 474,1	+ 206,4	26 660,7	+ 230,0
1956	2 186,6	—	24 553,5	+ 79,4	26 740,1	+ 79,4
1957	2 261,0	+ 74,4	24 481,8	— 71,7	26 742,8	+ 2,7
1958	2 272,2	+ 11,2	24 480,2	— 1,6	26 752,4	+ 9,6
1959 <sup>1)</sup>	2 420,0	+147,8	24 508,3	+ 28,1	26 928,3	+ 175,9
1960	2 551,2	+131,2	24 950,9	+ 442,6	27 502,1	+ 573,8
1961	2 670,6	+119,4	25 262,2	+ 311,3	27 932,8	+ 430,7
1962	2 830,4	+159,8	28 014,3	+2 752,1	30 844,7	+2 911,9
1963	2 935,8	+105,4	29 206,1	+1 191,8	32 141,9	+1 297,2
1964	3 076,9	+141,1	29 586,4	+ 380,3	32 663,3	+ 521,4
1965	3 204,3	+127,4	29 906,9	+ 320,5	33 111,2	+ 447,9
1966	3 371,5	+167,2	30 516,1	+ 609,2	33 887,6	+ 776,4
1967	3 508,4	+136,9	31 418,4	+ 902,3	34 926,8	+1 039,2
1968	3 616,6	+108,2	31 986,8	+ 568,4	35 603,4	+ 676,6
1969	3 966,6	+350,0	32 047,7	+ 60,9	36 014,3	+ 410,9
1970	4 110,3	+143,7	32 205,0	+ 157,3	36 315,3	+ 301,0
1971	4 460,6	+350,3	32 465,3	+ 260,3	36 925,9	+ 610,6
1972	4 827,8	+367,2	32 590,4	+ 125,1	37 418,2	+ 492,3
1973	5 258,3	+430,5	32 696,0	+ 105,6	37 954,3	+ 536,1
1974	5 481,0	+222,7	32 703,0	+ 7,0	38 184,0	+ 229,7
1975	5 741,8	+260,8	32 594,0	— 109,0	38 335,8	+ 151,8
1976	6 207,0	+465,2	32 518,0	— 76,0	38 725,0	+ 389,2
1977	6 434,5	+227,5	32 460,0	— 58,0	38 894,5	+ 169,5
1978	6 711,0	+276,5	32 292,0	— 168,0	39 003,0	+ 108,5
1979	7 029,0	+318,0	32 252,0	— 40,0	39 281,0	+ 278,0
1980	7 292,0	+263,0	32 248,0	— 4,0	39 540,0	+ 259,0
1981	7 539,0 <sup>2)</sup>	+247,0 <sup>2)</sup>	32 558,0	+ 310,0 <sup>3)</sup>	40 097,0	+ 557,0
1982	7 806,0 <sup>2)</sup>	+267,0	32 356,0	— 202,0	40 162,0	+ 65,0
1983	7 919,0	+137,5	32 239,0	— 117,0	40 158,0	+ 20,5
1984	8 080,0	+161,0	31 553,0	— 686,0 <sup>4)</sup>	39 633,0	— 525,0
1985	8 198,0	+118,0	31 485,0	— 68,0	39 683,0	+ 50,0
1986	8 350,0	+152,0 <sup>5)</sup>	31 372,0	— 113,0	39 722,0	+ 39,0
1987	8 437,0	+ 87,0	31 368,0	— 4,0	39 805,0	+ 83,0
1988	8 618,0	+181,0	31 196,0	— 172,0	39 814,0	+ 9,0

\*) Entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen

3) einschließlich rd. 200 km Anschlußäste

1) ab 1959 einschließlich Saarland

4) einschließlich rd. 543 km Anschlußäste

2) einschließlich 24,5 km Anschlußäste

5) hierin sind 159,5 km Neubaustrecken enthalten

# NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

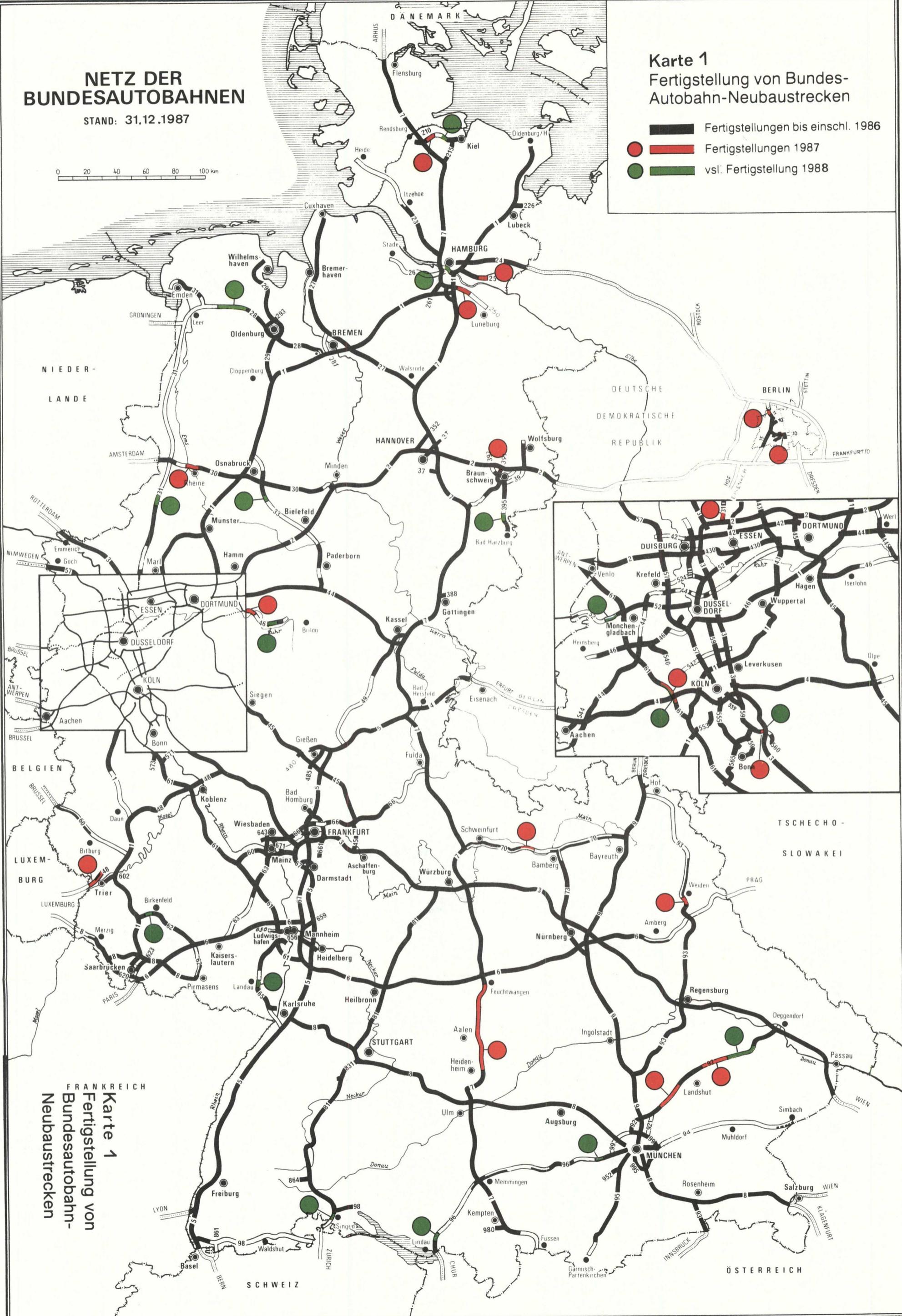
STAND: 31.12.1987

0 20 40 60 80 100 km

## Karte 1

### Fertigstellung von Bundes-Autobahn-Neubaustrecken

- Fertigstellungen bis einschl. 1986
- Fertigstellungen 1987
- vsl. Fertigstellung 1988



FRANKREICH  
Karte 1  
Fertigstellung von  
Bundesautobahn-  
Neubaustrecken

ÖSTERREICH

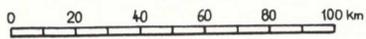






# NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31.12.1987

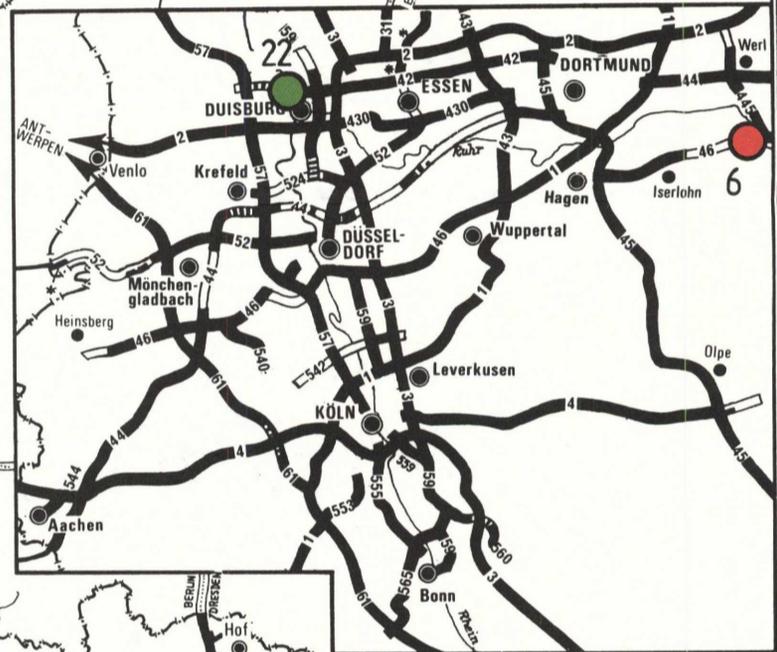
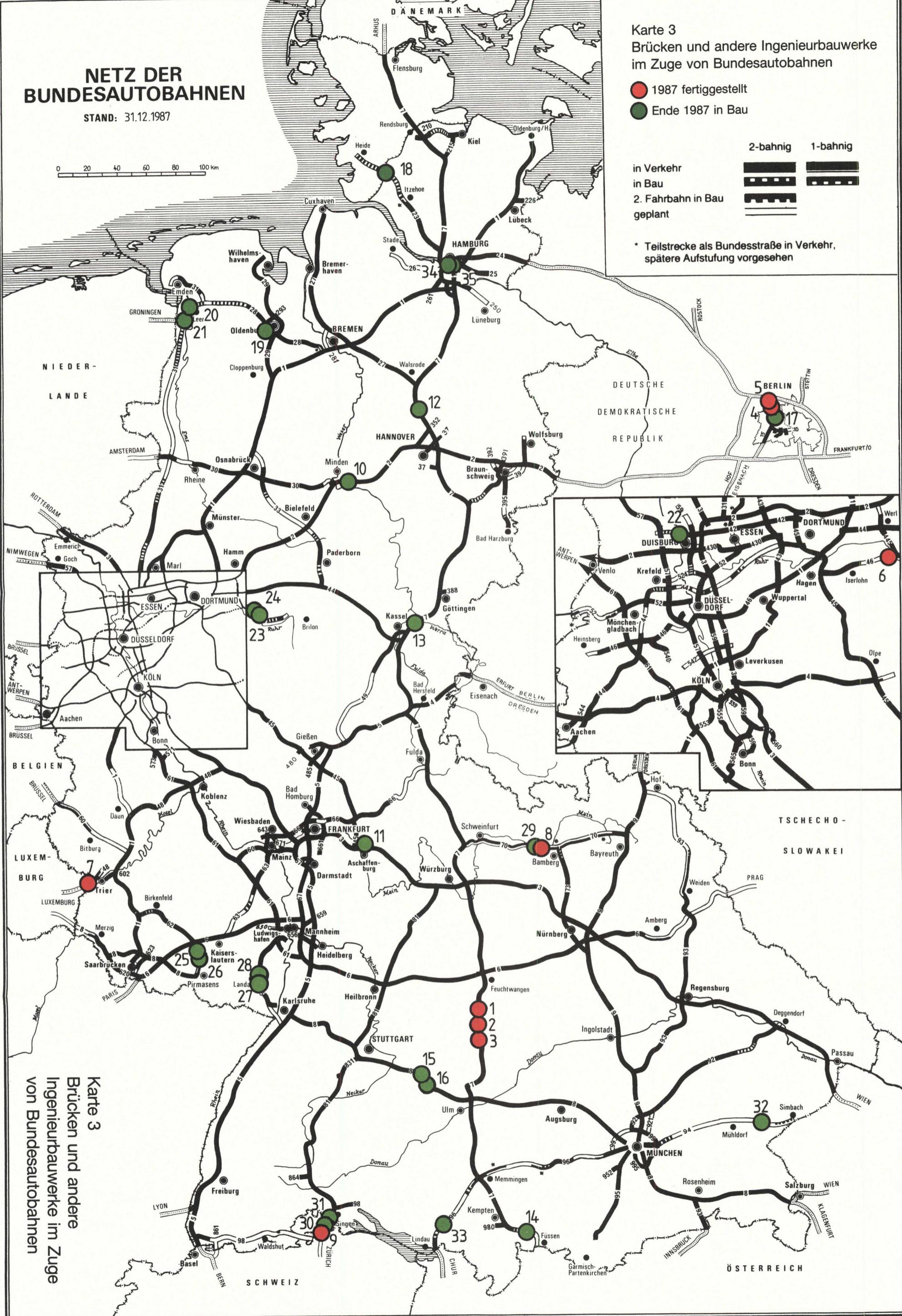


Karte 3  
Brücken und andere Ingenieurbauwerke  
im Zuge von Bundesautobahnen

- 1987 fertiggestellt
- Ende 1987 in Bau

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

\* Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr,  
spätere Aufstufung vorgesehen

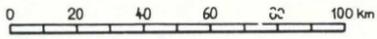


Karte 3  
Brücken und andere  
Ingenieurbauwerke im Zuge  
von Bundesautobahnen



# NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 1.1.1988



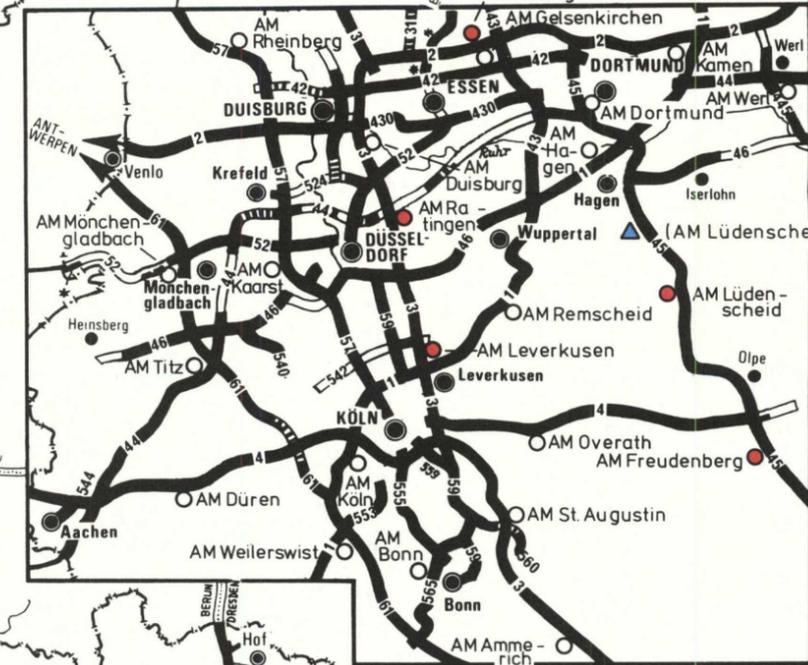
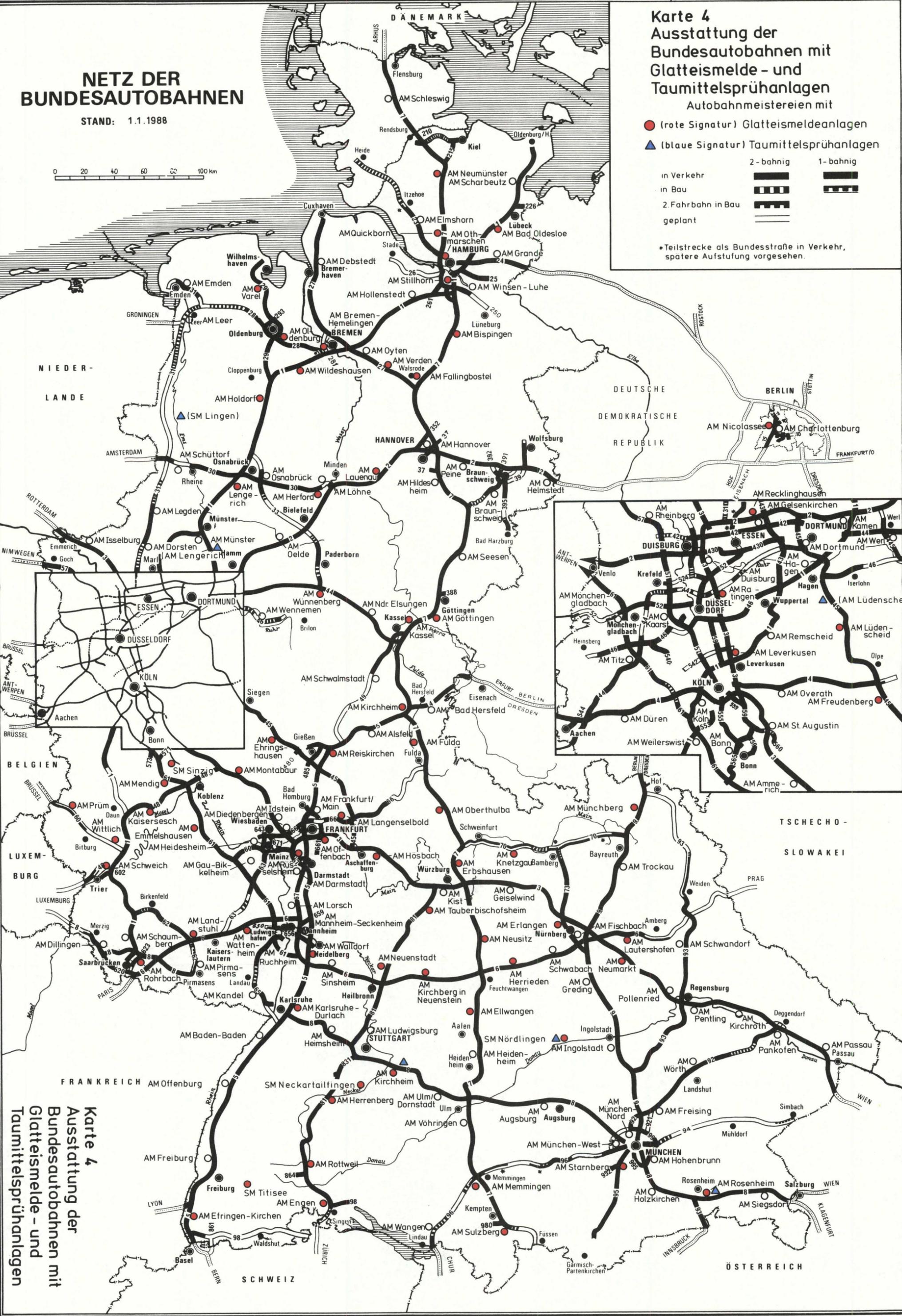
## Karte 4 Ausstattung der Bundesautobahnen mit Glatteismelde- und Taumittelsprühanlagen

Autobahnmeistereien mit

- (rote Signatur) Glatteismeldeanlagen
- ▲ (blaue Signatur) 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  
Glatteismelde- und  
Taumittelsprühanlagen

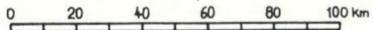
SCHWEIZ

ÖSTERREICH



# NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 1.1.1988

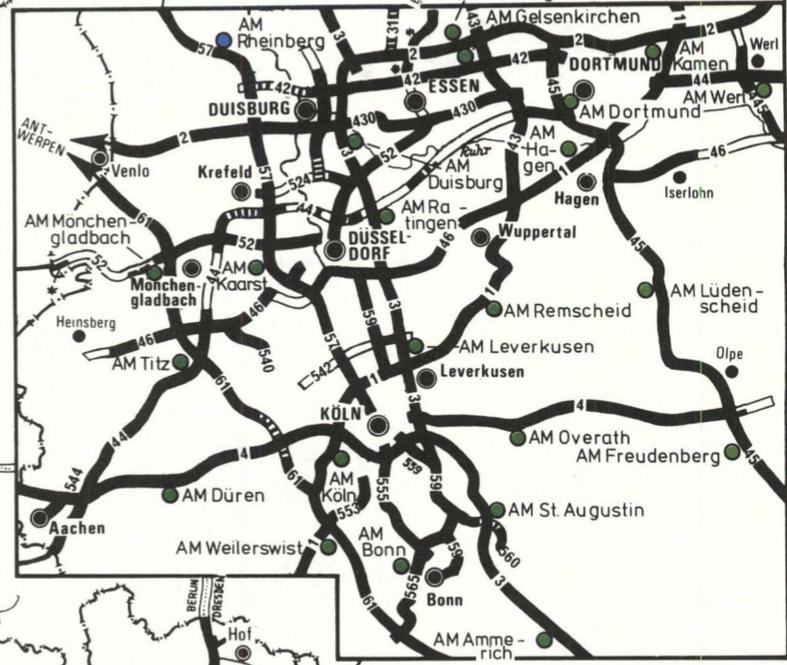
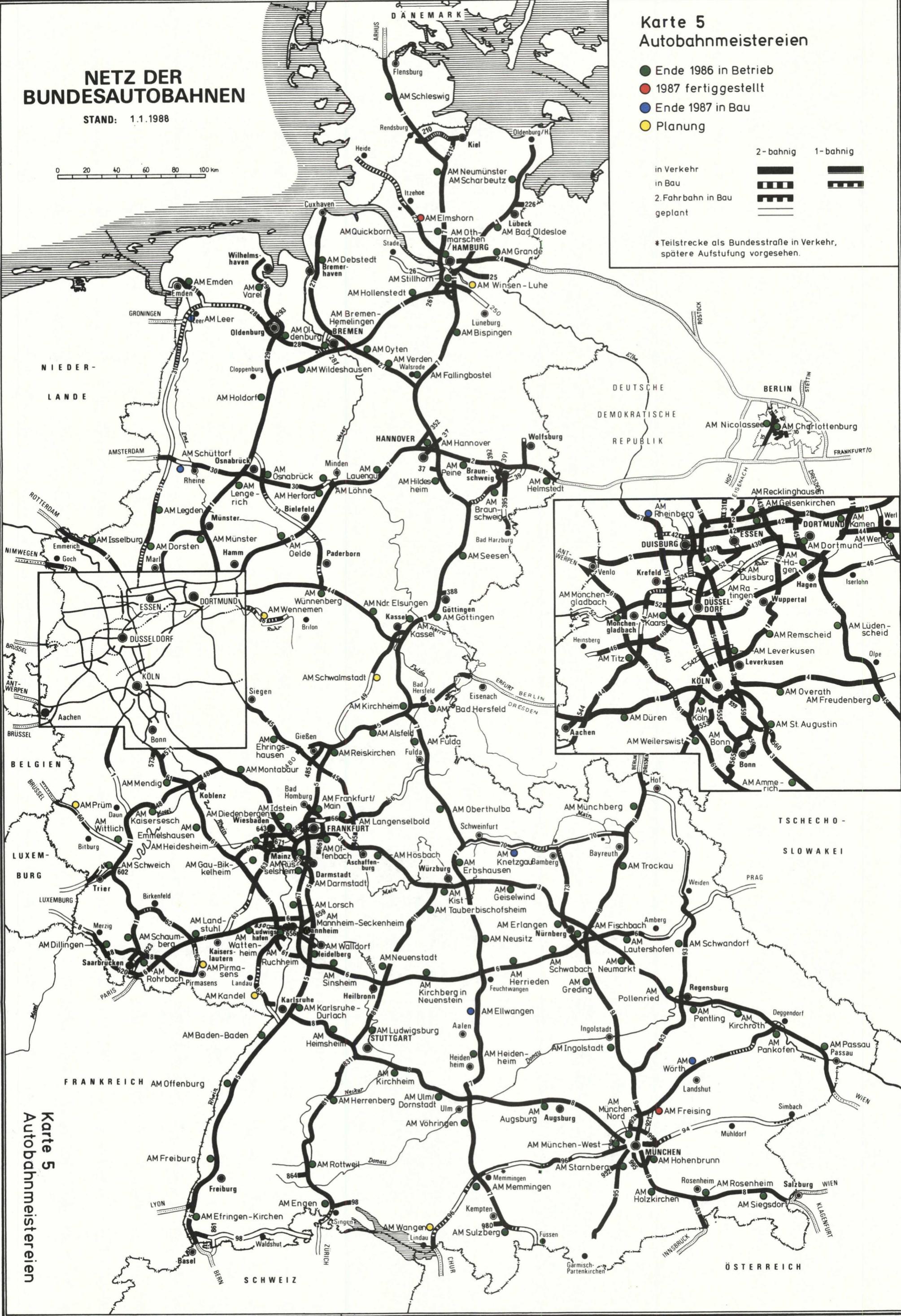


## Karte 5 Autobahnmeistereien

- Ende 1986 in Betrieb
- 1987 fertiggestellt
- Ende 1987 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

ÖSTERREICH



# NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31.12.1987

0 20 40 60 80 100 km

## Karte 6 Nebenbetriebe

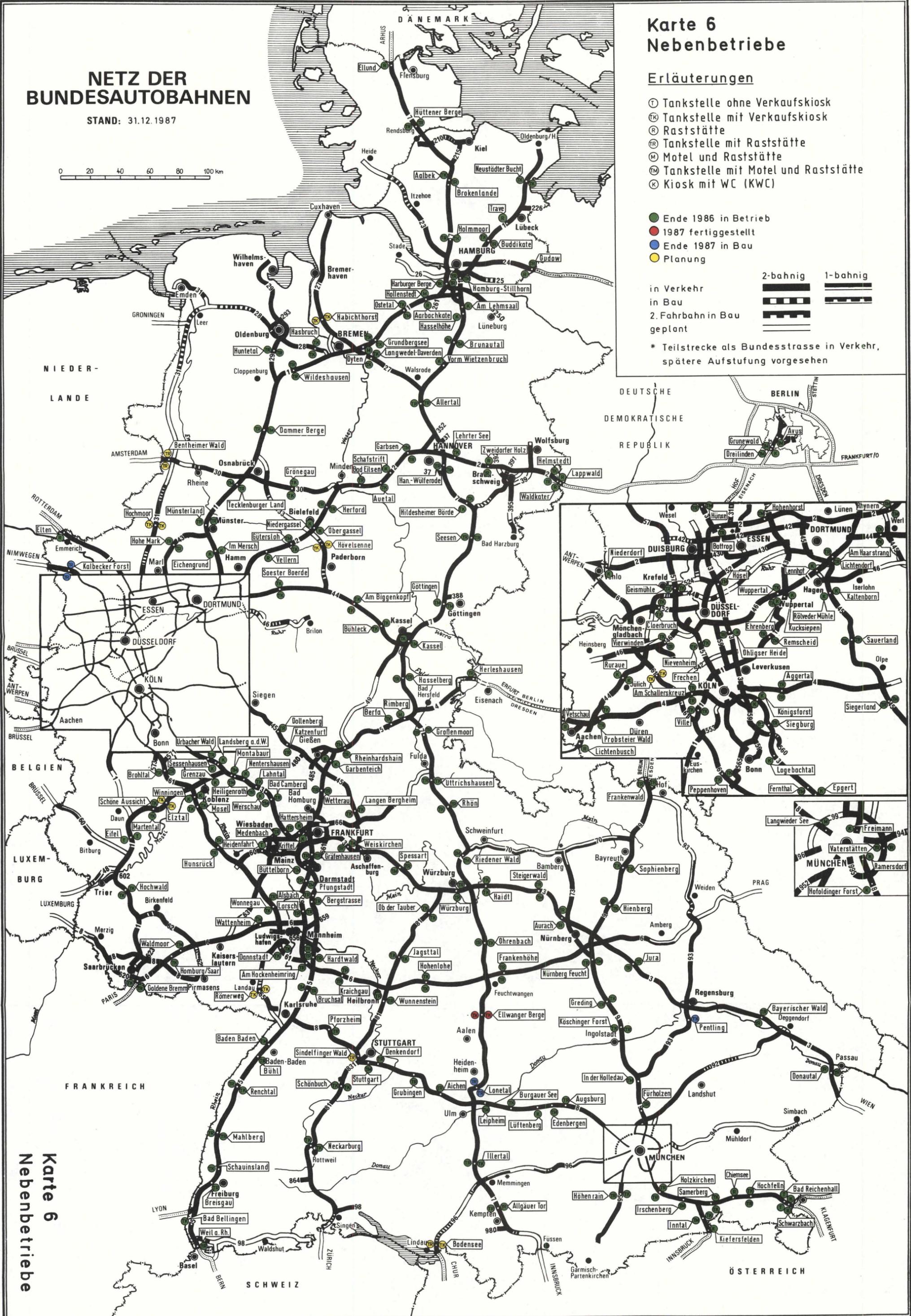
### Erläuterungen

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

- Ende 1986 in Betrieb
- 1987 fertiggestellt
- Ende 1987 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 6 Nebenbetriebe

