

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 1989

Inhalt	Seite
1. Grundlagen	4
1.1 Netz der Bundesfernstraßen	4
1.2 Investitions- und Bedarfsplanung, Bauprogramme	5
1.3 Finanzierung	6
2. Aktuelles	8
2.1 Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen	8
2.2 Verkehrsverbindungen zur DDR und Berlin	11
2.3 Erhöhter Ausbaubedarf der Bundesautobahnen	11
2.4 Privatisierung der Gesellschaft für Nebenbetriebe (GfN)	12
2.5 Kombiniertes Verkehr	13
2.6 Alpenquerender Verkehr	14
2.7 Umweltschutz	14
2.8 Probleme der Plandurchsetzung	15
2.9 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesfernstraßen	15
2.10 Harmonisierung der Vorschriften im Straßen- und Brückenbau in der Europäischen Gemeinschaft	16
2.10.1 Bauproduktenrichtlinie	16
2.10.2 Vergaberichtlinien	16
2.11 Atlas der Gefäll- und Gefahrgutverbotsstrecken	16
2.12 Kunst an Straßen	17
3. Leistungen im Jahr 1989	18
3.1 Leistungsübersicht, Erfüllung von Fünfjahresplan (1986—1990) und Bedarfsplan (1986)	18

	Seite	
3.2	Straßenbauhaushalt 1989 – Kap. 12 10 –	19
3.3	Leistungen und Ausgaben beim Bau von Bundesfernstraßen	21
3.3.1	Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahnbetriebs- strecken	21
3.3.2	Neubau von Bundesautobahnen	22
3.3.3	Ausbau und Neubau von Bundesstraßen	23
3.3.4	Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	26
3.3.5	Maßnahmen zum Umweltschutz	26
3.4	Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen	27
3.4.1	Ausgaben	27
3.4.2	Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Bundesfernstraßen	27
3.4.3	Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen	27
3.4.4	Winterdienst	27
3.4.5	Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen	28
3.4.6	Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien	29
3.4.7	Nebenbetriebe an Bundesautobahnen	29
3.4.8	Rastplätze mit WC (PWC)	31
4.	Forschung, Vergabewesen und internationale Zusammenarbeit ..	32
4.1	Forschung und Entwicklung im Straßenwesen	32
4.2	Vergabewesen	32
4.3	Internationale Zusammenarbeit	32

Verzeichnis der Abbildungen im Text

1	Längenentwicklung der Bundesfernstraßen seit 1950	4
2	Mittlere Verkehrsstärken nach Straßenklassen außerorts – Entwick- lung 1952–1989	8
3	Veränderung der mittleren Verkehrsstärken gegenüber dem Vor- jahr	9
4	Zunahmen der Fahrleistungen 1985–1989 – Vergleich Bundes- republik/Westeuropa –	10
5	Kombinierter Verkehr – Verkehrsaufkommen –	13
6	Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfern- straßen von 1950 bis 1989	21

Verzeichnis der Tabellen im Text

1	Längen der Bundesfernstraßen nach der Fahrstreifenzahl	5
2	Finanzrahmen	7
3	Entwicklung des Kraftfahrzeug-Bestandes	8
4	Entwicklung der Fahrleistungen 1980–1989 auf Bundesfernstra- ßen	9
5	Leistungsübersicht 1989	18
6	Erfüllung des Fünfjahresplanes 1986–1990 in den Jahren 1986– 1989 (Hauptbautitel)	19
7	Unterhaltung der Bundesfernstraßen	27
8	Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen	29

Seite

Anhang (Tabellen und Karte)**Tabellen**

9	Ist-Ausgaben 1989 — aufgeschlüsselt nach Titel —	36
10	Bundesautobahn-Neubaustrecken	40
11	Bundesstraßen — Neu- und Ausbaustrecken	44
12	Bundesstraßen — Ortsumgehungen —	47
13	Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn an Bundesstraßen	55
14	Radwege an Bundesstraßen	56
15	Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen	69
16	Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen	71
17	Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1990	72
18	Längenentwicklung der Bundesfernstraßen	73

Karte, „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1989“
(in der Umschlagtasche)

Straßenbaubericht 1989

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 Bundesfernstraßenausbaus nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

Erstmals wurde der Straßenbaubericht für das Jahr 1971 aufgestellt.

Der Bericht für das Jahr 1988 wurde dem Präsidenten des Deutschen Bundestages mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 11. Oktober 1989 zugeleitet und am 17. Januar 1990 im Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages beraten (BT-Drucksache 11/5450).

Der vorliegende Bericht bezieht sich auf das Jahr 1989.

1. Grundlagen

1.1 Netz der Bundesfernstraßen

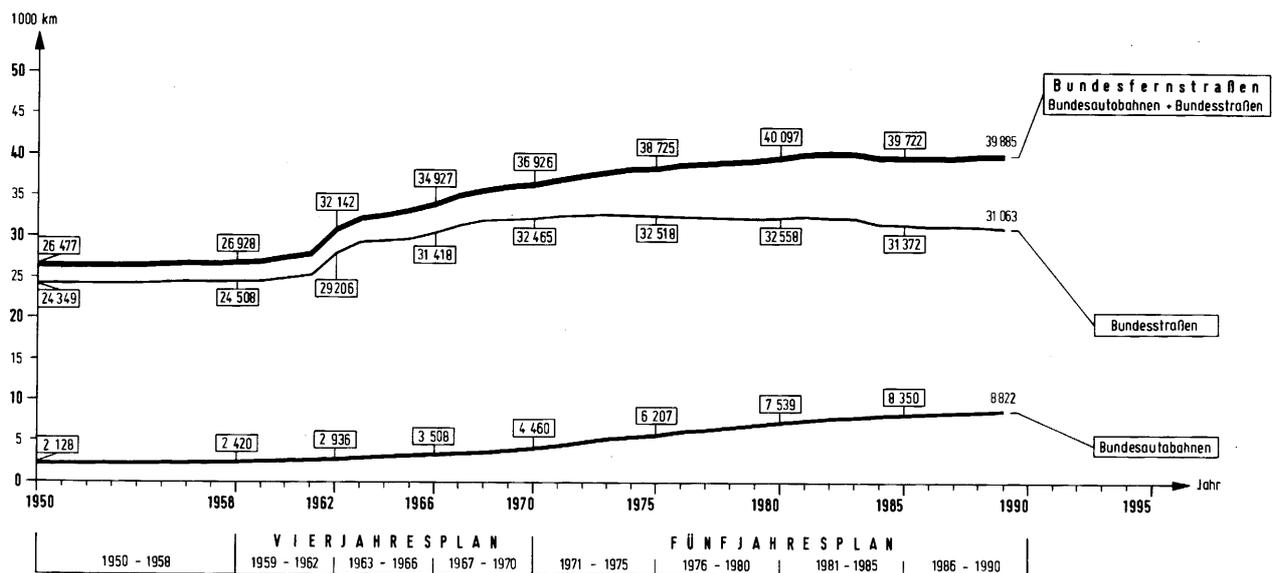
Mit knapp 500 000 km Straßen – davon sind rd. 175 000 km überörtliche Verbindungen – besitzt die

Bundesrepublik Deutschland ein dichtes und weitgehend gut ausgebautes Straßennetz.

Hauptschlagadern dieses Netzes sind die Bundesfernstraßen mit einer Länge von rd. 40 000 km, Stand 1. Januar 1990 (siehe Abbildung 1).

Hiervon sind 8 822 km Bundesautobahnen und 31 063 km Bundesstraßen.

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



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

Tabelle 1: Längen der Bundesfernstraßen nach der Fahrstreifenanzahl
Stand 1. Januar 1990

Straßenklasse	Längen (km) mit n Fahrstreifen							Summe
	bis 2	3	4	5	6	7	8 und mehr	
Bundesautobahnen . . .	200	27	6 843	481	1 224	15	32	8 822
Bundesstraßen	28 007	473	2 402	41	143			31 066 ¹⁾

¹⁾ Differenz zur Netzlänge beruht auf Rundung der Einzellängen-Angaben

Mit knapp 40 000 km stellt das Netz der Bundesfernstraßen einen Anteil von rd. 8,5 % an allen öffentlichen Straßen bzw. rd. 23 % an allen Straßen des überörtlichen Verkehrs.

Neben den o. a. Betriebsstrecken zählen weitere

- rd. 5 200 km Rampenfahrbahnen (Äste) an Bundesautobahnen und
- rd. 2 200 km Äste an Bundesstraßen

zum Bundesfernstraßennetz.

1.2 Investitions- und Bedarfsplanung, Bauprogramme

Die Bundesfernstraßen sind ein Teil der Bundesverkehrswege, zu denen auch die Schienenwege der Deutschen Bundesbahn, die Bundeswasserstraßen und die Flugsicherungsanlagen gehören. Grundlage für den Ausbau der Bundesverkehrswege ist der Bundesverkehrswegeplan 1985 (BVWP' 85), 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 in 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.

Das Ergebnis des Planungsprozesses für den Teil Bundesfernstraßen des BVWP' 85 ist der Bedarfsplan 1986. Er ist Anlage zum Dritten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (3. FStrAbÄndG) vom 21. April 1986 (BGBl. Teil I 1986 S. 537 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“, die bis zum Jahr 2000 finanziert werden sollten, und Projekten der Stufe „Planungen“ deren Realisierung erst ab dem Jahr 2000 beginnen sollte. **Tabelle 1, Straßenbaubericht 1986** enthält eine Übersicht der Längen und Kosten der im Bedarfsplan 1986 enthaltenen Projekte sowie ihrer Zuordnung zu Dringlichkeits- und Maßnahmenkategorien.

Das Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) schreibt in § 4 vor, daß nach Ablauf von jeweils fünf Jahren zu prüfen ist, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist.

Aktuelle Veränderungen geben Anlaß zur Fortschreibung des vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesverkehrswegeplanes sowie des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen. Dies sind insbesondere:

- Die Öffnung der Grenzen zur DDR am 9. November 1989 sowie die politische Entwicklung auch in den anderen osteuropäischen Nachbarstaaten, die in Verbindung mit der zu erwartenden wirtschaftlichen Entwicklung zu neuen Verkehrsströmen in Personen- und Güterverkehr führen werden.
- Die Verkehrsentwicklung, die in Teilbereichen bereits heute die Prognosen des BVWP' 85 für das Jahr 2000 übertrifft. Diese Tendenz wird durch die Dynamik des EG-Binnenmarktes noch verstärkt werden.

Es ist daher in allernächster Zeit zu prüfen, inwieweit der weitere Verkehrsinfrastrukturausbau auf die veränderten Rahmenbedingungen auszurichten und wie er zu finanzieren ist.

Entscheidungen darüber erfordern sorgfältige Analysen, Prognosen und Bewertungen sowie Abstimmungen mit den Bundesländern und den Planungen in unseren Nachbarstaaten der Europäischen Gemeinschaft und den östlichen Nachbarstaaten. Die notwendigen fachlichen Vorarbeiten hierzu sind eingeleitet.

Der Entwurf für den neuen Bundesverkehrswegeplan und den neuen Bedarfsplan kann frühestens Ende 1991 vorgelegt werden.

Zur Realisierung des Bedarfsplans stellt der Bundesminister für Verkehr gemäß § 5 FStrAbG Fünfjahrespläne auf. Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt im Rahmen der jährlichen Straßenbaupläne nach Maßgabe der im Bundeshaushalt verfügbaren Mittel.

Ziel des Fünfjahresplanes 1986–1990 ist die Verbesserung der Bundesfernstraßen entsprechend den verkehrlichen Erfordernissen einschließlich bedarfsgerechter Netzergänzung und die Erhaltung des zur Zeit noch hohen Ausbaustandes des Bundesfernstraßennetzes. 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 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 im Fünfjahresplan 1986–1990 angestrebten Bauziele und die Leistungen (Fertigstellungen und Ausgaben) in den Jahren 1986–1989 bei der Erweiterung von BAB-Betriebsstrecken, beim BAB-Neubau sowie

beim Neu- und Ausbau von Bundesstraßen und Ortsumgehungen zeigt **Tabelle 6, (Seite 19)**.

1.3 Finanzierung

Der Fünfjahresplan 1986–1990 wurde auf der Basis des Bedarfsplanes 1986 und des Finanzplans des Bundes vom 1. Juli 1986 aufgestellt. Der am 3. Juli 1990 vom Kabinett beschlossene Finanzplan bis 1994 sieht für Kapitel 1 210 für 1990 einen Ansatz von 6,709 Mrd. DM und für die Jahre 1991 = 6,968 Mrd. DM, 1992 = 7,000 Mrd. DM, 1993 = 7,050 Mrd. DM und 1994 = 7,100 Mrd. DM vor. (Hinweis: Die Regierungsvorlage über den Haushalt 1991 und der Beschluß über den Finanzplan bis Ende 1994 wurde im Hinblick auf den Fortgang im Einigungsprozeß mit Kabinetts-Beschluß vom 7. August 1990 zurückgezogen.)

Tabelle 2 (Seite 7) zeigt den Finanzrahmen von 1986 bis 1995; er berücksichtigt in den Jahren 1990 und 1991 den durch die DDR-Grenzöffnung kurzfristig notwendig gewordenen zusätzlichen Finanzbedarf für Lückenschlüsse bei grenzüberschreitenden Bundesfernstraßen.

Insgesamt ist der Mittelbedarf weit größer als der aus heutiger Sicht verfügbare Finanzrahmen:

- Die Erhaltung des vorhandenen Netzes erfordert – insbesondere wegen der vorhergesehenen stark gestiegenen Verkehrsbelastung und der von der EG beschlossenen höheren zulässigen Achslasten und Gesamtgewichten der Nutzfahrzeuge rd. 5 Mrd. DM mehr als ursprünglich angenommen.
- Für die Realisierung der Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ des Bedarfsplanes fehlen bis zum Jahr 2000 wegen der bis 1987 eingetretener Kosten- und Preissteigerungen insbesondere im Bereich des Umweltschutzes rd. 4 Mrd. DM. Kostensteigerungen ab 1987 sowie die Kosten von Maßnahmen, die seit 1. Januar 1989 nach § 6 FStrAbG in den Haushalt eingestellt wurden, sind dabei noch nicht berücksichtigt.
- Infolge der unerwartet starken Verkehrszunahme auf den Bundesfernstraßen im Zeitraum 1985 bis 1989 sind zahlreiche Maßnahmen der Stufe „Planungen“, vor allem die Verbreiterung von 1 100 km hoch belasteten Autobahnen auf 6 Fahrstreifen dringlicher geworden. Über den Bedarfsplan hinaus sind durch diese Verkehrsentwicklung an weiteren 1 700 km Autobahnstrecken zusätzliche Fahrstreifen erforderlich geworden. Der Ausbau dieser 2 800 km Autobahnen wird mindestens 25 Mrd. DM kosten. Um ein weiteres Anwachsen der heute bereits erheblichen Stauungen mit erhöhten Sicherheitsrisiken zu vermeiden müßten diese Mittel bis zum Jahr 2000 investiert sein.
- Die Herstellung der Einheit Deutschlands und die politische und wirtschaftliche Entwicklung in Osteuropa wird zu weiteren Ausbauerfordernissen im Bundesfernstraßennetz führen (Ost-West-Verbindungen), deren Kosten zur Zeit noch nicht genannt werden können.

Tabelle 2: Finanzrahmen

– in Mio. DM –

(Soll 1990–1994 gemäß Kabinettsbeschuß vom 3. Juli 1990⁴), Soll 1995 Annahme)

	Summe 1981–85 Ist	1986 Ist	1987 Ist	1988 Ist	1989 Ist	1990 Soll	Summe 1986–90 Soll	1991 Soll	1992 Soll	1993 Soll	1994 Soll	1995 Soll	Summe 1991–95 Soll
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Kap. 12 10	31 099,3 ²⁾	6 196,6	6 250,8	6 233,2	6 289,5	6 708,5	31 678,6	6 968,0 ³⁾	7 000,0	7 050,0	7 100,0	7 100,0	35 218,0
Nicht- investitionen . .	5 624,7	1 131,2	1 135,3	1 154,3	1 169,9	1 318,5	5 909,2	1 382,3	1 421,4	1 462,4	1 520,9	1 520,9	7 308,0
Investitionen einschl. ZIP ¹⁾ .	25 474,6	5 065,4	5 115,6	5 078,8	5 119,6	5 390,0	25 769,4	5 585,7	5 578,6	5 587,5	5 579,1	5 579,1	27 910,0
– davon Hauptbau- titel	16 671,7	3 209,9	3 112,5	2 949,3	2 951,4	2 971,8	15 195,0	3 065,7	2 999,4	2 979,4	2 946,6	2 893,0	14 884,1
– davon an- dere Investi- tionen	8 802,9	1 855,5	2 003,1	2 129,5	2 168,2	2 418,2	10 574,4	2 520,0	2 579,2	2 608,1	2 632,5	2 686,1	13 025,9

1) ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm (1981–85 1 398,0 Mio. DM; 1986 31,6 Mio. DM)

2) Zum Vergleich: Fünfjahresplan 1981 bis 1985 (Ist)

31 099,3 Mio. DM

Fünfjahresplan 1986 bis 1990 (Soll)

31 000,0 Mio. DM

Finanzrahmen 1986 bis 1990 (Ist 1986–89)

31 678,6 Mio. DM

Mehrbetrag

678,6 Mio. DM

3) Verpflichtungsermächtigung aus dem Nachtragshaushalt 1990

168,0 Mio. DM (6 800,0 Mio. DM + 168,0 Mio. DM = 6 968,0 Mio. DM)

4) Hinweis: Die Regierungsvorlage über den Haushalt 1991 und der Beschluß über den Finanzplan bis Ende 1994 wurde im Hinblick auf den Fortgang im Einigungsprozeß mit Kabinetts-Beschluß vom 7. August 1990 zurückgezogen.

Schon ohne die Kosten der zuletzt genannten zusätzlichen Ausbauerfordernisse werden also für die Bundesfernstraßen bis zum Jahr 2000 über den bisherigen Rahmen hinaus rd. 34 Mrd. DM mehr benötigt.

Bei einem Beibehalten der bisherigen Ansätze werden Wirtschaft und Produktion zunehmend von Engpässen im Verkehr betroffen. Im Jahr 1988 waren bereits 5 660 km, d. s. 65 % der im Betrieb befindlichen Bundesautobahnen im Jahresdurchschnitt so hoch belastet, daß es häufig zu Stauungen und erhöhten Unfallrisiken kam. Bei weiterer Zunahme dieser Engpässe wird die Produktivität in der Bundesrepublik Deutschland Einbußen erleiden, die sich auch negativ auf die Wirtschaftsentwicklung in der DDR auswirken werden.

Die Funktionstüchtigkeit des Bundesfernstraßennetzes ist eine wesentliche Voraussetzung für das Gelingen des erwünschten Wirtschaftsaufschwunges in der DDR; sie kann nur sichergestellt werden, wenn die Ansätze für den Bundesfernstraßenbau hinreichend angehoben werden.

Der Bundesminister für Verkehr wird sich daher weiter für eine deutliche Anhebung der Ansätze für die Bundesfernstraßen in der Finanzplanung einsetzen. Darüber hinaus wird z. Z. geprüft, ob andere zusätzliche Finanzierungsquellen für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der Bundesrepublik Deutschland und in der Deutschen Demokratischen Republik erschlossen werden können.

2. Aktuelles

2.1 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen

– Kraftfahrzeuge/Verkehrsleistungen/Verkehrsstärken

Die Entwicklung des Kraftfahrzeug-Bestandes bezogen auf den Vorjahresstand – jeweils 1. Januar 1989 bzw. 1. Juli 1988 – sowie die Anteile der Fahrzeugarten zeigt **Tabelle 3**.

Von den 1989 neuzugelassenen Pkw sind rd. 97 % als schadstoffreduzierte Fahrzeuge anerkannt. Am 1. Januar 1990 betrug der Anteil der schadstoffreduzierten Fahrzeuge am Gesamt-Pkw-Bestand rd. 40 %.

Auf den Bundesfernstraßen wurden 1989 rd. 228,7 Mrd. Fahrzeugkilometer zurückgelegt; dies entspricht etwa der Hälfte des gesamten Kraftfahrzeugverkehrs im Bundesgebiet. Besonders hoch ist die Konzentration des Kraftfahrzeugverkehrs auf den Bundesautobahnen; diese tragen bei einem Längenanteil von rd. 1,7 % am Gesamtstraßennetz rd. 29 % (bei rd. 445 Mrd. Fz. km insgesamt) aller Fahrleistungen. Diese hohen Anteile unterstreichen die Bedeutung der Bundesfernstraßen für die Verkehrsabwicklung in unserem Land.

Tabelle 3: Entwicklung des Kraftfahrzeug-Bestandes

Fahrzeug-Art	Bestand in Mio. am		Veränderung (%) 1. 1. 1990 gegenüber 1. 1. 1989
	1. 1. 1990	1. 1. 1989	
1	2	3	4
Pkw	30 152	29 190	+ 3,3
Lkw	1 365	1 328	+ 2,8
übrige Kfz	3 588	3 524	+ 1,8
Insgesamt	35 105	34 042	—

Die mittleren Werte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) auf

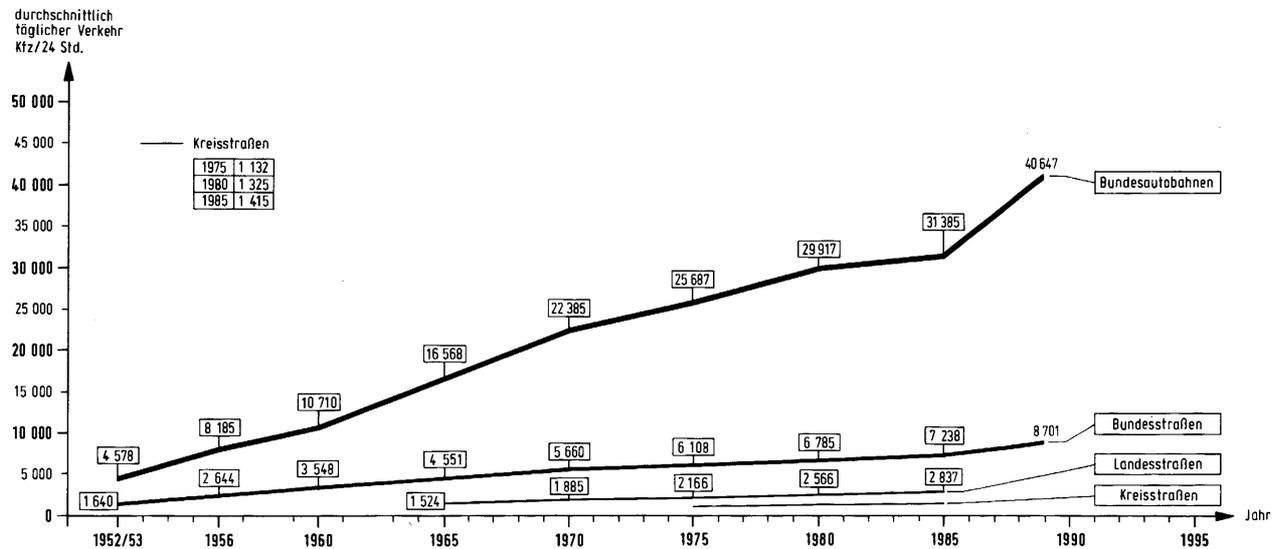
Bundesautobahnen 1989: rd. 40 647 Kfz/24 h
(1988: 38 280 Kfz/24 h) und

Bundesstraßen 1989: rd. 8 701 Kfz/24 h
(1988: 8 370 Kfz/24 h)

verdeutlichen die hohe Verkehrskonzentration.

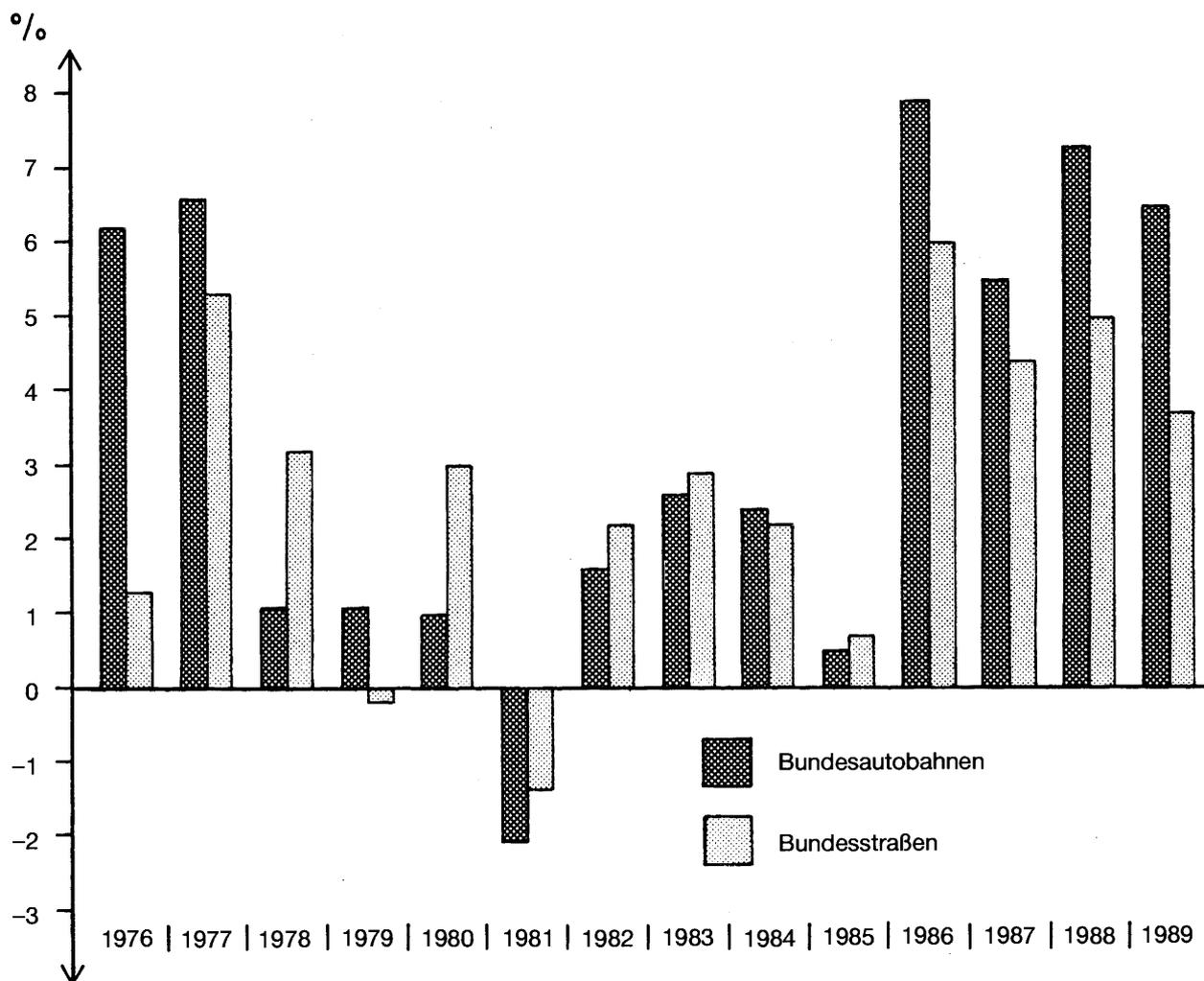
Die Entwicklung dieser Belastungswerte seit 1952 zeigt **Abbildung 2**. Daraus ist auch ersichtlich, daß die Verkehrsstärke auf den Bundesautobahnen weiterhin überproportional zugenommen hat.

Abbildung 2: Mittlere Verkehrsstärken nach Straßenklassen – außerorts – Entwicklung 1952–1989



Die relative jährliche Veränderung der mittleren Verkehrsstärken ist seit 1985 auf den Autobahnen wieder besonders hoch; die Entwicklung gleicht der der Jahre 1975–1977 (siehe **Abbildung 3**).

Abbildung 3: Veränderung der mittleren Verkehrsstärken gegenüber dem Vorjahr



Quelle: Heusch/Boesefeldt GmbH, Aachen

Die Verkehrsstärken werden an 620 Zählstellen im Bundesfernstraßennetz mit Hilfe von automatischen Langzeitzählgeräten kontinuierlich ermittelt. Die Ergebnisse dieser Zählungen werden u. a. in Quartals- und Jahresauswertungen von der Bundesanstalt für Straßenwesen herausgegeben und in der Schriftenreihe „Straßenverkehrszählungen“ veröffentlicht.

Aus diesen Zählergebnissen werden die Fahrleistungen auf den Bundesfernstraßen und ihre Entwicklungstrends ermittelt (siehe **Tabelle 4**).

Zur aktuellen Beobachtung der Verkehrsentwicklung in kritischen Reisezeiten wurden auch 1990 der Oster- und Pfingstreiseverkehr an 22 repräsentativen, automatisch arbeitenden Langzeitzählstellen an Bundesautobahnen erfaßt.

Tabelle 4: Entwicklung der Fahrleistungen 1980–1989 auf Bundesfernstraßen

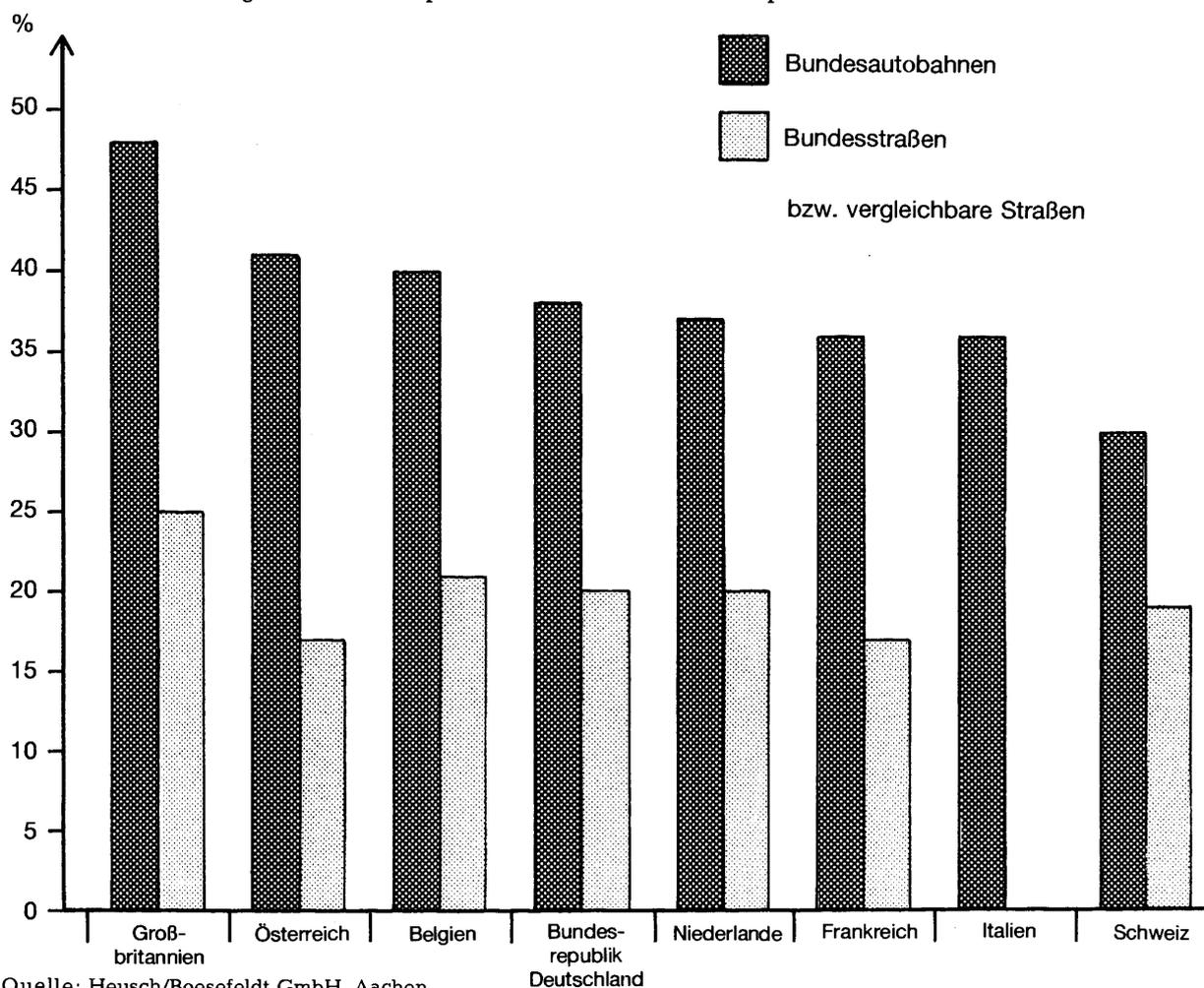
Straßenklasse	Fahrleistungen Mrd. Fz-km			Zunahme absolut Mrd. Fz-km		Zunahme relativ (%)	
	1980	1985	1989	1980–1985	1985–1989	1980–1985	1985–1989
Bundesautobahnen	80,7	94,4	129,9	13,7	35,5	16,9	37,6
Bundesstraßen	83,6	84,3	98,8	0,7	14,5	0,8	17,2

Die in der folgenden Übersicht genannten Abschnitte waren besonders hoch belastet.

Strecke	1990			1989 zum Vergleich	
	Reisezeit	Datum	Verkehrsmenge – Kfz/24 h –	Datum	Verkehrsmenge – Kfz/24 h –
1	2	3	4	5	6
A 3 Oberhausen–Köln bei Breitscheid	Ostern Pfingsten	Do. 12. 4. Fr. 1. 6.	93 845 99 660	Do. 23. 3. Fr. 12. 5.	87 521 92 977
A 3 Köln–Frankfurt M. bei Idstein	Ostern Pfingsten	Do. 12. 4. Fr. 1. 6.	97 531 92 888	Do. 23. 3. Fr. 12. 5.	91 772 96 178
A 5 Heidelberg–Basel bei Karlsruhe	Ostern Pfingsten	Do. 12. 4. Fr. 1. 6.	144 355 128 082	Do. 23. 3. Fr. 12. 5.	120 078 136 362
A 8 Salzburg–München bei Holzkirchen	Ostern Pfingsten	Do. 12. 4. Fr. 1. 6.	109 950 116 055	Do. 23. 3. Fr. 12. 5.	109 258 94 913
A 9 Nürnberg–München München bei München (Nord)	Ostern Pfingsten	Do. 12. 4. Fr. 1. 6.	145 232 147 793	Do. 23. 3. Fr. 12. 5.	132 736 120 925

Im Zeitraum 1985 bis 1989 haben die Fahrleistungen in anderen europäischen Ländern ähnlich stark zugenommen wie in der Bundesrepublik Deutschland (siehe **Abbildung 4**).

Abbildung 4: Zunahmen der Fahrleistungen 1985–1989
– Vergleich Bundesrepublik Deutschland/Westeuropa –



– Baustellen auf Bundesautobahnen

Bauarbeiten an Betriebsstrecken sind zur Erhaltung der Substanz, für deren Modernisierung und damit auch zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit unvermeidbar.

Im Berichtsjahr wurden insgesamt etwa 450 Baustellen von längerer Dauer (mehr als 14 Tage) an den Betriebsstrecken der Bundesautobahnen abgewickelt.

Bund und Länder planen und disponieren diese längerfristigen Bauarbeiten im Rahmen der koordinierten Baubetriebsplanung. Ziel ist dabei die

- Minimierung von Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit in Baubereichen,
- Straffung der Bauzeiten – wobei auf stark belasteten Autobahnen kurze Bauzeiten vorgeschrieben werden –,
- bessere zeitliche und räumliche Verteilung der Baustellen,
- Vermeidung von Baustellenkonzentrationen,
- Verminderung der Anzahl der Baustellen in den Reisezeiten und der
- Überblick über die gesamte Bautätigkeit eines ganzen Jahres.

Im Jahre 1989 konnten von den 450 Baustellen zwei Drittel außerhalb der Reisezeiten (Ostern, Pfingsten, Hauptreisezeit) abgewickelt werden. An den vom Ferienreiseverkehr bevorzugten Hauptstrecken der Bundesautobahnen wurde die Anzahl der Baustellen in der Hauptreisezeit (Mitte Juni bis Mitte September) auf 90 reduziert.

Mit dem Ziel, die Beeinträchtigungen für die Verkehrsteilnehmer zu minimieren, wurden bei den Ausschreibungen der Bauarbeiten auf hochbelasteten Strecken über die Vorgabe kurzer Baufristen für die Hauptangebote hinaus Nebenangebote für weiter verkürzte Bauzeiten angefordert. Solche Nebenangebote wurden angenommen, wenn vertretbare Mehrkosten nicht überschritten wurden.

Im Benehmen mit den Ländern und der Bauwirtschaft werden ab 1990 weitere Maßnahmen zur Beschleunigung der Bauarbeiten an BAB-Betriebsstrecken, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs verbessern helfen, getroffen.

Eine wesentliche Verkürzung der Bauzeit läßt sich regelmäßig nur durch Mehrschichten-Betrieb unter Ausnutzung des Tageslichts (teilweise auch Nacharbeit) erzielen, der aber eine Reihe von Problemen bringt; dazu gehören beispielsweise die Sicherheit am Arbeitsplatz, Personaleinsatz, Anlieferung von Baumaterialien und behördlichen Auflagen.

Die beschleunigte Ausführung der Bauarbeiten erfordert daher sorgfältige Vorbereitungen sowohl seitens der Straßenbauverwaltung als auch der Straßenbauunternehmen und kann nur im Zusammenwirken mit den für gewerberechtliche Genehmigungen zuständigen Behörden erreicht werden.

Der Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes an BAB-Baustellen dient auch die Einrichtung einer ausreichenden Zahl von Behelfsfahrtstreifen, in der Regel für jede Fahrtrichtung 2 Behelfsfahrtstreifen; dies konnte, von wenigen Ausnahmen abgesehen, an allen längerfristigen Baustellen – insbesondere an den stark belasteten BAB-Strecken – erreicht werden.

2.2 Verkehrsverbindungen zur DDR und Berlin

Mit Öffnung der Grenzen zur DDR am 9. November 1989 hat sich die Zahl der Grenzübergänge im Zuge von Straßen insgesamt, einschließlich der Fähren über die Elbe erheblich erhöht; sie stieg bereits bis zum 30. April 1990 im Bereich der innerdeutschen Grenze von 10 auf 127 und im Bereich der Grenze Berlin (West)/Berlin (Ost) bzw. DDR von 11 auf 54. Dabei verzeichneten die Grenzübergänge im Zuge von Bundesfernstraßen einen Zuwachs von 10 auf 36 bzw. von 5 auf 12.

Zwischenzeitlich hatte die DDR-Regierung beschlossen, mit Beginn der Währungsunion am 1. Juli 1990 die derzeit noch unterbrochenen Straßenverbindungen in und nach Berlin zu öffnen. Berlin soll in der 2. Jahreshälfte 1990 wieder über alle ehemaligen rd. 160 Straßenverbindungen erreichbar sein. Diese Erklärung gilt sinngemäß auch für die derzeit noch unterbrochenen Straßenverbindungen an der innerdeutschen Grenze, die – mittelfristig – ebenfalls wieder in Betrieb genommen werden sollen.

Zur Herstellung der Befahrbarkeit im unmittelbaren Grenzbereich wurden mit der Öffnung der Übergänge provisorische Maßnahmen umgehend und unkonventionell von beiden Seiten, auf DDR-Gebiet vielfach auch mit materieller Hilfe der Straßenbauverwaltungen der Länder Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Hessen, Bayern und Berlin durchgeführt (Sofortmaßnahmen). Die Kosten wurden grundsätzlich von den jeweiligen Baulasträgern getragen. Im Jahr 1989 sind als Finanzierungshilfe für Maßnahmen, die die Länder Niedersachsen, Hessen und Bayern auf DDR-Gebiet ausgeführt haben, aus dem Haushalt des Bundesministers für innerdeutsche Beziehungen 3 Mio. DM bereitgestellt worden.

Die mit der Öffnung der Grenze zur DDR bereits eingetretene und noch zu erwartende Entwicklung erfordert die Anpassung der Straßeninfrastruktur an die künftigen Verkehrsverhältnisse. Dem wird kurz-, mittel- und langfristig durch entsprechende Aus- und Neubaumaßnahmen Rechnung getragen, die in den kommenden Jahren geplant und realisiert werden müssen. Fragen über Notwendigkeit und Dringlichkeit sowie über Art und Umfang, schließlich über Finanzierung und Realisierung dieser Maßnahmen werden in der gemeinsamen bilateralen Kommission „Verkehrswege“ koordiniert und entscheidungsreif vorbereitet.

2.3 Erhöhter Ausbaubedarf bei den Bundesautobahnen

Seit der letzten Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen im Jahre 1985 hat der Straßenver-

kehr wesentlich stärker zugenommen, als dies damals erwartet wurde. Besonders betroffen sind die Bundesautobahnen (siehe **Abbildung 2 und 3**, Seite 8 und 9).

Die Verkehrsleistung auf allen Straßen der Bundesrepublik Deutschland, die, ausgehend vom Jahre 1982 für das Jahr 2000 zu rd. 500 Mrd. Personenkilometer prognostiziert war, war 1988 bereits auf etwa 560 Mrd. Personenkilometer angewachsen. Damit hatte sich der langfristig prognostizierte Zuwachs in wenigen Jahren mehr als verdoppelt. Die Prognose des Bundesverkehrswegeplans 1985 ging bis zum Jahre 2000 noch von einer jährlichen Zunahme des Straßenpersonenverkehrs von 2,6 Mrd. Personen-km je Jahr aus. Zwischen 1982 und 1988 hat sich dieser Verkehr jedoch tatsächlich im Mittel um 15,5 Mrd. Personen-km je Jahr, d. h. 6mal so stark, entwickelt.

Im Straßengüterverkehr verlief die Entwicklung ähnlich. Von prognostizierten 176 Mrd. tkm im Jahr 2000 waren mit 153 Mrd. tkm im Jahre 1988 bereits 60 % des Zuwachses erreicht.

Auf Bundesautobahnen allein werden z. Zt. 29 % aller Kfz-Fahrleistungen abgewickelt. Von 1985 bis 1989, d. h. in 4 Jahren, haben diese um 38 % zugenommen. Ein Ende dieser Entwicklung zeichnet sich noch nicht ab; überdies lassen der wirtschaftliche Aufschwung in der Bundesrepublik Deutschland die Öffnung der innerdeutschen Grenze und die Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes eine weitere starke Zunahme der Verkehrsleistungen auf Bundesautobahnen erwarten.

Die aus dieser Entwicklung resultierenden Engpässe auf Bundesautobahnen wurden schon im **Straßenbaubericht 1988** (dort Ziff. 2.1) aufgezeigt.

Danach hat die Länge der hochbelasteten Streckenabschnitte in den letzten Jahren stark zugenommen. 1988 waren bereits rd. 3 800 km des Autobahnnetzes im Jahresmittel so hoch belastet, daß regelmäßig Staus und erhöhte Sicherheitsrisiken auftreten. 1995 wird dies nach einer Trendberechnung auf rd. 4 400 km oder knapp der Hälfte des dann fertiggestellten Autobahnnetzes der Fall sein. An den Werktagen innerhalb der Urlaubszeit — das sind immerhin 100 Tage im Jahr — erhöht sich die Länge der hoch belasteten Autobahnstrecken nochmals erheblich. 1988 erreichte sie mit 6 600 km bereits drei Viertel des gesamten BAB-Netzes; 1995 werden es an Urlaubswerktagen sogar 7 100 km sein.

Überschreiten die Verkehrsmengen außerorts im Jahresmittel den Wert von 50 000 Kfz/24 h, so wird erfahrungsgemäß ein 6streifiger Querschnitt, bei mehr als 80 000 Kfz/24 h ein 8streifiger Querschnitt erforderlich. Der aufgrund der 1995 erwarteten Verkehrsmengen bestehende zusätzliche Bedarf für Bundesautobahnen, der im Bedarfsplan 1986 weder im „Vordringlichen Bedarf“ noch in „Planungen“ enthalten ist, beträgt beim Ausbau

auf 6 Fahrstreifen 950 km und

auf 8 Fahrstreifen 750 km,

insgesamt also 1 700 km Streckenlänge.

Außerdem wird der Anbau zusätzlicher Fahrstreifen an rd. 1 100 km BAB-Strecken, der im Bedarfsplan in Stufe „Planungen“ enthalten ist, ebenfalls bis 2000 benötigt. Die Kosten für diese zusätzlichen Ausbauforderungen an insgesamt 2 800 km BAB-km müssen mit mindestens 25 Mrd. DM veranschlagt werden. Ohne eine wesentliche Verbesserung der Finanzierung des Fernstraßenbaus werden Anzahl, Umfang und Häufigkeit der Verkehrsengepässe und zeitweilig Zusammenbrüche des Verkehrsflusses erheblich zunehmen. Hiermit sind mehr und mehr volkswirtschaftliche Nachteile, insbesondere erhöhte Umweltbelastung durch Lärm und Abgase und Zunahme des Unfallrisikos zu erwarten.

Eine Prognose des Ausbaubedarfs für die Jahre 2000 und 2010 ist in Arbeit. Dabei werden auch die Entlastungswirkung von künftigen Fertigstellungen im Netz der Bundesautobahnen, der DDR-Neuverkehr und die Entlastungswirkung von Neu- und Ausbaustrecken der Deutschen Bundesbahn mit berücksichtigt werden. Eine Verminderung des bisher festgestellten Bedarfs ist nicht zu erwarten.

2.4 Privatisierung der Gesellschaft für Nebenbetriebe (GfN)

Nach dem Willen der Bundesregierung sollen neben anderen Gesellschaften, an denen der Bund beteiligt ist, auch die GfN privatisiert werden. Hierzu wurden mehrere Gutachten auch auf Wunsch des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages eingeholt, in denen alle denkbaren Privatisierungsmodelle zusammengestellt und bewertet wurden.

Nach den Vorschlägen der Gutachter zeichnet sich folgende Grundstruktur für eine Teilprivatisierung der GfN ab:

Eine Verbesserung des derzeitigen Leistungsangebotes im Rahmen des vorhandenen Versorgungssystems an unseren Bundesautobahnen ist nur durch Steigerung des privatwirtschaftlichen Engagements der Pächter zu erreichen. Hierzu wurden folgende Modelle entwickelt:

1) Rahmenpachtmodell

Verpachtet wird das Gebäude mit allen festen Einbauten; der Pächter stellt das bewegliche Inventar, Kücheneinrichtung, Theken usw.

2) Rohlingspachtmodell

Verpachtet wird der Gebäudemantel mit Innenaufteilung nach Wünschen des Pächters; der Pächter trägt die gesamte feste und bewegliche Inneneinrichtung.

3) Erbbaupachtmodell

Die Nebenbetriebsfläche wird zur vorgeschriebenen Nutzung an den Meistbietenden im Erbbaurecht vergeben. Der Erbbauberechtigte trägt die gesamten Baukosten.

4) Initiativmodell

Der private Investor sucht ein geeignetes Grundstück an der Bundesautobahn und bebaut dieses mit Zustimmung des Bundes auf eigene Kosten; der Betreiber bezahlt hierfür eine Konzessionsabgabe.

Zur Anwendung werden zunächst nur die Modelle (1) bis (3) empfohlen.

Im übrigen wird eine strukturelle Neuordnung der GfN mit Neuabgrenzung der Zuständigkeiten von Bund, Ländern und GfN für erforderlich gehalten. Voraussetzungen hierfür sind eine entsprechende Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und die Zustimmung der Bundesländer.

Zu einer auf dieser Grundstruktur aufbauenden Konzeption für eine Teilprivatisierung der GfN soll noch in der laufenden Legislaturperiode ein Beschluß der Bundesregierung herbeigeführt werden.

2.5 Kombiniertes Verkehr

Die Bedeutung des nationalen und des internationalen kombinierten Verkehrs Schiene/Straße und Binnenschiff/Straße nimmt sowohl in der EG als auch in den Mitgliedsländern der CEMT weiter zu. Mit der Zunahme von Fernverkehren über lange Strecken wird auch die Nachfrage nach Angeboten des kombinierten Verkehrs ansteigen.

Die Durchführung von Fernverkehren in Transportketten, d. h. unter bestmöglicher Nutzung der jeweils arteigenen Vorteile von Straße, Schiene und Wasserweg, entlastet die Straßen, erhöht die Verkehrssicherheit, schont die Umwelt und verbessert den Verkehrsfluß.

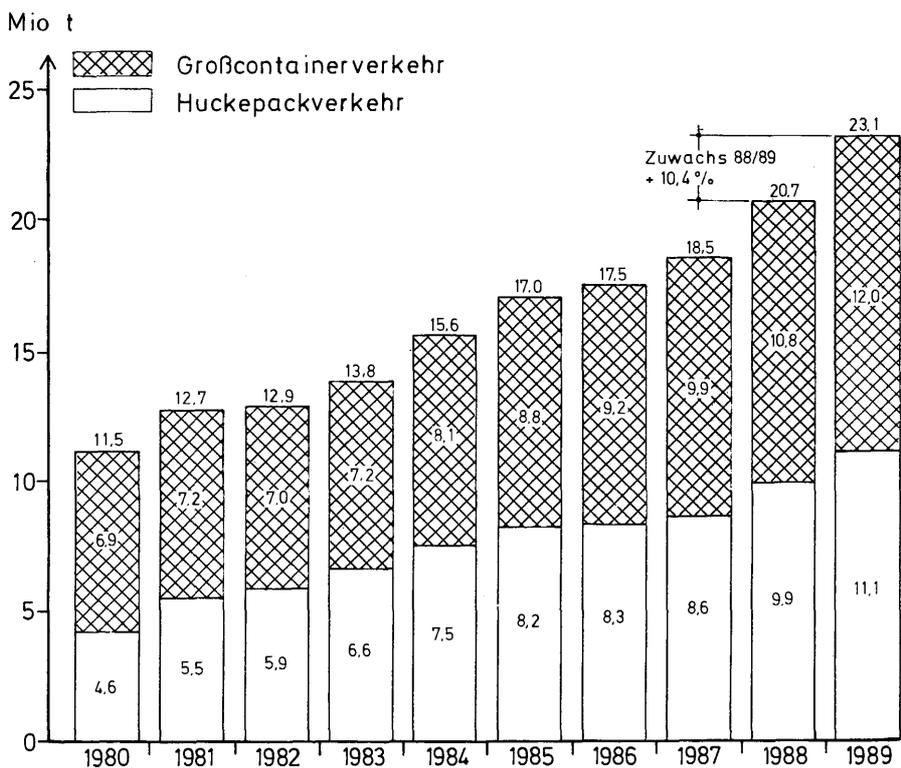
Die Bundesregierung hat dieser gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des kombinierten Verkehrs dadurch Rechnung getragen, daß sie ihn seit Jahren durch eine

Reihe von ordnungspolitischen Maßnahmen unterstützt, so durch Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer, Befreiung vom Sonntags- und Ferienfahrverbot und durch Ausnahmen von Gewichtsbegrenzungen sowie bei Kontingentierungen. Sie wird diese Politik sowohl national als auch in der EG und in der CEMT fortsetzen.

Daneben setzt sich die Bundesregierung in den Beratungen von EG, ECE und CEMT mit Nachdruck für eine Vereinheitlichung der Abmessungen der Ladegeräße und für eine Berücksichtigung der Gegebenheiten des europäischen Straßen- und Schienennetzes ein. Ziel ist ein technisch problemloser und möglichst kostengünstiger Wechsel der Ladeeinheiten zwischen allen Verkehrsträgern in Transportketten, die die jeweils arteigenen Vorteile der Verkehrsträger konsequent ausschöpfen.

Für die Bundesbahn ist der kombinierte Verkehr der Geschäftsbereich mit den stärksten Wachstumsraten. **Abbildung 5** zeigt, daß sich das Verkehrsaufkommen seit 1980 verdoppelt hat. Der kombinierte Verkehr eröffnet zusätzliche Marktchancen auf den qualitativ anspruchsvollen Transportmärkten, die zugleich Wachstumsmärkte sind. Für die erforderliche Kapazitätsausweitung der Umschlagbahnhöfe hat die Deutsche Bundesbahn Gesamtkosten in Höhe von 1,2 Mrd. DM veranschlagt. Die Bundesregierung stellt im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP '85) hierfür 716 Mio. DM zur Verfügung. Die Planungen beim Bund und bei der Deutschen Bundesbahn basieren auf einem prognostizierten Marktanteil von 50 Mio. Tonnen pro Jahr für den kombinierten Verkehr (Zieljahr 2000).

Abbildung 5: Kombiniertes Verkehr
– Verkehrsaufkommen –



Quelle: Die Bundesbahn 12/89

1989 hat die Deutsche Bundesbahn 23 Mio. t befördert, davon 12 Mio. t im Großcontainerverkehr und 11 Mio. t im Huckepackverkehr (**Abbildung 5**). Der Zuwachs gegenüber 1988 beträgt rd. 11,6 %. Durch den kombinierten Verkehr sind 1989 rund 1,7 Mio. Lkw-Fahrten über lange Strecken, vornehmlich im Verkehr zwischen den Ballungsgebieten, von der Straße auf die Bahn verlagert worden. Dies entspricht einem Anteil von etwa 4 % der Güterverkehrsleistungen auf Bundesautobahnen.

2.6 Alpenquerender Verkehr

Nach neuesten Untersuchungen muß bis zum Jahre 2030 mit einer Verdoppelung der heutigen Güterströme (Bundesrepublik Deutschland/Transit durch die Bundesrepublik Deutschland-Italien) über die Alpen gerechnet werden.

Der Alpenraum stellt neben dem Wattenmeer das größte zusammenhängende, weitgehend noch intakte Ökosystem in Europa dar. Ihm kommt in bezug auf Klima und Wasserhaushalt eine europaweite Bedeutung zu. Eingriffe durch Verkehrsanlagen und durch die Verkehrsabwicklung sind in sorgfältiger Abwägung der ökologischen Notwendigkeiten und der ökonomischen Interessen nach Möglichkeit zu minimieren. Angesichts der sich abzeichnenden verkehrlichen Entwicklung hat der Bundesminister für Verkehr folgende Aktivitäten und Planungen eingeleitet:

– Kurzfristig

Aufgrund einer Vereinbarung der Eisenbahngesellschaften von Deutschland, Österreich und Italien werden seit 1. Dezember 1989 (Beginn des österreichischen Nachtfahrverbots) 31 zusätzliche Zugfahrten auf der Relation München-Verona angeboten, davon 18 Züge für den Kombinierten Ladungsverkehr (KLV); dies ermöglicht eine Entlastung auf der Straße um ca. 900 LKW-Einheiten pro Tag.

– Mittelfristig

Für den Eisenbahntransit durch Österreich werden im Brennerzulauf auf der Strecke München-Rosenheim-Kiefersfelden durch umfangreiche Baumaßnahmen mit einem Investitionsvolumen von über 40 Mio. DM künftig stufenweise dichtere Zugfolgen erreicht. Die Deutsche Bundesbahn wird auf ihrem Gebiet den Betriebsablauf qualitativ verbessern und die Kapazität so steigern, daß bis 1995 eine Entlastung des Brenner-Straßenverkehrs um 1 600 LKW-Einheiten pro Tag erreicht werden kann.

Der neue Umschlagbahnhof für den kombinierten Verkehr München-Riem ist planfestgestellt. Mit den Arbeiten wurde begonnen, die Inbetriebnahme ist für Herbst 1992 vorgesehen.

Der Ausbau der Strecke München-Mühldorf-Freilassing (Kosten ca. 1 Mrd. DM), deren Wirtschaftlichkeit von einem neutralen Gutachter nachgewiesen ist,

kann frühestens 1998 fertiggestellt werden. Sie dient als Entlastungsstrecke für den Brennerzulaufverkehr.

Ebenso werden Verbesserungen im Eisenbahntransit durch die Schweiz angestrebt. Hier scheint eine Verdoppelung des heutigen Angebots auf insgesamt 78 Züge bis 1994 (das bedeutet rund 1 700 LKW-Einheiten pro Tag weniger auf der Straße) ein realistisches Ziel zu sein.

Der Bundesminister für Verkehr steht mit den Alpenanrainerstaaten in engem Kontakt, um durch trilaterale Vereinbarungen künftige Investitionsentscheidungen abzusichern.

– Langfristig

a) Brenner-Basistunnel

Im Memorandum von Udine zwischen Italien, der Bundesrepublik Deutschland und Österreich wurde am 16. April 1989 als Langfristziel vereinbart, die Strecke zwischen München und Verona viergleisig auszubauen. Hierzu sollen in Arbeitsgruppen die künftigen Verkehre prognostiziert und die Wirtschaftlichkeit ermittelt und danach Modelle für die Finanzierung ausgearbeitet werden.

b) Neue Eisenbahn-Alpen-Transversale (NEAT), Schweiz

Der Schweizer Bundesrat hat unter Einbeziehung der nationalen (Vernehmlassung) und internationalen Stellungnahmen am 10. Mai 1989 entschieden, daß ein „Gesamtpaket NEAT“ realisiert werden soll. In einem Anschlußentscheid vom 28. Juli 1989 wurde das Transitkonzept NEAT dahingehend definiert, daß die Neubaustrecke Gotthard-Basistunnel als Hauptentscheid und als Zusatzentscheid die Verbesserung der Zufahrten aus der Ostschweiz/Rheintal-Gotthard-Achse und Lötschberg-Basistunnel realisiert werden sollen.

2.7 Umweltschutz

Maßnahmen zum Schutz der Umwelt, d. h. zum Schutz vor Lärm, zum Schutz des Naturhaushalts, des Landschaftsbildes und des Stadtbildes, nehmen einen breiten Raum beim Bundesfernstraßenbau ein. Um zu ausgewogenen Lösungen zu kommen, müssen die Anforderungen an den Umweltschutz möglichst frühzeitig erkannt und in die Planung einbezogen werden.

Der Bundestag hat das „Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337 EWG)“ verabschiedet. Das Gesetz wurde am 20. Februar 1990 im Bundesgesetzblatt verkündet und tritt am 1. August 1990 in Kraft. In Fortführung der bisherigen Praxis wird bei Bundesfernstraßen die Prüfung der Umwelt-

verträglichkeit schon für die Linienbestimmung gesetzlich vorgeschrieben; dabei tritt an die Stelle der bisher freiwilligen Bürgerbeteiligung eine förmliche Einbeziehung der Öffentlichkeit.

Hinweise für die Umweltverträglichkeitsprüfung bei der Linienbestimmung gibt das „Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung“ (MUVS). Der Bundesminister für Verkehr hat mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau ARS Nr. 9/1990 vom 25. Mai 1990 auf das Merkblatt hingewiesen und seine Anwendung empfohlen.

Die Bundesregierung hat mit Zustimmung des Bundesrates und nach Anhörung der beteiligten Kreise die „Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)“ erlassen. Die Verordnung ist am 21. Juni 1990 in Kraft getreten. Die für den Lärmschutz beim Bau und der wesentlichen Änderung von Straßen (Lärmvorsorge) bisher praktizierten Immissionsgrenzwerte (IGW) sind in der Verordnung um 3 db(A) gesenkt worden. Dadurch kann künftig Lärmschutz schon bei der Hälfte der Verkehrsstärke gewährt werden, die bisher zu Lärmschutzmaßnahmen geführt hat. Neben der Festsetzung der IGW wird in der Verordnung das Verfahren für die Berechnung des Beurteilungspegels geregelt.

Im Zusammenhang mit der Verkehrslärmschutzverordnung sind die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-81) überarbeitet und dem neuesten Erkenntnisstand angepaßt worden. Sie sind als RLS-90 mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau ARS 8/1990 vom 10. April 1990 vom Bundesminister für Verkehr eingeführt worden.

2.8 Probleme der Plandurchsetzung

Die Durchsetzung auch dringend notwendiger Straßenbauvorhaben ist von Jahr zu Jahr schwieriger geworden.

Der Konflikt zwischen Straße und Umwelt, insbesondere dem Bestreben, die natürliche Umwelt zu erhalten, ist inzwischen so schwerwiegend geworden, daß Straßenbauvorhaben stagnieren, selbst wenn sie zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten oder zur Entlastung von Ortsdurchfahrten von äußerster Dringlichkeit sind.

Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, sind mit dem Dritten Rechtsbereinigungsgesetz Wege gefunden worden, das Planungsrecht und die Planungsverfahren zu straffen und zu beschleunigen.

Das Dritte Rechtsbereinigungsgesetz, das am 1. Juli 1990 in Kraft getreten ist, ergänzt das Fernstraßenausbaugesetz dahingehend, daß der durch Gesetz festgestellte Ausbaubedarf für die Bundesfernstraßen für die Linienbestimmung und Planfeststellung verbindlich ist; auch die Gerichte sind künftig an die Bedarfsfeststellung gebunden. Streitigkeiten über die Frage, ob ein Straßenbauvorhaben überhaupt erforderlich ist, die oft jahrelang angedauert haben, sind nicht mehr möglich.

Durch das Dritte Rechtsbereinigungsgesetz wird auch im Bundesfernstraßengesetz eine Vorschrift aufgenommen, die gewährleistet, daß Einwendungen gegen ein Straßenbauvorhaben nach Ablauf der von der zuständigen Behörde gesetzten Einwendungsfrist ausgeschlossen sind und nicht mehr im weiteren Verfahren, auch nicht mehr im Gerichtsverfahren, vorgebracht werden können. Die Möglichkeit, durch erst spät vorgebrachte Einwendungen ein Vorhaben zu verzögern, besteht danach nicht mehr.

2.9 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesfernstraßen

Das Bundesfernstraßennetz ist zeitweise und regional überlastet.

Mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen kann der vorhandene Straßenraum durch verkehrstechnisch sinnvolle Anordnungen, Empfehlungen und Informationen im volkswirtschaftlichen Sinne effektiver genutzt werden.

Derzeit sind auf Bundesfernstraßen rund 110 größere Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Betrieb – davon 58 an den Bundesautobahnen – den Hauptleistungsträgern des Straßenverkehrs. Der Bundesminister für Verkehr hat in den vergangenen 10 Jahren für diese Anlagen rd. 200 Mio. DM investiert.

Für den Bereich der Bundesautobahnen hat der Bundesminister für Verkehr das seit 1981 laufende Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Autobahnen für den Zeitraum 1990 bis 1995 fortgeschrieben.

Die Fortschreibung enthält 50 zusätzliche Wechselverkehrszeichenanlagen, und zwar 10 Anlagen zur Netzbeeinflussung und 40 Anlagen zur Streckenbeeinflussung; integriert in diese werden 14 Anlagen zur Knotenbeeinflussung sein. Nach Fertigstellung der Anlagen werden ca. 800 km (Richtungskilometer) des Bundesautobahnnetzes durch Wechselwegweisung beeinflußt und ca. 1 500 km (beide Fahrtrichtungen) mit Streckenbeeinflussungsanlagen ausgerüstet sein.

Ein wichtiger Teilbereich der Fortschreibung ist die Verdichtung der Verkehrsdatenerfassungsquerschnitte auf den Bundesautobahnen mit dem Ziel einer nahezu lückenlosen Erfassung und Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufes. Die Lücken zwischen den bestehenden oder in Bau befindlichen Verkehrsbeeinflussungsanlagen sollen geschlossen werden. Die durchschnittlichen Abstände der Meßquerschnitte richten sich nach der Störanfälligkeit der Strecken.

Die auf den Ergebnissen der Meßquerschnitte aufbauenden Verkehrsflußbeurteilungen können für Zwecke des Verkehrsfunktes mit benutzt werden.

Zusammen mit den Überhangmaßnahmen aus dem Programmabschnitt 1981 – 1990 beträgt der Mittelbedarf für die vorgesehenen Maßnahmen bis 1995 ca. 450 Mio. DM. Das bedeutet in den kommenden Jahren ein jährliches Investitionsvolumen bis zu 80 Mio. DM für Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen.

Zur Umsetzung erfordert dies erhebliche Anstrengungen von planenden Büros, Industrie und den verschiedenen betroffenen Verwaltungen, die entsprechend ausgebildetes Personal zur Verfügung stellen müssen, um dieser großen Herausforderung gerecht werden zu können.

2.10 Harmonisierung der Vorschriften im Straßen- und Brückenbau in der Europäischen Gemeinschaft

2.10.1 Bauproduktenrichtlinie

Die Richtlinie 89/106/EWG über Bauprodukte ist eine Rahmenrichtlinie, die noch weiterer Konkretisierungen und Umsetzungen bedarf, um wirksam zu werden.

Hierzu gehören die für die künftige Arbeit des Ständigen Ausschusses auf Gemeinschaftsebene abgestimmten und beschlossenen „Anweisungen zur Erarbeitung von Grundlagendokumenten“ sowie die Regeln für ein „Modellmandat“. Aufgrund dieser Vorlagen wurde bereits im zweiten Halbjahr 1989 mit der Erarbeitung aller Grundlagendokumente begonnen, so daß schon im Herbst 1990 mit deren Verabschiedung zu rechnen ist. Danach können dann unverzüglich Mandate für harmonisierte technische Spezifikationen erteilt werden, die auch zu Produktnormen im Bereich der Straßenbautechnik und der Straßenverkehrstechnik führen werden.

Die bisherigen Arbeiten von Experten im Auftrag der EG-Kommission an den EUROCODES werden ab 1990 vom Europäischen Komitee für Normung (CEN) fortgesetzt. Dabei ist gesichert, daß einerseits die bisherige Kontinuität der Arbeit gewahrt bleibt und andererseits die genügende Mitwirkung der Mitgliedstaaten möglich ist.

Zum Jahresende 1989 hat die Bundesrepublik Deutschland der EG-Kommission als nationale Zulassungsstellen für das europäische Gremium der Zulassungsstellen vorläufig die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) und das Institut für Bautechnik benannt; die BAM hat für die Bundesrepublik Deutschland die Sprecherrolle. Vorbereitende Arbeiten für das europäische Gremium sind für Anfang 1990 geplant.

Die Wahrung der deutschen Interessen bei der Harmonisierung der technischen Vorschriften im Straßen- und Brückenbau erfordert einen hohen Personaleinsatz.

2.10.2 Vergaberichtlinien

Im Hinblick auf die Vollendung des EG-Binnenmarktes ab 1993 hat die EG-Kommission verschiedene Richtlinien zur Harmonisierung des öffentlichen Auftragswesens vorgelegt. Durch sie soll eine weitere Marktöffnung für Beschaffungen der öffentlichen Hand und z. T. auch der vom Staat maßgeblich beeinflussten Körperschaften erreicht werden.

Für den Liefervergabebereich ist die Richtlinie zur Änderung der seit 1976 geltenden „Lieferkoordinierungsrichtlinie (LKR)“ in die neugefaßte „Verdingungsordnung für Leistungen – ausgenommen Bauleistungen (VOL)“ eingearbeitet, die Anfang 1990 veröffentlicht wurde.

Die novellierte Baukoordinierungsrichtlinie (BKR) vom 18. Juli 1989 wird in die „Verdingungsordnung“ für Bauleistungen (VOB) umgesetzt. Die ab 19. Juli 1990 geltenden Bestimmungen der BKR bringen zahlreiche neue Veröffentlichungs- und Begründungspflichten für das Bauvergabewesen.

Der EG-Binnenmarktrat hat am 21. Dezember 1989 die „Richtlinie des Rates zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Anwendung der Nachprüfungsverfahren im Rahmen der Vergabe öffentlicher Liefer- und Bauaufträge“, auch kurz „Überwachungsrichtlinie“ genannt, beschlossen. Die Richtlinie muß innerhalb von zwei Jahren in deutsches Recht umgesetzt werden, dazu werden zahlreiche administrative und gegebenenfalls einzelne legislative Regelungen erforderlich sein.

Für eine „Dienstleistungsrichtlinie“, die auch Architekten- und Ingenieurleistungen erfassen wird, liegen zahlreiche Diskussionspapiere vor.

Die Umsetzung dieser EG-Richtlinien in die endgültigen deutschen Vergaberegulungen wird zahlreiche Aktivitäten unterschiedlicher Art und eine erhebliche Schulung des Personals der Vergabedienststellen erfordern.

2.11 Atlas der Gefäll- und Gefahrgutverbotsstrecken

Im September 1989 hat der Bundesminister für Verkehr einen Straßenatlas der Gefahrgutverbots- und Gefällstrecken herausgegeben. Damit wird ein weiterer Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen geleistet. Jährlich werden 241 Mio. Tonnen, das sind fast 63% des gesamten Transportaufkommens gefährlicher Güter auf der Straße im Nah- und Fernverkehr befördert.

Der Atlas ermöglicht es dem Transportgewerbe, sich vor Antritt der Fahrt über Besonderheiten des Fahrtweges zu informieren, die geeignete Route auszuwählen und riskante Strecken zu vermeiden.

Der Atlas wurde unter Mitwirkung der Länder und Kommunen für das ganze Gebiet der Bundesrepublik Deutschland erstellt. In dem Werk sind alle klassifizierten Straßen (BAB, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen), die auf einer Länge von wenigstens 300 m steiler als 6% sind, hervorgehoben. Ebenfalls aufgeführt sind Straßen, die durch Zeichen Nr. 261 und 269 der Straßenverkehrsordnung für kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern oder für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung gesperrt sind.

2.12 Kunst an Straßen

Der Bundesminister für Verkehr hat im Mai 1989 einen Bildband „Kunst an Straßen“, herausgegeben. Ziel war es, Kunstwerke und künstlerische Gestaltungen im Bereich des Straßenbaues einem breiten Publikum zu erschließen.

Seit Jahren werden für Hochbauten des Bundes, die an Straßen und Autobahnen der Bundesrepublik Deutschland errichtet werden, Kunstwerke geschaffen. Nach den geltenden Bestimmungen können für Kunstwerke in und an Gebäuden sowie in gärtnerischen Anlagen bis zu zwei Prozent der Kosten der Bauwerke aufgewendet werden. Die Straßenbauverwaltungen der Länder haben Aufträge an freischaffende Künstler aus nahezu allen Bereichen der bilden-

den Künste erteilt; meistens stammen sie aus der näheren Umgebung der Bauten; sie haben bei vielen Kunstwerken einen Regionalbezug hergestellt. Dies zeigt sich in landschaftlichen und historischen Motiven, in handwerklichen Techniken wie in der Verwendung von Materialien, die für die Gegend typisch sind.

Aus der Vielzahl der Kunstwerke wurde mit dem vorgenannten Bildband eine repräsentative Auswahl getroffen. Sie vermittelt einen Überblick über die Vielfalt des künstlerischen Schaffens und der Kunstauffassungen, und sie zeigt, mit wieviel Phantasie und handwerklichem Können die verschiedensten Materialien bearbeitet worden sind. Gleichzeitig soll die Erinnerung an nicht mehr lebende Künstler wachgehalten werden; jüngere und noch wenig bekannte Künstler sollen in ihrem Schaffen angespornt werden.

3. Leistungen im Jahr 1989

3.1 Leistungsübersicht, Erfüllung von Fünfjahresplan 1986–1990 und Bedarfsplan 1986

Im Jahr 1989 sind die in **Tabelle 5** zusammengefaßten Strecken fertiggestellt worden. Außerdem weist **Tabelle 5** die Ausgaben für den Neu- und Ausbau von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, darunter für Ortsumgehungen, aus.

Tabelle 5: Leistungsübersicht 1989

– Bauleistungen nach Art und Ausgaben – (nur Hauptbautitel)

Straßenklasse	Art der Bauleistung	Fertiggestellte Strecken Länge in km	Ausgaben einschl. Grunderwerb – in Mio. DM –
Bundesautobahn	6streifiger Neubau 4streifiger Neubau 1. Fahrbahn 2. Fahrbahn	– 79 6 9 ¹⁾	} 1 229,0
	Ausbau von 4 auf 6 Fahrstreifen	57 ²⁾	
Bundesstraße	4streifiger Neubau 2streifiger Neubau	41 87	} 1 254,3
	davon Ortsumgehung . .	4streifiger Neubau 2streifiger Neubau	
Summe . . .			2 951,4 ³⁾

¹⁾ davon 7 km als Ergänzung einer Bundesstraße mit Aufstufung zur Bundesautobahn

²⁾ Richtungsfahrbahnen

³⁾ In den Ausgaben sind auch Ersatzanteile enthalten

Den Erfüllungsgrad des Fünfjahresplanes 1986–1990 in den Jahren 1986–1989 zeigt **Tabelle 6**.

Danach konnte trotz einer Anhebung der Ansätze gegenüber dem ursprünglichen Finanzrahmen des Fünfjahresplanes das Längenziel, bezogen auf die ersten 4 Jahre des Fünfjahresplanes, bisher lediglich beim BAB-Neubau erreicht werden. Weit unterdurchschnittlich ist die Zielerreichung beim BAB-Ausbau (erst rd. 60 %) und beim Neubau von Ortsumgehungen (erst rd. 68 %). Berücksichtigt man den fast durchschnittlichen Ausgabenstand bei beiden Maßnahmenkategorien so wird deutlich, daß die Kosten der Einzelprojekte steigen und die Fertigstellungsleistungen sinken, weil Baureife und Akzeptanz der Maßnahmen in der Öffentlichkeit nur mit zunehmenden Aufwendungen für Umweltschutzmaßnahmen erreicht werden können. Zunehmende Planungsschwierigkeiten und eine zeitliche Verzögerung der

Baureife bei der Mehrzahl der Projekte ist zu beobachten.

Gemäß Bedarfsplan 1986 umfaßte der „Vordringliche Bedarf“ rund

- a) 1 100 km BAB-Ausbau (Verbreiterung)
- b) 1 600 km BAB-Neubau und
- c) 3 700 km Bundesstraßenneu- und -ausbau.

Bei gleichmäßigem Baufortschritt in allen Bereichen hätten nach 4 von 15 Jahren (1986–2000) etwa 27 % der Bauleistungen vollzogen sein sollen; tatsächlich wurden diese Längenzielziele bis 1989 zu 12,6 % (a), 29,2 % (b) und 17,2 % (c) erreicht.

Die Einzelbaufortschritte im Jahr 1989 sind im Anhang in den **Tabellen 10–12**, (Seite 40 ff.) detailliert dargestellt.

Tabelle 6: Erfüllung des Fünfjahresplanes 1986–1990 in den Jahren 1986–1989 (Hauptbautitel)
– Bauziele, Fertigstellungen, Ausgaben –

Bedarfsgruppe	Bauziele 1986-1990		Fertigstellungen 1986-1989		Erfüllungsgrad	Ansätze 86-90 gemäß		Ausgaben 1986-1989
	Soll km		Ist km			FJP	geltendem Finanzrahmen ¹⁾	
					% Sp. 3:2	Soll Mrd. DM	Soll Mrd. DM	Ist Mrd. DM
1	2	3	4	5	6	7		
Ausbau (Verbreiterung) von BAB-Betriebsstrecken	230	138,7	60,3	2,16	2,42	1,89		
Titel 741 16+821 16								
Neubau von Bundesautobahnen	580	467,3	80,6	5,97	6,54	5,39		
Titel 741 17+821 17								
Neu- und Ausbau von Bundesstraßen	958	638,0	72,9	6,52	6,23	4,94		
Titel 741 27+821 27								
davon:								
Ortsumgehungen	(767)	(523,3)	(68,2)	(5,03)	(4,81)	(3,71)		
Insgesamt	—————			14,65	15,19	12,22		

¹⁾ siehe Tabelle 2

3.2 Straßenbauhaushalt 1989 – Kap. 12 10 –

– Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1989 vom 20. Dezember 1988 (BGBl. I S. 2745) folgende Ausgabemittel zur Verfügung (Haushaltssoll):

Teilbeträge des Haushalts-Solls	Mio. DM
Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen)	6 315,0
Übertragene Ausgabereste (aus 1987)	6,2
Zusätzliche verwendbare Einnahmen (Beiträge Dritter)	20,5
Zwischensumme ...	6 341,7
abzüglich: Haushaltsgesetzliche Sperre (§ 4 [10] HG 1989)	– 31,2
Summe Verfügungsbetrag (Soll) ...	6 310,5

– Die Ausgaben und Ausgabereste im Haushaltsjahr 1989 betragen demgegenüber

Teilbeträge der Ausgaben und Ausgabereste	Mio. DM
Länderausgaben (als Auftragsverwaltungen für die Bundesfernstraßen) ..	6 226,0
Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatzraumbeschaffung	0,4
Steuern aus Gesellschaft für Nebenbetriebe der BAB (GfN)	3,7
Zuschuß an Kap. 12 11 (Bundesanstalt für Straßenwesen)	44,5
Zentralbewirtschaftete Ausgaben ...	14,9
Summe Ausgaben (Ist) ...	6 289,5
nicht freigegebene Reste aus 1988 ..	–
Deckungsbeiträge an Kap. 12 12 und 14 12	10,2
Ausgabereist (0,2 % des Verfügungsbetrages)	10,8
Summe Verfügungsbetrag (Soll) ...	6 310,5

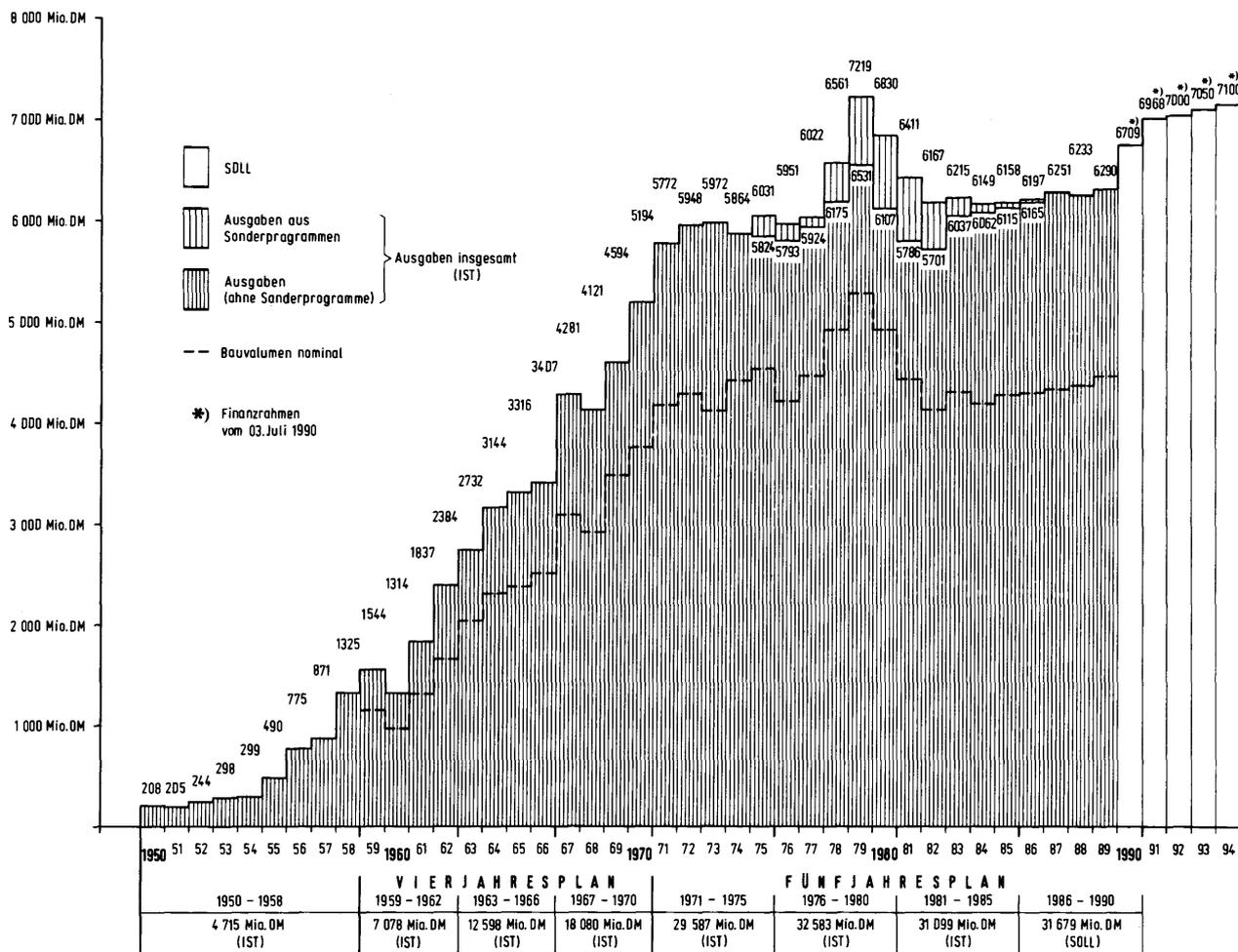
– Die Ausgaben gliedern sich nach Aufgabenbereichen wie folgt:

Aufgabenbereich	Titel des Straßenbauplans ¹⁾	Teilbetrag Mio. DM	Gesamt- betrag Mio. DM
Unterhaltung und Betrieb			1 090,3
○ Bundesautobahnen	521 11, 521 32, 521 52, 521 62 (44 %), 811 12, 812 12	535,8	
○ Bundesstraßen	521 21, 521 42, 521 62 (56 %), 811 22, 812 22	554,5	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesautobah- nen (einschließlich Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb –			2 368,7
○ Erneuerung, Um- und Ausbau von BAB-Betriebs- strecken	741 13, 741 14, 741 15, 741 19, 742 11	746,8	
○ Verbreiterung von BAB-Betriebsstrecken	741 16	444,9	
○ Neubau	741 17	1 135,0	
○ Hochbauten	711 12, 712 12	42,0	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesstraßen (einschließlich Lärmschutzmaßnahmen) – ohne Grunderwerb –			2 016,8
○ Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen ..	741 23, 741 24, 741 25, 741 29, 742 21	939,1	
○ Neubau	741 27	1 064,9	
○ Hochbauten	711 22, 712 22	12,8	
Grunderwerb, Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatz- raumbeschaffung			382,6
○ Bundesautobahnen	622 32, 821 11, 852 12, 863 12	128,0	
○ Bundesstraßen	622 42, 821 21, 852 22, 863 22	254,6	
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz ...	745 21, 882 72, 883 71, 883 82		185,2
Abgeltung von Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	642 12, 642 22,		125,8
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger (§ 5 a Fernstraßengesetz)	882 81, 883 81		47,9
Zentrale Aufgaben und Verschiedenes			72,2
○ Forschung, Veröffentlichungen, verkehrswirtschaftli- che Untersuchungen	531 62, 533 62, 534 62, 535 62	13,7	
○ Baumaßnahmen an bundeseigenen Nebenbetrieben (GfN)	712 32	–	
○ Verschiedenes	546 12, 682 22, 685 12, 744 82, 744 83, 861 61, 883 99, 981 92	57,0	
Zusammen ...			6 289,5

¹⁾ Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 9, (Seite 36 ff.) detailliert dargestellt.

Die Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für die Bundesfernstraßen von 1950–1989 zeigt **Abbildung 6**.

Abbildung 6: Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfernstraßen 1950–1989
Stand: 31. Dezember 1989



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 1989 standen insgesamt 2 714 Mio. DM neue VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

im Haushaltsjahr 1990: 1 823 Mio. DM
1991: 653 Mio. DM
1992: 238 Mio. DM

Am 31. Dezember 1988 bestanden folgende Verpflichtungen zu Lasten des Haushaltes:

1989 rd. 2 283 Mio. DM
1990 rd. 598 Mio. DM
1991 rd. 129 Mio. DM
Insgesamt rd. 3 010 Mio. DM

3.3 Leistungen und Ausgaben beim Bau von Bundesfernstraßen

3.3.1 Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahnbetriebsstrecken

Die Konzentration des Verkehrs auf den Bundesautobahnen nimmt weiter zu. 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.

Nach dem Bedarfsplan 1986 sollen etwa 2 800 km der insgesamt geplanten 10 300 km BAB-Netzlänge mit 6 oder 8 Fahrstreifen ausgestattet werden. Die Länge von rd. 2 800 km verteilt sich auf 330 km Neubautrecken, von denen 250 km bereits unter Verkehr sind und 2 470 km BAB-Betriebsstrecken; von diesen wurden bis Ende 1989 etwa 990 km auf 6 oder mehr Fahrstreifen erweitert.

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.

Die Gesamtlänge der 6- und mehrstreifigen Strecken betrug am 1. Januar 1990 rd. 1 240 km. Darüber hinaus ist an rd. 350 km Richtungsfahrbahnen ein zusätzlicher Fahrstreifen vorhanden (z. B. in Steigungsstrecken und im Überlagerungsbereich mehrerer Autobahnen).

Im Jahre 1989 wurden rd. 468 Mio. DM für die Querschnittserweiterung von BAB-Betriebsstrecken ein-

schließlich Erneuerung der vorhandenen Fahrstreifen aufgewendet.

Es wurden fertiggestellt (Länge bezogen auf Richtungsfahrbahnen):

	km
– Anbau von Standstreifen	12,2
– Anbau von 3. Fahrstreifen mit Standstreifen	47,3
– Anbau von 3. Fahrstreifen ohne Standstreifen	9,8

Einen Überblick zum Ausbau auf sechs bzw. acht Fahrstreifen sowie über die Fertigstellungsleistungen beim Ausbau auf 6- bzw. 8 Fahrstreifen im Berichtsjahr zeigt die Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1989“. Die Ausgaben für Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahn-Betriebsstrecken sind nachfolgend näher aufgeführt.

Ausgaben für Bundesautobahn-Betriebsstrecken

Teilbereich	Titel im Straßenbauplan ¹⁾	Teilbetrag Mio. DM	Gesamt-betrag Mio. DM
Ausgaben 1989 insgesamt			1 225,3
○ Erneuerung	741 13	464,0	
○ Um- und Ausbau bis zu 3,0 Mio. DM (Baukosten)	741 14	69,0	
○ Um- und Ausbau über 3,0 Mio. DM (Baukosten)	741 15	133,2	
○ hierzu Grunderwerb einschließlich Schallschutz	741 19, 821 15, 821 19	61,9	
○ Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen (teilweise mit Erneuerung)			
– Baumittel	741 16	444,9	
– Grunderwerb	821 16	23,2	
○ Fernmeldeanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen	742 11	29,1	
○ Maßnahmen an bundeseigenen Nebenbetrieben (GfN)	712 32	–	

¹⁾ Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 9, (Seite 36 ff.) detailliert dargestellt.

3.3.2 Neubau von Bundesautobahnen

Im Jahre 1989 sind 85 km neue BAB-Strecken (= 14 Streckenabschnitte) fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden; davon sind rd. 6 km mit zunächst nur einer ersten Fahrbahn gebaut worden. Außerdem wurden rd. 9 km zweite Fahrbahnen ergänzt, davon sind 7 km als zweite Fahrbahn einer Bundesstraße gebaut worden, die dann zur Bundesautobahn aufgestuft wurde.

Unter Berücksichtigung der 1989 erfolgten Umstufungen, Neuvermessungen u. ä. ist das Netz der Bundesautobahnen bis zum 1. Januar 1990 auf eine Länge von 8 822 km angewachsen; das sind rd. 86 % der im

Bedarfsplan 1986 vorgesehenen Gesamtlänge von 10 300 km. Der Netzzuwachs nach 1945 beläuft sich somit auf 6 694 km.

Ende des Jahres 1989 waren rd. 300 km BAB-Neubautrecken in Bau, davon rd. 20 km mit vorerst nur einer Fahrbahn und 70 km Ergänzung der 2. Fahrbahn.

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Jahre 1989 insgesamt 1 229 Mio. DM aufgewendet. Die Leistungen und Ausgaben sind nachfolgend näher aufgeführt; die Einzelvorhaben enthält **Tabelle 10**, (Seite 40 ff.), die Fertigstellungen zeigt die Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1989“.

Ausgaben für Bundesautobahnen – Neubau –

Teilbereich	Titel im Straßenbauplan ¹⁾	Teilbetrag Mio. DM	Gesamt- betrag Mio. DM
Ausgaben 1989 insgesamt			1 271,4
○ Baumittel	741 17	1 135,0	
○ Grunderwerb	821 17	94,0	
○ Hochbauten	711 12, 712 12	42,0	
○ Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatzraumbeschaffung	622 32, 852 12, 863 12	0,4	

¹⁾ Einzelnachweise sind im **Anhang, Tabelle 9**, (Seite 36ff.) detailliert dargestellt.

Von den im Berichtsjahr fertiggestellten 14 Streckenabschnitten sind besonders hervorzuheben:

– A 23 Hamburg–Heide

Durch die Fertigstellung von zwei Abschnitten zwischen Itzehoe und Heide mit insgesamt 20,8 km Länge geht diese Autobahn ihrer Vervollständigung im Jahre 1990 entgegen.

– A 28 Leer–Delmenhorst

Mit der Fertigstellung des Abschnittes Weener bis Leer-West (11,3 km) einschl. des Emstunnels wurde eine wichtige Etappe beim Bau dieser Autobahn bewältigt.

– A 33 Osnabrück–Paderborn

Durch den Lückenschluß Paderborn bis Borcheln mit 7,5 km Länge kann nunmehr diese Strecke von südlich Bielefeld bis zur A 44 durchgehend befahren werden.

– A 39 Wolfsburg–Salzgitter

Mit der Verkehrsfreigabe des 6,0 km langen Abschnitts von Salzgitter-Lichtenberg bis Westerlande ist die Teilstrecke Braunschweig–A 7 bis auf eine kleine Lücke, die 1990 geschlossen wird, durchgehend befahrbar.

– A 210 Rendsburg–Kiel

Mit der Fertigstellung des Lückenschlusses Breitenbek bis Achterwehr (5,9 km) ist die gesamte A 210 unter Verkehr.

Die übrigen in Betrieb genommenen neuen Streckenabschnitte haben bis zur Vervollendung 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 44 Düsseldorf–Bochum

AS Velbert-Nord bis östl. Velbert (3,4 km)

– A 52 Roermond–Düsseldorf

OU Waldniel, 1. Fahrbahn (4,7 km)

– A 63 Mainz–Kaiserslautern

AS Kirchheimbolanden bis westl. Steinbach (11,0 km)

– A 94 München–Simbach

AK München-Ost bis AS Forstinning (10,6 km)

– A 96 München–Lindau

AS Oberpfaffenhofen bis östl. Ettersschlag (3,3 km)

AS Landsberg-West bis AS Jengen/Kaufbeuren (7,4 km)

Die Bauarbeiten sind 1989 so vorangekommen, daß im Jahre 1990 voraussichtlich mit der Fertigstellung von 136 km Bundesautobahnteilstrecken, davon rd. 7 km mit einer Fahrbahn, zu rechnen ist. Hinzu kommen 23 km 2. Fahrbahnen (siehe Anhang, **Tabelle 17**, (Seite 72). Damit ist u. a. sichergestellt, daß

○ die A 23 Hamburg–Heide,

○ die A 65 Ludwigshafen–Wörth,

○ die A 81 Stuttgart–Schaffhausen und

○ die A 560 Hennef–Bonn
insgesamt fertiggestellt sind,

○ die A 31 zwischen Bottrop und Gronau,

○ die A 39 zwischen Braunschweig und Salzgitter,

○ die A 44 zwischen Mönchengladbach und Krefeld als Umgehung Krefeld

○ die A 96 zwischen Dürren und Lindau durchgehend befahren werden können und

○ wichtige Teilstrecken der A 31 (Heede-Weener),

○ der A 33 (Schloß Holte–Hövelhof) und

○ der A 59 (südlich Duisburg) dem Verkehr zur Verfügung stehen.

Die Einzelbaufortschritte im Jahr 1989 sind in **Tabelle 10**, (Seite 40ff.) detailliert dargestellt.

3.3.3 Ausbau und Neubau von Bundesstraßen

Im Jahre 1989 sind 128,5 km neue Bundesstraßen fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden. Unter Berücksichtigung der 1989 erfolgten Abstufungen hat sich die Gesamtlänge der Bundesstraßen um 45 km auf 31 063 km 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 1989 im Rahmen des Fünfjahresplanes 1986 bis 1990 fortgeführt. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 108,7 km Teilstrecken von Ortsumgehungen (27,5 km 4streifig, 81,2 km 2streifig) für den Verkehr freigegeben.

Unter Einschluß der bereits in den Vorjahren fertiggestellten Abschnitte konnten damit 30 Ortsumgehungen (Gesamtlänge 123,3 km) vollständig fertiggestellt werden. Weitere 119 Teilstrecken von Ortsumgehungen mit insgesamt 420,5 km Länge (83,8 km 4streifig, 336,7 km 2streifig) waren Ende 1988 in Bau. Insgesamt wurden im Berichtsjahr rd. 916 Mio. DM für den Bau von Ortsumgehungen ausgegeben.

Der Bau von Radwegen an Bundesstraßen wird besonders gefördert, weil durch die Trennung des Fahrradverkehrs vom motorisierten Verkehr die Verkehrssicherheit erheblich erhöht wird.

Das Radwegeprogramm des Bundesministers für Verkehr sieht für den Zeitraum 1981–1990 den Bau von rd. 3 000 km Radwegen an Bundesstraßen vor. Seit Beginn im Jahre 1981 sind rd. 2 600 km (= 87%), davon im Jahr 1989 rd. 360 km Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes gebaut worden. Hierfür wurden im Berichtsjahr rd. 133 Mio. DM ausgegeben.

Ende 1989 waren weitere 420 km Radwege im Bau.

Die Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn im Zuge von Bundesstraßen dient vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Rationalisierung des Eisenbahnbetriebs.

Ende 1989 bestanden noch 739 Bahnübergänge der Deutschen Bundesbahn im Zuge von Bundesstraßen.

Im Berichtsjahr wurden 3 Bahnübergänge durch Über- oder Unterführungen ersetzt.

Für die Beseitigung von Bahnübergängen sowie für andere technische Sicherungen wurden im Jahre 1989 aus dem Straßenbauplan rd. 35,8 Mio. DM ausgegeben.

Darüber hinaus wurden für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bundesbahn und anderen Baulastträgern rd. 120 Mio. DM aufgewendet (Kostenanteil des Bundes zu Kreuzungsmaßnahmen nach § 13.1 EKrG).

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

Im Jahre 1989 wurden insgesamt 2 271,4 Mio. DM für den Neu- und Ausbau der Bundesstraßen ausgegeben.

Die Leistungen und Ausgaben sind nachfolgend näher aufgliedert; Einzelvorhaben sind in den Tabellen 11 und 12, (Seite 44 ff.) und in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1989“ dargestellt.

Ausgaben für Bundesstraßen

Teilbereich	Titel im Straßenbauplan ¹⁾	Teilbetrag Mio. DM	Gesamt-betrag Mio. DM
Ausgaben 1989 insgesamt			2 271,4
○ Erneuerung	741 23	412,3	
○ Um- und Ausbau bis zu 3,0 Mio. DM (Baukosten) ...	741 24	322,2	
○ Um- und Ausbau über 3,0 Mio. DM (Baukosten) ...	741 25	165,9	
○ Neubau (einschließlich Ortsumgehungen) (Baumittel)	741 27	1 064,9	
○ Hochbau	711 22, 712 22	12,8	
○ Grunderwerb einschließlich Schallschutz, Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatzraumbeschaffung	622 42, 741 29, 821 25, 821 27, 821 29, 852 22, 863 22	289,6	
○ Betriebsfunkanlagen	742 21	3,7	

¹⁾ Einzelnachweise sind im Anhang, Tabelle 9, (Seite 36 ff.) detailliert dargestellt.

Im Berichtsjahr wurden 128,5 km Bundesstraßen – davon 41,4 km 4streifig und 87,1 km 2streifig – neu- bzw. ausgebaut. Weitere 492,7 km Bundesstraßen – davon 119,8 km 4streifig und 372,9 km 2streifig – befinden sich in Bau. Diese verteilen sich auf die Länder wie folgt:

Baden-Württemberg

Fertiggestellt: 27,5 km, davon 8,5 km 4streifig, 19,0 km 2streifig
 In Bau: 113,6 km, davon 39,4 km 4streifig, 74,2 km 2streifig.

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

- B 3 Ortsumgehung Ettlingen (in Bau)
- B 10 Neubau von Reichenbach/West bis Göppingen/West (in Bau)
- B 29 Ortsumgehung Schorndorf (in Bau)
- B 30 Neubau von nördlich Baidt (B 30 alt beim Egelsee) bis Ravensburg-Weingarten-Eschach (L 291) einschließlich Querspange B 32, B 33 und B 467 (in Bau)
- B 294 Ortsumgehungen Schiltach und Wolfach (in Bau)
- B 312 Neubau zwischen der AS B 10 (Stuttgart-Wangen) und der AS B 14/B 29 (Waiblingen) (in Bau)

Bayern

Fertiggestellt: 38,4 km, davon 12,0 km 4streifig, 26,4 km 2streifig
In Bau: 92,7 km, davon 24,6 km 4streifig, 68,1 km 2streifig.

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

- B 2 Verlegung bei Weißenburg (in Bau)
- B 8 Verlegung bei Rottendorf (fertiggestellt)
- B 8 Verlegung bei Langenzenn (in Bau)
- B 17 Verlegung bei Schongau (B 17 Nord bis B 17 Süd) (in Bau)
- B 23 Verlegung bei Oberammergau (fertiggestellt)
- B 310 Verlegung nördlich Füssen (in Bau)
- B 388 Verlegung bei Vilsbiburg (fertiggestellt)

Bremen

Fertiggestellt: —
In Bau: 1,7 km, davon 0,4 km 4streifig, 1,3 km 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die sich in Bau befinden, sind:

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

Hamburg

Fertiggestellt: 0,4 km 4streifig
In Bau: —

Fertiggestellt wurde

- B 5 Ausbau der B 5 im Zuge des Ausbaues der A 1, AS Hamburg-Billstedt bis AK Hamburg-Ost

Hessen

Fertiggestellt: 7,9 km, davon 3,4 km 4streifig, 4,5 km 2streifig

In Bau: 43,9 km; davon 16,3 km 4streifig, 27,6 km 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

- B 3 Neubau von Kloppenheim (L 3205) bis Bad Vilbel (L 3008), 1. FB (in Bau)
Neubau zwischen Bad Vilbel und Preungesheim (in Bau)
- B 3a Neubau zwischen Marburg/Süd und Weimar/Argenstein (fertiggestellt)
- B 27 Verlegung bei Bad Sooden-Allendorf/Oberrieden (Tunnel) (in Bau)
- B 38 Neubau zwischen der Landesgrenze Hessen/Baden-Württemberg bis Mörlenbach, einschl. Tunnel (in Bau)
- B 42 Verlegung bei Eltville und Walluf/Niederwalluf (fertiggestellt)

Niedersachsen

Fertiggestellt: 20,9 km, davon 3,5 km 4streifig, 17,4 km 2streifig

In Bau: 61,1 km; davon 8,3 km 4streifig, 52,8 km 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die sich in Bau befinden sind:

- B 3 Verlegung von nördlich Nörten-Hardenberg bis südlich Bovenden
- B 3 Ortsumgehung Einbeck
- B 4/
B 209 Ortsumgehung Lüneburg
- B 65/
B 83 Ortsumgehung Bückeburg
- B 212 Ortsumgehung Nordenham/Atens

Nordrhein-Westfalen

Fertiggestellt: 13,9 km, davon 5,5 km 4streifig, 8,4 km 2streifig

In Bau: 86,6 km, davon 20,7 km 4streifig, 65,9 km 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

- B 1 Neubau Horn–Bad Meinberg (in Bau)
- B 8 Ortsumgehung Düsseldorf/Lohausen (in Bau)
- B 54/
62 Neubau Hüttentalstraße zwischen Kreuztal und Buschhütten (in Bau)
Buschhütten und Geisweid (in Bau)

Siegen/West und Ldgrz. NW/HE bei Niederschelden einschl. Abzweig Eiserfeld (in Bau)

- B 64 Neubau zwischen Brakel/Riesel und Hembsen (in Bau)
- B 66 Neubau Bielefeld–Asemissen (fertiggestellt)
- B 70 Neubau Westtangente Rheine (fertiggestellt)
- B 224nNeubau Wuppertal–Neviges (in Bau)
- B 236 Ausbau zwischen Lünen und Dortmund Hannöversche Straße und B 1 bei Remberg (in Bau)
- B 265 Westumgehung Liblar (in Bau)
- B 473 Neubau Westtangente Bocholt (in Bau)
- B 525 Neubau zwischen Oeding und Gescher (in Bau)

Rheinland-Pfalz

Fertiggestellt: 15,7 km, davon 5,1 km 4streifig, 10,6 km 2streifig
In Bau: 71,4 km, davon 1,6 km 4streifig, 69,8 km 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die für den Verkehr freigegeben wurden oder sich in Bau befinden, sind:

- B 9 Verlegung bei Germersheim (fertiggestellt)
- B 10 Orstumgehungen Rinnthal, Sarnstall und Annweiler (in Bau)
- B 257 Ortsumgehung Altenahr (in Bau)

Saarland

Fertiggestellt: 0,5 km, davon 0,5 km 4streifig, — km 2streifig
In Bau: 11,3 km, davon 4,0 km 4streifig, 7,3 km 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die sich in Bau befinden, sind:

- B 51 Verlegung zwischen Saarlouis und Fraulautern/Roden
- B 51 Ortsumgehung Kleinblittersdorf

Schleswig-Holstein

Fertiggestellt: 3,3 km, davon 2,5 km 4streifig, 0,8 km 2streifig
In Bau: 10,4 km, davon 4,5 km 4streifig, 5,9 km 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die sich in Bau befinden, sind:

- B 5 Ortsumgehung Husum (in Bau)
- B 5 Verlegung bei Heiligenstedten (in Bau)
- B 404 Teilabschnitt bei Bad Segeberg von B 205 bis B 206 (in Bau)

Die Einzelbaufortschritte im Jahr 1989 sind in **Tabellen 11 und 12**, (Seite 44 ff.) detailliert dargestellt.

3.3.4 Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

Zu den Ingenieurbauwerken im Zuge von Bundesfernstraßen gehören Brücken, Tunnel, Trog- und Stützbauwerke. Der Gesamtbestand an Brücken in der Baulast des Bundes hat sich durch Umstufungen und Rückgang der Bauleistungen nur geringfügig erhöht und beträgt zum Jahresende 29 000 Bauwerke. Der Anteil der Gesamtausgaben für Kunstbauwerke einer Strecke beträgt etwa ein Drittel der Bauausgaben.

Die erhöhten Anforderungen an eine umweltgerechte Einfügung der Straße in die Landschaft und zur Gewährleistung eines größtmöglichen Schutz vor Lärm führten zu einer Zunahme der Tunnel- und Trogbauwerke an Bundesfernstraßen. Zur Zeit sind 75 Trogbauwerke und 125 Tunnelbauwerke in Betrieb. Im Bau befinden sich 6 Trogbauwerke und 14 Tunnelbauwerke.

Die im Jahre 1989 für den Verkehr freigegebenen und im Bau befindlichen großen Ingenieurbauwerke an Bundesfernstraßen sind im **Anhang** in den **Tabellen 15 und 16** zusammengestellt und in der Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1989**“ dargestellt.

3.3.5 Maßnahmen zum Umweltschutz

– Lärmschutz

Im Berichtsjahr wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) 200 Mio. DM und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen weitere 110 Mio. DM ausgegeben. Mit diesen Ausgaben von zusammen 310 Mio. DM haben sich die Ausgaben für Lärmschutz seit 1978 auf insgesamt 2,4 Mrd. DM erhöht.

1989 wurden 57 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und 83 km Lärmschutzwände errichtet sowie 38 500 m² Lärmschutzfenster eingebaut. An Bundesfernstraßen haben sich damit die Gesamtlängen der

- Lärmschutzwälle und Steilwälle auf 535 km
- Lärmschutzwände auf 880 km und die Fläche der
- Lärmschutzfenster auf 326 000 m² erhöht.

– Naturschutz und Landschaftspflege

Bei den im Berichtsjahr fertiggestellten Neu- und Ausbau-Maßnahmen liegen die Kosten für Naturschutz und Landschaftspflege in der Größenordnung von 100 Mio. DM. Hierzu gehören z. B. Rekultivierungen, Bepflanzungen, Anlage von Biotopen sowie Maßnahmen zum Gewässer- und Artenschutz.

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	1 145,1 Mio. DM
davon für Bundesautobahnen	577,8 Mio. DM
Bundesstraßen	567,3 Mio. DM.

Die Ausgabenansätze für die Unterhaltung der Bundesfernstraßen (ohne Kfz, Großgerät und Hochbau) werden nach Kilometersätzen entsprechend **Tabelle 7** pauschal berechnet.

Tabelle 7: Unterhaltung der Bundesfernstraßen

Straßenklasse	DM je km 1989
Bundesautobahnen	
2streifig	14 800
4streifig	37 800
5streifig	42 800
6streifig	50 500
7streifig	58 000
8streifig	65 000
Auf- und Abfahrtsarme	13 300
Bundesstraßen	
2streifig	14 800
3streifig	27 000
4streifig	37 800
5streifig	42 800
6streifig	50 500
Auf- und Abfahrtsarme	13 300

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.

Der in den Beträgen enthaltene Kostenaufwand für den Winterdienst erforderte in der Periode 1988/89 für Bundesautobahnen

rd. 37,0 Mio. DM (= ca. 4 200 DM/km)

für Bundesstraßen

rd. 34,0 Mio. DM (= ca. 1 200 DM/km).

(siehe hierzu auch Kap. 3.4.4 „Winterdienst“)

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

- den Einbau von 8 weiteren Glatteismeldeanlagen; damit stehen insgesamt 86 Glatteismeldeanlagen mit 233 Außenmeßstellen zur Verfügung,

- technische Verbesserungen an den vorhandenen sechs Taumittelsprühanlagen
- verstärkten Einsatz überbreiter Vorbauschneepflüge und Seitenschneepflüge.

3.4.2 Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Bundesfernstraßen

Bundesautobahnen

Im Jahre 1989 wurden auf den Bundesautobahnen folgende besonders hervorzuhebende Einrichtungen der kollektiven verkehrsabhängigen Verkehrsbeeinflussung in Betrieb genommen:

- A 43
Verkehrsbeeinflussungsanlage zwischen Recklinghausen und Bochum/Witten.
- A 5
Streckenbeeinflussungsanlage zwischen Westkreuz Frankfurt a. M. und Bad Homburger Kreuz;
- Großraum Frankfurt
Weitere Verdichtung der Meßquerschnitte zur Erfassung des Verkehrsablaufes.

1990 werden voraussichtlich unter anderem in Betrieb genommen:

- A 45
Geschwindigkeitsbeeinflussungsanlage an der AS Hagen-Süd;
- A 5
mobile Stauwarnanlage vor Weil am Rhein;
- A 8
Streckenbeeinflussungsanlage zwischen Hohenstadt und Ulm/Elchingen;

Bundesstraßen

Im Jahre 1989 hat der Bundesminister für Verkehr für rd. 30 laufende und fertiggestellte straßenverkehrstechnische Maßnahmen auf Bundesstraßen rd. 1,5 Mio. DM den Ländern zugewiesen.

3.4.3 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahre 1989 sind für Fernmeldeeinrichtungen der Bundesfernstraßen insgesamt 18 Mio. DM aufgewendet worden. Damit wurden 112 km neue Bundesautobahnen mit Streckenfernmeldekabeln und Notrufsäulen ausgestattet, so daß nunmehr 8 760 km Bundesautobahnen mit diesen Einrichtungen versehen sind.

3.4.4 Winterdienst

Der Winterdienst auf Bundesfernstraßen dient insbesondere dazu, den Wirtschafts- und Berufsverkehr bei

winterlichem Wetter aufrechtzuerhalten; darüber hinaus sollen die Straßen möglichst sicher befahrbar sein. Angesichts der steigenden Verkehrsbelastungen und zum Schutz der Umwelt wurde in den letzten Jahren umfangreiche technische Entwicklungsarbeit geleistet, um mit einer verbesserten Winterdienst-Ausrüstung und mit moderneren Arbeitsmethoden die gesteckten Ziele erreichen zu können.

Wie eine vom Bundesminister für Verkehr veranlaßte Forschungsarbeit zeigt, liegt der Nutzen des auf den Bundesfernstraßen durchgeführten Winterdienstes für die Verkehrsteilnehmer — dieser resultiert im wesentlichen aus vermiedenen Unfällen, Treibstoffersparnis und ökonomischem Zeitgewinn — erheblich über den für den Winterdienst aufzuwendenden Betriebskosten. Dieses gesamtwirtschaftlich günstige Ergebnis läßt sich durch eine Beschleunigung der Winterdienstesätze noch verbessern.

Für Einsatzzeitpunkt, Durchführung und Wirksamkeit des Winterdienstes haben im Berichtsjahr die nachstehend aufgeführten technischen Einrichtungen und organisatorischen Maßnahmen an Bedeutung gewonnen:

- Glatteismeldeanlagen, Straßenzustands- und Wetter-Informationssystem (SWIS)
- Taumittelsprühanlagen
- Feuchtsalzstreugeräte
- Leistungsfähigere Schneeräumeinheiten
- Optimierung der Einsatzrouten
- Eishemmende Deckschichten.

Die insbesondere auf Bundesautobahnen installierten Glatteismeldeanlagen sind zu einer wichtigen Informationsquelle für gezielte Einsätze zur Bekämpfung von Fahrbahnglätte zum frühestmöglichen Zeitpunkt geworden. Im Berichtsjahr standen für die Erweiterung der Anlagen 3 Mio. DM zur Verfügung, wodurch die Zahl der Meßstellen von 200 auf 233 erhöht werden konnte.

Folgende in Betrieb befindlichen Autobahn- (AM) bzw. bundeseigene Straßenmeistereien (SM) wurden 1989 mit einer Glatteismeldeanlage ausgestattet (Standorte siehe Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 1989**“):

- A 5 Gießen–Frankfurt/Main, AM Frankfurt/Main
- A 5/
- A 67 Frankfurt/Main–Mannheim, AM Darmstadt
- A 7 Kassel–Fulda, AM Kirchheim
- A 7 Ulm–Kempten, AM Vöhringen
- A 8 München–Salzburg, AM Rosenheim
- A 33 Osnabrück–Paderborn, AM Osnabrück
- A 44 Dortmund–Kassel, AM Niederelsungen
- A 67 Darmstadt–Mannheim, AM Lorsch

Glatteismeldeanlagen sind nur als Hilfsmittel für den Winterdienst, nicht für die unmittelbare Warnung der

Verkehrsteilnehmer geeignet, da Fahrbahn- und Witterungszustand betreffende Daten nur punktuell und nicht für größere Streckenabschnitte erfaßt werden.

Im Interesse einer Kostensenkung für Bereitschaftsdienste und einer gezielten Arbeitsvorbereitung des Winterdienstes sollen die Meßdaten dieser Anlagen künftig für differenziertere Wettervorhersagen verwendet werden. Ein Pilotprojekt (SWIS) wurde 1988 begonnen.

An außergewöhnlich kritischen Stellen, die vorzeitig zur Glättebildung neigen und aufgrund der Längs- und Querneigungsverhältnisse besonders unfallträchtig sind, haben sich Taumittelsprühanlagen zur Steigerung der Verkehrssicherheit bewährt. Da im Bereich von Taumittelsprühanlagen Unfälle und Verkehrsbehinderungen weitgehend vermieden werden und gesonderte Winterdienstesätze in diesen Streckenabschnitten — insbesondere auf kritischen Brückenbauwerken — entbehrlich sind, können die Taumittelsprühanlagen — gesamtwirtschaftlich gesehen — kostengünstiger als konventionelle Winterdienstesätze sein. Im Berichtsjahr befanden sich 6 Taumittelsprühanlagen in Betrieb.

Neben den Maßnahmen zur Erhöhung der Wirksamkeit des Winterdienstes sind die Straßenbauverwaltungen bemüht, im Hinblick auf Umweltauswirkungen die verwendete Streustoffmenge auf das unabdingbar notwendige Maß zu beschränken. Hierzu wurden die Gerätetechnik und die Streuverfahren ständig verbessert; heute sind die Streugeräte mit elektronisch gesteuerten Dosiereinrichtungen für eine sparsame und gleichmäßige Streustoffdosierung ausgestattet.

Die Ausstattung mit Feuchtsalzgeräten zur Glättebekämpfung wurde ergänzt. Wegen höherer Wirksamkeit, größerer Wirtschaftlichkeit und geringeren Umweltauswirkungen sind sie wesentlich besser geeignet als konventionelle Geräte. Für die Schneerräumung auf Autobahnen wurden leistungsfähigere Schneeräumeinheiten beschafft. Hierdurch konnte bei gleichzeitiger Einsparung von Fahrzeugen eine schnellere Schneerräumung durchgeführt werden.

Zum Schutz der Umwelt wird daran gedacht, vor Streueinsätzen die auf der Fahrbahn vorhandene Taustoffmenge zu messen und bei erneuten Streueinsätzen zu berücksichtigen. Auf Veranlassung des Bundesministers für Verkehr werden zur Zeit technische Lösungen hierfür entwickelt.

3.4.5 Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen

Der Bau von Wildschutzzäunen ist eine freiwillige Leistung des Bundes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Im Berichtsjahr wurden 279 km Wildschutzzäune an Bundesautobahnen und 103 km an Bundesstraßen errichtet. Die Länge der Wildschutzzäune zeigt **Tabelle 8**

Tabelle 8: Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen

Straßenklasse	Wildschutzzäunlänge (km)		eingezäunte Streckenlänge (km)	
	1988	1989	1988	1989
Bundesautobahnen	5 382	5 661	2 903	3 041
Bundesstraßen	698	801	360	412

3.4.6 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien

Ende 1989 standen für eine Betreuungslänge von rd. 8 800 km Bundesautobahnen 149 Autobahnmeistereien (AM) zur Verfügung. Von diesen wurden im Jahr 1989 in Betrieb genommen:

A 7 Würzburg–Ulm, AM Ellwangen

A 31 Emden–Bottrop, AM Leer

Ende 1989 in Bau befinden sich:

A 30 Grenze D/NL–Osnabrück, AM Schüttorf

A 60 Grenze D/B–Wittlich, AM Prüm

A 70 Schweinfurt–Bamberg, AM Knetzgau

A 96 München–Lindau, AM Wangen

(Standorte siehe Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 1989“)

3.4.7 Nebenbetriebe an Bundesautobahnen

Nebenbetriebe an Bundesautobahnen sind Tankstellen, Verkaufskioske, Raststätten, Motels, Kioske mit WC (KWC-Anlagen) sowie (an den Grenzübergängen) Wechselstuben und Touristkinformationsstände; sie sind auf 322 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 1989 dem Verkehrsteilnehmer die nachstehend aufgeführten Einzelbetriebe bzw. Betriebsgruppierungen zur Verfügung.

Nebenbetriebe an Bundesautobahnen

Kurzbezeichnung	Art des Nebenbetriebes	Anzahl der Standorte	Tankstellen	Raststätten	Motels	Kioske mit WC	Wechselstuben, Touristkinformationen u. a.	Anzahl der Betriebe insgesamt (Summe der Spalten 4–8)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
T	Tankstelle ohne Verkaufskiosk	6	6	—	—	—	—	6
TK	Tankstelle mit Verkaufskiosk	81	81	—	—	—	—	81
R	Raststätten	11	—	11	—	—	—	11
TR	Tankstellen mit Raststätten . .	139	139	139	—	—	—	278
M	Motels und Raststätten	4	—	4	4	—	—	8
TM	Tankstellen mit Motels und Raststätten	45	45	45	45	—	—	135
K	Kioske mit WC (KWC)	36	—	—	—	36	—	36
	Wechselstuben *), Touristkinformationen u. a.	—	—	—	—	—	36	36
	Insgesamt	322	271	199	49	36	36	591

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

Von 1984 bis zum 31. Dezember 1989 wurden alle 271 Bundesautobahnraststellen mit einem Mittelaufwand von ca. 70,5 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.

an allen 322 Standorten. Ende 1989 standen dem Verkehrsteilnehmer an 219 (das sind rund 68 %) Standorten behindertengerechte Anlagen und Einrichtungen zur Verfügung. Davon wurden 1989 an 6 Standorten behindertengerechte Wasch- und WC-Anlagen eingerichtet. Die Behinderten-WC's sind in der Zwischenzeit mit einem Einheitsschloß ausgestattet; den Schlüssel hierzu erhält jeder Behinderte auf Anforderung.

Der Neubau und die Sanierung von Autobahnraststätten wird auf der Grundlage des im Herbst 1987 vom Bundesminister für Verkehr vorgestellten Konzeptes „Autobahnraststätte der Zukunft“ durchgeführt. Diese zukunftsorientierte Konzeption berücksichtigt unter anderem folgende Gesichtspunkte:

- 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 und
- regional bezogene innere und äußere Gestaltung.

Bei Autobahnraststätten, die im Jahr 1989 für den Betrieb freigegeben wurden, bzw. die Ende 1989 in Bau sowie in der Planung waren, sind die Gesichtspunkte des neuen Konzeptes bereits weitgehend berücksichtigt.

Folgende 6 Raststätten (R) bzw. Tankstellen mit Raststätten (TR) wurden 1989 für den Betrieb freigegeben.

- A 1 Oldenburg/H.-Hamburg
R Buddikate/Ostseite (Erneuerung) *)
- A 1 Bremen–Dortmund
R Münsterland/Westseite (Erneuerung) *)
- A 5 Frankfurt/Main–Karlsruhe
R Bruchsal/Westseite (Erneuerung) *)
- A 7 Würzburg–Ulm
TR Ellwanger Berge/Ostseite (Neubau)
TR Ellwanger Berge/Westseite (Neubau)

- A 93 Regensburg–AD Holledau (A 9)
TR Pentling (Neubau)

Bis Ende 1989 waren 11 Raststätten (R) bzw. Tankstellen mit Raststätten (TR) in Bau:

- A 1 Bremen–Dortmund
R Münsterland/Ostseite (Erneuerung) *)
- A 2 Dortmund–Hannover
TR Bad Eilsen (Erneuerung)
- A 3 Köln–Frankfurt/Main
R Urbacher Wald (Erneuerung)
- A 3 Frankfurt/Main–Würzburg–Nürnberg
R Würzburg/Nordseite (Erneuerung)
TR Haidt/Nordseite (Erneuerung) *)
TR Haidt/Südseite (Erneuerung) *)
- A 5 Freiburg–Basel
R Breisgau (Erneuerung)
- A 7 Hannover–Kassel
M Göttingen/Westseite (Erneuerung)
- A 7 Würzburg–Ulm
TR Lonetal/Ostseite (Neubau)
TR Lonetal/Westseite (Neubau)
- A 8 Karlsruhe–Stuttgart
R Pforzheim (Erneuerung)

Weitere 63 Autobahnraststätten waren Ende 1989 in der Planung.

Die Standorte der einzelnen Maßnahmen für 1989 sind der Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 1989**“ zu entnehmen. (Die mit *) bezeichneten Maßnahmen sind nicht dargestellt).

Die Gesamtausgaben 1989 der aus Mitteln der GfN finanzierten Baumaßnahmen einschließlich der 1989 fertiggestellten Neubauten betragen 143,4 Mio. DM.

Seit Gründung der GfN im Jahre 1951 werden die Ausgaben nach folgenden Grundsätzen finanziert:

– Neubauten

Aus Mitteln der GfN oder des Kapitalmarktes, die damit in ihr wirtschaftliches Eigentum übergehen (gesellschaftseigene Nebenbetriebe). Die Refinanzierung erfolgt aus den Pachteinahmen. Danach fallen diese Betriebe nach einheitlichen Zeiträumen (mindestens 25 Jahre) entschädigungslos dem Bund als wirtschaftlicher Eigentümer zu (bundeseigene Nebenbetriebe).

– Gesellschaftseigene Nebenbetriebe

Alle Baumaßnahmen an gesellschaftseigenen Nebenbetrieben (Erneuerung, Erweiterung und Bauunterhaltung) trägt die GfN aus ihren Mitteln, einschließlich laufender Bauunterhaltungsmaßnahmen an bundeseigenen Nebenbetrieben.

– Bundeseigene Nebenbetriebe

Die Erneuerung und Erweiterung von bundeseigenen Nebenbetrieben sind dagegen vom Eigentümer Bund zu finanzieren.

Die vertragliche Regelung zwischen Bund und GfN sieht folgendes vor:

- 22% der Pachteinnahmen aus bundeseigenen Nebenbetrieben behält die GfN zur Deckung der laufenden baulichen Unterhaltung dieser Betriebe sowie zur Deckung der Verwaltungskosten.
- 78% der Pachteinnahmen stehen dem Bund als Konzessions- und Pachtabgabe zu. Hiervon werden $\frac{2}{3} = 52\%$ bar an den Bund abgeführt, $\frac{1}{3} = 26\%$ steht zweckgebunden für Baumaßnahmen zur Verfügung.

Mit diesen Regelungen soll sich das Nebenbetriebssystem selbst tragen, das heißt, alle Investitionen werden aus Pachteinnahmen bestritten.

Zur besseren Information der Verkehrsteilnehmer über das Service-Angebot an den Bundesautobahnen wurden von der GfN auch 1988 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.

3.4.8 Rastplätze mit WC (PWC)

Zur Verbesserung der Ausstattung der Bundesautobahnen mit sanitären Einrichtungen sind im Berichtszeitraum 18 weitere PWC-Anlagen auf unbewirtschafteten Autobahn-Rastplätzen mit einem Kostenaufwand von 21,6 Mio. DM errichtet worden. Damit standen Ende 1989 den Verkehrsteilnehmern zusätzlich zu den sanitären Einrichtungen in vorhandenen Autobahnnebenbetrieben insgesamt 273 PWC-Anlagen, also i. M. alle 27 km eine öffentliche WC-Anlage zur Verfügung.

4. Forschung, Vergabewesen und internationale Zusammenarbeit

4.1 Forschung und Entwicklung im Straßenwesen

Durch gezielte Planung und Koordinierung der Forschungsaktivitäten wird die straßenbau- und straßenverkehrstechnische sowie brücken- und ingenieurbautechnische Forschung mit den Zielen der Verkehrspolitik abgestimmt. Der technische und wissenschaftliche Bedarf ergibt sich aus der Fortentwicklung der Technik im Straßenwesen, den Forderungen nach Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Straßen, den Notwendigkeiten des Umweltschutzes, der Erhaltung des vorhandenen Straßennetzes einschließlich seiner Bauwerke, der Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und der Qualitätssicherung, der optimalen Nutzung der vorhandenen Ressourcen, der Sicherung und Verbesserung des nationalen Qualitätsniveaus der Bauprodukte und Bauweisen bei der Harmonisierung technischer Normen in der EG.

Unter wissenschaftlicher Beratung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen und die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wurden insbesondere gefördert:

- Untersuchungen über Auswirkungen neuer technischer Entwicklungen für die Verkehrssicherheit und die Verkehrsleistung der Straßeninfrastruktur
- Untersuchungen zur Verbesserung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Minderung der Belastung der Natur und der Landschaft durch Straßenbaumaßnahmen
- Untersuchungen zur Verbesserung von Grundlagen, Verfahren und Strategien für eine optimierte Erhaltungs- und Qualitätssicherung an Straßen und Brückenbauten.

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen finden ihren Niederschlag in Theorie und Praxis des Baugeschehens sowie in den einschlägigen Vorschriften des Regelwerks im Straßenwesen.

Durch die Einführung verschiedener neuer DIN-Normen und aufgrund der gewonnenen Erfahrung bei der Anwendung der Regelwerke mußte zur Qualitätssicherung und Verbesserung der Ausführung bei neuen Bauwerken sowie zur günstigen Beeinflussung zukünftiger Erhaltungsaufwendungen das wichtigste Vertragswerk für den Neubau von Kunstbauten, die Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen für Kunstbauten (ZTV-K), fortgeschrieben werden.

Nach Abstimmung mit den betroffenen Verbänden wurde 1989 die ZTV-K 88 von den Abteilungen Straßenbau, Binnenschifffahrt und Wasserstraßen des BMV und der Deutschen Bundesbahn in deren Geschäftsbereiche eingeführt.

Die Neuauflage der DIN 1045, Ausgabe Juli 1988 – Beton und Stahlbeton; Bemessung und Ausführung, erforderte vergleichende Untersuchungen für den Brücken- und Ingenieurbau, die als Grundlage für die

Erarbeitung und Einführung von „Ergänzenden Bestimmungen für die Anwendung der DIN 1045 (Ausgabe Juli 1988)“ dienen.

Die ergänzenden Bestimmungen sollen eine einheitliche und zweifelsfreie Auslegung der DIN 1045, sowie eine einwandfreie und dauerhafte Herstellung von Brücken- und Ingenieurbauten gewährleisten.

4.2 Vergabewesen

Die Umsetzung der EG-Baukoordinierungsrichtlinie in das nationale Vergaberecht erfordert eine Überarbeitung der „Verdingungsordnung für Bauleistungen (VOB)“. Die Bestimmungen der Richtlinie werden in Form gesonderter a-Paragraphen in die VOB/A eingearbeitet; der VOB-Text wird dadurch strukturell stark verändert.

Die Anfang 1989 nach langjährigen Beratungen herausgegebene Fassung der „Zusätzlichen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau, Ausgabe 1988 (ZVB-StB 88)“ berücksichtigt die vielfältigen, im Vergabewesen seit 1980 eingetretenen Entwicklungen. Die ZVB-StB 88 enthalten auch bereits viele Sachverhaltsregelungen, die Inhalt künftiger bundeseinheitlicher, spartenübergreifender Zusätzlicher Vertragsbedingungen „ZVB(Bau)“ sein werden; deren Aufstellung ist erheblich vorangekommen.

Die „Bewerbungsbedingungen für die Vergabe von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (Bwb-StB 88)“ sind fortgeschrieben und 1989 herausgegeben worden. Sie enthalten neue Regelungen für Änderungsvorschläge und Nebenangebote und wurden im übrigen mit grundsätzlich gleichem Regelungsgehalt aktualisiert und gestrafft.

Zur einheitlichen Anwendung der Vertrags- und Haushaltsbestimmungen sind „Richtlinien für das Abwickeln der Verträge für Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (RV-StB)“ in Bearbeitung. Einige der darin zu treffenden Regelungen, nämlich über Sicherheitsleistung durch Bürgschaften und Abtretung von Forderungen des Auftragnehmers, sind 1989 bereits eingeführt worden.

Die Arbeiten zur Aktualisierung und Komplettierung des „Standardleistungskataloges für den Straßen- und Brückenbau (STLK)“ wurden fortgesetzt; ein neuer und drei überarbeitete Leistungsbereiche sind Mitte 1989 herausgegeben worden. Weitere fünf Leistungsbereiche befinden sich in der Überarbeitung, zwei neue in der Aufstellung. Das für das automatisierte Arbeiten mit dem STLK bestehende DV-Programmsystem ASTRA ist in verschiedenen Punkten zu verbessern und an die modernen DV-Anwendungen (Arbeitsplatzrechner) anzupassen; die Überlegungen dazu konnten im wesentlichen abgeschlossen werden.

4.3 Internationale Zusammenarbeit

Ziel der internationalen Zusammenarbeit im Straßenwesen ist

- die Schaffung möglichst einheitlicher Straßenanlagen und Verkehrsregelungen,
- Nutzung des in anderen Staaten gewonnenen Fachwissens, um Doppelarbeit und damit unnötigen Zeit- und Mitteleinsatz zu vermeiden,
- im Rahmen der technischen Zusammenarbeit die Entwicklungsländer beim Aufbau ihrer Straßeninfrastruktur zu unterstützen.

Dazu arbeitet die Bundesrepublik Deutschland in verschiedenen 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 Zusammenarbeit.

In der deutsch-französischen Zusammenarbeit wurden die Arbeitsgruppen neu gegliedert, um vor allem neben dem bisher schon intensiv behandelten Lärmschutz verstärkt Naturschutz- und Landschaftspflege sowie die Straßenunter- und -erhaltung einzubeziehen.

Anhang

Tabellen und Karte

Die Tabellen 10–14 und 17 sind nach Ländern gegliedert.
Länder, bei denen im Berichtsjahr keine Maßnahmen durchgeführt wurden,
sind bei der Gliederung nicht aufgeführt.

Tabelle 9: Ist-Ausgaben 1989

— aufgeschlüsselt nach Titel —

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	Sächliche Verwaltungsausgaben (HGr. 5)	997,0
521 11	Unterhaltung der Bundesautobahnen	413,2
	(Summe der Tit. 521 13 bis Tit. 521 19)	
521 13	Leistungen für auf Bundesautobahnen eingesetztes Straßenunterhaltungspersonal der Auftragsverwaltung	254,8
521 14	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	38,0
521 15	Grundstücke, Gebäude und Räume	29,6
521 16	Winterwartung	13,6
521 17	Baustoffe, Unternehmerleistungen, Zubehör	58,9
521 18	Fernmeldeanlagen	9,6
521 19	Sonstiges	8,7
521 21	Unterhaltung der Bundesstraßen	474,5
	(Summe der Tit. 521 23 bis Tit. 521 29)	
521 23	Leistungen für auf Bundesstraßen eingesetztes Straßenunterhaltungspersonal der Auftragsverwaltung	246,4
521 24	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	33,4
521 25	Grundstücke, Gebäude und Räume	16,6
521 26	Winterwartung	20,4
521 27	Baustoffe, Unternehmerleistungen, Zubehör	146,0
521 28	Betriebssprechfunk und Fernsprechanlagen in Tunneln	0,1
521 29	Sonstiges	11,6
521 32	Betriebskosten für Beleuchtungsanlagen, techn. Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs und besondere Anlagen in Tunneln (Bundesautobahnen) .	21,9
521 42	Betriebskosten für Beleuchtungsanlagen, techn. Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs und besondere Anlagen in Tunneln (Bundesstraßen)	2,8
521 52	Unterhaltung von Anlagen des BAB-Fernmeldenetzes	0,5
521 62	Aufwendungen zur Beseitigung von Schäden, die durch Dritte verursacht worden sind (Bundesfernstraßen)	66,7
531 62	Veröffentlichungen, straßenbautechnische Veranstaltungen	2,0
533 62	Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiete des Straßenwesens .	6,7
534 62	Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	4,8
535 62	Bestandsaufnahme der Bundesfernstraßen mit elektronischer Auswertung ...	0,2
546 12	Steuern aus Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN)	3,7
	Zuweisungen und Zuschüsse (ohne Investitionen) (HGr. 6)	128,4
622 32	Zins- und Aufwendungszuschüsse im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	0,1
622 42	Zins- und Aufwendungszuschüsse im Rahmen der Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen)	0,0
642 12	Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesautobahnen)	65,0
642 22	Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesstraßen)	60,8
682 22	Beitrag an nichtbundeseigene Eisenbahnen zu den Kosten für Unterhaltung und Betrieb höhergleicher Kreuzungen von Bundesstraßen und Eisenbahnstrecken	1,2
685 12	Beitrag an die Industrie- und Handelskammer Bonn	1,3

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	Ausgaben für Investitionen (Baumaßnahmen) (HGr. 7)	4 445,2
711 12	Hochbauten an Bundesautobahnen bis 750 000 DM Baukosten	25,0
711 22	Hochbauten an Bundesstraßen bis 750 000 DM Baukosten	7,2
712 12	Hochbauten an Bundesautobahnen über 750 000 DM Baukosten	17,0
712 22	Hochbauten an Bundesstraßen über 750 000 DM Baukosten	5,6
712 32	Baumaßnahmen an bundeseigenen Nebenbetrieben der Bundesautobahnen .	—
741 11	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesautobahnen (einschließlich Lärmschutzmaßnahmen)	2 297,5
	(Summe der Tit. 741 13 bis Tit. 741 19)	
741 13	Erneuerung	464,0
741 14	Um- und Ausbau bis 3 000 000 DM Baukosten	69,0
741 15	Um- und Ausbau über 3 000 000 DM Baukosten	133,1
741 16	Erneuerung einschließlich Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen	444,9
741 17	Neubau	1 135,0
741 19	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen	51,5
741 21	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesstraßen (einschließlich Lärmschutzmaßnahmen)	2 000,3
	(Summe der Tit. 741 23 bis Tit. 741 29)	
741 23	Erneuerung	412,3
741 24	Um- und Ausbau bis 3 000 000 DM Baukosten	322,2
741 25	Um- und Ausbau über 3 000 000 DM Baukosten	165,9
741 27	Neubau	1 064,9
741 29	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen in der Baulast des Bundes	35,0
742 11	Um-, Aus- und Neubau von Fernmelde-, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesautobahnen)	29,1
	(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	25,6
742 14	Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen an bestehenden Bundesautobahnen	3,5
742 21	Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunk- und Stromversorgungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesstraßen)	3,7
	(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	3,7
742 24	Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen an bestehenden Bundesstraßen	—
744 82	Privatstraßen des Bundes	1,0
744 83	Ersatzinvestitionen auf der Roßfeldstraße	1,5
745 21	Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Bundesfernstraßen)	57,3
	(Summe der Tit. 745 23 bis Tit. 745 26)	
745 23	Änderung von Überführungen (§ 12 EKrG)	21,4
745 24	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und Deutsche Bundesbahn	35,8
745 25	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und sonstigen Eisenbahnen	0,1
745 26	Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen (auslaufende Maßnahmen)	—

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	Sonstige Ausgaben für Investitionen (HGr. 8)	674,4
811 12	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen)	40,6
811 22	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesstraßen)	22,1
812 12	Erwerb von Geräten (einschließlich Stahlflachstraßen) und Maschinen (Bundesautobahnen)	30,3
812 22	Erwerb von Geräten und Maschinen (Bundesstraßen)	17,7
821 11	Grunderwerb (Bundesautobahnen)	127,6
	(Summe der Tit. 821 15 bis Tit. 821 19)	
821 15	Grunderwerb für Erneuerung, Um- und Ausbau	4,9
821 16	Grunderwerb für den Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen	23,2
821 17	Grunderwerb für Neubau	94,0
821 19	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesautobahnen	5,5
821 21	Grunderwerb (Bundesstraßen)	254,4
	(Summe der Tit. 821 25 bis Tit. 821 29)	
821 25	Grunderwerb für Erneuerung, Um- und Ausbau	47,2
821 27	Grunderwerb für Neubau	189,4
821 29	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen in der Baulast des Bundes	17,8
852 12	Darlehen zur Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	0,1
852 22	Darlehen zur Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen)	0,2
861 12	Darlehen an die Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN)	—
861 61	Aufwendungen für Folgemaßnahmen Dritter beim Bundesfernstraßenbau ..	0,2
	(Summe der Tit. 861 63 und Tit. 861 64)	
861 63	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen	0,2
861 64	Darlehen für Bau, Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen	—
863 12	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	0,2
863 22	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesstraßen)	—
	Kostenanteil des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 EKrG (Länder)	
882 72	Kreuzungen zwischen Deutsche Bundesbahn und Landesstraßen in der Baulast des Landes	29,6
882 81	Zuwendungen an fremde Baulasträger (Länder)	0,5
	(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	0,3
882 84	Zuwendungen zum Aus- oder Neubau von Zubringerstraßen zu Bundesautobahnen in der Baulast von Stadtstaaten ¹⁾	—
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 ¹⁾	—
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 ¹⁾	0,2

¹⁾ nur zur Abwicklung laufender Baumaßnahmen

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
883 71	Kostenanteil des Bundes an Kreuzungsmaßnahmen nach § 13 Abs. 1 Satz 2 EKrG (Kommunale Baulastträger) (Summe der Tit. 883 73 bis Tit. 883 75)	90,4
883 73	Kreuzungen zwischen Deutsche Bundesbahn und Landesstraßen in der Baulast der Gemeinden	5,0
883 74	Kreuzungen zwischen Deutsche Bundesbahn und öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen in der Baulast von Gemeinden und Gemeindeverbänden	85,4
883 75	Kreuzungen zwischen nichtbundeseigenen Eisenbahnen und öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen (außer Bundes- und Landesstraßen)	—
883 81	Zuwendungen an fremde Baulastträger (Kommunale Baulastträger) (Summe der Tit. 883 83 bis Tit. 883 88)	47,5
883 83	Zuwendungen an Gemeinden zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM	13,5
883 84	Zuwendungen an Gemeinden zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM	7,6
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	1,6
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	—
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	22,0
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	2,8
883 82	Zuschüsse nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)	8,0
883 99	Aufwendungen für den Bau von Ortsdurchfahrten und Bundesfernstraßen in der Bundeshauptstadt	5,0
	Besondere Finanzierungsausgaben (HGr. 9)	44,5
981 92	Zuschuß an Kap. 1211 — Bundesanstalt für Straßenwesen —	44,5
	Summe Ist-Ausgaben 1989	6 289,5

Tabelle 10: Bundesautobahnen — Neubaustrecken —

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesautobahnen — Neubaustrecken —						
Bundesautobahn Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1988 für den Verkehr frei- gegeben km	Teilstrecke 1989 für den Verkehr freigegeben		Ende 1989 in Bau km
					km	
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg						
A 81 Singen–Schaffhausen: AS Singen bis Bietingen (B 34)	9,3	184,0	4,1	—	—	5,2
A 96 München–Lindau: Ferthofen (Ldgrz. BY/BW) bis Esseratsweiler (Ldgrz. BW/BY)	48,3	502,2	2,5 (1. FB)	—	—	25,3 (davon 2,5 2. FB)
A 98 Lörrach–Schaffhausen: Waldshut–Tiengen– Lauchringen (B 34)	9,8 (1. FB)	131,1	—	—	—	3,0 (1. FB)
Bayern						
A 7 Ulm–Füssen: AD Allgäu bis Füssen (Bdgrz. D/A)	29,7	341,6	6,8	—	—	6,7 (davon 1,7 1. FB)
A 70 Schweinfurt–Bamberg: Weyer bis AK Bamberg	46,7	449,8	30,3 (davon 29,3 1. FB)	—	—	31,2 (davon 14,8 2. FB)
A 70 Bamberg–Bayreuth: AK Bamberg bis AS Kulmbach/Bayreuth	45,5 (2. FB)	192,5	—	—	—	22,0 (2. FB)
A 73 Bamberg–Nürnberg: AK Bamberg bis AS Bamberg/Süd (2. FB)	5,9 (2. FB)	63,6	—	—	—	5,9 (2. FB)
A 92 München–Deggendorf:	133,7	1 009,8	132,3	—	—	1,4
A 93 Hof–Regensburg: Mitterteich-Nord bis AS Weiden-Süd	36,0	296,6	24,4 (1. FB)	—	—	14,7 (davon 6,8 1. FB, 7,9 2. FB)
A 94 München–Simbach: AK München-Ost bis Forstinning	10,6	128,6	—	AK München-Ost bis AS Forstinning	10,6	—

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesautobahnen — Neubaustrecken —						
Bundesautobahn Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1988 für den Verkehr frei- gegeben km	Teilstrecke 1989 für den Verkehr freigegeben		Ende 1989 in Bau
	km	Mio. DM			km	km
1	2	3	4	5	6	7
A 96 München-Lindau: AS Oberpfaffenhofen bis westlich Schöffelding	25,5	275,0	—	AS Oberpfaffenhofen bis nördlich Weßling	3,3	4,2
AS Landsberg-West bis Buchloe	7,4 (2. FB)	51,7	—	AS Landsberg-West bis AS Jengen/Kaufbeuren	7,4 (2. FB)	—
Türkheim bis Erkheim (Umgehung Mindelheim)	21,8	213,7	—	—	—	8,4
Memmingen-Ost bis östlich AK Memmingen	2,3 (2. FB)	10,0	—	—	—	2,3 (2. FB)
Westlich AK Memmingen bis Ferthofen (Ldgrz. BW/BY)	6,3	43,7 (1. FB)	6,3	—	—	6,3 (2. FB)
Esseratsweiler (Ldgrz. BW/BY) bis prov. Abfahrt A 96	1,7	5,3	1,7 (1. FB)	—	—	1,7 (2. FB)
A 99 Autobahnring München: AD Feldmoching bis Lang- wied (einschl. Spange Eschenried)	14,4	509,0	—	—	—	7,4
Berlin						
A 10 Ring Berlin (West): AK Schöneberg bis Ballinstraße	7,0	394,0	4,7 (davon 0,7 1. FB)	—	—	0,7 (2. FB)
Bremen						
A 281 Eckverbindung Bremen: Bremen-Grambke bis Hafenrandstraße	2,0	148,0	—	—	—	2,0
Hamburg						
A 252 Südtangente Hamburg: Umgehung Veddel	1,4	237,1	1,4 (1. FB)	südliche Richtungs- fahrbahn	1,4 (2. FB)	—
Hessen						
A 49 Kassel-Gießen: AS Borken bis Neustadt	27,1	315,5	—	—	—	8,3
A 66 Frankfurt/M.-Fulda: östlich Salmünster bis nördlich Schlüchtern	17,3	241,9	—	—	—	17,3
A 661 Bad Homburg-Darmstadt: AS Frankfurt-Seckbach bis AS Hanauer Landstraße	3,3	176,7	—	—	—	3,3

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesautobahnen — Neubaustrecken —						
Bundesautobahn Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1988 für den Verkehr frei- gegeben km	Teilstrecke 1989 für den Verkehr freigegeben		Ende 1989 in Bau km
					km	
1	2	3	4	5	6	7
Niedersachsen						
A 28 Leer-Delmenhorst: Logabirum bis Westerstede	31,7 (davon 3,2 2. FB)	247,2	26,0	—	—	5,7 (davon 3,2 2. FB)
A 30 Bad Bentheim- Bad Oeynhausen: Schüttorf bis Rheine	12,9	103,5	—	—	—	12,9
A 31 Bottrop-Emden: Haren bis Neermoor	65,5	675,2	—	AS Weener bis AS Leer-West	11,3	48,9
A 31 Westumgehung Emden: nördlich Emden (K 241) bis westlich Emden (L 2) 1. Fahrbahn	2,8	19,5	—	—	—	2,8
A 33 Osnabrück-Paderborn: Osnabrück-Lüstringen bis Borgholzhausen	27,8	341,2	17,8	—	—	—
A 39 Wolfsburg-Salzgitter: AS Salzgitter-Lebenstedt-Süd bis Westerlinde	9,3	65,3	—	AS Salzgitter- Lichtenberg bis westlich AS Lebenstedt	6,0	3,3
A 250 Hamburg-Lüneburg: Maschen (A 1) bis Winsen	14,2	117,9	9,2	—	—	5,0
A 391 Westtangente Braunschweig	12,2	297,6	11,0 (davon 0,5 1. FB)	Schunterbrücke	0,5 (2. FB)	—
A 395 Braunschweig-Bad Harzburg: AK Braunschweig-Süd bis AS Vienenburg	31,8	214,4	19,0	—	—	—
Nordrhein-Westfalen						
A 31 Bottrop-Emden: Bottrop bis Hubertushof (Grenze NW/NS)	83,0	753,3	52,9	—	—	20,8
A 33 Osnabrück-Paderborn: Bielefeld (A 2) bis Wünnenberg-Haaren	46,7	442,9	25,3	AS Paderborn- Zentrum bis südlich AS Borchen	7,5	13,9
A 42 Duisburg-Dortmund: Rheinkamp bis AK Duisburg-Hamborn	14,3	468,9	4,2	—	—	10,1
A 44 Aachen-Düsseldorf: AK Neersen bis AS Meerbusch-Strümp	15,6	115,2	9,9	—	—	5,7
AS Düsseldorf-Messe bis östlich Ratingen (A 3)	14,8	716,4	5,8	—	—	3,7

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesautobahnen — Neubaustrecken —						
Bundesautobahn Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1988 für den Verkehr frei- gegeben km	Teilstrecke 1989 für den Verkehr freigegeben		Ende 1989 in Bau
	km	Mio. DM		km	km	
1	2	3	4	5	6	7
A 44 Düsseldorf–Bochum: östlich Ratingen (A 3) bis östlich Velbert (K 23)	15,1 (davon 1,4 1. FB)	352,4	2,2	AS Velbert-Nord bis östlich Velbert	3,4 (davon 1,4 1. FB)	—
A 46 Heinsberg–Wuppertal: Heinsberg (B 221) bis AS Hückelhoven	10,9	92,5	—	—	—	6,3
A 46 Hagen–Brilon: Neheim-Hüsten (A 445) bis AS Bestwig	33,7	719,3	16,3	—	—	7,5
A 52 Roermond–Essen: westlich Elmpt bis AS Mönchengladbach-Hostert	12,9 (1. FB)	78,0	—	Umgehung Waldniel	4,7 (1. FB)	—
A 59 Dinslaken–Duisburg: AS Duisburg-Buchholz bis AK Duisburg-Süd	3,9	49,6	—	—	—	3,9
A 560 Hennef–Bonn: südöstlich Hennef bis AD St. Augustin	13,1	253,6	10,9	—	—	2,2
Rheinland-Pfalz						
A 62 Trier–Pirmasens: Landstuhl bis Pirmasens	27,4 (davon 20,0 1. FB)	270,1	13,8 (davon 12,7 1. FB)	—	—	13,6 (davon 7,3 1. FB)
A 63 Mainz–Kaiserslautern: Freimersheim–Kaiserslautern	39,3	476,5	—	AS Kirchheimbolanden bis Steinbach (L 394)	11,0	—
A 65 Ludwigshafen–Karlsruhe: AS Neustadt-Süd bis AS Landau-Süd	17,7	202,9	7,1	—	—	10,6
Schleswig-Holstein						
A 23 Hamburg–Heide: Itzehoe-Edendorf bis Heide-West	45,2	382,0	—	AS Schenefeld bis AS Albersdorf AS Heide-Süd bis AS Heide-West	17,4 3,4	24,4
A 210 Rendsburg–Kiel	24,0	187,3	18,1	AS Bredenbek bis AS Achterwehr	5,9	—
Länder insgesamt					93,8	378,6
davon 4streifig					78,4	292,5
1. Fahrbahnen					6,1	18,8
2. Fahrbahnen					9,3	67,3

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten

Tabelle 11: Bundesstraßen — Neu- und Ausbaustrecken —

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesstraßen — Neu- und Ausbaustrecken —						
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1988 für den Verkehr frei- gegeben km	1989 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1989 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
Baden-Württemberg						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 10	Ausbau bei Pforzheim-Eutingen	2,0	31,9	—	—	2,0
B 10	Ausbau in Mühlacker (1. Bauabschnitt)	1,0	16,7	—	1,0	—
B 28	Neubau von Reutlingen/Ost bis Bahnwärter- haus (1. Bauabschnitt): Reutlingen/Ost bis Königstraße	1,0	12,6	—	—	1,0
B 30	Ausbau von Laupheim/Nord bis Laupheim/ Süd (2. Fahrbahn)	5,1	32,7	—	—	5,1
B 44	Verlegung von Mannheim/Sandhofen bis Landesgrenze BW/HE (2. Fahrbahn)	4,6	9,9	1,2	—	3,4
					1,0	11,5
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 19	Verlegung und Ausbau in der Ortsdurch- fahrt Heidenheim (3. Bauabschnitt)	1,6	14,6	—	1,1	0,5
					1,1	0,5
Bayern						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 11	Ausbau von Wolfratshausen bis Geretsried	4,0	20,4	—	—	4,0
B 11	Verlegung in Deggendorf	3,2	98,6	—	—	2,2
B 12	Neubau von Marktl (B 20) bis Simbach (Bdgrz.)	14,6	70,3	9,5	5,1	—
B 173	Ausbau von Breitengüßbach bis AK Bamberg (2. Fahrbahn)	2,7	7,1	—	—	2,7
B 173	Ausbau südlich Kronach	1,1	12,5	0,1	—	0,1
					5,1	9,0
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 12n	Neubau von Seltmans bis AS Waltenhofen	18,0	146,1	15,7	—	2,3
B 303	Neubau zwischen Gädheim (B 26) und Kreuzthal	12,0	31,6	—	—	12,0
B 303	Neubau zwischen Ibind und Kreuzthal	14,3	35,9	11,3	3,0	—
B 471	Verlegung südlich Garching	3,0	16,2	—	—	0,4
					3,0	14,7
Bremen						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 6	Verlegung zwischen der Hansestraße (B 6a) und der Utbremer Straße	0,4	45,7	—	—	0,4
					—	0,4

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1988 für den Verkehr frei- gegeben km	1989 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1989 in Bau km
1	2	3	4	5	6
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 212 Ausbau von der BAB A 27 bis Knotenpunkt Lloydstraße/Hafenstraße in Bremerhaven ...	2,4	52,7	1,1	—	1,3
				—	1,3
Hamburg					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 5 Ausbau der B 5 im Zuge des Ausbaues der A 1, AS Hamburg-Billstedt bis AK Hamburg- Ost	1,7	19,0	1,3	0,4	—
				0,4	—
Hessen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 3a Neubau zwischen Marburg-Südspange (L 3125) und Weimar/Argenstein	3,4	43,8	—	3,4	—
				3,4	—
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 3 Neubau von Kloppenheim (L 3205) bis Bad Vilbel (L 3008) 1. Fahrbahn	5,3	24,3	—	—	5,3
B 27 Verlegung bei Bad Hersfeld	2,2	11,6	—	1,0	—
B 43 Neubau Spange B 43 bis A 3 bei Kelsterbach	0,9	21,7	—	—	0,9
				1,0	6,2
Niedersachsen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 522 Neu- und Ausbau von Langenhagen (A 352) bis AS Langenhagen (A 2)	1,9	105,1	1,4	0,5	—
				0,5	—
Nordrhein-Westfalen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 224n Neubau zwischen Wuppertal (B 7) bis Neviges (L 355)	4,7	108,8	—	—	4,7
B 226 Ausbau zwischen Herne und Wanne-Eickel (3. Bauabschnitt)	1,4	51,0	—	—	1,4
B 236 Ausbau zwischen Lünen und Dortmund Hannöversche Straße bis B 1 bei Remberg ..	11,9	405,9	8,3	—	2,9
				—	9,0
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 1 Ausbau westlich Paderborn (L 756) bis öst- lich B 64)	2,0	30,6	—	—	2,0

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken –					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1988 für den Verkehr frei- gegeben	1989 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1989 in Bau
1	km	Mio. DM	km	km	km
1	2	3	4	5	6
B 54 Verlegung zwischen Hagen/Ambrock und Hagen/Delstern	2,8	37,3	1,5	–	1,3
B 59 Ausbau von Allrath bis Köln-Bocklemünd (1. Fahrb.)	21,1	122,0	–	–	7,2
				–	10,5
Rheinland-Pfalz					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 41 Verlegung in Idar-Oberstein einschließlich Nahewehr	3,5	308,7	1,9	–	1,6
B 42 Ausbau Pfaffendorfer Brücke bis Balthasar-Neumann-Straße	2,5	26,0	1,5	1,0	–
				1,0	1,6
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 9 Verlegung bei Boppard (2. Bauabschnitt) ...	0,5	9,6	–	–	0,5
B 42 Ausbau zwischen Vallendar und Koblenz-Ehrenbreitstein	2,0	17,4	1,0	–	1,0
B 51 Verlegung zwischen Landesgrenze RP/SA und AS Saarburg/Mitte	14,4	42,6	12,9	–	1,5
				–	3,0
Schleswig-Holstein					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 404 Ausbau zwischen Negernbötel und Hammoor: AS B 205 bis einschließlich AS B 206	7,1	47,7	–	2,5	–
B 206 bis einschließlich AS B 432 (neu) ...	3,9	22,7	–	–	0,1
AS B 432 (neu) bis einschließlich AS L 167 .	5,4	24,6	–	–	4,4
				2,5	4,5
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 404 Neubau einer Anschlußstelle bei Klein Barkau	0,8	4,8	–	0,8	–
				0,8	–
Länder insgesamt				19,8	72,2
davon 4streifig				13,9	36,0
davon 2streifig				5,9	36,2

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Tabelle 12: Bundesstraßen — Ortsumgehungen —

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —						
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1988 für den Verkehr frei- gegeben km	1989 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1989 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
Baden-Württemberg						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 10	Neubau von Reichenbach/West bis Göppingen/West	12,8	234,3	—	2,8	10,0
B 27	Neubau von der B 27 nördlich Kirchentellinsfurt bis Tübingen (B 27/B 28)	7,3	126,7	—	—	1,0
B 27	Neubau von Hechingen/Süd bis Engstlatt/Nord	6,2	52,9	—	—	1,7
B 27	Neubau von Engstlatt/Nord bis Balingen/Süd (Knoten B 27/B 463)	6,5	89,6	1,7	1,1	1,4
B 29	Ortsumgehung Schorndorf	6,2	119,0	—	—	0,2
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	381,0	5,2	3,6	0,6
B 33	Neubau von Singen bis Allensbach/West ...	17,3	135,5	12,3	—	5,0
B 312	Neubau zwischen Waiblingen (B 14/B 29) und Stuttgart/Wangen (B 10) (1. und 2. Bauabschnitt)	10,7	243,4	—	—	8,0
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 3	Ortsumgehung Sasbach und Achern	4,9	41,7	—	—	2,0
B 3	Ortsumgehung Bühl-Ottersweier	7,8	31,8	—	—	7,8
B 3	Ortsumgehung Ettlingen	9,1	91,0	—	5,0	4,1
B 27	Ortsumgehung Besigheim	2,7	19,3	—	—	2,7
B 28	Ortsumgehung Dornstetten	4,8	23,7	—	—	4,8
B 28	Ortsumgehung Dettingen/Erms	4,8	27,2	—	—	4,8
B 29	Ortsumgehung Lauchheim	4,0	14,9	—	—	4,0
B 31	Ortsumgehung Kressbronn	5,8	31,6	—	—	1,0
B 31	Neubau zwischen Stockach und Überlingen (1. Bauabschnitt): Stockach—Hohenlinden ...	14,4	44,9	—	—	0,1
B 38	Verlegung von der B 3 bei Weinheim bis zur Landesgrenze BW/HE	1,5	71,1	—	—	1,5
B 39	Ortsumgehung Weinsberg	3,9	55,0	—	—	3,9
B 292	Ortsumgehung Berolzheim/Angeltürn	4,0	12,5	—	4,0	—
B 293	Verlegung bei Zaisenhausen	3,8	34,7	—	3,8	—
B 294	Ortsumgehung Wolfach	2,6	72,3	—	—	0,8
B 294	Ortsumgehung Schiltach	4,5	91,9	—	—	4,5
B 295	Ortsumgehung Simmozheim	3,6	7,1	—	—	3,6
B 297	Ortsumgehung Neckartailfingen	2,7	31,5	—	—	2,7

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —						
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1988 für den Verkehr frei- gegeben	1989 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1989 in Bau	
1	km	Mio. DM	km	km	km	
2	3	4	5	6		
B 311	Ortsumgehung Neuhausen	2,3	5,0	—	—	2,3
B 311	Ortsumgehung Meßkirch (1. Bauabschnitt) .	5,6	22,0	—	—	5,6
B 313	3. Neckarbrücke Nürtingen	1,0	14,4	—	—	1,0
B 313	Neubau von Rübgarten (B 27n) bis Reutlingen (L 378) 1. Fahrbahn	5,7	41,7	—	—	5,7
B 314	Ortsumgehung Horheim	2,5	6,7	—	2,5	—
B 317	Verlegung zwischen Lörrach (A 98) und Stei- nen	3,3	62,8	—	0,4	2,9
B 317	Verlegung bei Schopfheim	7,8	57,4	—	—	5,6
B 463	Ortsumgehung Owingen	2,3	5,7	—	—	2,3
B 492	Neubau von Giengen (A 7) bis westlich Her- maringen (L 1167)	2,2	8,1	—	2,2	—
34 Ortsumgehungen						
davon fertiggestellt:						
3 Streckenabschnitte, 4streifig						
6 Streckenabschnitte, 2streifig						
damit						
4 Ortsumgehungen						
vollständig fertiggestellt						
	209,1	2 308,8	—	—	—	
	—	122,4	—	7,5	27,9	
	—	119,6	—	17,9	73,7	
	12,5	62,0	—	—	—	
Bayern						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 2	Verlegung bei Gersthofen	5,3	64,2	5,2	—	0,1
B 8	Ortsumgehung Langenzenn	10,4	68,6	—	—	7,0
B 8	Verlegung bei Rottendorf	4,9	39,0	—	4,9	—
B 17	Ausbau zwischen Oberrottmarshausen und Lagerlechfeld	6,0	24,8	—	2,0	—
B 173	Verlegung von Breitengüßbach bis Ebens- feld	11,5	104,5	3,0	—	8,5
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 2	Ortsumgehung Mering	4,3	19,1	1,6	2,7	—
B 2	Verlegung bei Monheim	5,6	17,5	—	—	5,6
B 2	Verlegung bei Weißenburg	6,2	33,5	—	—	6,2
B 13	Verlegung von Ottenhofen bis Marktbergel .	5,2	14,4	1,1	—	4,1
B 15	Verlegung bei Obertraubling	3,5	12,5	—	—	3,5
B 16	Ortsumgehung Dünzlau	1,9	3,7	—	—	1,9
B 16	Ortsumgehung Ernsgaden	3,4	9,8	—	3,4	—
B 17	Verlegung bei Schongau (B 17/Nord-B 17/ Süd)	8,9	51,0	—	—	5,1

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —						
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1988 für den Verkehr frei- gegeben	1989 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1989 in Bau	
	km	Mio. DM	km	km	km	
1	2	3	4	5	6	
B 20	Ausbau zwischen Kothmaissling und Furth i. W. (Grenze CSFR ohne Ortsumgehung Furth i. W.)	9,5	23,4	8,0	1,5	—
B 20	Verlegung zwischen Steinach und Stallwang	14,6	51,8	6,0	—	1,9
B 20	Verlegung bei Oberschneiding	5,4	20,5	—	5,4	—
B 20	Verlegung südlich Oberschneiding	3,9	11,3	—	—	3,9
B 20	Verlegung bei Ganacker	4,7	15,5	—	—	4,7
B 20	Verlegung Landau/Isar	5,3	34,0	3,8	—	1,5
B 21	Verlegung bei Melleck (bei Bad Reichen- hall)	2,4	25,6	1,5	0,9	—
B 22	Ortsumgehung Seybothenreuth	4,5	11,5	—	—	2,2
B 22	Verlegung nördlich Schönthal	5,8	13,0	4,2	—	1,6
B 23	Verlegung bei Oberamnergau	3,6	29,4	—	3,6	—
B 26	Ortsumgehung Wernfeld	1,6	9,8	—	—	0,2
B 27	Ortsumgehung Retzbach	3,2	16,5	—	—	0,1
B 31	Verlegung zwischen Lindau und Ldgrz. BY/ BW	5,2	44,6	—	—	0,1
B 279	Ortsumgehung Schönau	2,2	6,0	—	—	2,2
B 299	Ortsumgehung Pressath (1. Bauabschnitt)	2,0	9,5	—	—	2,0
B 300	Ortsumgehung Edenhausen/Ursberg	6,2	14,7	—	—	0,1
B 310	Verlegung nördlich Füssen (1. Bauabschnitt B 310–B 16)	3,5	15,8	—	—	3,5
B 388	Verlegung bei Vilsbiburg	9,1	24,0	3,5	5,6	—
B 470	Verlegung in und bei Neustadt/Aisch	2,6	20,4	1,0	—	1,6
B 470	Ortsumgehung Gasseldorf	1,7	4,0	—	0,3	1,4
33 Ortsumgehungen		174,1	863,9	—	—	—
davon fertiggestellt:						
2 Streckenabschnitte, 4streifig		—	47,3	—	6,9	15,6
8 Streckenabschnitte, 2streifig		—	99,8	—	23,4	53,4
damit 8 Ortsumgehungen vollständig fertiggestellt		42,6	190,8	—	—	—
Hessen						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 3a	Neubau zwischen Bad Vilbel und Preunges- heim	4,9	68,0	—	—	4,9
B 40	Neubau zwischen A 66 und Frankfurt a. M. (Südumgehung Frankfurt-Höchst)	7,6	121,2	4,4	—	3,2

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1988 für den Verkehr frei- gegeben	1989 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1989 in Bau
1	km	Mio. DM	km	km	km
B 42 Verlegung bei Eltville und Walluf/Niederwalluf	6,8	140,9	—	—	6,8
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	45,5	1,2	—	—
B 27 Verlegung bei Bad Sooden-Allendorf/Oberrieden (Tunnel)	2,8	30,6	—	—	2,8
B 38 Neubau zwischen der Ldgrz. HE/BW bis OU Mörtenbach (incl. Tunnel)	7,4	184,0	—	—	7,4
B 45 Ortsumgehung Bruchköbel/Roßdorf und Bruchköbel	5,7	26,8	—	—	1,1
B 62 Verlegung zwischen Cölbe/Bürgeln und Kirchhain (B 454)	14,4	69,8	9,5	—	4,9
B 252 Ortsumgehung Arolsen/Schmillingshausen .	3,5	9,0	—	3,5	—
B 254 Ortsumgehung Großenlüder	3,5	18,9	—	—	3,5
B 426 Verlegung bei Mühlthal/Nieder-Ramstadt ...	4,6	24,7	—	—	1,7
12 Ortsumgehungen	74,7	796,4	—	—	—
davon für den Verkehr freigegeben:					
– Streckenabschnitt, 4streifig	—	—	—	—	16,3
1 Streckenabschnitt, 2streifig	—	9,0	—	3,5	21,4
damit					
1 Ortsumgehung					
vollständig für den Verkehr freigegeben .	3,5	9,0	—	—	—
Niedersachsen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 1 Ausbau und Verlegung zwischen Großescherde und Sorsum	2,4	12,3	—	—	2,4
B 4/B 209 Verlegung von nördlich Lüneburg bis südlich Lüneburg (Ortsumgehung Lüneburg)	16,9	87,6	11,0	—	5,9
B 65 Verlegung zwischen Bornum (B 21) und Bente (B 65) (Ortsumgehung Empelde)	4,6	49,4	1,6	3,0	—
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 3 Verlegung von nördlich Nörten-Hardenberg bis südlich Bovenden	7,1	68,6	—	—	4,1
B 3 Verlegung von nördlich bis südlich Einbeck (Ortsumgehung Einbeck)	7,9	54,1	—	—	7,9
B 6 Verlegung von nördlich Brinkum (A 1) bis Seckenhausen (B 51) (Ortsumgehung Brinkum)	4,8	38,9	—	—	4,8

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —						
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1988 für den Verkehr frei- gegeben	1989 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1989 in Bau	
1	2	3	4	5	6	
	km	Mio. DM	km	km	km	
B 6	Ortsumgehung Lemke	4,2	35,3	—	—	4,2
B 61	Ortsumgehung Harriestedt—Glissen	3,1	3,6	—	3,1	—
B 65	Verlegung von östlich Röcke bis östlich Bückeberg (Ortsumgehung Bückeberg)	4,5	52,0	—	—	4,5
B 70	Ortsumgehung Suurhusen	1,8	6,9	—	—	1,8
B 71	Verlegung in Hötzingen	3,0	5,0	—	3,0	—
B 83	Ortsumgehung Bückeberg (Südabschnitt)	4,4	28,0	—	—	4,4
B 211	Ortsumgehung Großenmeer	2,0	8,5	—	—	2,0
B 212	Ortsumgehung Nordenham bis Atens	3,8	22,4	—	—	3,8
B213/B402	Ortsumgehung Haselünne	4,8	22,5	—	4,8	—
B 213	Verlegung von nördlich Nordhorn (B 213) bis südlich Nordhorn (Ortsumgehung Nordhorn)	8,0	37,8	4,1	—	—
B 214	Ortsumgehung Sulingen	6,4	21,8	—	—	6,4
B 238	Verlegung bei Rinteln	6,4	62,2	4,1	2,3	—
B 243	Ortsumgehung Bartofelde	1,9	9,3	—	1,9	—
B 402	Ortsumgehung Meppen (Westabschnitt)	6,4	43,8	—	—	6,4
B 403	Ortsumgehung Uelsen	2,3	6,5	—	2,3	—
B 446	Verlegung bei Seulingen	2,5	11,3	—	—	2,5
22 Ortsumgehungen						
davon für den Verkehr freigegeben:						
1 Streckenabschnitt, 4streifig						
6 Streckenabschnitte, 2streifig						
damit						
7 Ortsumgehungen						
vollständig für den Verkehr freigegeben .						
	109,2	687,8	—	—	—	
	—	32,2	—	3,0	8,3	
	—	69,3	—	17,4	52,8	
	26,1	158,5	—	—	—	
Nordrhein-Westfalen						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 8	Ortsumgehung Düsseldorf/Lohausen	2,5	29,7	—	—	2,5
B 54	Neubau Hüttentalstraße zwischen Kreuztal und Buschhütten	3,5	117,5	—	—	3,5
B 54	Neubau Hüttentalstraße zwischen Buschhüt- ten und Geisweid	4,2	114,6	2,1	1,6	0,5
B 62	Neubau Hüttentalstraße zwischen Siegen/ West und der Landesgrenze bei Niederschel- den einschl. Abzweig Eiserfeld	4,4	135,1	0,4	—	0,8
B 66	Neubau zwischen Bielefeld und Asemissen	3,9	81,8	—	3,9	—
B 265	Westumgehung Liblar	4,4	47,3	—	—	4,4
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 1	Ortsumgehung Horn — Bad Meinberg	10,7	57,7	—	—	10,7
B 1	Ortsumgehung Kohlstädt	3,5	35,9	—	—	3,5

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1988 für den Verkehr frei- gegeben	1989 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1989 in Bau
1	km	Mio. DM	km	km	km
2	3	4	5	6	
B 54 Ortsumgehung Olpe — Lütringhausen	0,9	13,9	—	—	0,9
B 54 Südumgehung Ochtrup (B 70—B 403) ein- schließlich Anschluß B 54 alt	9,2	51,3	—	—	9,2
B 54 Neubau westlich Ochtrup (B 403n—A 31) ..	2,1	7,4	—	—	2,1
B 61 Verlegung zwischen Petershagen und der Ldgrz. NW/NS	7,0	16,3	4,3	2,7	—
B 64 Neubau zwischen Brakel/Riesel und Hemb- sen	9,2	55,6	6,4	—	2,8
B 65 Südumgehung Minden (Haddenhausen/ Barkhausen, K 16—B 61n)	5,2	32,2	—	—	5,2
B 67 Verlegung zwischen Werth und Bocholt (B 67—B 473)	6,2	24,9	—	—	6,2
B 70 Neubau Westtangente Rheine (1. und 2. Bau- abschnitt)	7,5	55,9	3,9	3,6	—
B 219 Ortsumgehung Saerbeck	5,2	23,4	—	—	5,2
B 239 Neubau zwischen Lübbecke und Espelkamp (1. Bauabschnitt, Ortsumgehung Gestringen)	6,8	28,6	1,0	—	1,1
B 258 Westumgehung Kall/Sistig	2,1	5,4	—	2,1	—
B 473 Neubau der Westtangente Bocholt	4,2	31,9	—	—	4,2
B 525 Neubau zwischen Oeding und Gescher	13,9	33,1	5,2	—	4,3
21 Ortsumgehungen	116,6	999,5	—	—	—
davon für den Verkehr freigegeben:					
2 Streckenabschnitte, 4streifig	—	125,5	—	5,5	11,7
3 Streckenabschnitte, 2streifig	—	38,5	—	8,4	55,4
damit					
4 Ortsumgehungen					
vollständig für den Verkehr freigegeben .	20,5	159,4	—	—	—
Rheinland-Pfalz					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 9 Verlegung bei Germersheim	4,1	21,7	—	4,1	—
B 266 Verlegung zwischen Bad Neuenahr und Lohrsdorf	6,7	123,2	4,5	—	—
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 9 Verlegung bei Rhens	2,2	18,7	—	—	2,2
B 9/B 10 Ortsumgehung Wörth (Südabschnitt)	1,0	3,2	—	1,0	—
B 10 Ortsumgehung Rinntal-Sarnstall	4,4	64,5	—	—	4,4
B 10 Verlegung bei Annweiler	4,8	64,7	—	—	4,8
B 10/B 272 Verlegung Landau/Nord	1,5	14,2	—	—	1,5
B 37 Verlegung bei Bad Dürkheim (2. BA)	4,1	27,4	—	—	4,1

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —						
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1988 für den Verkehr frei- gegeben	1989 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1989 in Bau	
	km	Mio. DM	km	km	km	
1	2	3	4	5	6	
B 38	Verlegung bei Bad Bergzabern	4,1	25,2	—	4,1	—
B 42	Verlegung bei Rheinbrohl (2. BA)	3,6	34,4	3,0	—	0,6
B 47	Verlegung zwischen Dreisen und Eisenberg	6,8	33,0	3,5	—	3,3
B 48	Verlegung Alsenz-Oberndorf	4,1	25,3	—	—	4,1
B 50	Verlegung bei Sohren-Büchenbeuren	8,4	32,2	—	—	8,4
B 50	Verlegung bei Kirchberg	9,3	47,4	5,3	—	4,0
B 51	Verlegung zwischen Saarburg und Ayl	5,8	42,4	3,6	—	2,2
B 51/B 419	Verlegung zwischen Trier und Wasserliesch	4,5	98,0	—	—	1,5
B 53	Verlegung von Ehrang bis Quint	3,5	18,9	—	—	3,5
B 256	Verlegung von Neuwied bis Oberbieber	4,1	50,7	—	—	2,5
B 257	Ortsumgehung Altenahr	5,5	59,8	—	—	5,5
B 258	Ortsumgehung Mayen (Westabschnitt)	5,5	25,3	—	—	5,5
B 267	Verlegung bei Ahrweiler einschl. Walporzheim	4,0	61,6	2,6	—	1,4
B 272	Ortsumgehung Weingarten	4,3	8,1	—	—	4,3
B 327	Verlegung bei Emmelshausen	3,5	14,9	1,5	2,0	—
B 413	Ortsumgehung Dierdorf-Marienhausen	3,5	15,5	—	3,5	—
B 413	Ortsumgehung Herschbach	3,0	7,9	—	—	3,0
25 Ortsumgehungen		112,3	938,2	—	—	—
davon für den Verkehr freigegeben:						
1 Streckenabschnitt, 4streifig		—	21,7	—	4,1	—
4 Streckenabschnitte, 2streifig		—	74,1	—	10,6	66,8
damit						
5 Ortsumgehungen						
vollständig für den Verkehr freigegeben ..		16,2	80,5	—	—	—
Saarland						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 41	Neubau der Westumgehung Neunkirchen ..	5,0	118,0	1,0	—	4,0
B 51	Teilumgehung Völklingen	1,9	63,3	1,4	0,5	—
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 51	Ortsumgehung Kleinblittersdorf	3,4	53,7	—	—	3,4
B 51	Verlegung zwischen Saarlouis und Fraulautern/Roden	7,0	63,8	—	—	3,9
4 Ortsumgehungen		17,3	298,8	—	—	—
davon für den Verkehr freigegeben:						
1 Streckenabschnitt, 4streifig		—	16,7	—	0,5	4,0
— Streckenabschnitt, 2streifig		—	—	—	—	7,3
damit						
1 Ortsumgehung						
vollständig für den Verkehr freigegeben ..		1,9	63,3	—	—	—

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1988 für den Verkehr frei- gegeben	1989 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1989 in Bau
1	km	Mio. DM	km	km	km
2	3	4	5	6	6
Schleswig-Holstein					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>	—	—	—	—	—
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 5 Verlegung bei Heiligenstedten	6,4	65,5	—	—	2,3
B 5 Verlegung zwischen Bredstedt und Husum, nördlich Husum bis nördlich Platenhörn (1. Bauabschnitt)	12,1	66,5	8,5	—	3,6
2 Ortsumgehungen	18,5	132,0	—	—	—
davon für den Verkehr freigegeben:					
— Streckenabschnitt, 4streifig	—	—	—	—	—
— Streckenabschnitt, 2streifig	—	—	—	—	5,9
damit					
— Ortsumgehung	—	—	—	—	—
vollständig für den Verkehr freigegeben ..	—	—	—	—	—
Insgesamt 153 Ortsumgehungen	831,0	7 025,0	—	—	—
davon für den Verkehr freigegeben:					
10 Streckenabschnitte, 4streifig	—	365,7	—	27,5	83,8
28 Streckenabschnitte, 2streifig	—	410,3	—	81,2	336,7
damit					
30 Ortsumgehungen					
vollständig für den Verkehr freigegeben	123,3	723,5	—	—	—

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten

Tabelle 13: Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn an Bundesstraßen
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Kreuzungsmaßnahmen

Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn an Bundesstraßen					
Bundesstraße Streckenabschnitt	1989 für den Verkehr freigegeben Ort (in/bei)	Ende 1988 in Bau Ort (in/bei)	Kosten ¹⁾		
			insgesamt in 1 000 DM	Bundesanteil in 1 000 DM	
1	2	3	4	5	
Baden-Württemberg					
B 311	Ulm–Tuttlingen: Mengen–Meßkirch	—	Mengen	17 050	10 703
Bayern					
B 299	Amberg–Waldsassen (Bdgrz. D/CSR): Amberg–Pressath	Ursulapoppen- richt	—	4 500	1 500
Niedersachsen					
B 1	Braunschweig–Helmstedt: Königslutter–Helmstedt . . .	—	Lelm bei Sunstedt	7 204	4 565
B 3	Hannover–Göttingen: Einbeck–Northheim	—	Northeim	19 769	12 426
B 65	Osnabrück–Bdgrz. D/NL: Rheine–Bad Bentheim	— Schüttorf II	Schüttorf I	7 860 20 568	5 002 12 426
B 215	Minden–Nienburg: Leese–Nienburg	—	Leese	5 026	3 198
B 441/B 442	Hannover–Wunstorf– Neustadt am Rübenberge: Hannover–Wunstorf	—	Wunstorf	41 578	26 922
Nordrhein-Westfalen					
B 239	Hagen–Siegen: Werdohl	—	Werdohl, Plettenberger Straße	7 466	4 413
B 239	Altenbeken–Hamm: Schieder/Nessenberg	—	Schieder/ Nessenberg	11 670	8 300
Schleswig-Holstein					
B 208	Bad Oldeslohe–Ratzeburg: Bad Oldeslohe–Ratzeburg .	Bad Oldesloe	—	43 549	27 036

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten

Tabelle 14: Radwege an Bundesstraßen

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Radwege an Bundesstraßen				
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1989 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1989 in Bau km
1	2	3	4	5
Baden-Württemberg				
Reg.-Präs. Stuttgart				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>				
B 14 Bubenorbis–Mainhardt	4,2	1 120	—	4,2
B 14 Oppenweiler–Strümpfelbach	1,7	737	—	1,7
B 14 Sulzbach–Abzw. Fischbachtal	0,8	200	—	0,8
B 19 Rengershausen–Dörzbach	1,9	600	—	1,9
B 19 Abtsgmünd–Altschmiede	0,5	300	—	0,5
B 27 Koenigheim–Weikerstetten	2,4	720	—	2,4
B 39 Willsbach–Löwenstein	3,9	937	3,9	—
B 290 Stimpfach–Jagstheim	3,9	600	—	3,9
B 290 Crailsheim–Jagstheim	3,0	1 730	—	3,0
B 297 Birenbach–Wäschenbeuren	3,1	725	—	3,1
B 466 Bad Ditzenbach–Deggingen	0,9	450	—	0,9
B 466 OD Mühlhausen	0,1	45	0,1	—
Reg.-Präs. Karlsruhe				
B 3 OD Weinheim, Postknoten–Am Tafelacker	0,5	600	—	0,5
B 3 OD Weinheim Nibelungenstr.	0,5	500	—	0,5
B 3 Hess. Landesgrz.–Laudenbach	0,6	500	0,6	—
B 3 OD-Grz. Dossenheim–OD-Grz. Heidelberg	1,3	400	1,3	—
B 3 OD Leutershausen	0,4	380	—	0,4
B 28 Altensteig–Ebhausen	4,4	1 230	4,4	—
B 36 OD Neudorf–Neudorfer Mühle	1,5	600	1,5	—
B 36 südlich Rastatt	1,1	600	1,1	—
B 37 Seckenheim-Knoten L 597	1,3	1 300	—	1,3
B 37 Kleingemünd Schwimmbadstraße	0,9	200	0,9	—
B 38 Hess. Landesgrz.–Weinheim	1,5	900	1,5	—
B 39 Speyer–Altlußheim	1,0	500	1,0	—
B 463 Nagold–Iselshausen	1,6	1 150	—	1,6
Reg.-Präs. Freiburg				
B 3 Auggen–Müllheim–Heitersheim	4,0	1 400	4,0	—
B 3 OD Müllheim, 2. BA	0,5	110	0,5	—
B 3 Heitersheim–Bad Krozingen	1,7	510	1,7	—
B 31 Himmelreich–Falkensteig	2,5	2 300	—	2,5
B 31 Stockach–Nenzingen	2,2	390	—	2,2
B 31 Engen–Bargen	2,0	200	2,0	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Radwege an Bundesstraßen				
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1989 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1989 in Bau km
1	2	3	4	5
B 33 OD Offenburg (Straßburger Str.)	0,4	300	0,4	—
B 33 Gremmelsbach–Triberg	1,9	1 000	—	1,9
B 33 Hausach–Gutach, 1. BA	0,8	160	0,8	—
B 33 Hausach–Gutach, 2. BA	1,2	410	—	1,2
B 294 Hausach–Wolfach	4,7	2 200	4,7	—
B 294 Schenkenzell–Schiltach	3,6	1 165	—	3,6
B 311 Tuttlingen–Neuhausen	1,5	560	—	1,5
B 314 Wutoschingen	0,8	400	0,8	—
Reg.-Präs. Tübingen				
B 14 Spaichingen–Neufra	4,5	450	4,5	—
B 18 Wangen-Bhf. Ratzenried	3,3	170	3,3	—
B 28 Zainingen–Einm. B 465	5,7	352	5,7	—
B 31 Sipplingen–Überlingen	4,0	800	—	4,0
B 32 Wangen-Schwarzenberg	0,8	290	0,8	—
B 32 K 7952–Ort./Weingarten	1,8	200	1,8	—
B 32 Gammertingen–Hettingen	2,0	645	—	2,0
B 33 Bavendorf–Ravensburg/West	2,5	1 000	—	2,5
B 311 Gamerschwang–Ehingen	2,9	380	2,9	—
B 312 Ortseing. Unterhausen	1,7	230	1,7	—
B 313 Inzighofen–Vilsingen	2,2	220	—	2,2
B 465 Bereich B 465/B 28 bei Zainingen	2,4	120	2,4	—
Summe Programmteil 1:	104,6	32 986	54,3	50,3
b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)				
B 19 Albeck–Langenau	0,5	390	—	0,5
B 28 Hengen–Böhringen–Zainingen	6,7	637	—	6,7
B 30 Verlegung bei Ravensburg	1,6	350	—	1,6
B 32 Beseitigung BÜ bei Mengen	0,5	100	0,5	—
B 311 Verlegung bei Meßkirch	4,9	1 000	—	4,9
B 312 Uttenweiler–Ahlen	3,0	270	—	3,0
B 314 Grimmelschhofen–Kreisgrz. RP. Fr.	1,2	200	1,2	—
Summe Programmteil 2:	18,4	2 947	1,7	16,7
Bayern				
a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)				
B 2 Mammendorf, 2. BA	0,9	140	0,9	—
B 2 Steinach–Merching	0,8	235	0,8	—
B 2 südlich Stettenhofen	1,9	217	1,9	—
B 2 Steinach–Merchin	1,8	310	1,8	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Radwege an Bundesstraßen					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1989 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1989 in Bau km	
1	2	3	4	5	
B 2	Dettenheim-Schambach	3,5	90	3,5	—
B 2	Schambach-Dietfurt	3,3	45	3,3	—
B 2	Pegnitz-Buchau	2,3	900	—	2,3
B 2	RW in Klais	0,4	890	—	0,4
B 2	Klais-Krün-Mittenwald	7,0	1 135	7,0	—
B 2	südl. Murnau, 3. BA	1,0	320	1,0	—
B 2	Radweg in Weilheim	0,2	79	0,2	—
B 2	Töpen-Grenze	0,8	350	—	0,8
B 4	Breitengüßbach-Rattelsdorf, 3. BA	0,7	110	—	0,7
B 4	Rattelsdorf, 1. BA	0,7	260	0,7	—
B 4	Rattelsdorf, 2. BA	2,3	720	—	2,3
B 4	RW bei Schleifenhan	0,3	140	0,3	—
B 4	BA II Lahm/Kaltenbrunn	1,9	500	—	1,9
B 4	Kaltenherberg-Lahm	1,6	220	1,6	—
B 8	Hochberg-Würzburg	0,9	400	—	0,9
B 8	Würzburg-Rottendorf, 2. BA	1,2	208	1,2	—
B 8	Regensburg-Barbing	1,7	500	1,7	—
B 8	westlich Pfatter	1,3	300	—	1,3
B 8	— östlich Seubersdorf —	1,0	300	1,0	—
B 10	Neubau Burgau-Günzburg	3,7	522	3,7	—
B 11	Zwiesel-Dreieck	0,3	94	0,3	—
B 11	RW Zwiesel-Schweinhütt	2,0	740	2,0	—
B 11	nördlich Bietersheim	0,9	150	0,9	—
B 11	Radwegbrücke in Moosburg	0,2	1 800	—	0,2
B 12	östlich Hohenlinden	2,3	387	—	2,3
B 12	Maitenbeth-Kr.Str. Mü 43	1,0	350	1,0	—
B 12	Waltersdorf-Buch, 2. BA	1,8	250	1,8	—
B 12	Dommelstadt-Kohlbruck, 1. BA	0,9	550	—	0,9
B 12	Stockenweiler-Hergatz, 2. BA	1,4	900	—	1,4
B 13	in und östlich Eichstätt	3,4	420	3,4	—
B 13	Ebenhausen-Reichertshofen	1,0	67	1,0	—
B 13	Brautlach-Ebenhausen	1,3	200	—	1,3
B 14	Radw. Faunwerke-St 2236	1,9	460	—	1,9
B 14	RW bei Pommelsbrunn	1,2	217	1,2	—
B 15	Köfering-Obertraubling	3,2	905	—	3,2
B 15	in Hagelstadt	0,2	53	0,2	—
B 16	Genderkingen-Rain	1,3	260	—	1,3
B 16	östlich Vohburg	3,0	540	—	3,0
B 16	Donaubrücke Neuburg	0,2	150	0,2	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Radwege an Bundesstraßen				
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1989 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1989 in Bau km
1	2	3	4	5
B 16 östlich Manching	1,3	150	1,3	—
B 16 Ausbau nördlich Roßhaupten	2,5	300	—	2,5
B 16 Radw. östlich Oberhausen	0,6	100	0,6	—
B 16 Radw. östlich Oberhausen	0,9	150	0,9	—
B 17 Neubau östlich Schwangau, 1. BA	0,5	70	—	0,5
B 19 Neubau nördlich Oberstdorf	0,9	390	0,9	—
B 20 Burghausen–Markt, südlich Laufen	1,5	400	—	1,5
B 20 Burghausen–Markt	5,1	400	5,1	—
B 20 bei Hallthurm, 1. BA	3,0	800	—	3,0
B 20 bei Hallthurm, 2. BA	2,0	800	—	2,0
B 21 Melleck–Unterjettenberg–Bad Reichenhall	1,6	350	1,6	—
B 22 Debring–Birkach	0,8	100	—	0,8
B 25 Donauwörth–Ebermergen	0,5	100	0,5	—
B 25 Donauwörth–Ebermergen, 1. BA	0,4	60	0,4	—
B 25 Donauwörth–Ebermergen, 2. BA	3,2	1 000	—	3,2
B 25 Steinsfeld–Rothenburg o. d. T.	1,1	175	—	1,1
B 25 Feuchtwangen–Dinkelsbühl	1,0	85	—	1,0
B 26 westlich Trunstadt	0,6	187	0,6	—
B 26 Ausbau in Viereth	0,5	384	0,5	—
B 26 Ettleben–Bergrheinfeld, 1. BA	1,3	260	—	1,3
B 27 Veitshöchheim–Thüngersheim, 2. BA	2,7	1 200	—	2,7
B 85 Auerbach–Michelfeld	0,7	154	0,7	—
B 85 Hasslach–Stockheim	1,2	313	1,2	—
B 85 nördlich Bruck	0,8	661	—	0,8
B 173 westlich Hochstadt	0,2	80	—	0,2
B 289 westlich Buch a. F.	0,5	150	0,5	—
B 289 Mainleus–Kulmbach	1,1	650	1,1	—
B 289 Abschn. östlich Obersiemau, 2. BA	0,9	350	0,9	—
B 289 westlich Buch a. F.	0,3	70	0,3	—
B 299 Radw. südlich Grafenwöhr	0,8	250	0,8	—
B 299 Habermühle–A 3	1,6	450	1,6	—
B 299 Waldsassen–Mitterteich, 1. BA	1,8	270	1,8	—
B 299 Radw. westlich Oberschönbach	0,8	150	—	0,8
B 299 Radw. in Grafenwöhr	1,5	520	—	1,5
B 300 Gessertshausen–Diedorf	3,0	460	3,0	—
B 300 Friedberg–Dasing	3,9	750	—	3,9
B 300 Ausbau bei Thannhausen	1,8	400	1,8	—
B 300 Radw. östlich Thannhausen, 2. BA	1,6	200	1,6	—
B 300 Radw. östlich Thannhausen, 3. BA	0,3	50	0,3	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Radwege an Bundesstraßen				
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ in 1000 DM	1989 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1989 in Bau km
1	2	3	4	5
B 300 Babenhausen–Winterrieden	1,7	520	–	1,7
B 303 Ebersdorf (OT Frohnlach)-Sonnefeld	2,8	1 050	2,8	–
B 303 Hofsteinach–Mittwitz	1,2	292	–	1,2
B 303 bei Ebersdorf	1,2	250	1,2	–
B 305 „Rottau–Grassau“	2,8	1 100	–	2,8
B 305 Unterwössen–Oberwössen	1,7	750	1,7	–
B 307 Osterhofen–Bayrischzell	1,3	400	–	1,3
B 308 Radweg bei Lindenberg m. Unterf.	0,2	500	0,2	–
B 309 Radweg in Kempten (Ostseite)	0,9	280	–	0,9
B 310 Radw. östlich Füssen mit Lechbrücke	0,6	1 793	0,6	–
B 318 Bad Wiessee–Kaltenbr.	2,8	1 400	–	2,8
B 388 Gern–Linden	1,5	120	–	1,5
B 388 RW Geretsfurt–Dirnaich, 1. BA	0,8	200	0,8	–
B 388 RW Geretsfurt–Dirnaich, 2. BA	0,3	100	0,3	–
B 388 Radw. Mühlham–Gries	1,6	150	1,6	–
B 466 westlich Pfätlingen	0,5	100	0,5	–
B 466 RW südlich Kapsdorf	1,0	90	1,0	–
B 466 RW Haag–Schwabach, 2. BA	0,9	60	–	0,9
B 469 Wörth–Kleinheubach	6,2	480	–	6,2
B 470 Radw. westlich Oesdorf	1,5	334	1,5	–
B 470 Wimmelbach–Forchheim, 1. BA	1,7	235	–	1,7
B 470 bei Parksteinhütten	1,7	260	1,7	–
B 470 westlich Grub	2,0	860	–	2,0
B 470 Oesdorf–Wimmelbach, 2. BA	2,0	280	2,0	–
B 470 Radw. in Forchheim, 3. BA	0,3	71	–	0,3
B 470 Radw. in Neustadt a. d. A.	0,9	270	–	0,9
B 471 Grafrath–Schöngeising	2,4	760	–	2,4
B 471 Ismaning–Aschheim	3,7	2 500	–	3,7
B 471 OD Haar südlicher Bereich	2,1	1 625	–	2,1
B 472 Habach–Dürnhausen	0,8	150	0,8	–
B 472 Untersteinbach–Blomberg, 3. BA	0,6	250	–	0,6
B 472 Miesbach–Potzenberg, 1. BA	1,0	420	1,0	–
Summe Programmteil 1:	174,2	48 423	90,2	84,0
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>				
B 2 Radweg in Konradsreuth	0,9	362	–	0,9
B 2 Radweg bei Weißenburg	0,9	115	–	0,9
B 12 Seltmanns–Nellenbruck	2,5	1 260	–	2,5
B 14 Katterbach–Külbingen	1,5	350	1,5	–

1) ohne Grunderwerbskosten

Radwege an Bundesstraßen				
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1989 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1989 in Bau km
1	2	3	4	5
B 15 Hof–AS Hof (A 9)	2,5	473	–	2,5
B 15 RW Mangfallbrücke–Rosenheim	0,2	327	–	0,2
B 19 RW Eslenfeld–Unterleinfeld	1,7	220	1,7	–
B 19 Würzburg–Estenfeld	1,3	198	1,3	–
B 23 Umgehung Oberammergau	0,5	105	0,5	–
B 23 Umgehung Oberammergau	1,0	195	1,0	–
B 27 Thüngersheim–Retzbach	0,4	120	–	0,4
B 173 südlich Kronach	1,9	368	–	1,9
B 301 in Mainburg	0,7	150	–	0,7
B 304 nördlich Wasserburg	2,3	390	2,3	–
B 304 nördlich Wasserburg, Mehrzweckstreifen	0,4	160	0,4	–
B 470 in und bei Neustadt a. d. A.	0,9	100	0,9	–
B 470 in und bei Neustadt a. d. A.	1,6	450	–	1,6
B 472 Dürnhausen–Sindelsdorf	0,6	180	0,6	–
Summe Programmteil 2:	21,8	5 523	10,2	11,6
Hessen				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>				
B 3 Kreisgrenze–Zwingenberg	0,9	628	0,9	–
B 3 OD Heppenheim	0,7	687	–	0,7
B 3 Zwingenberg–Bickenbach	1,3	320	–	1,3
B 3 OD Jesberg	0,7	350	–	0,7
B 3 Frohnhausen	0,8	758	0,8	–
B 8 Königstein–Kelkheim	1,9	800	–	1,9
B 27 Wichmannshausen–Oetmannshausen	2,1	329	2,1	–
B 27 Sontra–Wichmannshausen	4,9	410	4,9	–
B 27 Blankenheim–Ludwigsau/Mecklar	1,4	477	1,4	–
B 37 Ausbau zwischen Landesgrenze BW/HE u. Neckarsteinach	1,5	400	1,5	–
B 42 Geisenheim	0,2	114	0,2	–
B 44 Groß Rohrheim–Biblis	2,1	328	–	2,1
B 49 OD Reiskirchen	0,2	80	0,2	–
B 80 Gieselwerder–Gewissenruh	2,0	608	2,0	–
B 84 Hünfeld	1,1	300	–	1,1
B 255 Bicken–Mittenar/Offenbach	1,8	260	–	1,8
B 277 Ehringshausen–Asslar/Werdorf	0,4	75	0,4	–
B 417 Linter–Kirberg	1,7	300	1,7	–
B 426 OD Mühlthal	0,7	288	–	0,7
B 457 Nidda–Harb	1,9	240	1,9	–

1) ohne Grunderwerbskosten

Radwege an Bundesstraßen				
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1989 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1989 in Bau km
1	2	3	4	5
B 460 Heppenheim–Fischweiher	1,5	678	1,5	—
B 485 Mehlen–Edertal/Giftlitz	1,7	194	1,7	—
B 486 bei Mörfelden	1,0	60	1,0	—
Summe Programmteil 1:	32,5	8 684	22,2	10,3
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>				
B 27 Bad Sooden-Allendorf	0,8	400	—	0,8
B 62 Niederwald–Kirchhain	0,7	330	—	0,7
Summe Programmteil 2:	1,5	730	—	1,5
Niedersachsen				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>				
B 1 OD Hameln (Münsterwall)	0,2	95	—	0,2
B 1 Sunstedt–L 641	1,3	220	1,3	—
B 1 L 641–westlich Süplingen	1,2	300	1,2	—
B 1 Süplingen–Helmstedt, 2. BA	2,7	455	2,7	—
B 1 OD Bornum	0,5	120	0,5	—
B 1 OD Helmstedt/Wilhelmstr.	0,4	100	0,4	—
B 3 südlich der OD Elze	0,9	150	—	0,9
B 3 Otze–Kirchhorst	7,7	1 700	—	7,7
B 3 Verlegung Barrl	1,8	360	1,8	—
B 3 OD Bergen, 3. BA	0,5	200	—	0,5
B 3 Dickopfplatz–K 423, OD Elze	0,8	240	—	0,8
B 4 Dorstadt–Heiningen	2,0	427	2,0	—
B 4 Seedorf–Jelmsdorf	1,8	350	1,8	—
B 4 OD Halchter	0,8	400	—	0,8
B 27 Reinshof–Stockhausen	3,6	1 400	—	3,6
B 27 Knochenmühle–Roringen	3,2	310	3,2	—
B 61 OD Stadt Sulingen	0,8	2 300	—	0,8
B 69 Vechta	1,2	305	—	1,2
B 69 OD Stadt Diepholz	0,6	200	—	0,6
B 71 Brüttendorf–Wehldorf	3,2	612	3,2	—
B 71 Wehldorf–Mulshorn	6,0	1 255	—	6,0
B 71 Eimke	1,1	937	1,1	—
B 71 Uelzen–Gr. Liedern	1,2	546	—	1,2
B 71 OD Neuenkirchen	0,4	70	0,4	—
B 71 Oerrel–Lintzel	5,6	527	5,6	—
B 71 Hermannseck	1,6	310	—	1,6
B 72 Emstek–Schneiderkrug	0,8	155	0,8	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Radwege an Bundesstraßen					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ in 1000 DM	1989 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1989 in Bau km	
1	2	3	4	5	
B 74	Brillit–Kuhstedt	2,5	483	2,5	–
B 79	Denkte–Wittmar	2,4	400	–	2,4
B 79	OD Wolfenbüttel, Kreuzung Forstweg	0,5	115	0,5	–
B 82	OD Immenrode	0,5	100	0,5	–
B 83	Fischbeck–Wehrbegen	1,2	400	–	1,2
B 188	Vorsfelde–Danndorf	2,8	545	–	2,8
B 188	Altmerdingsen–Koetjemühl	1,7	670	–	1,7
B 191	Pieperhöfen–Stoecken	4,4	3 340	–	4,4
B 209	Amelinghausen–Rehrhof	3,9	450	3,9	–
B 209	Rohrsen–Gadesbünden	2,3	500	–	2,3
B 209	OD Walsrode	0,5	100	0,5	–
B 212	Elsfleth–Lienen	2,2	750	–	2,2
B 213	OD Wildeshausen	0,5	420	0,5	–
B 214	Gehrde–Grönloh	3,2	806	3,2	–
B 214	OD Borstel	0,3	50	0,3	–
B 215	Walle–Heidkrug	4,0	700	4,0	–
B 216	Dannenberg	1,5	260	–	1,5
B 218	Üffeln–Bramsche	5,0	1 613	5,0	–
B 238	OD Rinteln	1,1	494	1,1	–
B 238	Rinteln–Möllenbeck	2,5	600	–	2,5
B 241	OD Volpriehausen	0,9	315	0,9	–
B 241	Clausthal–Zellerfeld-Ost	2,1	440	–	2,1
B 243	Egenstedt–Groß Dungen	1,3	270	1,3	–
B 243	Bornhausen–Seesen	2,7	800	–	2,7
B 243	bei Egenstedt	1,0	190	–	1,0
B 244	südlich Querenhorst–Heidwinkel	2,8	550	2,8	–
B 322	Seckenhausen–Gr. Mackenstedt	2,8	530	–	2,8
B 430	Etzel–Horsten	3,4	615	3,4	–
B 437	Hohenberge–Wapelersiel	2,4	720	2,4	–
B 437	Diekmannshausen–Schweiburg	1,8	800	1,8	–
B 439	Heiligenrode–Kronsbruch	2,5	430	–	2,5
B 441	Hagenburg–Winzlar	4,4	1 300	4,4	–
B 441	Altenhagen–Wunstorf	1,5	391	–	1,5
B 442	Rodenberg–Apelern	2,1	465	–	2,1
B 442	OD Brullsen	1,1	285	1,1	–
B 446	Gem. Hevensen	1,4	600	–	1,4
B 461	Altfunnixsiel–Carolinensiel	6,6	1 850	6,6	–
B 493	Rätzlingen–Rosche	4,1	2 384	–	4,1
B 493	Küsten–Lübeln	2,3	2 000	2,3	–

1) ohne Grunderwerbskosten

Radwege an Bundesstraßen				
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1989 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1989 in Bau km
1	2	3	4	5
B 493 Küsten-Lübeln	1,8	1 598	1,8	—
B 493 Woltersdorf-Kl. Brese	1,5	1 100	—	1,5
B 495 Neuland-Altendorf	3,0	1 100	—	3,0
B 495 Alfstedt-Lamstedt	8,7	2 000	—	8,7
B 495 Neuland K 12-L 111	1,8	350	1,8	—
B 495 Eberstorf-Alfstedt	2,0	368	2,0	—
B 71 Holthusen	0,2	381	0,2	—
B 71 Gerdau	0,4	664	—	0,4
B 79 OD Mattierzoll-Grenze DDR	0,8	200	—	0,8
B 214 Sulingen-Borstel	0,2	40	0,2	—
Summe Programmteil 1:	162,5	49 576	81,0	81,5
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>				
B 1 Groß Escherde-Sorsum	2,1	770	—	2,1
B 71 OU Hötzingen	1,7	300	1,7	—
B 213 OU Haselünne	1,0	386	1,0	—
B 214 Kroge	3,1	460	—	3,1
B 243 OU Bartolfelde	0,4	171	0,4	—
B 403 Umgehung Uelsen	2,3	425	2,3	—
B 444 Verlegung bei Stederdorf	1,4	396	—	1,4
Summe Programmteil 2:	12,0	2 908	5,4	6,6
Nordrhein-Westfalen: LV Rheinland				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>				
B 7 Lindchen bis Mettmann	0,9	230	—	0,9
B 8 Umbau Steintor	0,2	55	0,2	—
B 8 Urbach	0,4	230	—	0,4
B 8 RW Uckerath-Wasserhess	0,9	350	—	0,9
B 9 Kevelaer	1,6	451	—	1,6
B 9 Kevelaer, Mehrzweckspur	0,7	300	0,7	—
B 55 OD Overath, 1. BA	0,1	30	—	0,1
B 55 OD Overath, 2. BA	0,3	150	—	0,3
B 55 Vilkerath-Obervilkerath	0,5	305	—	0,5
B 55 Bergneustadt Post-Immikestraße	0,7	477	—	0,7
B 56 Froitzheim-Füssenich	2,1	623	2,1	—
B 56 Ausbau im Bereich DB-Bauw. östlich Euskirchen	0,2	90	—	0,2
B 56 Umbau Kreuzung Lindenstraße	0,5	150	—	0,5
B 56 RW Lindenstr.-St. Augustin/Ort	1,0	390	—	1,0
B 56 Much-Niederwahn	1,0	494	—	1,0

1) ohne Grunderwerbskosten

Radwege an Bundesstraßen				
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1989 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1989 in Bau km
1	2	3	4	5
B 57 Rumeln-Kaldenhausen	0,3	100	—	0,3
B 57 OD Kalkar	1,0	500	—	1,0
B 221 Brüggen–Heyen	1,1	270	—	1,1
B 229 Langenfeld–Immigrath, BÜ	0,9	230	—	0,9
B 237 Niederwipper	0,3	99	0,3	—
B 256 Derschlag (B 55)–Pochwerk	2,0	803	—	2,0
B 256 Hermersdorf	1,1	300	—	1,1
B 258 Brand–Kornelimünster	2,3	658	—	2,3
B 258 Blankenheimerdorf–Blankenheim Wald	1,5	566	—	1,5
B 266 Ausbau OD Gemünd/Mauel	1,7	500	1,7	—
B 288 B 8–Heidberg	1,6	250	—	1,6
B 509 Hinsbeck–Grefrath	2,7	540	—	2,7
Summe Programmteil 1:	27,6	9 141	5,0	22,6
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>				
B 57 Alsdorf, Beseitigung von 2 Bahnübergängen ...	1,7	361	—	1,7
B 67 Kehrum B 57–L 174	0,6	310	—	0,6
Summe Programmteil 2:	2,3	671	—	2,3
Nordrhein-Westfalen: LV Westfalen-Lippe				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>				
B 7 Freienohl–Meschede	0,8	260	—	0,8
B 7 OD Bestwig	1,6	620	—	1,6
B 7 Freienohl–Bockum	0,6	220	0,6	—
B 51 Ostbevern–Landesgrenze	5,1	2 075	5,1	—
B 51 Erneuerung Emsbrücke	0,1	240	4,7	—
B 54 Herbern–Drensteinfurt	4,7	225	4,7	—
B 54 Wellbergen (K 65)–Langenhorst	1,0	370	1,0	—
B 54 Lünen–Werne	2,5	1 000	—	2,5
B 54 Ochtrup	0,8	250	—	0,8
B 54 Ochtrup	1,5	600	—	1,5
B 54 Rummenohl–Priorei	1,2	150	—	1,2
B 58 OD Ahlen	1,2	250	1,2	—
B 61 Bielefeld/Brake	1,5	213	1,5	—
B 61 Bad Oeynhausen/Dehme	1,9	300	—	1,9
B 65 Eilhausen–Nettelstedt, 1. BA	0,8	100	0,8	—
B 65 Hörstel–Ibbenbüren	0,8	235	—	0,8
B 65 Minden (Südbrücke)	1,0	937	1,0	—
B 65 Rheine–Hörstel	2,7	524	2,7	—
B 65 Landesgrz. NS–Pr. Oldendorf	1,4	200	—	1,4

1) ohne Grunderwerbskosten

Radwege an Bundesstraßen				
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1989 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1989 in Bau km
1	2	3	4	5
B 65 Preußisch Oldendorf/Holzhausen	0,8	280	0,8	—
B 65 Rheine A 30–Hörstel, Knoten K 14	0,4	90	0,4	—
B 65 Dickenberg–Ibbenbüren	2,4	400	—	2,4
B 66 Bega–K 60 Barntrop	2,7	756	2,7	—
B 67 OD Bocholt	0,8	400	0,8	—
B 219 Dörenthe–A 30 Ibbenbüren	0,9	493	0,9	—
B 235 nördlich Olfen (B 236–B 474)	1,8	400	1,8	—
B 235 südlich Lüdinghausen	1,0	450	—	1,0
B 235 Döttelbeckbrücke	1,0	635	—	1,0
B 236 Bork–Lünen	1,7	650	—	1,7
B 239 Nessenberg–Schieder	1,9	363	—	1,9
B 239 OD Detmold	1,8	358	—	1,8
B 239 OD Schwalenberg	0,5	100	—	0,5
B 239 Schwalenberg–Brakelsiek	1,7	315	—	1,7
B 403 Ochtrup–Landesgrz.	4,2	1 400	—	4,2
B 474 Legden–Enning	3,8	900	3,8	—
B 474 OD Gronau/Epe	0,3	446	—	0,3
B 474 Ahaus–Wessum	2,0	540	—	2,0
B 476 Versmold/Stockheimer Str.–K 24	1,8	485	1,8	—
B 480 Borchten–Paderborn	1,9	450	1,9	—
B 482 Petershagen/Lahde–Döhren, 1. BA	3,8	650	—	3,8
B 508 Hilchenbach/Dahlbruch	1,0	290	—	1,0
B 508 Kreuztal	0,9	550	—	0,9
B 513 Sassenberg–BA. Grz.	2,7	990	—	2,7
B 515 Ausbau Halingen	0,8	40	0,8	—
Summe Programmteil 1:	73,8	21 200	34,3	39,5
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>				
B 1 Umgehung Kohlstädt	3,5	7 000	—	3,5
B 1 Horn–Bad Meinberg	10,7	9 800	—	10,7
B 1 westlich Paderborn	3,7	731	—	3,7
B 54 Olpe/Lütringhausen	0,7	2 400	—	0,7
B 64 Riesel–Brakel–Hembsen, 2. BA	2,7	3 775	—	2,7
B 65 Südumgehung Haddenhausen, 1. BA	4,5	100	—	4,5
B 219 OU Saerbeck	5,2	950	—	5,2
B 219 OU Saerbeck, Verlegung	1,1	1 100	—	1,1
B 229 OU Halver	1,7	4 950	—	1,7
B 235 DEK Brücke–Lüdinghausen	0,7	300	—	0,7
B 239 Lübbecke–Espelkamp	6,8	6 500	—	6,8
B 473 Westtangente Bocholt	2,9	3 750	—	2,9

1) ohne Grunderwerbskosten

Radwege an Bundesstraßen				
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten 1) in 1000 DM	1989 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1989 in Bau km
1	2	3	4	5
B 475 Ladbergen–Saerbeck	1,3	960	–	1,3
B 525 bei Gescher	3,7	1 450	–	3,7
Summe Programmteil 2:	49,2	43 766	–	49,2
Rheinland-Pfalz				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>				
B 9 Speyer–Schwegenheim	0,4	150	–	0,4
B 9 Oppenheim–Dienheim	0,5	100	0,5	–
B 9 In Niederheimbach (Stützmauer)	0,2	1 400	–	0,2
B 40 L 382–Sembach	0,4	135	0,4	–
B 40 Einsiedlerhof–Kindsbach	0,3	90	0,3	–
B 41 K 6–Fischbach	1,8	230	–	1,8
B 41 Sobernheim–Abzw. Nußbaum	1,4	100	1,4	–
B 42 Ehrenbreitstein–Vallendar	3,5	680	–	3,5
B 49 bei Bausendorf	0,4	250	0,4	–
B 49 OD Ellenz	0,2	32	0,2	–
B 50 bei Niedergeckler	0,7	250	0,7	–
B 50 in Obersgegen	0,7	260	0,7	–
B 53 Wintrich–Mülheim, 1. BA	0,8	400	–	0,8
B 256 Neuwied–Niederbieber	2,1	900	–	2,1
B 270 Oberweiler–Heinzenhausen	3,5	650	3,5	–
B 410 Prüm–Niederprüm	0,3	60	0,3	–
B 419 Nittel–Wincheringen	7,1	1 300	–	7,1
B 420 Rathweiler–Ulmet	0,7	210	0,7	–
Summe Programmteil 1:	25,0	7 197	9,1	15,9
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>				
B 42 Fahr–Irlich, 2. BA	0,9	400	0,9	–
B 51 Saarbrücke bei Konz	0,7	1 100	–	0,7
Summe Programmteil 2:	1,6	1 500	0,9	0,7
Schleswig-Holstein				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>				
B 5 Struckum–Hattstedt	5,8	1 600	–	5,8
B 5 Husum–Bütteleck	8,8	2 150	8,8	–
B 5 Bütteleck–K 22	3,2	2 950	3,2	–
B 75 Neritz–Bad Oldesloe	4,3	1 700	–	4,3
B 76 Kreuzung L 56/L 306 bei Hohenrade	0,8	400	–	0,8
B 76 Güby–Fleckeby	1,9	800	–	1,9
B 77 Hungriger Wolf–Jahrsdorf	7,9	3 200	7,9	–

1) ohne Grunderwerbskosten

Radwege an Bundesstraßen				
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ in 1000 DM	1989 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1989 in Bau km
1	2	3	4	5
B 200 Jörlfeld–Wanderup	7,2	1 100	7,2	—
B 202 Farve–Oldenburg	5,5	2 400	5,5	—
B 202 Tönning–Bütteleck	8,6	2 800	—	8,6
B 202 Friedrichstadt–Seeth	4,4	1 400	4,4	—
B 206 A 7–Hasenmoor	2,0	700	—	2,0
B 207 Elmenhorst–Alt Mölln	7,1	2 200	7,1	—
B 209 Lauenburg	1,6	1 000	—	1,6
B 432 Warder–Wensin	2,0	1 560	2,0	—
Summe Programmteil 1:	71,1	25 960	46,1	25,0
Länder insgesamt	778,1	261 212	360,4	417,7
Programmteil 1	671,3	203 167	342,2	329,1
Programmteil 2	106,8	58 045	18,2	88,6

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Tabelle 15: Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Bauwerke

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen					
Bundesautobahn Streckenabschnitt	Nr.1)	Bezeichnung des Bauwerks	Länge m	Bau-2) kosten Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
1989 für den Verkehr freigegeben					
A 7 Hamburg–Hannover: AS Schwarmstedt– AD Walsrode	1	Allerbrücke	176	10,8	Stahl/ Stahlbeton- verbund
A 11 Berlin–Hamburg: Schulzendorferstr.– Waidmannsluster Damm	2	Tunnel „Forstamt Tegel“	208	16,5	Stahlbeton
A 23 Hamburg–Heide: Itzehoe–Heide	3	Hochbrücke „Hohenhörn“	392	40,5	Stahl
A 31 Bottrop–Emden: Rhede–Leer	4	Emstunnel	1 435	145,0	Stahlbeton
A 94 München–Simbach: Altötting–Simbach	5	Innbrücke Stammham	328	8,0	Spannbeton
A 252 Südtangente Hamburg: Umgehung Veddel	6	Westbrücke „Müggenburger Zollhafen“	312	23,2	Spannbeton
Ende 1989 in Bau					
A 2 Hannover–Oberhausen: AS Porta Westfalica– AS Bad Eilsen	7	Talbrücke Ahrensburg	562	16,7	Spannbeton
A 3 Frankfurt–Würzburg: Seligenstädter Dreieck– AS Aschaffenburg/West	8	Mainbrücke Stockstadt	360	36,0	Spannbeton
A 7 Hannover–Kassel: AS Hann. Münden/ Lutterberg–AS Hann. Münden/Werratal	9	Werratalbrücke	416	53,2	Stahl/ Stahlbeton- verbund
A 7 Kassel–Bad Hersfeld: AS Kassel/Mitte– AS Hann. Münden/ Lutterberg	10	Niestetalbrücke	167	12,0	Spannbeton
A 7 Ulm–Füssen: AS Oy-Mittelberg–Füssen	11	Wertachbrücke	335	20,2	Spannbeton
A 8 Karlsruhe–Stuttgart: AS Karlsbad– AS Pforzheim West	12	Kämpfelbach–Viadukt	327	28,4	Spannbeton
A 8 Stuttgart–München: AS Mühlhausen– AS Merklingen	13	Franzosenschluchtbrücke	310	16,8	Spannbeton
	14	Maustobelviadukt	475	36,0	Spannbeton
A 31 Bottrop–Emden: Rhede–Leer	15	Trog „Beschotenweg“	733	31,2	Stahlbeton

1) Nr. in der Bauleistungskarte

2) ohne Grunderwerbskosten

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen					
Bundesautobahn Streckenabschnitt	Nr.1)	Bezeichnung des Bauwerks	Länge m	Bau-2) kosten Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
A 42 Duisburg–Dortmund: Duisburg-Rheinkamp– AS Duisburg- Beeckerwerth	16	Rheinbrücke Duisburg	1 030	134,0	Stahl/ Spannbeton
A 44 Düsseldorf–Krefeld: in Düsseldorf-Rath	17	Trog und Tunnel	1 055	79,5	Stahlbeton
A 46 Hagen–Brilon: AS Arnberg-Hüsten– AS Meschede-Wennemen	18	Berbketalbrücke	300	18,1	Spannbeton
	19	Wannebachtalbrücke	574	20,0	Spannbeton
	20	Tunnel „Uentrop“	330	11,5	Stahlbeton
	21	Wintropfer Talbrücke	242	12,5	Spannbeton
A 62 Landstuhl–Pirmasens: AD Landstuhl/West– AS Weselberg	22	Hörnchenberg–Tunnel	508	22,9	Stahlbeton
	23	Hochstraße	441	18,2	Spannbeton
A 70 Schweinfurt–Bamberg: AS Knetzgau– AS Bamberg/Süd	24	Mainbrücke Oberhaid	608	20,8	Spannbeton
A 92 München–Deggendorf: AK Deggendorf-B 11	25	Donaubrücke Fischerdorf	659	33,5	Spannbeton/ Stahl/ Stahlbeton- verbund
A 96 München–Lindau: Mündelheim–Memmingen	26	Kohlbergtunnel	595	26,0	Stahlbeton
Wangen–AS Sigmarszell	27	Talbrücke „Obere Argen“	730	55,2	Spannbeton
	28	Tunnel Herfatz	440	20,3	Stahlbeton
A 252 Südtangente Hamburg: Umgehung Veddel	29	Brücke Georgswerderbogen	352	9,6	Spannbeton
	30	Ostbrücke „Müggenburger Zollhafen“	212	14,4	Stahl
A 281 Bremen	31	Hochstraße	671	29,0	Spannbeton
A 560 Siegburg–Hennef: AK Bonn/Siegburg– AS Hennef/Ost	32	Grundwassertrog	527	15,2	Stahlbeton
A 661 Ostumgehung Frankfurt: AS Ffm. Seckbach– AS Hanauer Landstraße	33	Talbrücke Seckbach	265	12,9	Spannbeton

1) Nr. in der Bauleistungskarte

2) ohne Grunderwerbskosten

Tabelle 16: Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Bauwerke

Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Nr. ¹⁾	Bezeichnung des Bauwerks	Länge m	Bau- ²⁾ kosten Mio. DM	Baustoff
1	2	3	4	5	6
1989 für den Verkehr freigegeben					
B 23 Oberau–Peiting	34	Tunnel Osterbichel	235	7,0	Stahlbeton
B 38 Bundesgrenze–Landau	35	Erlenbachtalbrücke	320	8,5	Spannbeton
B 42 Umgehung Eltville	36	Sülzbachtalbrücke	544	19,5	Spannbeton
	37	Wallufttalbrücke	411	15,0	Spannbeton
B 208 Umgehung Bad Oldesloe	38	Grundwasserwanne	250	12,0	Stahlbeton
Ende 1989 in Bau					
B 3 Bad Vilbel–Frankfurt a. M.	39	Niddabrücke Berkersheim	283	15,6	Spannbeton
B 6 in Bremen	40	Tunnel Utbremerstraße	438	17,3	Stahlbeton
B 10 Pirmasens–Landau	41	Brücke über die Queich	217	10,0	Spannbeton
B 17 Landsberg–Füssen	42	Lechtalbrücke	566	20,4	Spannbeton
B 20 Eggenfelden–Straubing	43	Isarbrücke	415	10,5	Spannbeton
B 27 Mosbach–Bad Friedrichshall	44	Stützwand Haßmersheim	1 450	38,6	Stahlbeton
	45	Neckarbrücke Tübingen	243	8,0	Spannbeton
B 38 Weinheim–Fürth	46	Saukopftunnel	2 715	68,5	Stahlbeton
B 39 Heilbronn–Löwenstein	47	Tunnel Schemmelsberg	680	22,4	Stahlbeton
B 41 Idar-Oberstein–Kirn	48	Altenberg Tunnel	320	10,2	Stahlbeton
B 51 Trier–Saarburg	49	Saarbrücke Konz	340	15,7	Spannbeton
	50	Saarbrücke Ayl	314	12,2	Spannbeton
	51	Lettow-Vorbeck- Brücke Saarlouis	137	12,0	Stahl/Stahl- betonverbund
B 54/ Hüttentalstraße B 62 bei Siegen	52	Hochstraße	549	17,8	Spannbeton
	53	Brücke Langenau	312	18,0	Spannbeton
B 173 Bamberg–Hof	54	Talbrücke Leiterbach	301	12,0	Spannbeton
B 224 Velbert–Solingen	55	Steinberger Talbrücke	410	20,8	Spannbeton
	56	Talbrücke Oberdüssel- Stiepelsmühle	478	15,6	Spannbeton
	57	Tunnel im großen Busch	275	19,6	Stahlbeton
B 236 in Dortmund	58	Tunnel Wambel	1 420	65,5	Stahlbeton
B 288 Krefeld–Uerdingen	59	Rheinbrücke Krefeld (Erneuerung des Korro- sionsschutzes)	860	11,5	Stahl
B 294 Alpirsbach–Wolfach	60	Kirchbergtunnel	1 228	45,0	Stahlbeton
	61	Schloßbergtunnel	832	19,3	Stahlbeton
B 312 Stuttgart–Reutlingen	62	Tunnel Fellbach	1 565	45,2	Stahlbeton
	63	Hochstraße	1 026	36,9	Spannbeton
B 313 Plochingen–Metzingen	64	Neckarbrücke	138	7,5	Spannbeton
B 317 Weil–Todtnau	65	Wiesebrücke	332	10,0	Spannbeton
	66	Grundwasserwanne Hauingen	392	11,2	Spannbeton
B 402 Haren–Haselünne	67	Emsbrücke Meppen	140	10,3	Stahl/Stahl- betonverbund

1) Nr. in der Bauleistungskarte

2) ohne Grunderwerbskosten

Tabelle 17: Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1990

(Stand: 31. Mai 1990)

Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1990			
BAB-Strecke	Teilstrecke	Länge km	voraussichtliche Verkehrs- übergabe
1	2	3	4
Baden-Württemberg			
A 81 Stuttgart Schaffhausen	AS Hilzingen bis Bietingen (B 34)	5,0	August
A 96 München-Lindau	Dürren (B 18) bis prov. Anschluß bei Baidt	15,7	November
	prov. Anschluß bei Baidt bis Landesgrenze BW/BY (2. Fahrbahn)	(1,7)	November
Bayern			
B 70 Schweinfurt-Bamberg	Horhausen bis Knetzgau (2. Fahrbahn)	(11,4)	Juni
A 93 Hof-Regensburg	Mitterteich-Süd bis Falkenberg (B 299) (1. Fahrbahn)	6,8 *)	November
A 96 München-Lindau	östlich Schöffelding bis westlich Schöffelding	4,2	Oktober
	AS Türkheim-Kirchdorf	4,0	Oktober
	AK Memmingen-Ferthofen (Ldgrz. BY/BW) (2. Fahrbahn)	(6,3)	Dezember
	Ferthofen (Ldgrz. BW/BY) bis Esseratsweiler (2. Fahrbahn)	(1,7)	November
Niedersachsen			
A 31 Bottrop-Emden	westlich Heede (L 50) bis AS Weener	22,1	Dezember
A 39 Wolfsburg-Salzgitter	AS Salzgitter-Lebenstedt-Süd bis AS Salzgitter-Lichtenberg	3,3	Dezember
Nordrhein-Westfalen			
A 31 Bottrop-Emden	AS Schermbeck bis AS Reken	12,4	IV. Quartal
	AS Heek bis AS Gronau-Ochtrup	8,5	IV. Quartal
A 33 Osnabrück-Paderborn	westlich Stukenbrock (L 751) bis AS Stukenbrock-Senne	7,9	III. Quartal
A 44 Aachen-Düsseldorf	AS Krefeld-Forstwald bis AS Krefeld-Fischeln	5,6	IV. Quartal
A 59 Dinslaken-Duisburg	AS Duisburg-Buchholz bis AK Duisburg-Süd	4,0	IV. Quartal
A 560 Hennef-Bonn	AS Hennef-West bis AK Bonn/Siegburg	2,2	21. März
Rheinland-Pfalz			
A 65 Ludwigshafen-Karlsruhe	AS Edenkoben bis AS Landau-Zentrum	10,5	IV. Quartal
Schleswig-Holstein			
A 23 Hamburg-Heide	AS Itzehoe-Edendorf bis AS Schenefeld	10,0	Oktober
	AS Albersdorf bis AS Heide-Süd	14,1	Dezember
Länder insgesamt		157,4	
davon			
4streifig		129,5	
1. Fahrbahn		6,8 *)	
2. Fahrbahn		(21,1)	

Tabelle 18: Längenentwicklung *) der Bundesfernstraßen
1950 bis 1990 in km

Längenentwicklung der Bundesfernstraßen						
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 ¹⁾	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 ²⁾	+247,0 ²⁾	32 558,0	+ 310,0 ³⁾	40 097,0	+ 557,0
1982	7 806,0 ²⁾	+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 ⁴⁾	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 ⁵⁾	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
1989	8 721,0	+103,0	31 108,0	— 88,0	39 829,0	+ 15,0
1990	8 822,0	+101,0	31 063,0	— 45,0	39 885,0	+ 56,0

*) Entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen

1) ab 1959 einschließlich Saarland

2) einschließlich 24,5 km Anschlußäste

3) einschließlich rd. 200 km Anschlußäste

4) einschließlich rd. 543 km Anschlußäste

5) hierin sind 159,5 km Neubaustrecken enthalten

