

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 1990

Inhalt	Seite
1. Grundlagen	4
1.1 Netz der Bundesfernstraßen	4
1.2 Bedarfs- und Investitionsplanung, Bauprogramme	6
1.3 Finanzierung	8
1.4 Künftige wichtige Bedarfsbereiche	9
2. Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen	10
3. Straßenbau im Beitrittsgebiet ¹⁾	13
3.1 Bauleistungen und Ausgaben 1990 einschließlich Lückenschlußprogramm	13
3.2 Nachholbedarf — Teil Straße —	14
3.3 Beseitigung von Unfallschwerpunkten	14
3.4 Beschleunigung des Ausbaues von Bundesfernstraßen	15
3.5 Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“	15
3.6 Fortbildung der Beschäftigten	15
4. Aktuelles	17
4.1 Starker Verkehrsanstieg auf Bundesautobahnen	17
4.2 Erfassung des Straßenzustandes auf Bundesautobahnen	18
4.3 Nebenbetriebe an Bundesautobahnen	18
4.3.1 Privatisierung der Gesellschaft für Nebenbetriebe (GfN)	18
4.3.2 Nebenbetriebe im Beitrittsgebiet	18
4.4 Kombiniertes Verkehr	20

¹⁾ gemäß Bezeichnung Artikel 3 des Einigungsvertrages

	Seite	
4.5	Umweltschutz	21
4.6	Probleme der Plandurchsetzung	21
4.7	Verkehrsbeeinflussung auf Bundesfernstraßen	21
4.8	Harmonisierung der Vorschriften im Straßen- und Brückenbau in der Europäischen Gemeinschaft	23
4.8.1	Umsetzung der Bauproduktenrichtlinie	23
4.8.2	Vergaberichtlinien	23
4.8.3	Notifizierung technischer Vorschriften	24
4.9	Forschung und Entwicklung im Straßenwesen	24
5.	Leistungen im Jahr 1990	25
5.1	Leistungsübersicht, Erfüllung von Fünfjahresplan (1986—1990) und Bedarfsplan (1986)	25
5.2	Straßenbauhaushalt 1990 — Kap. 12 10 —	26
5.3	Bauleistungen und Ausgaben	28
5.3.1	Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahnbetriebsstrecken	28
5.3.2	Neubau von Bundesautobahnen	29
5.3.3	Ausbau des Bundesstraßennetzes einschließlich Ortsumgehungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegebau	31
5.3.4	Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	34
5.3.5	Maßnahmen zum Umweltschutz	34
5.4	Unterhaltung und Betrieb	34
5.4.1	Ausgaben	34
5.4.2	Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Bundesfernstraßen	35
5.4.3	Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen ²⁾	35
5.4.4	Winterdienst	35
5.4.5	Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen	36
5.4.6	Autobahnmeistereien ²⁾	36
5.4.7	Nebenbetriebe an Bundesautobahnen ²⁾	36
5.4.8	Rastplätze mit WC (PWC)	38
 Verzeichnis der Abbildungen im Text		
1	Entwicklung des Bundesfernstraßennetzes	5
2	Vergleich der Anzahl der Fahrstreifen je Fahrbahn von Bundesautobahnen und Bundesstraßen der alten Bundesländer mit dem Beitrittsgebiet	5
3	Mittlere Verkehrsstärken nach Straßenklassen außerorts — Entwicklung 1952—1990	11
4	BAB-Ausbaubedarf 2010 — Engpaßanalyse und Projekte Deutsche Einheit —	nach Seite 20
5	Kombinierter Verkehr — Verkehrsaufkommen —	20
6	Veränderung der Unfallzahlen und Unfallfolgen — Vergleich der Verkehrsbeeinflussungsanlage auf der BAB A 5 mit der Situation auf Bundesautobahnen in Hessen	22
7	Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfernstraßen von 1950 bis 1990	28

²⁾ alte und neue Bundesländer

Verzeichnis der Tabellen im Text

1	Längenvergleich der Bundesfernstraßen — alte Bundesländer/ Beitrittsgebiet —	4
2	Erfüllung des Fünfjahresplanes 1986—1990 (Hauptbautitel)	7
3	Erfüllung des Fünfjahresplanes 1986—1990 (Andere Programme) .	7
4	Finanzrahmen	8
5	Entwicklung des Kraftfahrzeug-Bestandes — alte Bundesländer — .	10
5 a	Fahrzeug-Bestand im Beitrittsgebiet am 30. September 1990	10
6	Entwicklung der Fahrleistungen 1980—1990 auf Bundesfernstraßen — alte Bundesländer —	11
7	Nebenbetriebe an Bundesautobahnen — Beitrittsgebiet —	19
8	Leistungsübersicht 1990	25
9	Unterhaltung der Bundesfernstraßen	34
10	Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen	36
11	Nebenbetriebe an Bundesautobahnen — alte Bundesländer — ...	38

Tabellen im Anhang

12	Ist-Ausgaben 1990, aufgeschlüsselt nach Titeln	40
13	Bauleistungen Bundesfernstraßen 1990 — Beitrittsgebiet	44
14	Bundesautobahn-Neubaustrecken	48
15	Bundesstraßen — Neu- und Ausbaustrecken	53
16	Bundesstraßen — Ortsumgehungen —	56
17	Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn im Zuge von Bundesstraßen	64
18	Radwege an Bundesstraßen	65
19	Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen	78
20	Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesstraßen	80
21	Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neu- baustrecken im Jahre 1991	81
22	Längenentwicklung der Bundesfernstraßen	83

Karten (in der Umschlagtasche)

Bauleistungen Bundesfernstraßen 1990 — alte Bundesländer —
 Bauleistungen Bundesfernstraßen 1990 — Beitrittsgebiet —
 Lückenschlußprogramm Straße — D/DDR — vom 3. Mai 1990

Straßenbaubericht 1990

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

Erstmals wurde der Straßenbaubericht für das Jahr 1971 aufgestellt.

Der vorliegende Bericht bezieht sich auf das Jahr 1990. Erstmals wird im wiedervereinigten Deutschland über den Straßenbau im Beitrittsgebiet (Kap. 3) berichtet.

1. Grundlagen

1.1 Netz der Bundesfernstraßen

Mit Beginn des Jahres 1991, rd. drei Monate nach dem Beitritt der ehemaligen DDR, verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von rd. 225 000 km Länge. Hiervon waren 53 333 km oder rd. 24 % Bundesfernstraßen, die sich im Verhältnis 1:4 auf Bundesautobahnen (10 854 km) und Bundesstraßen (42 554 km) aufteilen.

Gemessen an den gesamtdeutschen Zahlen verfügt die Bundesrepublik Deutschland damit längenmäßig im Vergleich zu anderen europäischen Staaten über ein gut entwickeltes Fernstraßennetz (siehe **Tabelle 1** und **Abbildung 1**)

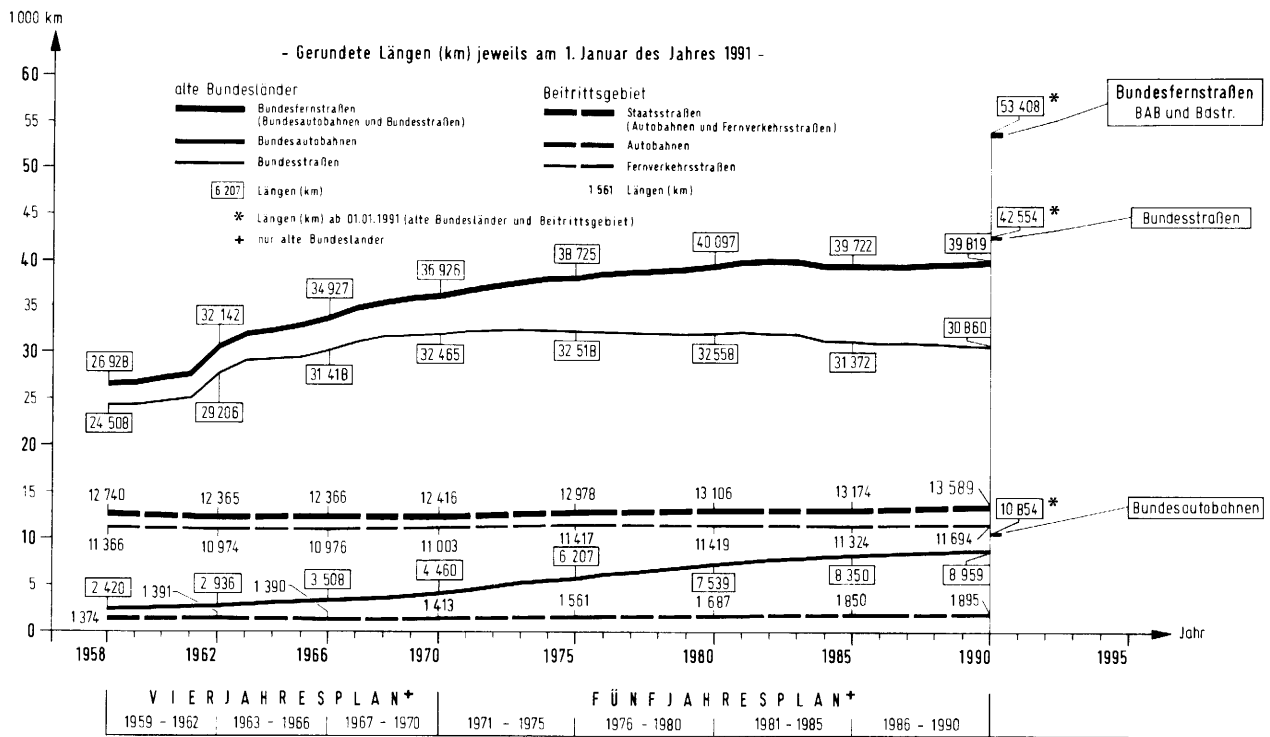
Nicht zu übersehen sind in diesem Netz jedoch die deutlichen Unterschiede zwischen den alten Bundesländern und dem Beitrittsgebiet. Dies gilt sowohl für den Umfang als auch insbesondere für den baulichen Zustand, die Kapazität der Querschnitte und die Umwelt- und Sicherheitsrelevanten Merkmale des Bundesfernstraßennetzes.

Während die alten Bundesländer ein weitgehend gut ausgebautes Straßennetz mit hoher Sicherheit und ausreichendem Nutzerkomfort aufweisen, genügen die Straßen für den überörtlichen Verkehr in den neuen Bundesländern und in Ostberlin nicht den heutigen Anforderungen an Umfang, Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Komfort.

Tabelle 1: Längenvergleich der Bundesfernstraßen alte Bundesländer/Beitrittsgebiet
Stand 1. Januar 1991

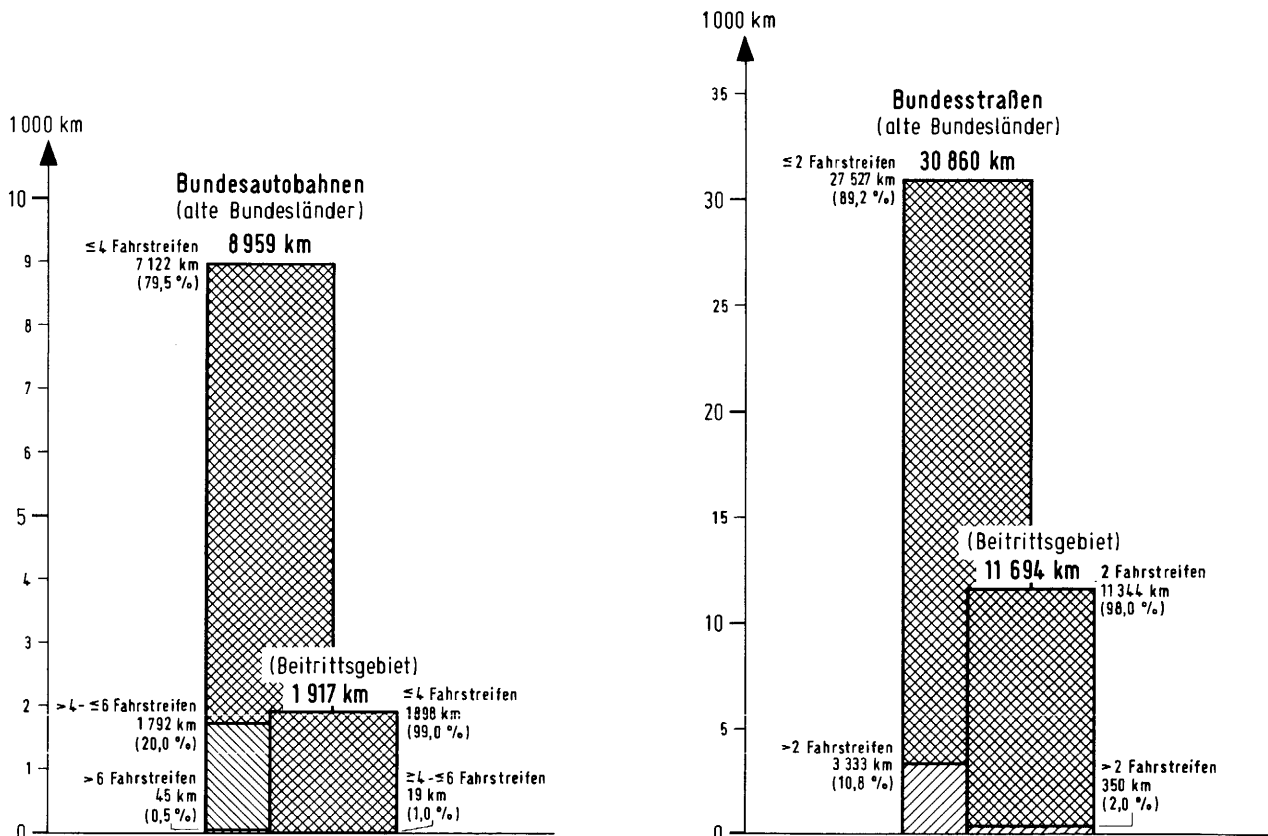
Straßenklasse	alte Bundesländer	Beitrittsgebiet	Insgesamt
a) Bundesautobahnen			
Länge km	8 959	1 895	10 854
Durchschnittliche Breite m	19,5	15,6	—
b) Bundesstraßen			
Länge km	30 860	11 694	42 554
Durchschnittliche Breite m	8,8	7,0	—
Bundesfernstraßen a) + b) km	39 819	13 589	53 408

Abbildung 1: Entwicklung des Bundesfernstraßennetzes



Der in **Abbildung 2** dargestellte Vergleich der Bundesfernstraßen macht dies deutlich.

Abbildung 2: Vergleich der Anzahl der Fahrstreifen pro Fahrbahn von Bundesautobahnen und Bundesstraßen der alten Bundesländer mit dem Beitrittsgebiet



Die entscheidenden Ansatzpunkte für den Ausbau des Straßennetzes im Beitrittsgebiet sind:

- Rasche Erfüllung des Nachholbedarfs,
- Schließung von Netzlücken,
- Verwirklichung der Fernstraßenprojekte „Deutsche Einheit“, denen eine Schlüsselfunktion beim Zusammenwachsen der früher getrennten Teile Deutschlands zukommt und
- Hebung des Sicherheitsstandards und qualifizierte Verbesserungen in bezug auf Umweltverträglichkeit.

1.2 Bedarfs- und Investitionsplanung, Bauprogramme

Grundlage für den Bau der Bundesverkehrswege — das sind die Bundesfernstraßen, die Schienenwege der Deutschen Bundesbahn, die Bundeswasserstraßen und die Flugsicherungsanlagen — ist bis heute der Bundesverkehrswegeplan 1985 (BVWP '85), der am 18. September 1985 vom Bundeskabinett beschlossen wurde. Danach sind für die Verkehrsinvestitionspolitik folgende Ziele maßgebend:

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

Diese Ziele sollen unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit, sparsamer Energieverwendung, der Schutzwürdigkeit von Umwelt, Natur und Landschaft sowie städtebaulicher Belange verfolgt werden.

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. Der Straßenbaubericht 1986 enthält eine Übersicht über die Längen und Kosten der im Bedarfsplan 1986 enthaltenen Projekte sowie ihrer Zuordnung zu Dringlichkeits- und Maßnahmenkategorien.

Ziel des Fünfjahresplanes 1986—1990, der im Jahr 1986 aufgestellt wurde, ist die Verbesserung der Bundesfernstraßen entsprechend den verkehrlichen Erfordernissen einschließlich bedarfsgerechter Netz-

ergänzung 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 Einzelprogramme sind in den Fünfjahresplan 1986—1990 eingeschlossen:

- Ortsumgehungs-Programm 1986,
- Programm zur Beseitigung von Bahnübergängen,
- Programm zum Bau von Radwegen,
- Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesfernstraßen,
- Lärmschutz an Bundesfernstraßen.

Über die Erfüllungsgrade wird in **Kapitel 3** berichtet; die Bilanz enthalten **Tabelle 2** und **Tabelle 3**.

Dem Bundesverkehrswegeplan vergleichbare und fortsetzbare Investitionsprogramme bestanden 1990 für die ehemalige DDR nicht. Das Straßennetz wurde in einem teilweise sehr vernachlässigten Zustand übernommen. Es bedarf dringend der Instandsetzung und des Ausbaus. Über die im Zusammenhang mit der Öffnung der Grenzen und bis Ende 1990 vollzogenen Verbesserungen wird in Kapitel 3 berichtet.

Bis Mitte des Jahres 1989 mußte der Bundesminister für Verkehr davon ausgehen, daß in der vom Gesetzgeber vorgegebenen Fünfjahresfrist bis zum Ende des Jahres 1990 eine Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 1985 nicht erforderlich sein wird. Die Dringlichkeitsstufen waren im Grundsatz unverändert. Der Planungsvorrat des „Vordringlichen Bedarfs“ hätte aufgrund der voraussichtlich verfügbaren Finanzmittel bis über das Jahr 2000 hinaus gereicht. Für einzelne Anpassungen war auch ohne generelle

Tabelle 2: Erfüllung des Fünfjahresplanes 1986—1990
(Hauptbautitel)
— Bauziele, Fertigstellungen, Ausgaben —

Bedarfsgruppe	Bauziele	Fertigstellungen	Erfüllungsgrad	Ansätze FJP ²⁾	Ausgaben
	Soll km	Ist km	% Sp. 3:2	Soll Mrd. DM	Ist Mrd. DM
1	2	3	4	5	6
Ausbau (Verbreiterung) von BAB-Betriebsstrecken Titel 741 16+821 16	230	171,7	74,7	2,16	2,39
Neubau von Bundesautobahnen Titel 741 17+821 17	580	611,3	105,4	5,97	6,72
Neu- und Ausbau von Bundesstraßen Titel 741 27+821 27	958	818,3	85,4	6,52	6,28
davon: Ortsumgehungen	(767)	(664,4)	(86,6)	(5,03)	(4,63)
Insgesamt	—————			14,65	15,39 ¹⁾

¹⁾ siehe Tabelle 5

²⁾ gemäß Finanzplan vom 1. Juli 1986

Tabelle 3: Erfüllung des Fünfjahresplanes 1986—1990
(Andere Programme)
— Fertigstellungen und Ausgaben —

Programm	Leistung Anzahl/km/m ²	Ausgaben Mio. DM
Beseitigung von Bahnübergängen und andere technische Sicherungen im Zuge von Bundesstraßen	36	226
Bau von Radwegen	1 595 km	566
Verkehrsbeeinflussung auf Bundesfernstraßen ¹⁾ — Wechselwegbeeinflussung (beide Richtungen) — Strecken- und Tunnelbeeinflussung (beide Richtungen)	1 260 km 150 km	210
Lärmschutz — Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle — Lärmschutzwände — Lärmschutzfenster	rd. 229 km 359 km 188 000 m ²	1 518 davon 1 081 Vorsorge 437 Sanierung

¹⁾ 1981—1990

Fortschreibung ein ausreichender Spielraum vorhanden.

Seit Ende 1989 liegt jedoch eine neue Situation vor.

Die Verkehrswegeplanung für das vereinte Deutschland hat sich auf folgende neue Rahmenbedingungen einzustellen:

— Erweiterter Geltungsbereich der Planung; dieser beträgt, bezogen auf das frühere Bundesgebiet je

nach Meßgröße zwischen 27,1 % (Einwohnerzahl), 43,6 % (Fläche) und 50,2 % (Netzlänge Eisenbahn).

— Der europäische Rahmen, in den die Planung einzufügen ist, findet nunmehr auch in Richtung Osten in die verkehrsgeografische Normalität zurück.

— Der europäische Binnenmarkt gewinnt an Dynamik und zwar sowohl in seinen bisherigen Grenzen

der 12 Mitgliedstaaten, als auch im Hinblick auf den Beitritt weiterer Länder.

- Mitteleuropa gerät als Treffpunkt von Quell-, Ziel-, Durchgangs- und Binnenverkehr im Verhältnis zu Gesamteuropa in eine Stadt-Umland-Beziehung im großen Maßstab.
- Auf dem Gebiet der neuen Länder herrschte bisher eine grundlegend andere Verkehrsaufteilung Schiene/Straße, insbesondere im Güterverkehr, die sowohl auf eine andere Angebots- als auch auf eine andere Nachfragestruktur zurückzuführen ist.
- Auf dem Gebiet der neuen Länder besteht zusätzlich ein Infrastrukturrückstand, der bereits bei den statistisch faßbaren Merkmalen wie Fahrbahnbreite, Elektrifizierungsgrad und Zweigleisigkeit sichtbar wird und der bei Betrachtung des qualitativen Zustandes noch deutlicher ausfällt.
- Der Nachholbedarf und der Ausbaubedarf auf dem Gebiet der bisherigen DDR fordern eine Einordnung in den Gesamtrahmen des Investitionsgeschehens im vereinten Deutschland.

Der Nachfolgeplan des Bundesverkehrswegeplanes 1985 wird der erste Gesamtdeutsche Verkehrswegeplan sein. Die Arbeiten hierzu sind im Gange und sollen Anfang 1992 abgeschlossen sein, so daß dann der Beschluß des Bundeskabinetts und die parlamentarische Beratung folgen können. Daran schließt

sich die Aufstellung eines Fünfjahresplanes für den Ausbau der Bundesfernstraßen an.

1.3 Finanzierung

Der am 10. Juli 1991 vom Bundeskabinett beschlossene Finanzplan bis 1995 erfaßt erstmalig alle 16 Bundesländer und sieht für Kapitel 1210 die in **Tabelle 4** dargestellten Ansätze vor. Dieser Finanzrahmen beinhaltet ab 1991 Straßenausgaben für die Bundesrepublik Deutschland und berücksichtigt in den Jahren 1990 und 1991 den durch die Vereinigung notwendig gewordenen zusätzlichen Finanzbedarf für Lückenschlüsse im Bereich der ehemaligen innerdeutschen Grenze im Zuge von Bundesfernstraßen.

Der Fünfjahresplan 1986—1990 wurde auf der Basis des Bedarfsplans 1986 und des Finanzplans des Bundes vom 1. Juli 1986 aufgestellt. Gegenüber den damaligen Festlegungen konnten die verfügbaren Haushaltsmittel für den Straßenbau in den Jahren seit 1986 unter Einschluß der Ausgaben im Jahre 1990 lediglich um rd. 694 Mio. DM (= 2,2%), bei den Mitteln für die Bedarfsplan-Maßnahmen (Hauptbautitel) um rd. 750 Mrd. DM (= 5 %) gesteigert werden. Die damals festgelegten Bauziele konnten damit in wesentlichen Teilen nicht erreicht werden (siehe Tabelle 2).

Tabelle 4: Finanzrahmen

— in Mio. DM —

(Soll 1991—1995 gemäß Kabinettsbeschluß vom 10. Juli 1991)

	Summe 1981–85 Ist	1986 Ist	1987 Ist	1988 Ist	1989 Ist	1990 Ist	Summe 1986–90 Ist	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	6 724,1	31 694,2	8 418,0	9 950,0	10 900,0	11 950,0	11 950,0	53 168,0
Nicht- investi- tionen . . .	5 624,7	1 131,2	1 135,3	1 154,3	1 169,9	1 291,9	5 882,6	1 764,4	1 856,6	1 955,9	2 065,4	2 188,4	9 830,7
Investi- tionen einschl. ZIP ¹⁾	25 474,6	5 065,4	5 115,6	5 078,8	5 119,6	5 432,2	25 811,6	6 653,6	8 093,4	8 944,1	9 884,6	9 761,6	43 337,3
— davon Haupt- bau- titel . .	16 671,7	3 209,9	3 112,5	2 949,3	2 951,4	3 162,6	15 385,7	2 864,0	2 999,4 ³⁾	2 979,4 ³⁾	2 956,6 ³⁾	2 893,0 ³⁾	14 682,4 ³⁾
— davon andere Investi- tionen	8 802,9	1 855,5	2 003,1	2 129,5	2 168,2	2 269,6	10 425,9	3 789,6	5 094,0	5 964,7	6 938,0	6 868,6	28 654,9

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

²⁾ Zum Vergleich: Fünfjahresplan 1982 bis 1985 (Ist)

31 099,3 Mio. DM

Fünfjahresplan 1986 bis 1990 (Soll)

31 000,0 Mio. DM

Fünfjahresplan 1986 bis 1990 (Ist)

31 694,2 Mio. DM

Mehrbetrag

694,2 Mio. DM

³⁾ Nur Hauptbautitel für alte Bundesländer

1.4 Künftige wichtige Bedarfsbereiche

Für die 90er Jahre sind erhebliche zusätzliche Mittel für den Straßenbau erforderlich.

Die nachfolgenden Bedarfsbereiche sind dabei besonders vordringlich:

- Erhaltung des vorhandenen Netzes („Ersatzbedarf“) in West und Ost insbesondere wegen stark gestiegener Verkehrsmengen und von der EG beschlossener höherer zulässiger Achslasten und Gesamtgewichte der Nutzfahrzeuge unter Einschluß der nachgeholtten Erhaltung (Teil des Nachholbedarfs) zur Herstellung eines ausreichenden Gebrauchszustandes (Sicherheit, Befahrbarkeit, Begehrbarkeit), zur Angleichung des Ausbaustandards der Straßenverkehrsanlagen an den in den alten Bundesländern vorhandenen Zustand und zur Sicherung und dauerhaften Erhaltung der Bauwerke für Straßen im Beitrittsgebiet.

Mittelbedarf rd. 30 Mrd. DM

- Ausbaumaßnahmen zur qualitativen Verbesserung des Straßennetzes in West und Ost (hier teilweise Nachholbedarf) wie z. B. grundhafte Erneuerung der Bundesautobahnen unter Einschluß neuer Standstreifen sowie V- und B-Fahrfstreifen an Anschlußstellen, Um- und Ausbau von Bundesstraßen, Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen.

Mittelbedarf rd. 15 Mrd. DM

- Schließen von Lücken zur Wiederherstellung von unterbrochenen, ehemals durchgehenden Straßenverbindungen und zum Ausbau unterdimensionierter, angrenzender Abschnitte.

Mittelbedarf rd. 2 Mrd. DM

- Die Realisierung der Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ des geltenden Bedarfsplans bis zum Jahr 2000 unter Einschluß der Kosten der Maßnahmen, die seit 1. Januar 1986 nach §§ 3 bzw. 6 FStrAbG in den Haushalt eingestellt wurden und den seit Anfang 1990 in Bau gegangenen oder fest disponierten Ortsumgehungen in den neuen Bundesländern.

Mittelbedarf rd. 40 Mrd. DM

- „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ — vorrangige Vorhaben mit herausragender überregionaler Bedeutung und Schlüsselfunktion für das Zusammenwachsen der jahrzehntlang getrennten Teile Deutschlands.

Mittelbedarf (Teil: Straße) rd. 23 Mrd. DM

- Bau von Anschlußstrecken an diese Projekte im Beitrittsgebiet.

Mittelbedarf rd. 5 Mrd. DM

- Bau der im „Zusätzlichen Vordringlichen Bedarf“ u. a. aus Teilen der bisherigen Stufe „Planung“ enthaltenen Vorhaben. Hier sind insbesondere infolge der starken Verkehrszunahme auf den Bundesfernstraßen in den alten Bundesländern im Zeitraum 1985—1989 zahlreiche Maßnahmen, vor allem die Verbreiterung von 1 100 km hochbelasteten Autobahnen auf 6 — teilweise auf 8 — Fahrstreifen dringlich geworden (hierzu auch Kapitel 4.1).

Mittelbedarf rd. 25 Mrd. DM

Gesamtmittelbedarf rd. 145 Mrd. DM

Schon ohne die Kosten weiterer für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur wichtiger und vordringlicher Vorhaben, die von den neuen und den alten Bundesländern zur Aufnahme in den Bedarfsplan angemeldet wurden und deren Kosten zur Zeit noch nicht genannt werden können, besteht ein Investitionsbedarf von rd. 145 Mrd. DM, der den aus heutiger Sicht zu erwartenden Finanzrahmen im Bundeshaushalt 1991—2000 beträchtlich übersteigt.

Der notwendige Wirtschaftsaufschwung im Osten Deutschlands kann nur erreicht werden, wenn die Funktionstüchtigkeit des Bundesfernstraßennetzes — das heißt seine sachgerechte Erhaltung und sein angemessener Ausbau — durch eine hinreichende Anhebung der Ansätze für den Bundesfernstraßenbau sichergestellt wird.

Die Bundesregierung hat im Lichte des Bedarfs für das vergrößerte deutsche Straßennetz die Haushaltsansätze der mittelbaren Finanzplanung deutlich angehoben, mit starken Steigerungen in den Jahren 1993 bis 1995. Ferner sind in den Jahren 1991 und 1992 aus Mitteln des Programms „Aufschwung Ost“ 1 861 Mrd. DM bereitgestellt worden bzw. vorgesehen.

Dennoch zeigt der Vergleich von Bedarf und den Haushaltszahlen Finanzierungsprobleme, vor allem angesichts des Zeitdruckes unter dem die Infrastrukturverbesserung steht.

Bei einer Beibehaltung der bisherigen Ansätze werden Wirtschaft und Produktion zunehmend von Engpässen im Verkehr betroffen, die zu Einbußen in der Produktivität und damit zu einer Verlangsamung der Wirtschaftsentwicklung für Gesamtdeutschland führen können.

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 ergänzend zur weiterhin notwendigen Haushaltsfinanzierung andere Finanzierungsquellen, wie der Einsatz von privatem Kapital, für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der Bundesrepublik Deutschland — vor allem in den neuen Ländern — erschlossen werden können.

2. Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen

— Kraftfahrzeuge

Mitte des Jahres 1991 wurde in den alten Bundesländern ein Bestand von über 36,5 Mio. Kraftfahrzeugen ermittelt. Bei den Pkw war ein Zuwachs von 2,1 % festzustellen. Von den 31 322 Mio. Pkw waren insge-

samt rd. 55 % als schadstoffreduzierte Fahrzeuge anerkannt. Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestands bezogen auf den Vorjahresstand — jeweils 1. Januar 1990 bzw. 1. Juli 1990 — sowie die Anteile der Fahrzeugarten zeigt **Tabelle 5**.

Tabelle 5: Entwicklung des Kraftfahrzeug-Bestandes
— alte Bundesländer —

Fahrzeug-Art	Bestand in 1 000 am		Veränderung (%) gegenüber Vorjahr am	
	1. Januar 1991	1. Juli 1991	1. Januar 1990	1. Juli 1990
Pkw	30 695	31 322	+1,8	+2,1
Lkw	1 409	1 440	+3,2	+3,7
übrige Kfz	3 665	3 767	+2,2	+2,5
Fahrzeuge insgesamt	35 769	36 529	+1,9	+2,2

Die Öffnung der Grenzen hat 1990 zu einer erheblichen Zunahme des Bestandes an Straßenfahrzeugen in der ehemaligen DDR geführt (siehe Tabelle 5a). Fahrzeugartbezogen hatten alle Gruppen mit Ausnahme der Krafträder (-1,2 %) zum Teil zweistellige Zuwachsraten.

Tabelle 5a: Fahrzeugbestand im Beitrittsgebiet am 30. September 1990

Fahrzeug-Art	Bestand in 1 000	Veränderung (%) gegenüber Vorjahr
Pkw ¹⁾	4 817	+23,5
Lkw ²⁾	264	+10,1
Kraftomnibusse ³⁾	72	+15,4
Fahrzeuge insgesamt ..	8 836	+13,1

¹⁾ Ohne Kombinationskraftwagen und Kleinbusse

²⁾ Einschließlich Kombinationskraftwagen und ab 1978 ohne Kleinbusse

³⁾ Kraftomnibusse ab 1978 einschließlich Kleinbusse

— Verkehrsleistungen

Auf den Bundesfernstraßen in den alten Bundesländern wurden 1990 rd. 243,3 Mrd. Fahrzeugkilo-

meter zurückgelegt; dies entspricht etwa der Hälfte der gesamten Verkehrsleistungen des Kraftfahrzeugverkehrs. Besonders hoch ist die Konzentration des Kraftfahrzeugverkehrs auf den Bundesautobahnen. Auf diesen werden bei einem Längenanteil von rd. 1,7 % am Gesamtstraßennetz rd. 29 % (bei rd. 135,5 Mrd. Fz × km insgesamt) aller Fahrleistungen auf der Straße erbracht. Dieser hohe Anteil unterstreicht die Bedeutung der Bundesautobahnen für die Verkehrsabwicklung.

— Verkehrsstärken

Die mittleren Werte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) betragen in den alten Bundesländern:

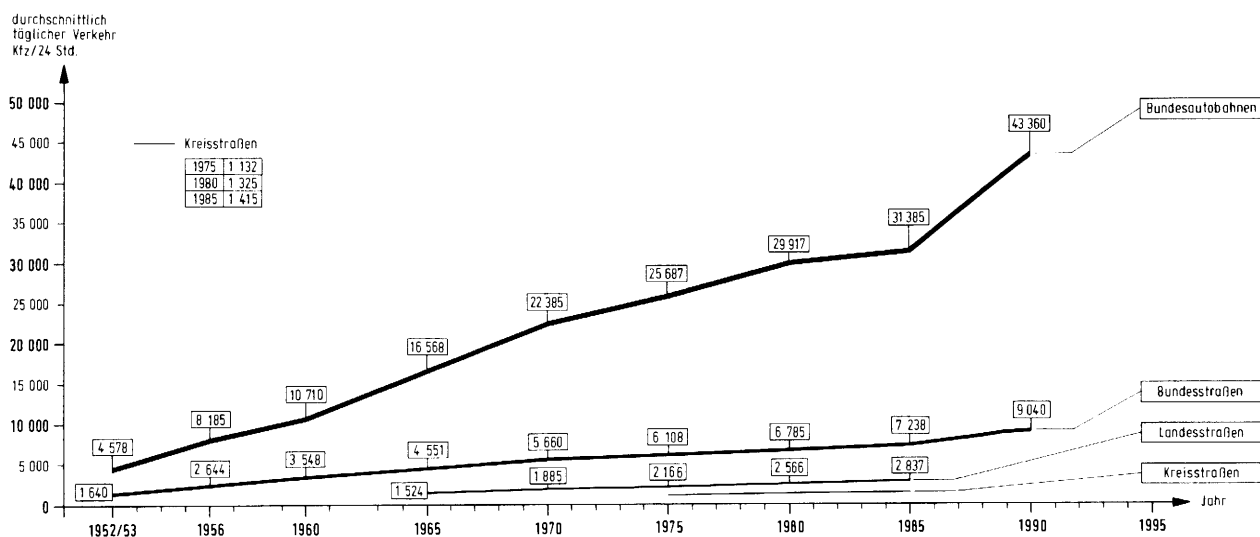
Bundesautobahnen 1990: rd. 43 360 Kfz/24 h (1989: 40 647 Kfz/24 h) und

Bundesstraßen 1990: rd. 9 040 Kfz/24 h (1989: 8 701 Kfz/24 h).

Veränderungen im West/Ost-Verkehr sind darin enthalten.

Die Entwicklung dieser Belastungswerte seit 1952 zeigt **Abbildung 3**. Daraus ist auch ersichtlich, daß die Verkehrsstärke auf den Bundesautobahnen weiterhin überproportional zugenommen hat.

Abbildung 3: Mittlere Verkehrsstärken nach Straßenklassen in den alten Bundesländern
 — außerorts — Entwicklung 1952—1990



Die Verkehrsstärken in den alten Bundesländern wurden an 620 Zählstellen im Bundesfernstraßennetz mit Hilfe von automatischen Langzeitzählgeräten kontinuierlich ermittelt.

Im Beitrittsgebiet existierte bisher kein für statistische Zwecke nutzbares Verkehrsdatenerfassungssystem, so daß solche Angaben und Hochrechnungen für das Jahr 1990 nicht durchgeführt werden konnten. Im Berichtsjahr wurden die ersten Planungsgrundlagen für einen stufenweisen Ausbau eines Langzeitzählstellennetzes in den neuen Bundesländern geschaffen. Nach der Inbetriebnahme der vorgesehenen automatischen Verkehrsdatenerfassungsgeräte können voraussichtlich ab 1991 auch für das Straßennetz im Beitrittsgebiet Verkehrsstärken und Fahrleistun-

gen ermittelt werden. Für den Bereich der alten Bundesländer zeigt **Tabelle 6** die aus o. g. Zählergebnissen ermittelten Fahrleistungen auf den Bundesfernstraßen seit 1980 und ihre Entwicklungstrends. Veränderungen im West/Ost-Verkehr sind darin enthalten.

Zur aktuellen Beobachtung der Verkehrsentwicklung in kritischen Reisezeiten wurden auch 1991 der Oster- und Pfingstreiseverkehr an 21 repräsentativen, automatisch arbeitenden Langzeitzählstellen an Bundesautobahnen erfaßt.

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

Tabelle 6: Entwicklung der Fahrleistungen 1980—1989 auf Bundesfernstraßen in den alten Bundesländern

Straßenklasse	Fahrleistungen Mrd. Fz-km			Zunahme absolut Mrd. Fz-km		Zunahme relativ (%)	
	1980	1985	1990	1980—1985	1985—1990	1980—1985	1985—1990
Bundesautobahnen	80,7	94,4	140,8 *)	13,7	46,4	16,9	49,2
Bundesstraßen	83,6	84,3	102,5 *)	0,7	17,9	0,8	21,2

*) Die Fahrleistungen für 1990 gelten nur für den Bereich der alten Bundesländer. Veränderungen im West/Ost-Verkehr sind jedoch impliziert enthalten.

	Strecke Zählstelle bei	Reise- zeit	1991		1990 zum Vergleich	
			Datum	Verkehrsmenge — Kfz/24 h —	Datum	Verkehrsmenge — Kfz/24 h —
	1	2	3	4	5	6
A 2	Hannover–Dortmund Lauenau	Ostern Pfingsten	Do. 28. 3. Fr. 17. 5.	89 895 98 743	Do. 12. 4. Fr. 1. 6.	89 347 87 829
A 3	Köln–Frankfurt M. Idstein	Ostern Pfingsten	Do. 28. 3. Fr. 17. 5.	94 163 103 676	Do. 12. 4. Fr. 1. 6.	105 009 99 804
A 3	Würzburg–Nürnberg Geiselwind	Ostern Pfingsten	Do. 28. 3. Fr. 17. 5.	79 616 84 280	Do. 12. 4. Fr. 1. 6.	82 980 86 048
A 5	Heidelberg–Karlsruhe Eppelheim	Ostern Pfingsten	Do. 28. 3. Fr. 17. 5.	84 525 92 725	Do. 12. 4. Fr. 1. 6.	90 276 88 291
A 8	München–Salzburg Holzkirchen	Ostern Pfingsten	Mo. 1. 4. Fr. 17. 5.	105 861 107 061	Mo. 16. 4. Fr. 1. 6.	97 415 114 386
A 9	Nürnberg–München München (Nord)	Ostern Pfingsten	Do. 28. 3. Fr. 17. 5.	132 241 138 310	Do. 12. 4. Fr. 1. 6.	144 186 152 329

— 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 400 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,
- Vermeidung von Baustellenkonzentrationen, d. h. bessere zeitliche und räumliche Verteilung der Baustellen,
- Verminderung der Anzahl der Baustellen in den Reisezeiten und der
- Überblick über die gesamte Bautätigkeit eines ganzen Jahres.

Im Jahre 1990 konnten von den 400 Baustellen zwei Drittel außerhalb der Reisezeiten (Ostern, Pfingsten, Hauptreisezeit) betrieben werden. An den vom Ferientourismus bevorzugten Hauptstrecken der Bundesautobahnen wurden 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 wurden ab 1990 weitere Maßnahmen zur Beschleunigung der Bauarbeiten an BAB-Betriebsstrecken getroffen, welche die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs verbessern helfen.

Eine wesentliche Verkürzung der Bauzeit läßt sich im Grunde 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, der Personaleinsatz, die Anlieferung von Baumaterialien und behördliche Auflagen.

Die beschleunigte Ausführung der Bauarbeiten erfordert daher sorgfältige Vorbereitungen sowohl seitens der Straßenbauverwaltung als auch der Straßenbauunternehmen. Sie 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 sind dies für jede Fahrtrichtung zwei Behelfsfahrtstreifen. Dieses Ziel konnte, von wenigen Ausnahmen abgesehen, an allen längerfristigen Baustellen — insbesondere an den stark belasteten BAB-Strecken — erreicht werden.

In den neuen Bundesländern gestalten sich die Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen wegen der vorhandenen geringen Fahrbahnquerschnitte besonders schwierig. Trotz der notwendigen verstärkten Bautätigkeit wird in diesen Bundesländern alles unternommen, um Störungen des Verkehrs durch Baustellen gering zu halten.

3. Straßenbau im Beitrittsgebiet

3.1 Bauleistungen und Ausgaben 1990 einschließlich Lückenschlußprogramm

Zum Jahresende 1989 wurden Sofortmaßnahmen zur Öffnung neuer Übergänge an der ehemaligen innerdeutschen Grenze ergriffen. Bereits im Frühjahr 1990 wurde mit ersten Lückenschlußmaßnahmen zur Wiederherstellung von vor dem 9. November 1989 unterbrochenen ehemals durchgehenden Straßenverbindungen begonnen. Siehe Karte „**Lückenschlußprogramm Straße — D/DDR vom 3. Mai 1990**“. Gleichzeitig wurden die in Querschnitt und Befestigung unterdimensionierten angrenzenden Abschnitte im engeren Grenzbereich ausgebaut.

Im Rahmen von 2 Nachträgen zum Bundeshaushalt 1990 sowie durch zusätzliche Finanzzuweisungen der Bundesrepublik Deutschland an die ehemalige DDR hat die Bundesregierung im 2. Halbjahr des Jahres 1990, d. h. nach Einführung der DM im Rahmen der Währungsunion für Straßenbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen in den neuen Bundesländern rund 450 Mio. DM aufgewendet. Einzelheiten über Fertigstellungen bzw. im Bau befindliche Maßnahmen sind im Anhang in **Tabelle 13** und in der Karte „**Bauleistungen Bundesfernstraßen 1990 — Beitrittsgebiet**“ dargestellt.

Im Berichtsjahr 1990 befanden sich in Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Hessen, Bayern und den angrenzenden neuen Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Thüringen 59 Lückenschlußmaßnahmen (Gesamtkosten: 335,4 Mio. DM) in Bau. Davon wurden 20 Maßnahmen noch 1990 fertiggestellt.

Die Maßnahmen- und Kostenverteilung auf die jeweiligen Länder sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen:

Land	Gesamtkosten — Mio. DM —	Ausgaben 1990 — Mio. DM —	1990 im Bau Anzahl	davon 1990 fertig- gestellt Anzahl
Schleswig-Holstein	1,4	1,4	1	1
Niedersachsen	107,0	9,3	21	8
Hessen	21,3	18,9	9	8
Bayern	180,0	39,8	8	—
Mecklenburg-Vorpommern .	11,8	9,4	3	2
Sachsen-Anhalt	12,5	8,6	14	5
Thüringen . .	1,4	0,5	3	1

Von den 1990 hier erreichten Bauleistungen auf Bundesfernstraßen sind besonders hervorzuheben:

- die Inbetriebnahme der rd. 11 km langen provisorisch instandgesetzten südlichen Richtungsfahrbahnen der BAB Bad Hersfeld–Eisenach (A 4) im fehlenden Abschnitt zwischen Wildeck/Obersuhl und Wommen, die zum Sommer 1991 im Bereich zwischen den Talbrücken Richelsdorf und Wommen zur Verbesserung des Verkehrsablaufes und zur Anhebung der Verkehrssicherheit auf 4 Fahrstreifen verbreitert worden sind.
- der Baubeginn für die 2. Richtungsfahrbahn der BAB A 72 Hof–Chemnitz im rd. 25 km langen Abschnitt zwischen Hof und Plauen, nachdem bereits im November 1989 die provisorische Inbetriebnahme der 1. Richtungsfahrbahn erreicht werden konnte,
- der Beginn der Arbeiten für die neue Elbebrücke bei Dömitz im Zuge der B 191 im Abschnitt zwischen Uelzen und Ludwigslust,
- der Baubeginn für die rd. 3 km lange Umgehungsstraße von Lübeck/Schlutup (B 104), die am 17. Mai 1991 in Betrieb genommen worden ist,
- der Ausbau der B 5 von der Landesgrenze SH/MV bis Boizenburg,
- der Ausbau der B 105 von Selmsdorf bis Dassow,
- der Ausbau der B 208 von Ratzeburg bis Landesgrenze SH/MV und Bundesstraße 4 von Hohegeiß bis Rothesütte,
- der Bau einer 2. Fahrspur sowie Anbau eines Radweges im Zuge der B 6 von Bad Harzburg bis Stapelburg,
- Deckenbauarbeiten auf der B 7 zwischen Rittmannshausen und Ifta,
- B 84/278 von der Landesgrenze HE/TH bis Sünna,
- B 249 von der Landesgrenze HE/TH bis Katharinenberg und
- der Ausbau der B 2 zwischen Töpen, Juchhöh und Schleiz sowie der B 89 zwischen Sonneberg und Neuhaus-Schierschnitz.

Die Bauarbeiten an den Bundesautobahnen im Beitrittsgebiet waren 1990 auf die Grunderneuerung einschließlich Fahr- und Standstreifenanbau an den ehemaligen Transitstrecken Berlin–Nürnberg (A 9) und auf den Berliner Ring (A 10) konzentriert. Im Jahre 1990 konnten auf der A 9 im besonders sanierungsbedürftigen rd. 70 km langen Abschnitt zwischen dem Schkeuditzer und dem Hermsdorfer Kreuz die ersten rd. 22 km grunderneuerter Richtungsfahrbahnen in Betrieb genommen werden. Für 1991 ist die

Fertigstellung weiterer rd. 40 km Richtungsfahrbahnen zum Teil mit Anbau eines 3. Fahrstreifens vorgesehen. Auf dem Südring Berlin (A 10) sind 1990 die ersten rd. 11 km Richtungsfahrbahnen grunderneuert worden; 1991 sollen weitere rd. 20 km Richtungsfahrbahnen fertiggestellt werden.

Darüber hinaus sind 1990 erste Deckenerneuerungsarbeiten auf Abschnitten verschiedener Autobahnen, insbesondere auf den Strecken Hannover–Berlin (A 2), Berlin–Dresden (A 13), Eisenach–Dresden (A 4) und Berlin–Nürnberg (A 9) angelaufen.

Im Netz der Bundesstraßen sind — als 1. Schritt zur Verwirklichung des Nachholbedarfs — 1990 eine Vielzahl von Deckenbaumaßnahmen zur Substanzerhaltung, zur Verbesserung der Befahrbarkeit sowie zur Anhebung der Verkehrssicherheit erfolgt.

3.2 „Nachholbedarf“ — Teil Straße —

Erhaltungszustand und Ausbaustandard der Straßenverkehrsanlagen auf dem Gebiet der ehemaligen DDR entsprechen in wesentlichen Teilen nicht den Anforderungen. Gegenüber dem Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland und anderer westeuropäischer Staaten besteht ein erheblicher Nachholbedarf, hervorgerufen vor allem durch unzureichende Mittel für Erhaltung und Ausbau während der vergangenen Jahrzehnte.

Der Bestand der Straßenbefestigungen und Brücken ist vielfach gefährdet; in größeren Teilen der Straßennetze ist ein sicherer Verkehrsablauf nicht gewährleistet. Bei den Autobahnen weisen ca. 45 % aller Flächen erhebliche bzw. schwere Schäden auf; bei den Fernverkehrsstraßen sind es ca. 22 %, bei den Bezirksstraßen ca. 41 % und bei den kommunalen Straßen ca. 68 %.

Der Zustand der 5 828 Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen im Beitrittsgebiet wird charakterisiert durch

- zu geringe Tragfähigkeit,
- zu schmale Fahrbahnen,
- meist mangelhaften Erhaltungszustand und
- unzureichende Absturzsicherung (Schutzplanken, Geländer).

Im einzelnen haben 11,5 % der 2 951 Bundesautobahnbrücken¹⁾ und 16,5 % der 2 877 Bundesstraßenbrücken¹⁾ so starke Schäden, daß die Tragfähigkeit beeinträchtigt ist. Darüber hinaus ist der Bauwerksbestand wesentlich älter als in den alten Bundesländern.

Ausbaustandard und Ausstattung der Verkehrsanlagen genügen nicht den Anforderungen. So sind beispielsweise die höhengleichen Knotenpunkte überwiegend nicht nach sicherheits- und verkehrstechnischen Standards ausgestaltet; höhengleiche Bahnübergänge mit unterschiedlichen Sicherheitsstandards bestehen in größerer Zahl. Standstreifen,

Schutzplanken, Lärmschutzeinrichtungen und Notrufanlagen fehlen an Autobahnen auf weiten Strecken; die Straßenquerschnitte der Fernverkehrs- und Bezirksstraßen entsprechen vielfach nicht der Sicherheit und den verkehrstechnischen Anforderungen.

Im Rahmen eines Auftrages des Bundesministers für Verkehr wurde der Nachholbedarf für die Straßennetze der ehemaligen DDR durch Gutachten abgeschätzt. Dabei wurde als Nachholbedarf der bauliche und finanzielle Aufwand definiert, der notwendig ist, um den Standard der Straßenverkehrsanlagen in der ehemaligen DDR an den Standard der Bundesrepublik Deutschland heranzuführen; bei kapazitätserhöhenden Maßnahmen allerdings nur unter Berücksichtigung der bisher vorhandenen Verkehrsbelastungen. Nachholbedarf besteht insbesondere für die Sicherung und dauerhafte Erhaltung der Bauwerkssubstanz, zur Herstellung eines ausreichenden Gebrauchszustandes, die Angleichung des Ausbaustandards an das Niveau in den alten Bundesländern und die ergänzende Ausstattung der Straßenverkehrsanlagen mit verkehrssichernden, verkehrsleitenden und umweltschützenden Ausrüstungen sowie mit Serviceeinrichtungen.

Nach den Gutachterschätzungen bestand Anfang 1990 ein Gesamtnachholbedarf bei Bundesfernstraßen (Autobahnen und Fernverkehrsstraßen der ehemaligen DDR) in Höhe von rd. 12,7 Mrd. DM, bei Bezirksstraßen von rd. 15,5 Mrd. DM und bei Kommunalstraßen von rd. 32,6 Mrd. DM.

Für den Bereich der Bundesfernstraßen, insbesondere an Bundesautobahnen, wurden 1990 schon erste Arbeiten (z. B. grundhafte Erneuerung von Fahrbahndecken, Verzögerungs- und Beschleunigungs-Fahrstreifen an Anschlußstellen, Ausrüstung mit Mittelschutzplanken usw.) eingeleitet. Die Anpassung des Ausbaustandards der sonstigen Ausrüstung der Bundesfernstraßen im Beitrittsgebiet — im Sinne der Definition für die Nachholbedarfsabschätzung — wird im Rahmen der Investitionsplanung des Bundesverkehrswegeplanes 1992 bei den Investitionen für die Netzerhaltung sowie dessen qualitativer und kapazitiver Verbesserung berücksichtigt.

Die Arbeiten zur Beseitigung der festgestellten erheblichen Mängel an der Straßeninfrastruktur müssen in den nächsten Jahren so geplant und finanziert werden, daß durch sie die angestrebte Anpassung der Wirtschafts- und Lebensbedingungen im Beitrittsgebiet nicht behindert wird.

3.3 Beseitigung von Unfallschwerpunkten im Beitrittsgebiet

Die Straßenverkehrsunfälle im Beitrittsgebiet haben besorgniserregend zugenommen. Die Anzahl der Straßenverkehrstoten ist 1990 um ca. 90 % gegenüber 1989 angestiegen.

Der zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erforderliche Ausbau des Bundesfernstraßennetzes ist wegen der vorgeschriebenen planungsrechtlichen Verfahren vielfach nur mittel- bis langfristig möglich.

¹⁾ Quelle: Ministerium für Verkehr der DDR 1988

Schneller kann die Verkehrssicherheit zunächst durch folgende Maßnahmen verbessert werden:

- Ausstattung der Bundesautobahnen mit Mittelschutzplanken

Ende 1990 waren ca. 140 km (ca. 6 % des Bundesautobahn-Netzes von ca. 1 880 km im Beitrittsgebiet) mit Mittelschutzplanken ausgestattet. Bis Ende 1991 werden ca. 1 040 km (ca. 54 %) ausgerüstet sein.

Die Kosten hierfür betragen ca. 90 Mio. DM.

- Verlegung der Notrufsäulen von den Mittelstreifen der Bundesautobahnen an die Fahrbahnaußenseiten.

Alle Bundesautobahn-Strecken, auf denen Notrufsäulen im Mittelstreifen stehen (ca. 660 km), werden im Jahre 1991 umgerüstet.

Hierfür sind Kosten von ca. 15 Mio. DM veranschlagt.

- Sofortprogramm zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten auf den Bundesfernstraßen im Beitrittsgebiet (auf der Grundlage von Meldungen der Straßenbaudienststellen im Beitrittsgebiet)

Hiermit soll im Jahr 1991 an rd. 100 Unfallschwerpunkten mit Hilfe straßenverkehrstechnischer Maßnahmen wie

- Verbesserung der Ein- und Ausfahrten an Autobahnanschlußstellen,
- Einrichtung von Lichtsignalanlagen an Bundesstraßen,
- Aufstellen von Leitpfosten und Verkehrszeichen und
- Straßenmarkierungen

die Verkehrssicherheit verbessert werden.

Darüber hinaus tragen auch alle anderen Straßenbaumaßnahmen wie die

- Erneuerung von Fahrbahndecken,
- Umgestaltung von Knotenpunkten und der
- Bau von Ortsumgehungen

zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

3.4 Beschleunigung des Ausbaues von Bundesfernstraßen

Zur Herstellung der Einheitlichkeit der Lebensverhältnisse im Bundesgebiet ist der zügige Aufbau der Wirtschaft im Beitrittsgebiet erforderlich. Unabdingbare Voraussetzung hierfür sind moderne und sichere Verkehrswege. Die notwendigen Investitionsentscheidungen müssen schnell getroffen und umgesetzt werden. Dies ist mit den herkömmlichen langwierigen Planungsverfahren nicht möglich. Das bisher geltende Planungsrecht muß daher für Bundesverkehrswege im Beitrittsgebiet und übergreifend zu den Wirtschaftszentren des übrigen Bundesgebietes mit dem Ziel geändert werden, die Planungsverfahren

wesentlich zu verkürzen. Diesem Ziel dienen das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz und die Investitionsmaßnahmengesetze, sowie die Gründung einer Gesellschaft in privater Rechtsform für die Planung und den Bau der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (DEGES).

3.5 Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“

Die Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur im Beitrittsgebiet gehört zu den besonders wichtigen Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Aufschwung im Beitrittsgebiet und für die Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zu Osteuropa. Der Bundesverkehrsminister hat daher im Vorgriff auf den Gesamtdeutschen Verkehrswegeplan bereits ein Programm zum Ausbau der Straßen-, Schienen- und Binnenschiffahrtswege im Beitrittsgebiet und zur Verbesserung der Anbindung an den Westen vorgelegt, dessen Verwirklichung insgesamt 56 Mrd. DM kosten soll. Für Bundesfernstraßen sind davon rd. 23 Mrd. DM vorgesehen.

Diese Planung wurde vom Bundeskabinett als „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ am 9. April 1991 beschlossen. Darunter befinden sich folgende Fernstraßenprojekte:

- Lübeck-Bundesgrenze (Stettin),
- Hannover-Magdeburg-Berlin,
- Nürnberg-Leipzig-Berlin,
- Göttingen-Halle,
- Magdeburg-Halle,
- Bad Hersfeld/Kassel-Erfurt-Dresden-Görlitz,
- Erfurt-Schweinfurt.

Die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ werden vorrangiger Bestandteil des Gesamtdeutschen Verkehrswegeplanes sein. Sie sollen die baldige Angleichung der Verkehrsinfrastruktur im Beitrittsgebiet an den Qualitätsstandard im Westen bewirken und die Verkehrsinfrastruktur in ganz Deutschland auf die Anforderungen des europäischen Binnenmarktes vorbereiten.

3.6 Fortbildung der Beschäftigten

Den Beschäftigten der Straßenbauverwaltungen in den neuen Ländern vermitteln Experten des Bundes und der alten Länder in Dienstbesprechungen, Einzelberatung und zusätzlich in besonderen Fortbildungsveranstaltungen rechtliches, technisches und administratives Fachwissen. Themen für die Fortbildungsveranstaltungen waren bisher insbesondere das verfassungsrechtliche Gefüge der Bundesrepublik, Grundsätze des zivilen und des Verwaltungsrechts einschließlich des Prozeßrechts, das Planungsrecht, der Grunderwerb, das sonstige Straßenbaurecht, das Vergabe-, Haushalts- und Rechnungswesen sowie brückenbautechnische Vorschriften. Die Veranstaltungen bestanden in ein- bis zweiwöchigen Lehrgän-

gen oder in ein- bis zweitägigen Vortragskolloquien sowohl in den westlichen als auch in den östlichen Ländern; sie wurden in der Regel vom Bund finanziert.

Das Informationsangebot, das zusätzlich mit ausführlichen Skripten gefördert wurde, ist mit viel Interesse und Engagement akzeptiert worden.

Im Jahre 1991 sind diese Fortbildungsveranstaltungen in noch breiterem Umfang weitergeführt worden.

Kopien der im Straßenbau wesentlichen gesetzlichen Bestimmungen, Richtlinien und Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau wurden den neuen Verwaltungen in größerem Umfang zur Verfügung gestellt.

4. Aktuelles

4.1 Starker Verkehrsanstieg auf Bundesautobahnen

Die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ (siehe Kap. 3.5) enthalten im Beitrittsgebiet rd. 1 000 km 6streifigen Ausbau in den 3 Strecken

- Hannover–Berlin (A 2/A 10),
- Berlin–Nürnberg (A 9),
- Bad Hersfeld–Dresden (A 4).

Dieser Ausbaubedarf stützt sich auf eine erste Verkehrsprognose 2010, die Verkehrsmengen von teilweise sogar weit über 50 000 Kfz/24 h im Jahresmittel voraussagt.

Für den Bereich der alten Bundesländer stellt sich die Situation wie folgt dar:

Die mittlere Verkehrsmenge auf Bundesautobahnen hat sich im Jahre 1989 auf ca. 40 000 Kfz/24 h erhöht. Die Fahrleistungen allein auf den Autobahnen in den westlichen Ländern nahmen zwischen 1985 und 1989 — d. h. innerhalb von vier Jahren — um 38 % zu. Mehr als 25 % des Autobahnnetzes ist bereits als überlastet einzustufen; mit diesem hohen Belastungsniveau sind in zunehmendem Maße Verkehrszustände verbunden, die immer wieder zu weitreichenden Stauungen und damit zu erheblichen Wartezeiten sowie zu vermehrten Unfallgefahren und auch Unfällen führen.

Vor dem Hintergrund der eingetretenen und in Zukunft noch zu erwartenden Verkehrsmengenentwicklung wird im Rahmen der Bedarfsplanung für die Bundesfernstraßen diskutiert, ob

- die bisher geplante Verbesserung des Autobahnnetzes den wachsenden Anforderungen gerecht werden kann,
- eine Netz- und Angebotsverbesserung im Schienenverkehr der DB/DR gemäß Bundesverkehrswegeplanung zu hinreichenden Entlastungen im Güter- und Personenverkehr auf den Autobahnen führen kann,
- das künftige Autobahnnetz in der Lage sein wird, Zusatzverkehre aufzunehmen, die aufgrund der deutschen Vereinigung sowie der Entwicklungen in Osteuropa zu erwarten sind.

Die Engpaßanalyse auf Bundesautobahnen aus dem Jahre 1988 (s. Straßenbaubericht 1988, Ziff. 2.3) wurde 1990 fortgeschrieben. Der Prognosehorizont wurde von 1995 auf die Jahre 2000 und 2010 erweitert;

die Ergebnisse der Trendprognose 1985/2010 wurden aktualisiert und durch eine Modellprognose ergänzt. Somit konnten

- Bedarfsplanmaßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ als realisiert angenommen werden,
- der Verkehr aus dem Beitrittsgebiet auf den bestehenden Autobahnen berücksichtigt sowie die „Projekte Deutsche Einheit“ als realisiert angenommen werden,
- die Entlastungswirkungen von vordringlichen Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 1985 im Schienennetz der Deutschen Bundesbahn erfaßt werden.

Es muß davon ausgegangen werden, daß ein Autobahnabschnitt dann ausbauwürdig ist, wenn bei 4streifigen Strecken der Durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV) von 60 000 Pkw-Einheiten und bei 6streifigen Strecken der DTV von 95 000 Pkw-Einheiten überschritten wird. Auf insgesamt 3 200 km des Autobahnnetzes der alten Bundesländer wurden diese Grenzwerte im Jahre 1989 überschritten.

Bis zum Jahre 2010 werden die Verkehrsleistungen im Netz der Bundesautobahnen weiter ansteigen, so daß die Länge der mit hohen Verkehrsmengen belasteten Autobahnstrecken weiter zunimmt.

Die Berechnungen haben ergeben, daß für den Zeithorizont 2010 bis zu 4 800 km des Autobahnnetzes (54 %) in den alten Bundesländern mit mehr als 60 000 Pkw-Einheiten/24 h belastet sein werden. Davon sind bisher 1 320 km 6- oder 8streifig ausgebaut.

Es ist festzustellen, daß die Erweiterung des Autobahnnetzes erheblich hinter dieser Entwicklung zurückbleibt.

Nach Verwirklichung der Ausbauvorhaben des „Vordringlichen Bedarfs“ sind noch folgende Streckenlängen auszubauen:

- 1 000 km der „Projekte Deutsche Einheit“,
- 1 100 km BAB-Strecken der Stufe „Planungen“ sowie
- 3 200 km BAB-Strecken, für die ein Ausbau bisher nicht oder nicht ausreichend vorgesehen ist,

insgesamt also noch 5 300 km BAB-Strecken.

Der gesamte Bedarf an 6- und 8streifigen BAB-Strecken im Jahre 2010 ist in **Abbildung 4** (nach Seite 20) dargestellt.

4.2 Erfassung des Straßenzustandes auf Autobahnen

Bei den Bundesautobahnen als Hauptträger des Straßenverkehrs kommt neben dem Ausbau des Netzes und der Erweiterung überlasteter Strecken der systematischen Erhaltung (Pavement Management) große wirtschaftliche Bedeutung zu. Basis jeder Erhaltungsplanung ist ein möglichst genauer Überblick über den Zustand des Netzes und dessen Entwicklung in Rückschau und Prognose. Die Leiter der Obersten Straßenbauverwaltungen der Länder gaben 1989 ihre Zustimmung zu einer umfassenden systematischen Erhebung des Zustandes der Fahrbahndecken der Bundesautobahnen.

Um Verkehrsstörungen zu vermeiden und im Interesse der Sicherheit von Verkehrsteilnehmern und Unterhaltungspersonal kamen hierfür nur automatische Meßsysteme auf schnellfahrenden Fahrzeugen in Frage, wie sie in den letzten Jahren u. a. in Schweden, Frankreich und Kanada entwickelt worden sind. Deshalb mußten diese Meßsysteme und auch die Organisation einer solchen Erhebung — die komplette Erfassung eines so großen Autobahnnetzes ist bisher ohne Beispiel — zunächst in einer Teilerfassung erprobt werden, die im September/Okttober 1990 insgesamt 3 000 Fahrstreifenkilometer (600 km BAB) in 4 Bundesländern umfaßte. Mit teilweise aus dem Ausland angemieteten Meßgeräten wurden die Längsebenheit, die Querebenheit (Spurrinnen), die Griffigkeit und — mit Hilfe von später im Labor ausgewerteten Filmaufnahmen — auch der Oberflächenzustand, wie Risse und andere Deckenschäden erhoben.

Die bei der Teilerfassung aufgenommenen Daten sind bereits ausgewertet und zeigen ebenso wie der sichere Ablauf dieser Meßkampagne, daß eine solche Erhebung für das gesamte Netz einschließlich der neuen Bundesländer meßtechnisch und organisatorisch durchführbar ist und wertvolle Ergebnisse nicht nur für eine systematische Bewertung des Straßenzustandes und die Erhaltungsplanung, sondern auch sofort verwertbare wichtige Erkenntnisse über den Zustand des einzelnen Streckenabschnittes bringt. So können z. B. auch kurze Abschnitte mit schlechter Griffigkeit oder besonders tiefen Spurrinnen identifiziert werden.

4.3 Nebenbetriebe an Bundesautobahnen

4.3.1 Privatisierung der Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN)

Auf der Grundlage verschiedener Gutachten zur strukturellen Neuordnung der GfN hat das Bundeskabinett am 7. November 1990 eine Teilprivatisierung der GfN beschlossen. Danach soll die GfN in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und zu 49 % privatisiert werden.

Voraussetzung hierfür ist eine entsprechende Änderung des Bundesfernstraßengesetzes mit Zustimmung der Bundesländer.

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 den vorhandenen Bundesautobahnen ist durch Steigerung des privatwirtschaftlichen Engagements der Pächter zu erreichen. Hierzu wurden folgende vier 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 Jahre 1991 ist die Erprobung der verschiedenen Betreibermodelle bei insgesamt 33 Raststätten und Tankstellen vorgesehen.

4.3.2 Nebenbetriebe im Beitrittsgebiet

Im Beitrittsgebiet wurden am 3. Oktober 1990 16 Bundesautobahnraststätten, drei Motels und 14 Kioske mit WC (KWC) von der Mitropa-AG, einer Tochtergesellschaft der Deutschen Reichsbahn, betrieben.

Die Mitropa-AG hat 1986 einen sogenannten Koordinierungsvertrag mit der Autobahndirektion Berlin geschlossen, durch den der Mitropa-AG die sogenannten unbeweglichen Grundmittel zur Nutzung überlassen wurden. Das Nutzungsentgelt wurde durch einen besonderen Nutzungsvertrag für jede einzelne Raststätte festgelegt.

Die Autobahntankstellen wurden grundsätzlich allein von der Minol-AG betrieben, die inzwischen joint ventures mit westlichen Mineralölgesellschaften für einzelne Tankstellen abgeschlossen hat. Weitere Tankstellen sind auf der Basis der von der Autobahndirektion geschlossenen Verträge gebaut worden. Die vorhandenen Bundesautobahntankstellen werden von der Minol-AG bereits als Selbstbedienungstankstellen betrieben, so daß hier keine Umrüstung erforderlich wurde.

Die Aktionärsrechte werden bei der Minol-AG von der Treuhandanstalt wahrgenommen. Die Fachaufsicht obliegt dem Bundesminister der Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr (Artikel 25 Einigungsvertrag).

In der Zeit vom 3. Oktober bis 31. Dezember 1990 wurden folgende Raststätten (R), bzw. Tankstellen (T) in Betrieb genommen.

A 10, Berliner Westring
T Wolfslake/Westseite (Neubauprovisorium)

A 12, Berlin-Frankfurt/Oder
T Spreehagen/Südseite
(Neubauprovisorium)

A 13, Berlin-Dresden
T Fläming/Ostseite (Neubau)
T Fläming/Westseite (Neubau)

Die Baukosten betragen insgesamt 26,0 Mio. DM. Die Mittel hierfür sind von privaten Investoren bereitgestellt worden, die auch die Planungen übernommen haben.

Bis Ende 1990 waren folgende Kioske mit WC (KWC), Raststätten (R) bzw. Tankstellen (T) im Bau:

A 9, Berlin-Nürnberg
T Hermsdorfer Kreuz/Ostseite (Neubau)
T Hermsdorfer Kreuz/Westseite (Neubau)

A 10, Berliner Westring
T Wolfslake/Ostseite (Neubauprovisorium)

A 10, Berliner Südring
R Michendorf/Nordseite (Neubau)

A 12, Berlin-Frankfurt/Oder
T Spreehagen/Nordseite
(Neubauprovisorium)

A 13, Berlin-Dresden
KWC Motzen (Neubau)

A 24, Berlin-Hamburg
KWC Prignitz/Ostseite (Neubau)
KWC Prignitz/Westseite (Neubau)

Weiter waren bis Ende 1990 in der Planung:

- 2 Autohöfe (A)
- 6 Tankstellen (T)
- 2 Raststätten (R)
- 2 Rasthöfe (TR)

Insgesamt standen am 31. Dezember 1990 dem Verkehrsteilnehmer die in **Tabelle 7** aufgeführten Einzelbetriebe bzw. Betriebsgruppierungen zur Verfügung.

Was künftige Planungen über neue Nebenbetriebe betrifft, so hat der Bundesminister für Verkehr (BMV) nach der Vereinigung am 3. Oktober 1990 41 Verträge vorgefunden. Der BMV wird das Weitergelten der Verträge prüfen und das Parlament gesondert ausführlich unterrichten.

Tabelle 7: Nebenbetriebe an Bundesautobahnen im Beitrittsgebiet (Stand 31. Dezember 1990)

Kurzbezeichnung	Art des Nebenbetriebes	Anzahl der Standorte	Tankstellen	Raststätten	Motels	Kioske mit WC	Wechselstuben, Touristikinformationen u. a.	Anzahl der Betriebe insgesamt (Summe der Spalten 4-8)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
T	Tankstelle ohne Verkaufskiosk	13	13	—	—	—	—	13
TK	Tankstelle mit Verkaufskiosk	12	12	—	—	—	—	12
R	Raststätten	6	—	6	—	—	—	6
TR	Tankstellen mit Raststätten ..	7	7	7	—	—	—	14
M	Motels und Raststätten	—	—	—	—	—	—	—
TM	Tankstellen mit Motels und Raststätten	3	3	3	3	—	—	9
KWC	Kioske mit WC	14	—	—	—	14	—	14
	Wechselstuben, Touristikinformationen u. a.	—	—	—	—	—	—	—
	Insgesamt	55	35	16	3	14	—	68

4.4 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 arteiligen Vorteile von Straße, Schiene und Wasserweg, entlastet die Straßen, erhöht die Verkehrssicherheit, schont die Umwelt und verbessert den Verkehrsfluß.

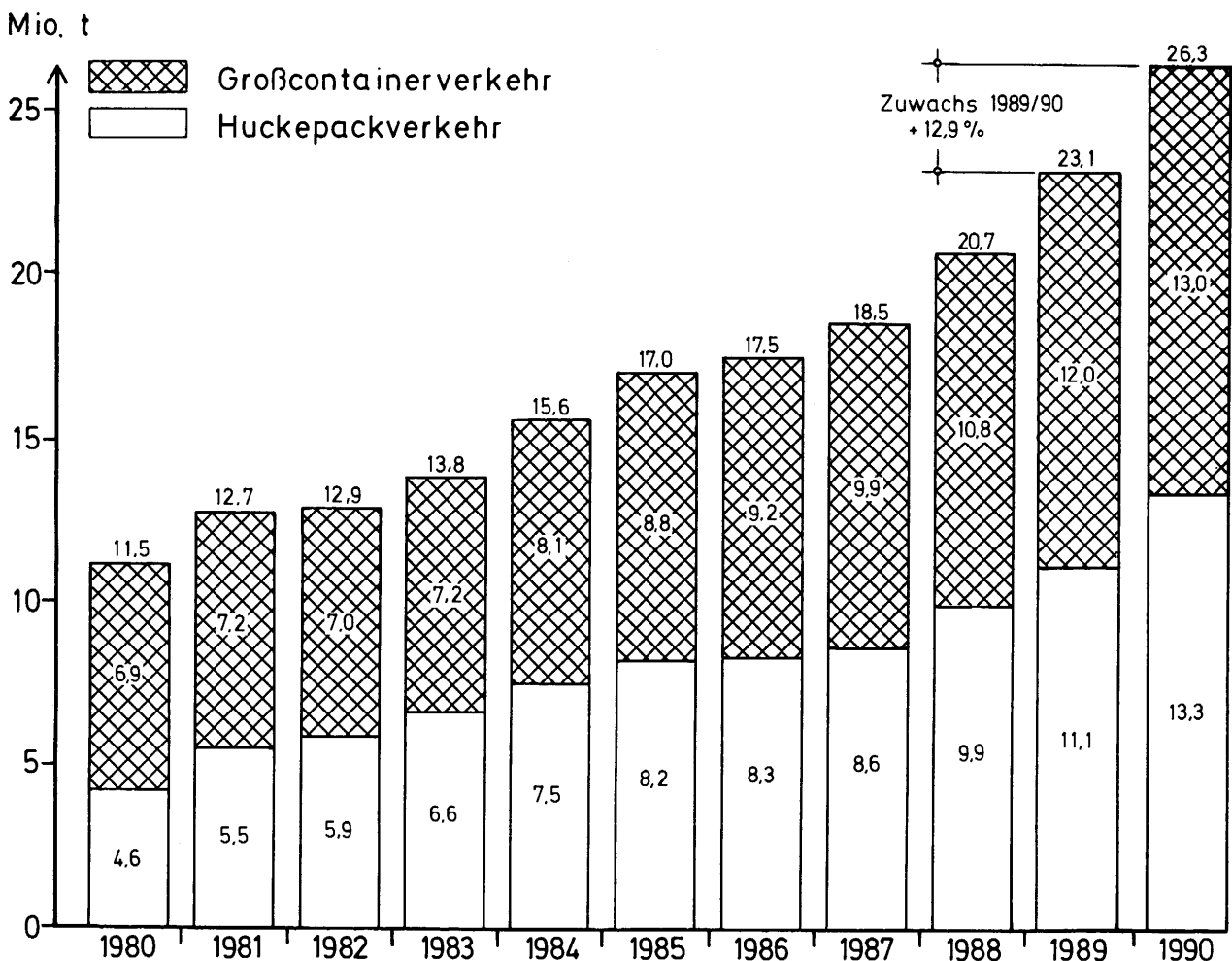
Die Bundesregierung hat dieser gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des kombinierten Verkehrs dadurch Rechnung getragen, daß sie ihn seit Jahren durch eine Reihe von ordnungspolitischen Maßnahmen unterstützt, so durch Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer, Befreiung vom Sonntags- und Ferienfahrverbot und durch Ausnahmen von Gewichtsbeschrän-

kungen 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 Ladefahrzeuge 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 arteiligen 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 mehr als 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

Abbildung 5: Kombiniertes Verkehr
— Verkehrsaufkommen —



Quelle: Die Bundesbahn 12/90

1,2 Mrd. DM veranschlagt. Die Bundesregierung stellte im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 1985 (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 für den kombinierten Verkehr im Jahre 2000.

1990 hat die Deutsche Bundesbahn 26,3 Mio. t im kombinierten Verkehr befördert, davon 13 Mio. t im Großcontainerverkehr und 13,3 Mio. t im Huckepackverkehr (**Abbildung 5**). Der Zuwachs gegenüber 1989 beträgt rd. 12,9%. Durch den kombinierten Verkehr sind 1990 rund 1,9 Mio. Lkw-Fahrten über lange Strecken, vornehmlich im Verkehr zwischen den Ballungsgebieten, von der Straße auf die Schiene verlagert worden.

4.5 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.

Das „Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337 EWG)“ ist am 1. August 1990 in Kraft getreten. In Fortführung der bisherigen Praxis wird bei Bundesfernstraßen die Prüfung der Umweltverträglichkeit 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 Bundesimmissionschutzgesetzes“ (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 für die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen maßgeblich war. 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.

4.6 Probleme der Plandurchsetzung

Mit der Popularität des Autos hält die Popularität des Straßenbaus nicht Schritt. Die Schwierigkeiten, auch dringend notwendige Straßenbauvorhaben durchzusetzen, nehmen weiter zu. Der Konflikt zwischen Straße und Umwelt, insbesondere dem Bestreben, die natürliche Umwelt zu erhalten, ist inzwischen so schwerwiegend geworden, daß Straßenbauvorhaben selbst dann stagnieren, wenn sie zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten oder zur Entlastung von Ortsdurchfahrten von äußerster Dringlichkeit sind.

Als Beitrag zur Beschleunigung von Planungen sind mit dem Dritten Rechtsbereinigungsgesetz Schritte zur Straffung der Planungsverfahren verwirklicht worden.

Das Dritte Rechtsbereinigungsgesetz, das am 1. Juli 1990 in Kraft getreten ist, ergänzt das Fernstraßenbaugesetz (FStrAbG) dahingehend, daß der durch Gesetz festgestellte und im Bedarfsplan dargestellte Ausbaubedarf für die Bundesfernstraßen für die Linienbestimmung und Planfeststellung verbindlich ist; auch die Gerichte sind künftig an diese 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 Fernstraßengesetz (FStrG) 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.

Zu einer Verkürzung der Gerichtsverfahren von Straßenbauvorhaben trägt das am 1. Januar 1991 in Kraft getretene Vierte Gesetz zur Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung bei. Die bisherige bis Ende 1990 befristete erstinstanzliche Zuständigkeit des Oberverwaltungsgerichts für Bundesautobahnen gilt nunmehr unbefristet und ist auf alle Bundesfernstraßen ausgedehnt worden. Der Wegfall einer zweiten Tatsacheninstanz dient der Verfahrensbeschleunigung.

4.7 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesfernstraßen

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

Die Erfahrung aus dem ersten Betriebsjahr der Verkehrsbeeinflussungsanlage auf der BAB A 5 zwischen dem Autobahnkreuz Bad Homburg und dem Autobahnkreuz Frankfurt-West dokumentieren im direkten Vorher-/Nachher-Vergleich eine deutliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf diesem mit 115 000 Kraftfahrzeugen pro Tag hochbelasteten Streckenabschnitt.

So ist die Gesamtunfallzahl um 18,8 % zurückgegangen. Es ist im ersten Betriebsjahr keine Person getötet worden, und die Anzahl der bei Unfällen verletzten Personen hat sich nahezu halbiert. Die durch Personen und Sachschäden bedingten Unfallkosten konnten um ca. 3,4 Mio. DM reduziert werden.

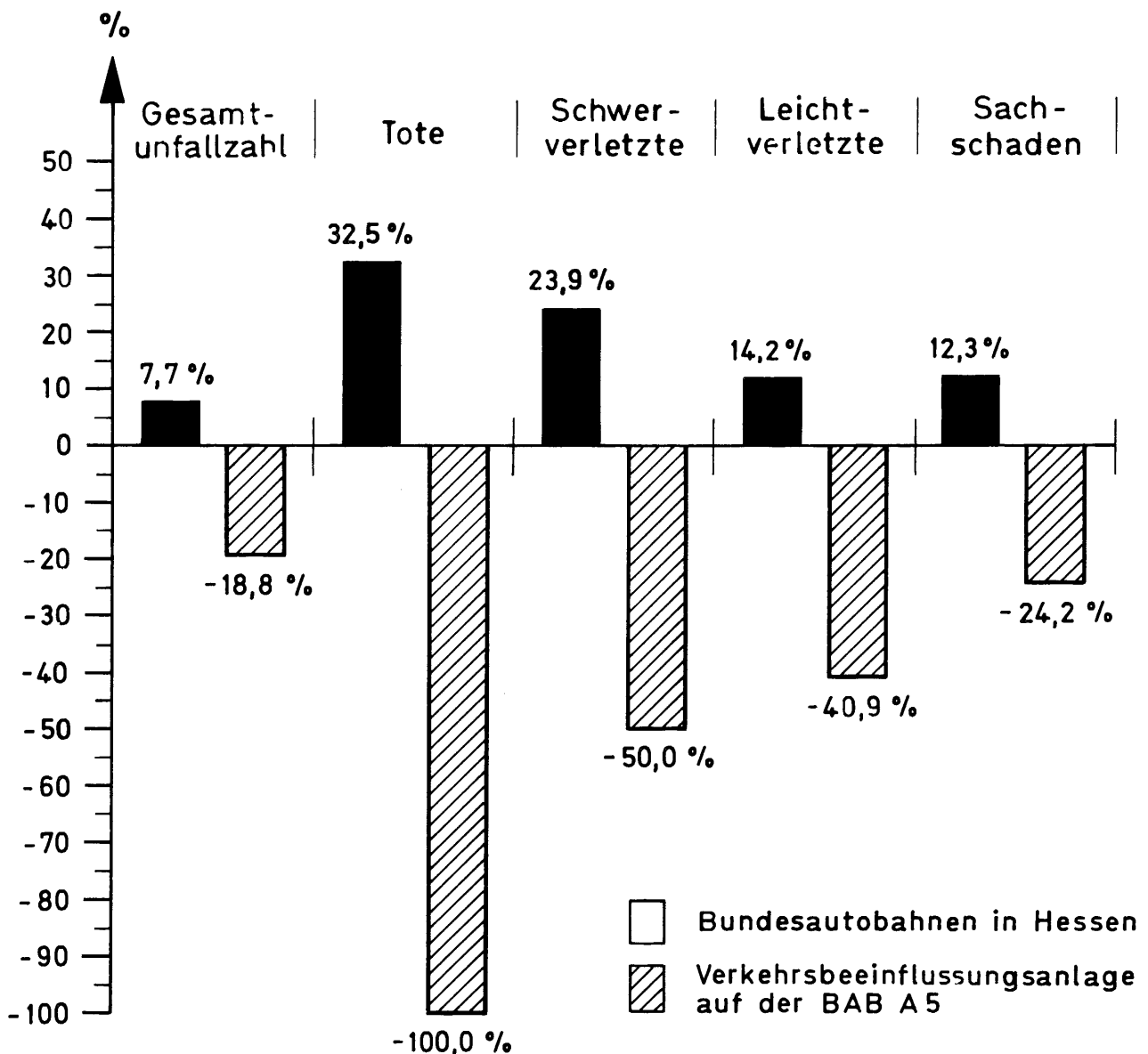
Diese Entwicklung gewinnt noch an Bedeutung, wenn man sie, wie in **Abbildung 6** dargestellt, mit der allgemeinen Unfallentwicklung auf den übrigen Bundesautobahnen in Hessen vergleicht.

Die Senkung des Geschwindigkeitsniveaus, der Geschwindigkeitsdifferenzen und der staubedingten Unfälle sind Ursache für diesen deutlichen Rückgang der Unfallzahlen. Hinsichtlich der staubedingten Unfälle konnte innerhalb des beeinflussten Streckenabschnittes eine entgegen dem Landesdurchschnitt besonders positive Entwicklung festgestellt werden: die Zahl dieser Unfälle ist um 39 % zurückgegangen. Im Geschwindigkeitsverhalten der Verkehrsteilnehmer läßt sich allgemein ein Rückgang höherer Geschwindigkeiten und damit ein Absinken der Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen schnellen und langsamen Fahrzeugen feststellen.

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen kann von der Anlage eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit in der Größenordnung von 5 bis 9 % erwartet werden.

Derzeit sind auf Bundesfernstraßen rund 120 größere Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Betrieb — davon

Abbildung 6: Veränderung der Unfallzahlen und Unfallfolgen — Vergleich der Verkehrsbeeinflussungsanlage auf der BAB A 5 mit der Situation auf Bundesautobahnen in Hessen —



60 an den Bundesautobahnen. Der Bundesminister für Verkehr hat in den vergangenen Jahren für diese Anlagen rd. 250 Mio. DM investiert.

Das laufende Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen für den Zeitraum 1990 bis 1995 sieht die Einrichtung von 50 zusätzlichen Wechselverkehrszeichenanlagen, und zwar 10 Anlagen zur Netzbeeinflussung und 40 Anlagen zur Streckenbeeinflussung, vor. In diese werden 14 Anlagen zur Knotenbeeinflussung integriert. 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.

Eine wichtige Teilaufgabe im seit 1990 laufenden Programm ist die Verdichtung der Verkehrsdatenerfassung auf den Bundesautobahnen mit dem Ziel einer nahezu lückenlosen Erfassung und Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufes. Dabei richten sich die durchschnittlichen Abschnitte der Meßquerschnitte nach der Störanfälligkeit der Strecken. Die Lücken zwischen den bestehenden oder in Bau befindlichen Verkehrsbeeinflussungsanlagen sollen geschlossen werden.

Die auf den Ergebnissen der Meßquerschnitte aufbauenden Verkehrsflußbeurteilungen können zugleich für Zwecke des Verkehrsfunkes genutzt werden. Ein entsprechender Versuch zur besseren Verkehrsinformation (BEVEI) wird derzeit im Raum Köln-Duisburg aufgebaut. Durch die automatische Erfassung von Störungen, ihre digitale Übertragung über die Rundfunksender in die Kraftfahrzeuge und die Möglichkeit für den Fahrer, sich nur die ihn interessierenden Informationen gezielt und wiederholbar anhören zu können, wird ein aktuellerer und wirkungsvollerer Verkehrsfunk erwartet.

Zusammen mit den Überhangmaßnahmen aus dem Programmabschnitt 1981—1990 beträgt der Mittelbedarf für alle 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.

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

4.8.1 Umsetzung der Bauproduktenrichtlinie

Die Bauproduktenrichtlinie (89/106/EWG) vom 21. Dezember 1988 ist binnen 30 Monaten in nationales Recht umzusetzen. Zwei im Juli 1990 eingesetzte Bund-Länder-Arbeitsgruppen haben Entwürfe für ein Bundes-Bauproduktengesetz (BauPG), die Änderung der Musterbauordnung für die Landesbauordnungen

und die Änderung des Bund/Länder-Abkommens über das Institut für Bautechnik erstellt. Bauprodukte dürfen innerhalb des Anwendungsbereiches des Gesetzes nur in den Verkehr gebracht und frei gehandelt werden, wenn sie brauchbar im Sinne des Gesetzes sind und ein Konformitätsnachweisverfahren durchlaufen haben. Für neue Bauprodukte im Sinne des Gesetzes wird künftig allein das Institut für Bautechnik die europäisch technische Zulassung aussprechen. Einzelheiten werden, soweit sie künftig nicht durch europäische harmonisierte Normen und europäische Leitlinien vorgegeben sind, durch Rechtsverordnungen des Bundes bzw. der Länder festgelegt. Das Gesetzgebungsverfahren wird im Frühjahr 1991 eingeleitet.

4.8.2 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 ist in die „Verdingungsordnung für Bauleistungen (VOB)“ vom 19. Juli 1990 umgesetzt worden. Von den zahlreichen Änderungen gegenüber der BKR aus dem Jahre 1971 sind insbesondere für die Vergaben im Bundesfernstraßenbau von Bedeutung

- die Erhöhung des Schwellenwertes zur Anwendung der BKR auf 10 Mio. DM, aber verbunden mit einschränkenden Regelungen für die Aufteilung der Auftragsvergabe,
- ein Informationsanspruch für nicht berücksichtigte Bieter,
- die Ausdehnung der Veröffentlichungspflicht für bevorstehende und durchgeführte Vergaben,
- längere Angebotsfristen,
- Regelungen über Nebenangebote und
- die Einführung neuer Melde- und Berichtspflichten gegenüber der EG über die Anwendung der Verfahrensvorschriften.

Zur Umsetzung der „Richtlinie des Rates zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Anwendung der Nachprüfungsverfahren im Rahmen der Vergabe öffentlicher Liefer- und Bauaufträge“, kurz „Überwachungsrichtlinie“ genannt, vom 21. Dezember 1989 in deutsches Recht liegen Arbeitspapiere vor. Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Einrichtung wirksamer gerichtlicher oder außergerichtlicher Verfahren zur Überprüfung von

Vergabeentscheidungen. Es werden zahlreiche administrative und einzelne legislative Regelungen erforderlich sein.

Für den Bereich der Dienstleistungen (u. a. Architekten- und Ingenieurleistungen) liegt inzwischen der „Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungen“ vom 6. Dezember 1990 vor. Als Vergabeverfahren sollen die BKR-Verfahren weitgehend übernommen werden. Die Anwendung von Gebührenordnungen in den Mitgliedstaaten soll weiterhin möglich bleiben.

Zur Umsetzung der EG-Baukoordinierungsrichtlinie in das nationale Vergaberecht wurden deren Regelungen in die „Verdingungsordnung für Bauleistungen (VOB)“ in Form gesonderter a-Paragraphen eingearbeitet. Die VOB/A ist dadurch erheblich umgestaltet worden. Sie wurde im Juli 1990 für den Bundesfernstraßenbau eingeführt.

Im Jahr 1990 wurden wesentliche Teile für bundeseinheitliche, spartenübergreifende Sachverhaltsregelungen im Bauvergabewesen verabschiedet. Sie werden in das „Handbuch für die Vergabe und Ausführung von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (HVA-StB)“ aufgenommen, das noch 1991 fertiggestellt werden soll. Das aus den Teilen „Vergabeunterlagen“, „Vergabeverfahren“ und „Vertragsabwicklung“ bestehende Vergabehandbuch ist so konzipiert, daß es auch außerhalb der für den Bundesfernstraßenbau zuständigen Verwaltungen — im Landes- und Kommunalstraßenbau — verwendet werden kann.

Der z. Z. 30 Leistungsbereiche umfassende „Standardleistungskatalog für den Straßen- und Brückenbau — STLK“ wurde entsprechend der technischen und rechtlichen Entwicklung aktualisiert; ein neuer und drei fortgeführte Leistungsbereiche können 1991 herausgegeben werden.

Das für die rechnergestützte Anwendung des STLK zur Verfügung stehende Programmsystem ASTRA wurde ebenfalls fortentwickelt. Im Hinblick auf das allgemeine Interesse an der Arbeitsplatzrechner-Version dieses Programms wurde PCASTRA mit einer Dialogsteuerung ausgestattet.

4.8.3 Notifizierung technischer Vorschriften

Seit 1984 sind alle EG-Mitgliedstaaten verpflichtet, der EG-Kommission sämtliche Entwürfe technischer Regelwerke im Sinne der EG-Informationsrichtlinie einschließlich der hauptsächlich und unmittelbar betroffenen grundlegenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften vorzulegen. Die EG-Kommission und die von ihr unterrichteten Mitgliedstaaten können so die Regelwerke auf mögliche handelshemmende Bestimmungen überprüfen. Um den durch

diese Regelung entstehenden sehr hohen personellen und sachlichen Aufwand zu mindern, wurde in Abstimmung mit der EG-Kommission eine Gleichwertigkeitsklausel erarbeitet, die in allen Vergabeunterlagen für den Bundesfernstraßenbau vorzusehen ist. Danach werden Produkte aus anderen EG-Mitgliedstaaten, die den technischen Vertragsbedingungen nicht entsprechen, einschließlich der im Herstellerstaat durchgeführten Prüfungen und Überwachungen als gleichwertig behandelt, wenn mit ihnen das geforderte Schutzniveau — Sicherheit, Gesundheit und Gebrauchstauglichkeit — gleichermaßen dauerhaft erreicht wird. Handelshemmende Bestimmungen werden deshalb nur noch relativ selten in einem technischen Regelwerk anzunehmen sein.

Die EG-Kommission stellt gegenwärtig Überlegungen an, diese Klausel, geringfügig variiert, auch den anderen Mitgliedstaaten zur Anwendung zu empfehlen.

4.9 Forschung und Entwicklung im Straßenwesen

Die Aktivitäten der straßenbau- und straßenverkehrstechnischen sowie brücken- und ingenieurbautechnischen Forschung werden mit den Zielen der Verkehrspolitik abgestimmt. Technik, Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Straßen, Umweltschutz, Erhaltung von Straßen und Brücken sowie Sicherung des Qualitätsniveaus ergeben den Forschungsbedarf.

Ein Forschungsschwerpunkt, nämlich die Untersuchung spezieller technischer Fragen insbesondere der Erhaltung und Verbesserung der Substanz der Straßen und Brücken in den neuen Ländern, wurde zu einem dringenden Erfordernis. Die Forschungsprogramme der Folgejahre werden dies erkennen lassen.

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

- Untersuchungen über technisch wichtige und kostengünstige Straßenkonstruktionen,
- Untersuchungen zur Minderung der straßenbedingten Umweltbelastung,
- Untersuchungen zur Substanzerhaltung und Qualitätssicherung an Straßen und Brücken,
- Untersuchungen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit von Straßen und Straßennetzen.

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

5. Straßenbauleistungen in den alten Bundesländern im Jahr 1990, teilweise auch im Beitrittsgebiet

5.1 Leistungsübersicht, Erfüllung von Fünfjahresplan (1986—1990) und Bedarfsplan 1986

Im Jahr 1990 sind die in **Tabelle 8** zusammengefaßten Strecken fertiggestellt worden. Außerdem weist die Tabelle die Ausgaben für den Neu- und Ausbau von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, darunter für Ortsumgehungen, aus.

Den Erfüllungsgrad des Fünfjahresplanes 1986—1990 zeigt **Tabelle 2** (Seite 7).

Mit den Fertigstellungen und Ausgaben des Jahres 1990 ergibt sich für den Fünfjahresplan 1986—1990 folgende Bilanz (**siehe Tabelle 2**, Seite 7):

Trotz einer Anhebung der Hauptbautitel-Ansätze um rd. 750 Mio. DM gegenüber dem Finanzrahmen des Jahres 1986 konnte das Längenziel lediglich beim BAB-Neubau erreicht werden. Die Zielerreichung beim BAB-Ausbau beträgt nur rd. 75 % und beim Neubau von Ortsumgehungen nur rd. 87 %. Das Ergebnis belegt, daß bei steigenden Kosten der Einzelprojekte die Fertigstellungsleistungen sinken. Zunehmende Planungsschwierigkeiten führen zu einer zeitlichen Verzögerung der Baureife bei der Mehrzahl der Projekte. Baureife und Akzeptanz der Maßnahmen in der Öffentlichkeit können nur mit zunehmenden Aufwendungen für Umweltschutzmaßnahmen erreicht werden.

Bezogen auf die Programmvorgaben wurden bei der „Verkehrsbeeinflussung“ (ca. 90 %) und beim „Lärm-

schutz“ — Vorsorge (144 %), Sanierung (61 %) — in der Summe (105 %) die Ziele nahezu erreicht bzw. überschritten; beim Radwegebau beträgt die Zielerreichung 89 % (Länge) bzw. 81 % (Ausgaben).

Baumaßnahmen zur Beseitigung von Bahnübergängen sind i. d. R. technisch und rechtlich kompliziert; insbesondere wenn sie mit städtebaulichen Problemen verbunden sind. Dies erfordert eine intensive, zeitaufwendige Abstimmung zwischen den Beteiligten. Beim Programm konnte deshalb das Ausgabe-Soll nur zu 40 % erreicht werden.

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 5 von 15 Jahren (1986—2000) — nach den Dispositionen des Bundesverkehrswegeplans 1985 sollte der „Vordringliche Bedarf“ bis zum Jahr 2000 realisiert sein — rd. 33 % der Bauleistungen vollzogen sein sollen; tatsächlich wurden diese Längenzielen bis 1990 zu 15,6 % (a), 38,2 % (b) und 22,1 % (c) erreicht.

Die Einzelbaufortschritte im Jahr 1990 sind im Anhang in den **Tabellen 14—16**, (Seite 48ff.) detailliert dargestellt.

Tabelle 8: Leistungsübersicht 1990

— 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	—	} 1 359,6
	4streifiger Neubau	135	
	1. Fahrbahn	9	
	2. Fahrbahn	25	
	Ausbau von 4 auf 6 Fahrstreifen	66 ¹⁾	501,5 ²⁾
Bundesstraße	4streifiger Neubau	44	} 1 334,3
	2streifiger Neubau	136	
davon Ortsumgehung	4streifiger Neubau	(25)	} (920,7)
	2streifiger Neubau	(116)	
Summe . . .			3 195,4 ²⁾

¹⁾ Richtungsfahrbahnen

²⁾ In den Ausgaben sind auch Ersatzanteile enthalten

5.2 Straßenbauhaushalt 1990 — Kap. 12 10 —

— Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1990 vom 22. Dezember 1989 (BGBl. I S. 2421 *) folgende Ausgabemittel zur Verfügung (**Haushaltssoll**):

Teilbeträge des Haushalts-Solls	Mio. DM
Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen)	6 615,0
Übertragene Ausgabereste (aus 1989)	10,8
Zusätzliche verwendbare Einnahmen (Beiträge Dritter)	26,5
Zwischensumme ...	6 652,3
abzüglich: Haushaltsgesetzliche Sperre	—
Zwischensumme Verfügungsbetrag (Soll)	6 652,3
*) Aufstockung des Verfügungsbetrages durch das Gesetz über die Feststellung eines Ersten Nachtrags zum Bundeshaushalt für das Haushaltsjahr 1990 (Erstes Nachtragshaushaltsgesetz 1990) vom 23. Mai 1990, BGBl I, S. 944)	93,5
Gesamtsumme Verfügungsbetrag (Soll)	6 745,8

— Die **Ausgaben** und **Ausgabereste** im Haushaltsjahr 1990 betragen demgegenüber

Teilbeträge der Ausgaben und Ausgabereste	Mio. DM
Länderausgaben (als Auftragsverwaltungen für die Bundesfernstraßen) ..	6 634,3
Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatzraumbeschaffung	0,8
Steuern aus Gesellschaft für Nebenbetriebe der BAB (GfN)	24,4
Zuschuß an Kap. 12 11 (Bundesanstalt für Straßenwesen)	47,3
Zentralbewirtschaftete Ausgaben ...	17,3
Summe Ausgaben (Ist) ...	6 724,1
nicht freigegebene Reste aus 1989 ..	—
Deckungsbeiträge an Kap. 12 12 und 14 12	10,4
Ausgabereist (0,2 % des Verfügungsbetrages)	11,3
Summe Verfügungsbetrag (Soll) ...	6 745,8

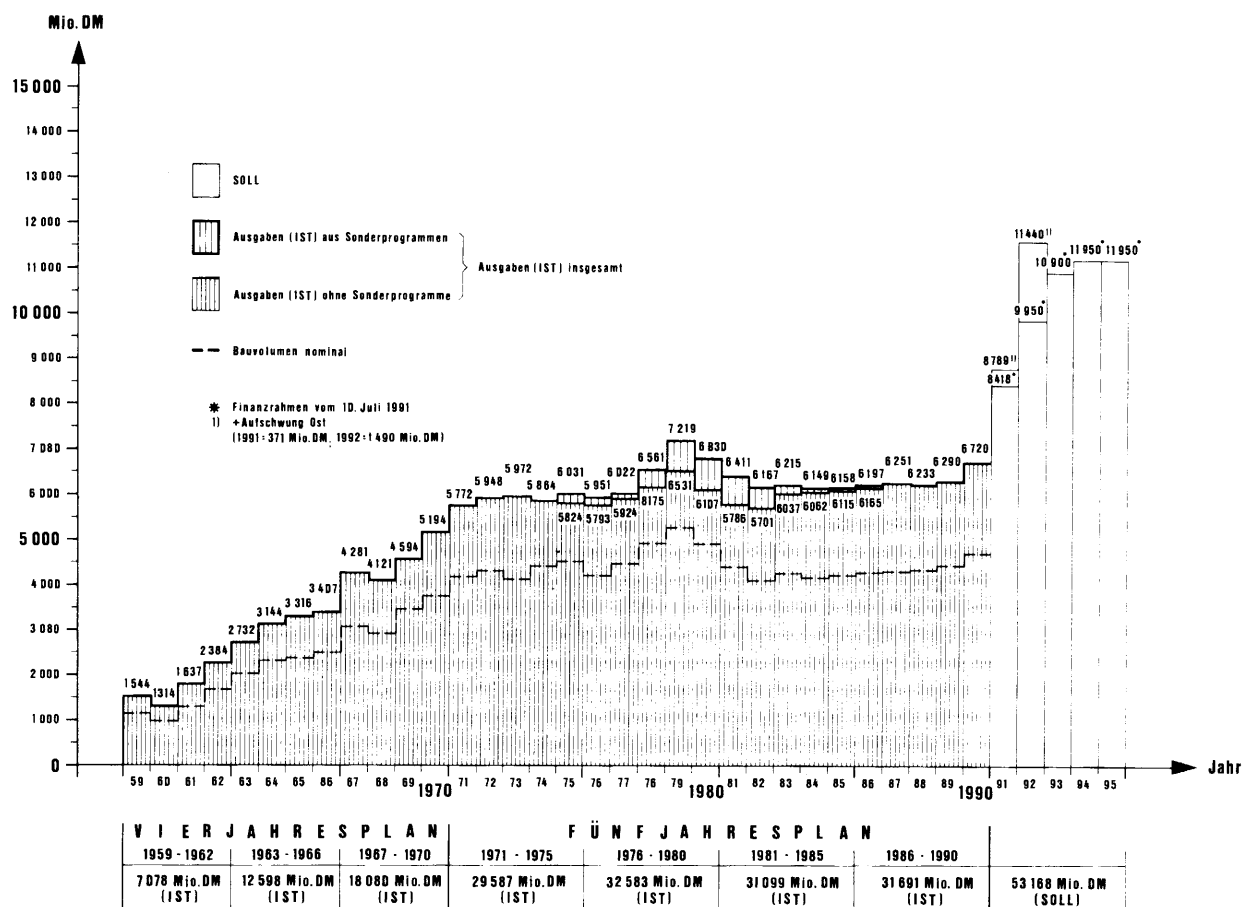
— Die Ausgaben gliedern sich nach **Aufgabenbereichen** wie folgt:

Aufgabenbereich	Titel des Straßenbauplans ¹⁾	Teilbetrag Mio. DM	Gesamt- betrag Mio. DM
Unterhaltung und Betrieb			1 171,9
○ Bundesautobahnen	521 11, 521 32, 521 52, 521 62 (44 %), 811 12, 812 12	579,8	
○ Bundesstraßen	521 21, 521 42, 521 62 (56 %), 811 22, 812 22	592,1	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesautobah- nen (einschließlich Lärmschutzmaßnahmen) — ohne Grunderwerb —			2 504,6
○ Erneuerung, Um- und Ausbau von BAB-Betriebs- strecken	741 13, 741 14, 741 15, 741 19, 742 11	795,6	
○ Verbreiterung von BAB-Betriebsstrecken	741 16	479,4	
○ Neubau	741 17	1 196,9	
○ Hochbauten	711 12, 712 12	32,7	
Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesstraßen (einschließlich Lärmschutzmaßnahmen) — ohne Grunderwerb —			2 173,2
○ Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen ..	741 23, 741 24, 741 25, 741 29, 742 21	987,5	
○ Neubau	741 27	1 169,8	
○ Hochbauten	711 22, 712 22	15,9	
Grunderwerb, Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatz- raumbeschaffung			393,0
○ Bundesautobahnen	622 32, 821 11, 852 12, 863 12	164,2	
○ Bundesstraßen	622 42, 821 21, 852 22, 863 22	228,8	
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz ..	745 21, 882 72, 883 71, 883 82		199,6
Abgeltung von Zweckausgaben bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	642 12, 642 22		133,8
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger (§ 5a Fernstraßengesetz)	882 81, 883 81		51,5
Zentrale Aufgaben und Verschiedenes			96,5
○ Forschung, Veröffentlichungen, verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	531 62, 533 62, 534 62, 535 62	18,1	
○ Baumaßnahmen an bundeseigenen Nebenbetrieben (GfN)	712 32	—	
○ Verschiedenes	546 12, 682 22, 685 12, 744 82, 744 83, 861 61, 883 99, 981 92	78,4	
Zusammen . . .			6 724,1

¹⁾ Einzelnachweise sind im **Anhang, Tabelle 12** (Seite 40ff.) detailliert dargestellt.

Die Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für die Bundesfernstraßen von 1950—1990 zeigt **Abbildung 7**.

Abbildung 7: Entwicklung der Ausgaben und des Bauvolumens für Bundesfernstraßen 1959—1990
Stand: 31. Dezember 1990



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 1990 standen insgesamt 4 981 Mio. DM neue VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

im Haushaltsjahr 1991: 3 487 Mio. DM
1992: 996 Mio. DM
1993: 498 Mio. DM

Am 31. Dezember 1989 bestanden folgende Verpflichtungen zu Lasten des Haushaltes:

1990 rd. 2 190 Mio. DM
1991 rd. 527 Mio. DM
1992 rd. 114 Mio. DM
Insgesamt rd. 2 831 Mio. DM

5.3 Leistungen und Ausgaben beim Bau von Bundesfernstraßen

5.3.1 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 290 km Neubautrecken, von denen 230 km bereits unter Verkehr sind und 2 510 km BAB-Betriebsstrecken; von diesen wurden bis Ende 1990 etwa 1 090 km auf 6 oder mehr Fahrstreifen erweitert.

Die Fertigstellungsleistung hat in den letzten Jahren im Durchschnitt nur etwa 40 km/Jahr betragen. Angesichts der zunehmenden Konzentration des Verkehrs auf den Bundesautobahnen müssen Aktivitäten zur beschleunigten Erlangung des Baurechts verstärkt und eine ausreichende Finanzierung für Ausbaumaßnahmen sichergestellt werden.

Die Gesamtlänge der 6- und mehrstreifigen Strecken betrug am 1. Januar 1991 rd. 1 320 km. Darüber hinaus ist an rd. 310 km Richtungsfahrbahnen ein zusätzlicher Fahrstreifen vorhanden (z. B. in Stei-

gungsstrecken und im Überlagerungsbereich mehrerer Autobahnen).

Im Jahre 1990 wurden rd. 502 Mio. DM für die Querschnittserweiterung von BAB-Betriebsstrecken einschließlich Erneuerung der vorhandenen Fahrstreifen aufgewendet.

Fertiggestellt wurden (Länge bezogen auf Richtungsfahrbahnen):

- Anbau von 3. Fahrstreifen mit Standstreifen 66,0 km.

Einen Überblick zum Ausbau auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen sowie über die Fertigstellungsleistungen im Berichtsjahr zeigt die Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1990**“. Die Ausgaben für Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahn-Betriebsstrecken sind nachfolgend näher aufgliedert.

Ausgaben für Bundesautobahn-Betriebsstrecken

Teilbereich	Titel im Straßenbauplan ¹⁾	Teilbetrag Mio. DM	Gesamt-betrag Mio. DM
Ausgaben 1990 insgesamt			1 299,2
○ Erneuerung	741 13	488,7	
○ Um- und Ausbau bis zu 3,0 Mio. DM (Baukosten)	741 14	80,9	
○ Um- und Ausbau über 3,0 Mio. DM (Baukosten)	741 15	159,4	
○ hierzu Grunderwerb einschließlich Lärmschutz	741 19, 821 15, 821 19	40,2	
○ Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen (teilweise mit Erneuerung)			
— Baumittel	741 16	479,4	
— Grunderwerb	821 16	23,2	
○ Fernmeldeanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen	742 11	22,1	
○ Maßnahmen an bundeseigenen Nebenbetrieben (GfN)	712 32	28,5	

¹⁾ Einzelnachweise sind im **Anhang, Tabelle 12**, (Seite 40ff.) detailliert dargestellt.

5.3.2 Neubau von Bundesautobahnen

Im Jahre 1990 sind 169 km neue BAB-Strecken (= 21 Streckenabschnitte) fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden; davon sind rd. 9 km mit zunächst nur einer ersten Fahrbahn gebaut worden. Außerdem wurden rd. 25 km zweite Fahrbahnen ergänzt.

Unter Berücksichtigung der 1990 erfolgten Umstufungen, Neuvermessungen u. ä. ist das Netz der Bundesautobahnen bis zum 1. Januar 1991 auf eine Länge von 8 959 km angewachsen; das sind rd. 93 % der im Bedarfsplan 1986 vorgesehenen Gesamtlänge von

10 300 km. Der Netzzuwachs nach 1945 beläuft sich somit auf 6 831 km.

Ende des Jahres 1990 waren rd. 364 km BAB-Neubautrecken in Bau, davon rd. 28 km mit vorerst nur einer Fahrbahn und 82 km Ergänzung der 2. Fahrbahn.

Für den Neubau von Autobahnen wurden im Jahre 1990 insgesamt 1 320 Mio. DM aufgewendet. Die Leistungen und Ausgaben sind nachfolgend näher aufgliedert; die Einzelvorhaben enthält **Tabelle 14**, (Seite 48ff.), die Fertigstellungen zeigt die Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1990**“.

Ausgaben für Bundesautobahnen — Neubau —

Teilbereich	Titel im Straßenbauplan ¹⁾	Teilbetrag Mio. DM	Gesamt- betrag Mio. DM
Ausgaben 1990 insgesamt			1 359,6
○ Baumittel	741 17	1 196,9	
○ Grunderwerb	821 17	129,9	
○ Hochbauten	711 12, 712 12	32,7	
○ Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatzraumbeschaffung	622 32, 852 12, 863 12	0,1	

¹⁾ Einzelnachweise sind im **Anhang, Tabelle 12** (Seite 40 ff.), detailliert dargestellt.

Von den im Berichtsjahr fertiggestellten 21 Streckenabschnitten sind besonders hervorzuheben:

A 23 Hamburg–Heide

Durch die Lückenschlüsse AS Schenefeld bis AS Itzehoe-Edendorf und AS Heide-Süd bis AS Albersdorf (insgesamt 24,1 km) kann nunmehr diese Strecke von Hamburg bis Heide durchgehend befahren werden.

A 4 Bad Hersfeld–Eisenach

Durch den Lückenschluß AS Wildeck/Obersuhl bis AS Wommen, vorerst 1. Fahrbahn ca. 11,0 km kann die Strecke durchgehend befahren werden.

A 39 Salzgitter–Wolfsburg

Durch den Lückenschluß AS Salzgitter-Lichtenberg bis AS Salzgitter-Lebenstedt (ca. 2,5 km) kann die Strecke Braunschweig bis Salzgitter (A 7) durchgehend befahren werden.

A 65 Ludwigshafen–Karlsruhe

Durch den Lückenschluß AS Edenkoben bis AS Landau-Zentrum (ca. 11 km) kann die Strecke Ludwigshafen bis Karlsruhe durchgehend befahren werden.

A 31 Emden–Bottrop

Durch die Fertigstellung von drei Streckenabschnitten (AS Weener bis westl. Heede [L 30]; AS Gronau-Ochtrup bis AS Heek; AS Reken bis AS Scharnbeck) mit insgesamt 43,0 km wurde eine wichtige Etappe beim Bau dieser Autobahn bewältigt.

Die übrigen in Betrieb genommenen neuen Streckenabschnitte haben bis zur Vollendung der Gesamtstrecken vorwiegend regionale bzw. lokale Bedeutung, wie z. B. durch den Anschluß an das durchge-

hende Streckennetz der Bundesautobahnen oder durch Entlastungen von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen. Hierzu zählen unter anderem:

- A 33 Osnabrück–Paderborn westl. Stukenbrock (L 751) bis AS Stukenbrock-Senne (7,9 km)
- A 44 Aachen–Düsseldorf AS Krefeld–Forstwald bis AS Krefeld–Fischeln (5,6 km)
- A 70 Schweinfurt–Bamberg AS Horhausen bis AS Knetzgau (2. Fahrbahn) (11,4 km)
- A 81 Stuttgart–Schaffhausen AS Hilzingen bis Bietingen (5,0 km)
- A 93 Hof–Regensburg Mitterteich-Süd bis Falkenberg (B 299) (6,9 km)
- A 96 Lindau–München prov. Anschluß bei Baidt bis Dürren (B 18) (15,7 km) Kirchdorf bis AS Türkheim (4,0 km) westl. Schöffelding bis östl. Schöffelding (4,2 km)

Die Bauarbeiten sind 1990 so vorangekommen, daß im Jahre 1991 voraussichtlich mit der Fertigstellung von 133 km Bundesautobahnabschnitten, davon rd. 7 km mit einer Fahrbahn und 41 km als 2. Fahrbahn zu rechnen ist. Davon sind 18 km Ergänzungen bereits im BAB-Netz enthaltenen Fahrbahnen. Damit ist u. a. sichergestellt, daß

- die A 30 Bad Bentheim–Bad Oeynhausen
 - die A 92 München–Deggendorf
 - die A 28 Leer–Delmenhorst
 - die A 73 Bamberg–Nürnberg
- insgesamt fertiggestellt sind,
- die A 31 zwischen AS Leer-West bis nördl. Logabirum (A 28)
 - die A 70 zwischen Eltmann und AK Bamberg
- durchgehend befahren werden können und wichtige Teilstrecken

der A 42 (AK Kamp-Lintfort bis Duisburg-Beckerwerth)

der A 44 (Düsseldorf/Volkerdey bis Reichswaldallee)
 der A 46 (AS Arnsberg/Hüsten bis AS Arnsberg/Uentrop)
 der A 62 (AS Landstuhl bis AS Weselberg)
 der A 250 (AS Winsen-West bis AS Winsen-Ost)

dem Verkehr zur Verfügung stehen.

Die Einzelbaufortschritte im Jahr 1990 sind in **Tabelle 14** (Seite 48ff.) detailliert dargestellt.

5.3.3 Ausbau des Bundesstraßennetzes einschließlich Ortsumgehungen, Beseitigung von Bahnübergängen, Radwegbau

Im Jahre 1990 sind 180,3 km neue Bundesstraßen-Teilstrecken fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden. Unter Berücksichtigung der 1990 erfolgten Abstufungen hat sich das Netz der Bundesstraßen um 203 km auf eine Gesamtlänge von 30 860 km verringert. Ende des Jahres 1990 waren rd. 468,1 km Bundesstraßen-Teilstrecken in Bau.

Neben dem **Neu- und Ausbau von Strecken** (Tabelle 15) sind wichtige Aufgaben beim Ausbau des Bundesstraßennetzes:

- **Bau von Ortsumgehungen** (Tabelle 16),
- **Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge** (Tabelle 17),
- **Bau von Radwegen** (Tabelle 18).

Das Programm für den **Bau von Ortsumgehungen** im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes wurde 1990 im Rahmen des Fünfjahresplanes 1986 bis 1990 fortgeführt. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 141,1 km Teilstrecken von Ortsumgehungen (25,1 km 4streifig, 116,0 km 2streifig) für den Verkehr freigegeben.

Unter Einschluß der bereits in den Vorjahren fertiggestellten Abschnitte konnten damit im Jahre 1990 35 Ortsumgehungen (Gesamtlänge 162,8 km) vollständig fertiggestellt werden. Weitere 119 Teilstrecken von Ortsumgehungen mit insgesamt 417,0 km Länge (67,9 km 4streifig, 349,1 km 2streifig) waren Ende 1990 in Bau. Insgesamt wurden im Berichtsjahr rd. 921 Mio. DM für den Bau von Ortsumgehungen ausgegeben. Im Beitrittsgebiet fehlen Ortsumgehungen nahezu gänzlich. Deshalb hat der Bundesminister für Verkehr inzwischen die Aufstellung eines Ortsumgehungsprogramms für die neuen Länder eingeleitet. Erste Vorhaben sind bereits im Straßenbauhaushalt 1991 enthalten.

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.

Am 1. Januar 1991 bestanden noch 710 Bahnübergänge der Deutschen Bundesbahn im Zuge von Bundesstraßen.

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

Für die Beseitigung von Bahnübergängen sowie für andere technische Sicherungen wurden im Jahre 1990 aus dem Straßenbauplan rd. 31,5 Mio. DM ausgegeben.

Darüber hinaus wurden für die Beseitigung von Kreuzungen zwischen der Deutschen Bundesbahn und anderen Baulastträgern rd. 149,5 Mio. DM aufgewendet (Kostenanteil des Bundes zu Kreuzungsmaßnahmen nach § 13.1 EKRg).

Im Beitrittsgebiet ist die Beseitigung von Bahnübergängen nahezu gänzlich unterblieben. Am 1. Januar 1991 bestanden 565 Bahnübergänge (innerorts und außerorts) der Deutschen Reichsbahn im Zuge von Bundesstraßen. Die Aufstellung eines Programms für die Beseitigung von Bahnübergängen ist vom Bundesminister für Verkehr eingeleitet worden.

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 sah für den Zeitraum 1981—1990 den Bau von rd. 3 000 km Radwegen an Bundesstraßen vor. Bis Ende 1990 wurden davon 2 920 km (= 97 %) realisiert. Im Jahr 1990 sind 330 km Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes fertiggestellt worden. Hierfür wurden rd. 120 Mio. DM ausgegeben. Ende 1990 waren weitere 346 km Radwege in Bau.

Für den bisherigen Bau der 2 920 km Radwege wurden rd. 937 Mio. DM ausgegeben (rd. 320 000 DM für 1 km Radweg).

Der Bundesminister für Verkehr führt das Radwegeprogramm vorerst bis zum Jahre 2000 weiter; eine Ausdehnung auf das Beitrittsgebiet ist dringend erforderlich und in die Wege geleitet.

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

Im Jahre 1990 wurden insgesamt 2 402 Mio. DM für den Neu- und Ausbau der Bundesstraßen ausgegeben.

Ausgaben für Bundesstraßen

Teilbereich	Titel im Straßenbauplan ¹⁾	Teilbetrag Mio. DM	Gesamt- betrag Mio. DM
Ausgaben 1990 insgesamt			2 402,1
○ Erneuerung	741 23	444,0	
○ Um- und Ausbau bis zu 3,0 Mio. DM (Baukosten) ..	741 24	334,0	
○ Um- und Ausbau über 3,0 Mio. DM (Baukosten)	741 25	166,0	
○ Neubau (einschließlich Ortsumgehungen) (Baumittel)	741 27	1 169,8	
○ Hochbau	711 22, 712 22	15,9	
○ Grunderwerb einschließlich Schallschutz, Darlehen und Zinszuschüsse für Ersatzraumbeschaffung	622 42, 741 29, 821 21, 852 22, 863 22	270,5	
○ Betriebsfunkanlagen	742 21	1,9	

¹⁾ Einzelnachweise sind im **Anhang, Tabelle 12**, (Seite 40ff.) detailliert dargestellt.

Im Berichtsjahr wurden 180,3 km Bundesstraßen (44,4 km 4streifig und 135,9 km 2streifig) neu- bzw. ausgebaut. Weitere 468,1 km Bundesstraßen (107,7 km 4streifig und 360,4 km 2streifig) befinden sich in Bau. Diese verteilen sich auf die Länder wie folgt:

Baden-Württemberg

Fertiggestellt: 38,8 km, davon 11,1 km 4streifig
27,7 km 2streifig

In Bau: 111,6 km, davon 47,8 km 4streifig
63,8 km 2streifig.

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

- B 3 Ortsumgehung Ettlingen
- B 10 Neubau von Reichenbach/West bis Göppingen/West
- B 27 Neubau zwischen Kirchentellinsfurt und Tübingen
- B 29 Ortsumgehung Schorndorf
- 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
- B 31 Neubau zwischen Stockach und Überlingen
- B 294 Ortsumgehungen Schiltach und Wolfach
- B 312 Neubau zwischen der AS B 10 (Stuttgart-Wangen) und der AS B 14/B 29 (Waiblingen)

Bayern

Fertiggestellt: 54,5 km, davon 12,5 km 4streifig
42,0 km 2streifig

In Bau: 90,8 km, davon 19,3 km 4streifig
71,5 km 2streifig.

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

- B 2 Verlegung bei Weißenburg (fertiggestellt)
- B 11 Verlegung in Deggendorf (in Bau)
- B 16 Verlegung von Weichering bis B 13 bei Ingolstadt (in Bau)
- B 173 Verlegung von Breitengüßbach bis Ebenfeld (fertiggestellt)
- B 299 Verlegung westlich Neuötting (in Bau)
- B 303 Neubau zwischen Gädheim (B 26) und Kreuzthal (fertiggestellt) — damit ist die gesamte Neubaustrecke zwischen Pfaffendorf (B 279) und Gädheim (B 26) mit einer Länge von 36,3 km für den Verkehr freigegeben.
- B 469 Verlegung von Obernburg bis Trennfurt, 4streifig (in Bau)
- 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: 0,2 km 2streifig
In Bau: 1,5 km, davon 0,4 km 4streifig
1,1 km 2streifig

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

- B 6 Verlegung der B 6 zwischen Utbremer Straße und Hansestraße (B 6 a)

B 212 Neubau zwischen der A 27 und dem Knotenpunkt Lloydstraße/Hafenstraße in Bremerhaven

Hessen

Fertiggestellt: 13,0 km, davon 5,7 km 4streifig
7,3 km 2streifig

In Bau: 29,4 km; davon 1,1 km 4streifig
28,3 km 2streifig

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

B 3a Neubau von Kloppenheim (L 3205) bis Bad Vilbel (L 3008), 1. FB (fertiggestellt) und Neubau zwischen Bad Vilbel und Preungesheim, 4streifig (fertiggestellt)

B 27 Verlegung bei Bad Sooden-Allendorf/Oberrieden (Tunnel) (in Bau)

B 38 Neubau zwischen der Landesgrenze Hessen/Baden-Württemberg bis OU Mörlenbach, einschl. Tunnel (in Bau)

B 43 Neubau Spange B 43 bis A 3 bei Kelsterbach (fertiggestellt)

B 455 Verlegung bei Oberursel (in Bau)

Niedersachsen

Fertiggestellt: 13,3 km, davon 2,4 km 4streifig
10,9 km 2streifig

In Bau: 55,4 km; davon 5,9 km 4streifig
49,5 km 2streifig

Besonders bedeutsame Einzelvorhaben, die sich in Bau befinden sind:

B 3 Verlegung von nördlich Nörten-Hardenberg bis südlich Göttingen

B 3 Ortsumgehung Einbeck

B 4/

B 209 Ortsumgehung Lüneburg

B 212 Ortsumgehung Nordenham/Atens

B 402 Ortsumgehung Meppen (Westabschnitt)

Nordrhein-Westfalen

Fertiggestellt: 33,7 km, davon 7,2 km 4streifig
26,5 km 2streifig

In Bau: 67,7 km, davon 18,8 km 4streifig
48,9 km 2streifig

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

B 1 Neubau Horn-Bad Meinberg (fertiggestellt)

B 8 Ortsumgehung Düsseldorf/Lohausen (fertiggestellt)

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 Hembesen (in Bau)

B 219 Ortsumgehung Saerbeck (fertiggestellt)

B 224n Neubau Wuppertal-Neviges (fertiggestellt)

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 (fertiggestellt)

B 525 Neubau zwischen Oeding und Gescher (in Bau)

Rheinland-Pfalz

Fertiggestellt: 21,3 km, davon — km 4streifig
21,3 km 2streifig

In Bau: 81,6 km, davon 1,6 km 4streifig
80,0 km 2streifig

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

B 10 Ortsumgehungen Rinthal, Sarnstall und Annweiler

B 41 Verlegung zwischen Bad Kreuznach und Welgesheim (A 61)

B 257 Ortsumgehung Altenahr

Saarland

Fertiggestellt: 1,0 km, davon 1,0 km 4streifig
— km 2streifig

In Bau: 10,6 km, davon 3,3 km 4streifig
7,3 km 2streifig

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

B 41 Westumgehung Neunkirchen

B 51 Verlegung zwischen Saarlouis und Fraulautern/Roden

B 51 Ortsumgehung Kleinblittersdorf

Schleswig-Holstein

Fertiggestellt: 4,5 km, davon 4,5 km 4streifig
— km 2streifig

In Bau: 19,5 km, davon 9,5 km 4streifig
10,0 km 2streifig

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

- B 5 Ortsumgehung Husum
 B 5 Verlegung bei Heiligenstedten
 B 76 Verlegung in Kiel
 B 404 Ausbau zwischen Negernbötel und Hammor
- Die Einzelbaufortschritte im Jahr 1990 sind in **Tabelle 15 und 16**, (Seite 53 ff.) detailliert dargestellt.

5.3.4 Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

Zu den Ingenieurbauwerken gehören Brücken, Tunnel, Trog- und Stützbauwerke. Gegenüber dem Vorjahr hat sich der Bestand an Brücken in der Baulast des Bundes in den alten Bundesländern auf rd. 28 833 erhöht. Die Gesamtlänge aller Brücken beträgt jetzt 1 209 km.

Der Anteil der Gesamtausgaben für Brücken und andere Ingenieurbauwerke einer Neubaustrecke beträgt rd. 35 % der Bauausgaben. Aufgrund der Bemühungen um eine möglichst schonende Einfügung der Straße in die örtliche Umgebung und zur Gewährleistung eines größtmöglichen Schutzes vor Lärm sind in den letzten Jahren insbesondere die Ausgaben für Tunnel- und Trogbauwerke gestiegen. Im Jahre 1990 wurden 13 Tunnelbauwerke neu in Betrieb genommen, davon vier im Zuge von Bundesautobahnen. 27 Tunnel befinden sich zur Zeit im Bau, und bis Ende 1995 sollen weitere 50 Tunnel dem Verkehr übergeben werden.

Die im Jahre 1990 für den Verkehr freigegebenen und im Bau befindlichen großen Ingenieurbauwerke an Bundesfernstraßen sind im **Anhang** in den **Tabelle 19 und 20**, (Seite 78 ff.) zusammengestellt und in der Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1990**“ dargestellt.

5.3.5 Maßnahmen zum Umweltschutz

— Lärmschutz

Im Berichtsjahr wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) 285 Mio. DM und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen weitere 97 Mio. DM ausgegeben. Mit diesen Ausgaben von zusammen 382 Mio. DM haben sich die Ausgaben für Lärmschutz seit 1978 auf insgesamt 2,8 Mrd. DM erhöht.

1990 wurden 36 km Lärmschutzwälle einschließlich Steilwälle und 75 km Lärmschutzwände errichtet sowie 38 000 m² Lärmschutzfenster eingebaut. An Bundesfernstraßen haben sich damit die Gesamtlängen der

- Lärmschutzwälle und Steilwälle auf 570 km,
- Lärmschutzwände auf 950 km und
- die Fläche der Lärmschutzfenster auf 364 000 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 190 Mio. DM. Hierzu gehören z. B. Rekultivierungen, Bepflanzungen, Anlage von Biotopen sowie Maßnahmen zum Gewässer- und Artenschutz.

5.4 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen

5.4.1 Ausgaben

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

insgesamt	1 220,5 Mio. DM
davon für	
Bundesautobahnen	612,5 Mio. DM
Bundesstraßen	608,0 Mio. DM.

Die Ausgabenansätze für die Unterhaltung der Bundesfernstraßen (ohne Kfz, Großgerät und Hochbau) werden nach Kilometersätzen entsprechend Tabelle 9 pauschal berechnet.

Tabelle 9: Unterhaltung der Bundesfernstraßen

Straßenklasse	DM je km 1990
Bundesautobahnen	
2streifig	21 000
4streifig	40 200
5streifig	43 200
6streifig	46 200
7streifig	49 200
8streifig	52 200
Auf- und Abfahrtsarme	18 000
Bundesstraßen	
2streifig	17 000
3streifig	20 000
4streifig	35 000
5streifig	38 000
6streifig	41 000
Auf- und Abfahrtsarme	14 000

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 erforderte bei Bundesautobahnen für

— bauliche Unterhaltung	8 333 DM/km
— Grünpflege	7 975 DM/km

— Reinigung	7 920 DM/km
— Winterdienst	3 931 DM/km
— verkehrstechnische Dienste	8 218 DM/km
— Schadensbehebung	5 341 DM/km

5.4.2 Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Bundesfernstraßen

Bundesautobahnen

Im Jahre 1990 wurden auf den Bundesautobahnen folgende besonders hervorzuhebende Einrichtungen der kollektiven verkehrsabhängigen Verkehrsbeeinflussung in Betrieb genommen:

- A 4
Mobile Stauwarnanlage Köln-Rodenkirchen, I. Baustufe,
- A 6/A 81/A 5/A 8
Netzbeeinflussungsanlage (Wechselwegweisung) Walldorf-Leonberg mit Verkehrsrechnerzentrale Ludwigsburg,
- A 8
Umsetzung der mobilen Stauwarnanlage von Rastatt nach Wendlingen,
- Verkehrsrechnerzentrale Recklinghausen, III. Baustufe.

1991 werden voraussichtlich unter anderem in Betrieb genommen:

- A 44
Stauwarnanlage Aachen-Lichtenbusch,
- A 45
Geschwindigkeitsbeeinflussungsanlage an der AS Hagen-Süd,
- A 4
mobile Stauwarnanlage Köln-Rodenkirchen, II. Baustufe,
- A 5
mobile Stauwarnanlage vor Weil am Rhein,
- A 8
Streckenbeeinflussungsanlage zwischen Hohenstadt und Ulm/Elchingen,
- A 4
Streckenbeeinflussungsanlage zwischen den Autobahnkreuzen Aachen und Kerpen, II. Baustufe.

Bundesstraßen

Im Jahre 1990 hat der Bundesminister für Verkehr für 3 straßenverkehrstechnische Maßnahmen auf Bundesstraßen rd. 0,5 Mio. DM den Ländern zugewiesen.

5.4.3 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen (alte Bundesländer und Beitrittsgebiet)

Im Jahre 1990 sind für Fernmeldeeinrichtungen der Bundesfernstraßen insgesamt 25 Mio. DM aufgewen-

det worden. Damit wurden 165 km neue Bundesautobahnen mit Streckenfernmeldekanälen und Notrufsäulen ausgestattet, so daß nunmehr 10 155 km Bundesautobahnen

- 8 816 km in den alten Bundesländern
- 1 339 km im Beitrittsgebiet

mit diesen Einrichtungen versehen sind.

5.4.4 Winterdienst

Der Winterdienst auf Bundesfernstraßen dient insbesondere dazu, den Wirtschafts- und Berufsverkehr bei winterlichem Wetter aufrechtzuerhalten; darüber hinaus sollen die Straßen 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, Treibstoffsparsnis 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:

- Glättemeldeanlagen, Straßenzustands- und Wetter-Informationssystem (SWIS),
- Taumittelsprühanlagen,
- Feuchtsalzstreugeräte,
- leistungsfähigere Schneeräumeinheiten,
- Optimierung der Einsatzrouten,
- eishemmende Deckschichten.

Die insbesondere auf Bundesautobahnen installierten Glättemeldeanlagen sind zu einer wichtigen Informationsquelle für gezielte Einsätze zur Vermeidung und Beseitigung von Fahrbahnglätte zum frühestmöglichen Zeitpunkt geworden. Im Berichtsjahr standen für die Modernisierung und die Erweiterung vorhandener Glättemeldeanlagen rd. 0,8 Mio. DM zur Verfügung.

Glättemeldeanlagen 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 Vermeidung und Beseitigung von Fahrbahnglätte wurde ergänzt. Wegen höherer Wirksamkeit, größerer Wirtschaftlichkeit und geringeren Umweltauswirkungen sind sie wesentlich besser geeignet als konventionelle Geräte. Für die Schneeräumung auf Autobahnen stehen leistungsfähigere Schneeräumeinheiten zur Verfügung. Hierdurch kann bei gleichzeitiger Einsparung von Fahrzeugen eine schnellere Schneeräumung 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.

5.4.5 Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen

Der Bau von Wildschutzzäunen ist eine freiwillige Leistung des Bundes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Im Berichtsjahr wurden 360 km Wildschutzzäune an Bundesautobahnen und 181 km an Bundesstraßen errichtet. Die Länge der Wildschutzzäune zeigt **Tabelle 10**.

Tabelle 10: Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen

Straßenklasse	Wildschutzaunlänge (km)		eingezäunte Streckenlänge (km)	
	1989	1990	1989	1990
Bundesautobahnen	5 661	6 021	3 041	3 223
Bundesstraßen	801	982	412	502

5.4.6 Autobahnmeistereien (alte Bundesländer und Beitrittsgebiet)

Ende 1990 standen zur Betreuung von rd. 10 830 km Bundesautobahnen 188 Autobahnmeistereien (AM) zur Verfügung. Von diesen wurden im Jahr 1990 in Betrieb genommen:

A 70 Schweinfurt–Bamberg
AM Knetzgau

A 96 München–Lindau
AM Wangen

Ende 1990 befinden sich in Bau:

A 30 Bdgrz. D/NL–Osnabrück
AM Schüttdorf

A 60 Bdgrz. D/B–Wittlich
AM Prüm

A 73 Bamberg–Nürnberg
AM Hirschaid

Standorte siehe Karte „**Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1990**“.

5.4.7 Nebenbetriebe an Bundesautobahnen (alte Bundesländer und Beitrittsgebiet)

Nebenbetriebe an Bundesautobahnen sind Tankstellen, Verkaufskioske, Raststätten, Motels, Kioske mit WC (KWC-Anlagen) sowie (an den Grenzübergängen) Wechselstuben und Touristikinformativstände.

Nebenbetriebe dienen der Versorgung der Verkehrsteilnehmer; sie sind Bestandteil der Bundesautobahnen.

Insgesamt gibt es 674 Nebenbetriebe an 323 Standorten in den alten Bundesländern (**Tabelle 11**, Seite 38) und an 55 Standorten im Beitrittsgebiet (**Tabellen 7**, Seite 19).

Der Bau der Nebenbetriebe ist nach dem Fernstraßengesetz dem Bund vorbehalten. Ihre Finanzierung und Verwaltung ist der bundeseigenen Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN) übertragen.

Von 1984 bis zum 31. Dezember 1990 wurden alle 272 Bundesautobahntankstellen in den alten Bundesländern mit einem Mittelaufwand von ca. 71,0 Mio. DM auf die Abgabe von bleifreiem Benzin umgestellt.

Anfang 1990 wurde im Benehmen mit den Straßenbauverwaltungen der Länder und der GfN mit der Umstellung der 272 Bundesautobahntankstellen auf Selbstbedienung begonnen.

Bis zum 31. Dezember 1990 sind insgesamt 102 Bundesautobahntankstellen umgerüstet worden. Die Kosten hierfür betragen 10,5 Mio. DM.

Besonderes Augenmerk hat der Bundesminister für Verkehr dem behindertengerechten Ausbau der Nebenbetriebe im Sinne der DIN 18 024 gewidmet. Dazu gehören:

- Behinderten-Parkplätze,
- stufenfreier Zugang zu den Nebenbetrieben,
- behindertengerechte Wasch- und WC-Anlagen.

Ende 1990 standen in den alten Bundesländern den Verkehrsteilnehmern an 226 von 323 Standorten (das sind rund 70 %) behindertengerechte Anlagen und Einrichtungen zur Verfügung. An den Nebenbetrieben in den neuen Bundesländern sind bisher noch keine behindertengerechte Anlagen und Einrichtungen vorhanden.

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 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 allen Autobahnraststätten, die im Jahr 1990 in den alten Bundesländern in Betrieb genommen wurden, bzw. die Ende 1990 in der Planung oder im Bau waren, wurden vorgenannte Gesichtspunkte des neuen Konzeptes weitgehend berücksichtigt.

Folgende acht Raststätten (R) bzw. Tankstellen mit Raststätten (TR) und Motels (M) gingen 1990 in Betrieb.

- 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 5 Frankfurt–Bad Hersfeld
R Reinhardshain/Südseite (Erneuerung)
- A 7 Hamburg–Hannover
R Brunautal/Ostseite (Erneuerung)
- A 7 Hannover–Kassel
M Göttingen/Westseite (Erneuerung)
- A 7 Kassel–Würzburg
R Uttrichshausen/Westseite (Erneuerung)
- A 8 Stuttgart–Ulm
R Aichen (Erneuerung)

Bis Ende 1990 waren 14 Raststätten (R) bzw. Tankstellen mit Raststätten (TR) im Bau:

- A 1 Hamburg–Bremen
R Hollenstedt (Erneuerung/Erweiterung)
- A 1 Bremen–Osnabrück
R Dammer Berge/Ostseite (Erneuerung)
R Dammer Berge/Westseite (Erneuerung)
(Brückenrestaurant)
- A 2 Hannover–Dortmund
R Garbsen/Nordseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 3 Frankfurt–Würzburg
R Spessart/Südseite (Ersatzneubau)
R Würzburg/Nordseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 3 Würzburg–Nürnberg
TR Haidt/Nordseite (Erneuerung/Erweiterung)
TR Haidt/Südseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 5 Freiburg–Basel
R Breisgau (Ersatzneubau)
- A 6 Mannheim–Heilbronn
R Am Hockenheimring/Ostseite (Erneuerung/Erweiterung)
- A 7 Würzburg–Ulm
TR Lonetal/Ostseite (Neubau)
TR Lonetal/Westseite (Neubau)
- A 8 Karlsruhe–Stuttgart
R Pforzheim (Erneuerung/Erweiterung)
- A 44 Aachen–Bundesgrenze D/NL
R Lichtenbusch (Erneuerung/Erweiterung)
- A 45 Dortmund–Gießen
R Dollenberg (Erneuerung/Erweiterung)

Weitere 70 Autobahnraststätten waren Ende 1990 in der Planung.

Die Gesamtbaukosten 1990 der von der GfN finanzierten Baumaßnahmen betragen 151,4 Mio. DM.

Insgesamt standen dem Verkehrsteilnehmer am 31. Dezember 1990 die in **Tabelle 11** aufgeführten Einzelbetriebe bzw. Betriebsgruppierungen zur Verfügung.

Tabelle 11: Nebenbetriebe an Bundesautobahnen in den alten Bundesländern (Stand 31. 12. 1990)

Kurzbezeichnung	Art des Nebenbetriebes	Anzahl der Standorte	Tankstellen	Raststätten	Motels	Kioske mit WC	Wechselstuben, Touristikinformationen 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 . .	140	140	140	—	—	—	140
M	Motels und Raststätten	4	—	4	4	—	—	8
TM	Tankstellen mit Motels und Raststätten	45	45	45	45	—	—	135
KWC	Kioske mit WC (KWC)	36	—	—	—	36	—	36
	Wechselstuben *), Touristik- informationen u. a.	—	—	—	—	—	49	49
	Insgesamt	323	272	200	49	36	49	606

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

Die Standorte der einzelnen Maßnahmen für 1990 (nur alte Bundesländer) sind der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 1990“ zu entnehmen.

Zur besseren Information der Verkehrsteilnehmer über das Service-Angebot an den Bundesautobahnen wurden von der GfN auch 1990 die Faltbroschüren

„Autobahn-Service“ (mit Kartenteil)

„Autobahn-Service für Behinderte“

„Kinderfreundlicher Autobahn-Service“

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

5.4.8 Rastplätze mit WC (PWC)

Zur Verbesserung der Ausstattung der Bundesautobahnen mit sanitären Einrichtungen sind im Berichtszeitraum sieben weitere PWC-Anlagen in den alten Bundesländern auf unbewirtschafteten Autobahn-Rastplätzen mit einem Kostenaufwand von 12,5 Mio. DM errichtet worden. Damit standen hier Ende 1990 den Verkehrsteilnehmern zusätzlich zu den sanitären Einrichtungen in vorhandenen Nebenbetrieben insgesamt 280 PWC-Anlagen, also i. M. alle 29,8 km Streckenlänge öffentliche WC-Anlage zur Verfügung.

Anhang

Tabellen und Karte

Die Tabellen 13—18 und 21 sind nach Ländern gegliedert.
Länder, bei denen im Berichtsjahr keine Maßnahmen durchgeführt wurden,
sind bei der Gliederung nicht aufgeführt.

Tabelle 12: Ist-Ausgaben 1990

— aufgeschlüsselt nach Titel —

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	Sächliche Verwaltungsausgaben (HGr. 5)	1 106,9
521 11	Unterhaltung der Bundesautobahnen	460,1
	(Summe der Tit. 521 13 bis Tit. 521 19)	
521 13	Leistungen für auf Bundesautobahnen eingesetztes Straßenunterhaltungspersonal der Auftragsverwaltung	272,8
521 14	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	39,7
521 15	Grundstücke, Gebäude und Räume	35,0
521 16	Winterwartung	9,1
521 17	Baustoffe, Unternehmerleistungen, Zubehör	80,1
521 18	Fernmeldeanlagen	11,9
521 19	Sonstiges	11,5
521 21	Unterhaltung der Bundesstraßen	507,9
	(Summe der Tit. 521 23 bis Tit. 521 29)	
521 23	Leistungen für auf Bundesstraßen eingesetztes Straßenunterhaltungspersonal der Auftragsverwaltung	253,0
521 24	Fahrzeuge, Geräte und Maschinen	30,0
521 25	Grundstücke, Gebäude und Räume	16,5
521 26	Winterwartung	16,7
521 27	Baustoffe, Unternehmerleistungen, Zubehör	166,0
521 28	Betriebssprechfunk und Fernsprechanlagen in Tunneln	0,7
521 29	Sonstiges	25,0
521 32	Betriebskosten für Beleuchtungsanlagen, techn. Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs und besondere Anlagen in Tunneln (Bundesautobahnen)	22,2
521 42	Betriebskosten für Beleuchtungsanlagen, techn. Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs und besondere Anlagen in Tunneln (Bundesstraßen)	3,5
521 52	Unterhaltung von Anlagen des BAB-Fernmeldenetzes	0,5
521 62	Aufwendungen zur Beseitigung von Schäden, die durch Dritte verursacht worden sind (Bundesfernstraßen)	73,0
531 62	Veröffentlichungen, straßenbautechnische Veranstaltungen	2,5
533 62	Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiete des Straßenwesens	8,3
534 62	Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	6,2
535 62	Bestandsaufnahme der Bundesfernstraßen mit elektronischer Auswertung ...	1,0
546 12	Steuern aus Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN)	24,4
	Zuweisungen und Zuschüsse (ohne Investitionen) (HGr. 6)	135,1
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)	68,8
642 22	Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (Bundesstraßen)	65,0
682 22	Beitrag an nichtbundeseigene Eisenbahnen zu den Kosten für Unterhaltung und Betrieb höhengleicher Kreuzungen von Bundesstraßen und Eisenbahnstrecken	1,2
685 12	Beitrag an die Industrie- und Handelskammer Bonn	—

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	Ausgaben für Investitionen (Baumaßnahmen) (HGr. 7)	4 726,5
711 12	Hochbauten an Bundesautobahnen bis 750 000 DM Baukosten	19,3
711 22	Hochbauten an Bundesstraßen bis 750 000 DM Baukosten	9,3
712 12	Hochbauten an Bundesautobahnen über 750 000 DM Baukosten	13,4
712 22	Hochbauten an Bundesstraßen über 750 000 DM Baukosten	6,6
712 32	Baumaßnahmen an bundeseigenen Nebenbetrieben der Bundesautobahnen .	—
741 11	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesautobahnen (einschließlich Lärmschutzmaßnahmen)	2 443,5
	(Summe der Tit. 741 13 bis Tit. 741 19)	
741 13	Erneuerung	488,7
741 14	Um- und Ausbau bis 3 000 000 DM Baukosten	81,0
741 15	Um- und Ausbau über 3 000 000 DM Baukosten	159,4
741 16	Erneuerung einschließlich Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen	479,4
741 17	Neubau	1 196,9
741 19	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen	38,1
741 21	Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesstraßen (einschließlich Lärmschutzmaßnahmen)	2 155,3
	(Summe der Tit. 741 23 bis Tit. 741 29)	
741 23	Erneuerung	444,0
741 24	Um- und Ausbau bis 3 000 000 DM Baukosten	333,9
741 25	Um- und Ausbau über 3 000 000 DM Baukosten	165,9
741 27	Neubau	1 169,8
741 29	Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen in der Baulast des Bundes	41,7
742 11	Um-, Aus- und Neubau von Fernmelde-, Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesautobahnen)	28,5
	(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	27,2
742 14	Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen an bestehenden Bundesautobahnen	1,3
742 21	Um-, Aus- und Neubau von Betriebsfunk- und Stromversorgungsanlagen und Einrichtungen zur Beeinflussung des Verkehrs (Bundesstraßen)	1,8
	(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	1,8
742 24	Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen an bestehenden Bundesstraßen	—
744 82	Privatstraßen des Bundes	1,1
744 83	Ersatzinvestitionen auf der Roßfeldstraße	—
745 21	Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) (Bundesfernstraßen)	47,7
	(Summe der Tit. 745 23 bis Tit. 745 26)	
745 23	Änderung von Überführungen (§ 12 EKrG)	16,0
745 24	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und Deutsche Bundesbahn	31,5
745 25	Maßnahmen an Bahnübergängen zwischen Bundesstraßen und sonstigen Eisenbahnen	0,2
745 26	Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen (auslaufende Maßnahmen)	—

Titel	Zweckbestimmung	Mio. DM
1	2	3
	Sonstige Ausgaben für Investitionen (HGr. 8)	705,6
811 12	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesautobahnen)	38,8
811 22	Erwerb von Kraftfahrzeugen (Bundesstraßen)	21,1
812 12	Erwerb von Geräten (einschließlich Stahlflachstraßen) und Maschinen (Bundesautobahnen)	26,3
812 22	Erwerb von Geräten und Maschinen (Bundesstraßen)	18,8
821 11	Grunderwerb (Bundesautobahnen)	164,1
	(Summe der Tit. 821 15 bis Tit. 821 19)	
821 15	Grunderwerb für Erneuerung, Um- und Ausbau	9,1
821 16	Grunderwerb für den Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen	22,1
821 17	Grunderwerb für Neubau	129,9
821 19	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesautobahnen	3,0
821 21	Grunderwerb (Bundesstraßen)	228,1
	(Summe der Tit. 821 25 bis Tit. 821 29)	
821 25	Grunderwerb für Erneuerung, Um- und Ausbau	49,4
821 27	Grunderwerb für Neubau	164,5
821 29	Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen in der Baulast des Bundes	14,2
852 12	Darlehen zur Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	—
852 22	Darlehen zur Ersatzwohnraumbeschaffung (Bundesstraßen)	0,7
861 12	Darlehen an die Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN)	—
861 61	Aufwendungen für Folgemaßnahmen Dritter beim Bundesfernstraßenbau ..	0,1
	(Summe der Tit. 861 63 und Tit. 861 64)	
861 63	Vorfinanzierung des Baues, der Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen	0,1
861 64	Darlehen für Bau, Änderung oder Beseitigung von Versorgungs- und Abwasseranlagen	—
863 12	Darlehen zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung (Bundesautobahnen)	—
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	30,0
882 81	Zuwendungen an fremde Baulasträger (Länder)	—
	(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	—
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⁾	—

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)	119,5
883 73	Kreuzungen zwischen Deutsche Bundesbahn und Landesstraßen in der Baulast der Gemeinden	9,2
883 74	Kreuzungen zwischen Deutsche Bundesbahn und öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen in der Baulast von Gemeinden und Gemeindeverbänden	110,3
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)	51,5
883 83	Zuwendungen an Gemeinden zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben bis 5 000 000 DM	17,9
883 84	Zuwendungen an Gemeinden zum Aus- oder Neubau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 5 000 000 DM	7,8
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	0,4
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	0,1
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	24,2
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	1,1
883 82	Zuschüsse nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)	2,4
883 99	Aufwendungen für den Bau von Ortsdurchfahrten und Bundesfernstraßen in der Stadt Bonn	4,2
	Besondere Finanzierungsausgaben (HGr. 9)	47,3
981 92	Zuschuß an Kap. 1211 — Bundesanstalt für Straßenwesen —	47,3
	Summe Ist-Ausgaben 1990	6 724,1

Tabelle 13: Bundesfernstraßen im Beitrittsgebiet
— Einzelbaufortschritte —

Bundesfernstraßen — Beitrittsgebiet —					
Nr. *)	Bundesautobahn/Bundesstraße Streckenabschnitt	Kosten	Ausgaben		Bemerkungen
			bis 1990	1991 ff.	
1	2	3	4	5	6
Mecklenburg-Vorpommern:					
1	A 19 Rostock-AD Dossel (A 24): Neubau und Anbau von Standstreifen in Teilab- schnitten von AS Rostock bis Grenze MV/BB	69 800	2 000	31 000 36 000	Altverträge 1990 ausgelaufen; Baulose des Jahres 1991 wer- den neu ausgeschrieben
2	B 5 Ausbau zwischen Lauen- burg/Horst und Boizenburg einschließlich Ortsumge- bung Boizenburg	24 000	4 000	4 000 16 000	kein Altvertrag; Leistungen wurden durch das SBA Lübeck ausgeschrieben
3	B 96 Erneuerung bei Bergen	8 600	6 200	2 400	Altvertrag 1990 ausgelaufen; Leistungen 1991 sind separate Baulose; drei Baulose wurden 1991 ausgeschrieben
4	B 96a Ausbau zwischen Stralsund und Greifswald	9 800	7 300	2 500	Altvertrag 1990 ausgelaufen; Leistungen des Jahres 1991 werden ausgeschrieben
5	B 104 Ausbau zwischen Grenze SH/MV und Selmsdorf einschl. Ortsumgehung Sülsdorf	16 500	5 000	11 500	Maßnahme ist in der genann- ten Form entfallen, dafür wurde OU Schlutup realisiert.
6	B 104 Ausbau zwischen Klueß und Vietgest	12 100	1 900	4 000 6 200	Altvertrag 1990 ausgelaufen; Leistungen 1991 sind separate Baulose; Vorhaben wurden ausgeschrieben
7	B 108 Erneuerung zwischen Waren und Teterow	8 400	700	5 000 2 700	Altvertrag 1990 ausgelaufen; Leistungen 1991 sind separate Baulose und werden ausge- schrieben
8	B 109 Peenebrücke Anklam	48 400	30 800	6 400 11 200	Baubeginn: 1987 Bauende: 1993 Maßnahme wird über einen Altvertrag realisiert
Brandenburg					
9	A 9 AD Potsdam (A 10)-Hof: Um- und Ausbau der Ver- kehrsanlagen der Tank- und Rastanlage Treuen- brietzen	14 500	10 000	4 500	
10	A 10 Berliner Ring; Erneuerung der BAB- Brücken bei Rüdersdorf	80 000	6 000	46 000	Leistungsumfang ist die Re- konstruktion und der Neubau der Mühlenfließbrücke, westl. Rüdersdorf; Maßnahme wird über einen umgestellten Altvertrag im Jahre 1991 weitergeführt

*) Nr. in der Bauleistungskarte — Beitrittsgebiet —

Bundesfernstraßen — Beitrittsgebiet —					
Nr. *)	Bundesautobahn/Bundesstraße Streckenabschnitt	Kosten	Ausgaben		Bemerkungen
			bis 1990	1991 ff.	
1	2	3	4	5	6
11	A 11 Prenzlau (Stettin)- AD Schwanebeck (A 10): Erneuerung der BAB- Brücke über den Oder- Havel-Kanal bei Finowfurt	9 400	6 900	2 000 500	Vorhaben ist in Betrieb ge- gangen, z. Zt. werden noch Restleistungen realisiert; Stahlüberbau wurde 1990/91 über Altvertrag realisiert
12	B 1 Berlin (Stadtgrenze)-A 10 (AS Vogelsdorf)	99 500	81 300	18 200	Verkehrsfreigabe: Juli 1991; Leistungen bis einschl. 1991 wurden über Altvertrag realisiert
13	B 96 Verlegung zwischen Senf- tenberg und Buchwalde	11 400	8 900	2 500	Verkehrsfreigabe: 5. Juli 1991; Leistungen wurden über Alt- vertrag realisiert
14	B 97 Ortsumgehung Wilmersdorf	10 100	7 600	2 500	Verkehrsfreigabe: 19. Juli 1991; Leistungen wurden über Alt- vertrag realisiert
15	B 109 Erneuerung zwischen Schö- nerlinde und Klosterfelde	16 500	6 500	10 000	Altvertrag 1990 ausgelaufen; Leistungen 1991 sind separate Baulose und sind öffentlich ausgeschrieben
16	B 169 Erneuerung bei Lauch- hammer	6 600	1 600	2 500 2 500	Altvertrag 1990 ausgelaufen; Leistungen 1991 werden separat ausgeschrieben
Sachsen-Anhalt					
17	A 9 AD Potsdam (A 10)-Hof: Erneuerung der Fahrbahn- decken und teilweiser An- bau von Standstreifen zwi- schen AS Großkugel und Grenze ST/TH	362 500	55 000	70 000 237 500	umgestellter Vertrag
18	A 14 Magdeburg-Dresden: nördlich Halle (B 6) bis AS Peißen	10 000	5 800	— 94 200	Zur Klärung des Sachverhal- tes wird noch eine Bespre- chung durchgeführt
19	B 1 Ausbau zwischen Mors- leben und Uhrleben	33 000	4 000	8 000 21 000	kein Altvertrag
20	B 71 Ausbau zwischen Grenze NS/ST und Salzwedel	7 500	4 600	1 500 1 400	Maßnahme wird über Altvertrag realisiert
21	B 79 Ausbau zwischen Grenze NS/ST und Dardesheim einschl. Ortsumgehung Hessen	25 300	7 300	6 000 12 000	Altvertrag vorhanden, für 1991 nur noch Restleistungen
22	B 184 Ortsumgehung Zerbst	7 100	900	5 200 1 000	Maßnahme wird über modifi- zierten Altvertrag realisiert
23	B 189 Ortsumgehung Osterburg	10 000	9 600	400	Maßnahme wird über Alt- vertrag realisiert
24	B 242 Ausbau zwischen Grenze NS/ST und Tanne	6 100	3 000	3 100	kein Altvertrag; Realisierung durch Ausschreibung nach VOB

*) Nr. in der Bauleistungskarte — Beitrittsgebiet —

Bundesfernstraßen — Beitrittsgebiet —					
Nr. *)	Bundesautobahn/Bundesstraße Streckenabschnitt	Kosten	Ausgaben		Bemerkungen
			bis 1990	1991 ff.	
1	2	3	4	5	6
Sachsen					
25	A 4 Eisenach-Görlitz: Erneuerung von Fahrbahn- decken und Anbau von Standstreifen zwischen AS Hohenstein/Ernstthal und AS Limbach	50 000	20 000	30 000	Zur Klärung des Sachverhal- tes wird eine Besprechung durchgeführt
26	Erneuerung von Fahrbahn- decken und teilweise An- bau von Standstreifen von AS Limbach bis AS Haini- chen	180 000	165 500	12 000 2 500	Zur Klärung des Sachverhal- tes wird eine Besprechung durchgeführt
27	A 4 Eisenach-Görlitz: Sanierung der BAB-Brücke bei Crimmitschau	8 500	4 000	4 500	Zur Klärung des Sachverhal- tes wird eine Besprechung durchgeführt
28	A 72 Chemnitz-Hof: Heinersgrün-Plauen/Ost, teilweise 2. Fahrbahn	200 000	6 000	40 000 154 000	kein Altvertrag; öffentliche Ausschreibung
29	B 156 Verlegung zwischen Sab- rodt und Schwarze Pumpe	16 000	12 900	3 100	Ein Bauabschnitt (im wesentli- chen Leistungen des Jahres 1990) wurde über Altvertrag realisiert; Leistungen 1991 wurden ausgeschrieben
30	B 169 Ortsdurchfahrt Röderau- Zeithain	15 400	10 100	2 700 2 600	Wirtschaftsvertrag vom 17. November 1976
31	B 173 Verlegung bei Pirk (BU)	13 000	1 000	12 000	Altvertrag 1990 ausgelaufen; Leistungen 1991 wurden ge- nerell nach VOB ausgeschrie- ben
32	B 184 Verlegung südlich Delitzsch	20 000	2 000	7 200 10 800	Baubeginn: 5/90; über Altvertrag nur Brücke realisiert; Straßenbau wird erst über öffentl. Ausschrei- bung vergeben
33	B 184 Verlegung zwischen Rack- witz und Wiederitzsch	17 200	14 700	2 500	Baubeginn: 1987; Maßnahme wird über einen Altvertrag realisiert
Thüringen					
34	A 4 Eisenach-Görlitz: Grenze TH/HE bei Ger- stungen bis Grenze TH/HE bei Wommen einschl. Brücke Richelsdorf	120 000	5 000	— 115 000	kein Altvertrag; öffentliche Ausschreibung nach VOB
35	A 9/ A 4 AD Potsdam (A 10)-Hof und Eisenach-Görlitz: Um- und Neubau des AK Hermsdorf einschl. Erneue- rung der Fahrbahndecken und Anbau von Standstrei- fen	136 000	5 100	39 000 91 000	Vertrag wurde umgestellt

*) Nr. in der Bauleistungskarte — Beitrittsgebiet —

Bundesfernstraßen — Beitrittsgebiet —					
Nr. *)	Bundesautobahn/Bundesstraße Streckenabschnitt	Kosten	Ausgaben		Bemerkungen
			bis 1990	1991 ff.	
1	2	3	4	5	6
36	A 9 AD Potsdam (A 10)-Hof: Erneuerung der Fahrbahn- decken und Anbau von Standstreifen von Grenze ST/TH bis AS Eisenberg	30 000	10 000	10 000 10 000	Vertrag mit Baufirma
37	B 2 Ausbau zwischen Schleiz und Juchhöh	15 000	4 000	8 000	kein Altvertrag; Leistungen 1990 wurden durch das SBA Kronach ver- geben; Leistungen für 1991 wurden über öffentl. Aus- schreibungen vergeben
38	B 4 Ortsumgehung Ratscher	5 200	—	5 200	Altvertrag wurde umgestellt; Leistungen werden 1991 realisiert
39	B 7 Ausbau zwischen HE/TH und Eisenach	6 500	3 500	1 700 1 300	kein Altvertrag; Leistungen 1990 wurden reali- siert; Leistungen 1991 werden nach VOB ausgeschrieben
40	B 84 Ausbau zwischen Sünna und Butlar	6 500	3 000	3 500	kein Altvertrag; alle Leistun- gen 1991 nach VOB ausge- schrieben
41	B 85 Erneuerung zwischen Probstzella und Hockeroda	6 000	3 000	3 000	kein Altvertrag; Leistungen wurden generell öffentlich nach VOB ausgeschrieben
42	B 94 Verlegung in Greiz	15 600	700	14 900	kein Bauvertrag vorhanden; Leistungen 1990 waren Pla- nungskosten und Bauvorbe- reitungskosten; öffentl. Aus- schreibung im III. Quartal 1991
43	B 278 Ausbau zwischen Butler und Motzlar	5 000	500	3 000 1 500	kein Altvertrag; alle Leistungen 1991 nach VOB ausgeschrieben
44	B 285 Erneuerung zwischen Kal- tenordheim und Melpers	7 000	6 000	1 000	kein Altvertrag; alle Leistun- gen 1991 nach VOB ausge- schrieben

*) Nr. in der Bauleistungskarte — Beitrittsgebiet —

Tabelle 14: Bundesautobahnen — Neubaustrecken —

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesautobahnen — Neubaustrecken —						
Bundesautobahn Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1989 für den Verkehr frei- gegeben km	Teilstrecke 1990 für den Verkehr freigegeben		Ende 1990 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	209,7	4,0	AS Hilzingen bis AS Gottmadingen	4,6	—
A 96 München-Lindau: Ferthofen (Ldgrz. BY/BW) bis Esseratsweiler (Ldgrz. BW/BY)	48,3	530,3	2,5 (1. FB)	AS Dürren bis Esseratsweiler (Ldgrz. BW/BY)	18,5 (davon 1,7 2. FB)	18,3 (davon 0,8 2. FB)
A 98 Lörrach-Schaffhausen: Waldshut-Tiengen- Lauchringen (B 34)	10,0 (1. FB)	131,1	—	—	—	3,6 (1. FB)
Bayern						
A 6 Nürnberg-Pfreimd: AS Amberg/Kastl bis AS Amberg/Ost (B 85)	82,8	339,5	66,2 (davon 16,6 1. FB)	—	—	16,6 (2. FB)
A 7 Ulm-Füssen: AD Allgäu bis Füssen (Bdgrz. D/A)	29,4	341,6	6,8	—	—	7,4
A 70 Schweinfurt-Bamberg: Weyer bis AK Bamberg	47,3 (davon 3,7 2. FB)	501,0	26,8	AS Haßfurt/Theres bis AS Knetzgau/Haßfurt	11,4 (2. FB)	19,7 (davon 13,6 2. FB)
A 70 Bamberg-Bayreuth: AK Bamberg bis AS Kulmbach/Bayreuth	44,9 (2. FB)	198,4	—	AS Eltmann bis AS Viereth-Trunslach	8,7 (1. FB)	19,5 (2. FB)
A 72 Hof-Chemnitz: AD Bayerisches Vogtland- Ldgrz. BY/SN	16,7	103,5	16,7 (1. FB)	—	—	16,7 (2. FB)
A 73 Bamberg-Nürnberg: AK Bamberg bis AS Bamberg/Süd (2. FB)	6,7	67,4	—	—	—	6,7 (2. FB)
A 92 München-Deggendorf:	133,7	1 023,3	131,9	—	—	1,8

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesautobahnen — Neubaustrecken —						
Bundesautobahn Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1989 für den Verkehr frei- gegeben km	Teilstrecke 1990 für den Verkehr freigegeben		Ende 1990 in Bau km
					km	
1	2	3	4	5	6	7
A 93 Hof-Regensburg: Mitterteich-Nord bis AS Weiden-Süd	38,2	296,6	24,6 (1. FB)	AS Falkenberg bis AS Wiesenau	7,0	19,9 (davon 14,9 2. FB)
A 94 München-Simbach: Winhöring (B 299n) bis Markt	13,1	82,1	10,6	—	—	2,3
A 96 München-Lindau: AS Oberpffaffenhofen bis westlich Schöffelding	25,5	243,7	3,3	AS Schöffelding bis Stillern	4,2	4,2
Türkheim bis Erkheim (Umgehung Mindelheim)	21,8	206,0	—	Kirchdorf bis Wörishofen	4,0	17,8
Memmingen-Ost bis östlich AK Memmingen	2,3 (2. FB)	12,2	—	AS Stadtzubringer bis AS Memmingen/Ost	2,3 (2. FB)	—
Westlich AK Memmingen bis Ferthofen (Ldgrz. BW/BY)	6,9	22,0	—	AK Memmingen bis Ferthofen	6,9 (2. FB)	—
Esseratsweiler (Ldgrz. BW/BY) bis prov. Abfahrt A 96	1,7	5,3	1,7 (1. FB)	prov. Anschlußstelle bei Baintd bis Ldgrz. BY/BW	1,7 (1. FB)	—
A 99 Autobahnring München: AD Feldmoching bis Langwied (einschl. Spange Eschenried)	12,1	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	4,2	241,1	4,2 (davon 1,4 1. FB)	AS HH/Georgswerder bis AK HH/Süd	1,4 (2. FB)	—

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesautobahnen — Neubaustrecken —						
Bundesautobahn Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1989 für den Verkehr frei- gegeben km	Teilstrecke 1990 für den Verkehr freigegeben		Ende 1990 in Bau km
					km	
1	2	3	4	5	6	7
Hessen						
A 4 Bad Hersfeld-Eisenach: AS Wildeck-Obersuhl bis Ldgrz. HE/TH und Ldgrz. TH/HE bis AS Wommen	3,5	50,0	—	—	—	3,5
A 49 Kassel-Gießen: AS Borken bis Neustadt	27,1	389,1	—	—	—	8,3
A 66 Frankfurt/M.-Fulda: östlich Salmünster bis nördlich Schlüchtern	16,1	239,7	—	—	—	16,1
A 661 Bad Homburg-Darmstadt: AS Frankfurt-Seckbach bis AS Hanauer Landstraße	3,3	175,0	—	—	—	3,3
Niedersachsen						
A 28 Leer-Delmenhorst: Logabirum bis Westerstede	33,8 (davon 3,2 2. FB)	247,2	26,3	—	—	7,5 (davon 3,2 2. FB)
Bunde (Bdgrz. D/NL) bis südöstlich Bunde	4,3	33,2	—	—	—	4,3
A 30 Bad Bentheim- Bad Oeynhausen: Schüttorf bis Rheine	12,3	103,5	—	—	—	12,3
A 31 Emden-Bottrop: Westumgehung Emden nördlich Emden (K 241) bis westlich Emden (L 2) 1. Fahrbahn	2,8	19,5	—	—	—	2,8
Neermoor bis Haren:	66,6	675,2	—	AS Weener bis AS Dörpen	23,7	31,6
Haren bis Hubertushof (Ldgrz. NS/NW)	64,9	514,1	—	—	—	17,1
A 39 Wolfsburg-Salzgitter: AS Salzgitter-Lebenstedt-Süd bis Westerlinde	9,3	73,5	6,0	westlich AS Leben- stedt-Süd bis AS Salz- gitter-Lichtenberg	3,3	—
A 250 Hamburg-Lüneburg: Maschen (A 1) bis Winsen	14,7	117,9	9,2	—	—	5,0
A 395 Braunschweig-Bad Harzburg: AK Braunschweig-Süd bis AS Vienenburg	31,7	214,4	19,8	—	—	6,9

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesautobahnen — Neubaustrecken —						
Bundesautobahn Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1989 für den Verkehr frei- gegeben km	Teilstrecke 1990 für den Verkehr freigegeben		Ende 1990 in Bau km
					km	
1	2	3	4	5	6	7
Nordrhein-Westfalen						
A 31 Emden–Bottrop: Hubertushof bis Bottrop (Grenze NW/NS)	83,0	748,9	54,1	AS Gronau-Ochtrup bis AS Heek AS Reken bis AS Schermbeck	10,0 11,2	— —
A 33 Osnabrück–Paderborn: Bielefeld (A 2) bis Wünnenberg-Haaren	45,7	484,9	31,7	westl. Stukenbrock bis Stukenbrock-Senne	7,8	6,2
A 42 Duisburg–Dortmund: Rheinkamp bis AK Duisburg–Hamborn	14,3	425,5	4,2	—	—	10,1
A 44 Aachen–Düsseldorf: AK Neersen bis AS Meerbusch-Strümp	15,4	115,2	9,9	AS Krefeld-Forstwald bis AS Krefeld/Fischeln	5,5	—
	12,4	760,7	2,1	—	—	7,8
A 44 Düsseldorf–Bochum: östlich Ratingen (A 3) bis östlich Velbert (K 23)	15,1	352,4	5,6 (davon 1,4 2. FB)	—	—	—
A 46 Heinsberg–Wuppertal: Heinsberg (B 221) bis AS Hückelhoven	10,6	92,5	—	—	—	6,3
A 46 Hagen–Brilon: AS Arnsberg-Hüsten bis Nuttlar	35,5	666,2	17,2	—	—	8,5
A 52 Roermond–Essen: westlich Elmpt bis AS Schwalmthal-Hostert	12,9 (1. FB)	78,0	4,7 (1. FB)	—	—	—
A 59 Dinslaken–Duisburg: AS Duisburg-Buchholz bis AK Duisburg-Rahm	3,9	65,4	—	—	—	3,9
A 560 Bonn–Hennef: AD St. Augustin bis Hennef	13,5	258,8	11,7	AK Bonn-Siegburg bis AS Hennef (B 8)	1,8	—
Rheinland-Pfalz						
A 1 Köln–Trier: Lommersdorf (Ldgrz. RP/NW) bis AD Mehren	28,9	396,9	—	—	—	4,7
A 62 Trier–Pirmasens: AK Landstuhl bis Pirmasens	27,2 (davon 20,0 1. FB)	270,1	13,8 (davon 12,7 1. FB)	—	—	14,1 (davon 7,3 1. FB)

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesautobahnen — Neubaustrecken —							
Bundesautobahn Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1989 für den Verkehr frei- gegeben km	Teilstrecke 1990 für den Verkehr freigegeben		Ende 1990 in Bau km	
					km		
1	2	3	4	5	6	7	
A 63 Mainz-Kaiserslautern: Freimersheim-Kaiserslautern	40,5	476,5	11,5	—	—	13,1	
A 65 Ludwigshafen-Karlsruhe: AS Neustadt-Süd bis AS Landau-Süd	17,7	240,0	7,1	AS Edenkoben bis AS Landau-Zentrum	10,6	—	
Schleswig-Holstein							
A 23 Heide-Hamburg: Heide-West bis Itzehoe-Edendorf	44,9	382,0	20,9	AS Schenefeld bis AS Itzehoe/Edendorf AS Heide-Süd bis AS Albersdorf	10,0 14,0	— —	
					Länder insgesamt	168,6	364,3
					davon 4streifig	134,5	254,6
					1. Fahrbahnen	8,7	10,9
					2. Fahrbahnen	25,4	92,7

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten

Tabelle 15: Bundesstraßen — Neu- und Ausbaustrecken —

Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesstraßen — Neu- und Ausbaustrecken —						
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1989 für den Verkehr frei- gegeben km	1990 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1990 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 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 38a	Ausbau von Mannheim (A 565) bis Mannheim-Neckarau (B 36)	2,3	35,8	—	—	2,3
B 44	Verlegung von Mannheim/Sandhofen bis Landesgrenze BW/HE (2. Fahrbahn)	4,6	11,2	1,2	—	3,4
B 462	Ausbau von Rastatt bis Rotenfels	6,9	47,6	—	—	6,9
					6,1	14,6
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 19	Verlegung und Ausbau in der Ortsdurch- fahrt Heidenheim (3. Bauabschnitt)	1,6	14,6	1,1	—	0,5
					—	0,5
Bayern						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
B 4	Verlegung in Coburg (Schlachthofkreuzung)	0,5	28,6	—	—	0,5
B 11	Ausbau von Wolfslathausen bis Geretsried .	4,0	20,4	—	4,0	—
B 11	Verlegung in Deggendorf	3,2	98,6	—	—	3,2
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	—	1,0
					4,0	7,4
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 2	Verlegung südlich Fürstenfeldbruck (Münchner Berg)	4,9	14,5	—	—	4,0
B 10n	Neubau in Neu-Ulm (Finningerstraße) bis A 7	6,1	15,9	—	—	0,1
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 471	Verlegung südlich Garching	3,0	16,2	—	—	0,4
					12,0	6,8

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Neu- und Ausbaustrecken —					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1989 für den Verkehr frei- gegeben km	1990 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1990 in Bau km
1	2	3	4	5	6
Bremen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 6 Verlegung zwischen der Hansestraße (B 6a) und der Utbremer Straße	0,4	49,1	—	—	0,4
				—	0,4
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 212 Ausbau von der BAB A 27 bis Knotenpunkt Lloydstraße/Hafenstraße in Bremerhaven ...	2,4	52,7	1,1	0,2	1,1
				0,2	1,1
Hessen					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 3 Neubau von Kloppenheim (L 3205) bis Bad Vilbel (L 3008) 1. Fahrbahn	5,3	27,9	—	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	28,2	—	0,9	—
				6,2	—
Nordrhein-Westfalen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 1 Ausbau westlich Paderborn (L 756 bis östlich B 64)	2,0	33,4	—	—	2,0
B 224n Neubau zwischen Wuppertal (B 7) bis Neviges (L 355)	4,7	118,8	—	4,7	—
B 226 Ausbau zwischen Herne und Wanne-Eickel (3. Bauabschnitt)	1,4	63,6	—	—	1,4
B 236 Ausbau zwischen Lünen und Dortmund Hannöversche Straße bis B 1 bei Remberg ..	11,9	405,9	8,3	—	2,9
				4,7	6,3
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 54 Verlegung zwischen Hagen/Ambrock und Hagen/Delstern	2,8	41,6	1,4	—	1,4
				—	1,4
Rheinland-Pfalz					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 41 Verlegung in Idar-Oberstein einschließlich Naheweher	3,5	308,7	1,9	—	1,6
				—	1,6

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Neu- und Ausbaustrecken —					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1989 für den Verkehr frei- gegeben km	1990 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1990 in Bau km
1	2	3	4	5	6
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 9 Verlegung bei Boppard (2. Bauabschnitt)	0,5	16,5	—	—	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	—
				1,5	1,5
Schleswig-Holstein					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 76 Verlegung in Kiel	3,6	141,4	—	—	0,1
B 404 Ausbau zwischen Negernbötel und Hammoor: AS B 205 bis einschließlich AS B 206	7,1	47,7	2,5	—	4,6
AS B 206 bis einschließlich AS B 432 (neu) .	3,9	22,7	—	—	3,9
AS B 432 (neu) bis einschließlich AS L 167 .	5,4	24,6	—	4,5	0,9
				4,5	9,5
Länder insgesamt				39,2	51,1
davon 4streifig				19,3	39,8
davon 2streifig				19,9	11,3

¹⁾ Bau- und Grunderwerbskosten

Tabelle 16: Bundesstraßen — Ortsumgehungen —
Für den Verkehr freigegebene und in Bau befindliche Streckenabschnitte

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —						
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1989 für den Verkehr frei- gegeben km	1990 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1990 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	242,6	2,8	—	10,0
B 27	Neubau von der B 27 nördlich Kirchentellinsfurt bis Tübingen (B 27/B 28)	6,7	126,7	—	—	2,0
B 27	Neubau von Hechingen/Süd bis Engstlatt/Nord	6,1	52,9	—	—	3,5
B 27	Neubau von Engstlatt/Nord bis Balingen/Süd (Knoten B 27/B 463)	6,1	89,6	2,8	—	1,4
B 29	Ortsumgehung Schorndorf	6,2	119,0	—	—	6,2
B 30	Neubau von nördlich Baidt (B 30 alt beim Egelsee) bis Ravensburg-Eschach einschließlich Querspangen B 32, B 33 und B 467	21,8	426,2	8,8	—	2,1
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	304,0	—	—	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	33,2	—	—	7,8
B 3	Ortsumgehung Ettlingen	9,1	91,0	5,0	—	4,1
B 27	Ortsumgehung Besigheim	1,9	19,0	—	—	1,9
B 28	Ortsumgehung Dornstetten	3,9	24,9	—	—	3,9
B 28	Ortsumgehung Dettingen/Erms	4,8	27,2	—	4,8	—
B 29	Ortsumgehung Lauchheim	4,0	14,9	—	—	4,0
B 31	Ausbau bei Hüllsteig	2,1	6,6	—	—	4,0
B 31	Ausbau des Knotens bei Hinterzarten	1,6	6,4	—	0,5	1,1
B 31	Neubau zwischen Stockach und Überlingen	14,4	74,9	—	—	0,2
B 31	Verlegung zwischen Immenstaad und Friedrichshafen	10,2	82,2	—	—	0,1
B 31	Ortsumgehung Kressbronn	5,8	31,6	—	—	5,8
B 33	Ortsumgehung Hausach	4,1	82,6	—	—	1,0
B 33	Ausbau zwischen Triberg und Gremelsbach	4,1	72,2	—	2,8	1,3
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	58,2	—	3,9	—
B 294	Ortsumgehung Wolfach	2,6	72,3	—	—	2,6
B 294	Ortsumgehung Schiltach	4,5	94,0	—	—	4,5

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —						
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1989 für den Verkehr frei- gegeben	1990 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1990 in Bau	
1	km	Mio. DM	km	km	km	
2	3	4	5	6		
B 295	Ortsumgehung Simmozheim	3,6	12,3	—	—	3,6
B 297	Ortsumgehung Neckartailfingen	5,0	39,4	—	—	2,7
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	13,9	—	1,0	—
B 313	Neubau von Rübgarten (B 27n) bis Reutlingen (L 378), 1. Fahrbahn	5,7	41,7	—	5,7	—
B 317	Verlegung bei Schopfheim	7,8	57,4	—	—	5,6
B 317	Verlegung zwischen Lörrach (A 98) und Steinen	3,3	62,8	0,4	—	2,9
B 317	Neubau zwischen Lörrach und Weil am Rhein (Zollfreie Straße)	4,0	53,6	—	—	2,0
B 462	Verlegung in Gernsbach	2,0	79,2	—	—	5,6
B 462	Ausbau bei Schramberg-Sulgen	2,7	15,3	—	—	2,7
B 463	Ortsumgehung Owingen	2,3	5,7	—	2,3	—
38 Ortsumgehungen						
davon fertiggestellt:						
1 Streckenabschnitt, 4streifig						
10 Streckenabschnitte, 2streifig						
damit						
9 Ortsumgehungen						
vollständig fertiggestellt						
	224,2	2 808,8	—	—	—	
	—	39,2	—	5,5	33,2	
	—	180,3	—	27,7	63,3	
	45,0	315,8	—	—	—	
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 17	Ausbau zwischen Oberrottmarshausen und Lagerlechfeld	6,0	24,8	2,0	—	4,0
B 173	Verlegung von Breitengüßbach bis Ebens- feld	11,5	104,5	3,0	8,5	—
B 289	Verlegung von Lichtenfels bis Untersiemau .	2,9	26,2	—	—	0,7
B 469	Verlegung von Obernburg bis Trennfurt ...	7,9	80,0	—	—	0,1
<i>2streifige Bundesstraßen</i>						
B 2	Verlegung bei Monheim	5,6	17,5	—	—	5,6
B 2	Verlegung bei Weißenburg	6,2	26,9	—	6,2	—
B 12	Verlegung bei Isny mit B 12 Ableiter	3,0	18,5	—	—	0,1
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	—

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1989 für den Verkehr frei- gegeben	1990 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1990 in Bau
1	km	Mio. DM	km	km	km
1	2	3	4	5	6
B 16 Verlegung von Weichering bis B 13 bei Ingolstadt	12,5	36,9	—	—	12,5
B 16 Ortsumgehung Dünzlau	1,9	3,7	—	1,9	—
B 17 Verlegung bei Schongau (B 17/Nord-B 17/Süd)	9,9	51,0	—	—	5,1
B 20 Verlegung zwischen Steinach und Stallwang	14,6	51,8	6,0	—	3,7
B 20 Verlegung südlich Oberschneiding	4,0	11,3	—	4,0	—
B 20 Verlegung bei Ganacker	4,5	15,5	—	4,5	—
B 20 Verlegung Landau/Isar	5,3	34,0	3,8	—	1,5
B 20 Ortsumgehung Falkenberg	6,9	10,0	—	—	5,3
B 22 Ortsumgehung Seybothenreuth	4,5	11,5	—	—	4,5
B 22 Verlegung nördlich Schönthal	5,9	13,0	4,3	—	1,6
B 23 Verlegung südlich Peiting (B 17 Süd-B 23) ..	2,0	9,0	—	—	2,0
B 26 Ortsumgehung Wernfeld	1,6	9,8	—	0,2	0,4
B 27 Ortsumgehung Retzbach	3,2	16,5	—	0,1	0,9
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 287 Ortsumgehung Hammelburg	3,6	22,7	—	—	3,6
B 289 Ortsumgehung Schwarzenbach/Saale	3,0	13,7	—	—	3,0
B 299 Ortsumgehung Pressath (1. Bauabschnitt) ..	1,9	9,5	—	—	1,9
B 299 Verlegung westlich Neuötting	3,2	29,6	—	—	3,2
B 300 Ortsumgehung Edenhausen/Ursberg	6,2	14,7	—	—	6,2
B 310 Verlegung nördlich Füssen (1. Bauabschnitt B 310-B 16)	3,5	15,8	—	—	3,5
B 470 Verlegung in und bei Neustadt/Aisch	2,6	20,4	1,0	1,6	—
B 470 Ortsumgehung Gasseldorf	1,7	4,0	—	1,7	—
34 Ortsumgehungen	177,4	913,1	—	—	—
davon fertiggestellt:					
1 Streckenabschnitt, 4streifig	—	77,2	—	8,5	11,9
11 Streckenabschnitte, 2streifig	—	105,6	—	30,0	64,7
damit					
10 Ortsumgehungen					
vollständig fertiggestellt	43,3	219,2	—	—	—
Hessen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 3a Neubau zwischen Bad Vilbel und Preungesheim	3,6	66,1	—	3,6	—
B 40 Neubau zwischen A 66 und Frankfurt a. M. (Südumgehung Frankfurt-Höchst)	7,6	124,9	4,4	2,1	1,1

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1989 für den Verkehr frei- gegeben km	1990 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1990 in Bau km
1	2	3	4	5	6
<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	42,2	—	—	2,8
B 38 Neubau zwischen der Ldgrz. HE/BW bis OU Mörlenbach (incl. Tunnel)	7,4	148,3	—	—	7,4
B 45 Ortsumgehung Bruchköbel/Roßdorf und Bruchköbel	5,7	26,8	—	1,1	1,1
B 62 Verlegung zwischen Cölbe/Bürgeln und Kirchhain (B 454)	14,4	68,6	9,5	—	4,9
B 254 Verlegung bei Schwalmstadt/Ziegenhain ...	1,7	7,8	—	—	1,7
B 254 Ortsumgehung Großenlüder	3,5	18,9	—	—	3,5
B 426 Verlegung bei Mühlital/Nieder-Ramstadt ...	4,6	24,7	—	—	1,7
B 455 Verlegung bei Oberursel	5,2	31,0	—	—	5,2
11 Ortsumgehungen	64,3	604,8	—	—	—
davon für den Verkehr freigegeben:					
2 Streckenabschnitte, 4streifig	—	100,6	—	5,7	1,1
1 Streckenabschnitt, 2streifig	—	5,2	—	1,1	28,3
damit					
1 Ortsumgehung					
vollständig für den Verkehr					
freigegeben	3,6	66,1	—	—	—
Niedersachsen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 1 Ausbau und Verlegung zwischen Großescherde und Sorsum	2,4	17,2	—	2,4	—
B 4/B 209 Verlegung von nördlich Lüneburg bis südlich Lüneburg (Ortsumgehung Lüneburg)	16,9	94,7	11,0	—	5,9
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 3 Verlegung von nördlich Nörten-Hardenberg bis südlich Göttingen	10,6	151,1	—	—	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
B 6 Ortsumgehung Lemke	4,2	35,3	—	—	4,2
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 83 Ortsumgehung Bückeberg (Südabschnitt) ..	4,4	28,2	—	4,4	—

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1989 für den Verkehr frei- gegeben km	1990 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1990 in Bau km
1	2	3	4	5	6
B 188 Ortsumgehung Uetze	3,3	14,7	—	—	3,3
B 188 Ortsumgehung Warmenau/Kästorf	4,3	23,0	—	—	4,3
B 211 Ortsumgehung Großenmeer	2,0	8,5	—	2,0	—
B 212 Ortsumgehung Nordenham bis Atens	3,8	22,4	—	—	3,8
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	24,2	—	—	6,4
B 402 Ortsumgehung Meppen (Westabschnitt)	6,4	43,8	—	—	6,4
B 446 Verlegung bei Seulingen	2,5	15,1	—	—	2,5
17 Ortsumgehungen	94,2	762,1	—	—	—
davon für den Verkehr freigegeben:					
1 Streckenabschnitt, 4streifig	—	17,2	—	2,4	5,9
3 Streckenabschnitte, 2streifig	—	88,7	—	10,9	49,5
damit					
4 Ortsumgehungen					
vollständig für den Verkehr					
freigegeben	13,3	105,9	—	—	—
Nordrhein-Westfalen					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 8 Ortsumgehung Düsseldorf/Lohausen	2,5	29,7	—	2,5	—
B 51 Neubau Kappenberger Damm—L 586 in Mün- ster (2. Fb.)	2,9	141,1	—	—	2,9
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	3,7	—	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 265 Westumgehung Liblar	4,8	47,7	—	—	4,8
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 1 Ortsumgehung Horn—Bad Meinberg	10,7	63,2	—	10,7	—
B 1 Ortsumgehung Schlangen/Kohlstädt	3,5	41,8	—	—	3,5
B 51 Verlegung bei Iversheim	2,1	16,1	0,7	—	1,4
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 im Zuge der B 403 n	9,2	61,9	—	—	9,2
B 54 Neubau westlich Ochtrup (B 403 n—A 31) ..	2,1	10,3	—	2,1	—
B 59 Ausbau von Allrath bis Köln-Bocklemünd (1. Fb.)	21,1	122,0	—	—	7,2
B 64 Neubau zwischen Brakel/Riesel und Hemb- sen (K 39 — östl. L 863)	9,0	55,6	6,4	2,6	—

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —						
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge	Kosten ¹⁾	Bis Ende 1989 für den Verkehr frei- gegeben	1990 für den Verkehr frei- gegeben	Ende 1990 in Bau	
1	km	Mio. DM	km	km	km	
1	2	3	4	5	6	
B 64	Neubau zwischen Driburg/Herste und Brakel/ Riesel (westl. Herste — K 39)	6,7	33,2	0,5	—	6,2
B 65	Südumgehung Minden (Haddenhausen/ Barkhausen, K 16 — B 61 n)	5,2	32,2	—	—	0,4
B 67	Verlegung zwischen Isselburg/Werth und Bocholt (östl. L 876 — B 473)	6,2	27,9	—	—	6,2
B 219	Ortsumgehung Saerbeck	5,8	23,4	—	5,8	—
B 223/ B 224	Ortsdurchfahrt Dorsten	3,1	50,8	1,5	—	1,6
B 229	Ortsumgehung Halver	1,7	24,4	—	—	1,7
B 239	Neubau zwischen Lübbecke und Espelkamp	2,1	10,0	1,0	1,1	—
B 265	Ortsumgehung Nideggen/Wollersheim	4,9	13,5	—	—	4,9
B 473	Neubau der Westtangente Bocholt	4,2	31,9	—	4,2	—
B 525	Neubau zwischen Oeding und Gescher (Bauabschnitt L 608 n—L 608)	13,9	33,1	5,2	—	4,3
24 Ortsumgehungen	141,7	1 250,9	—	—	—	
davon für den Verkehr freigegeben:						
1 Streckenabschnitt, 4streifig	—	29,7	—	2,5	12,5	
6 Streckenabschnitte, 2streifig	—	149,7	—	26,5	47,5	
damit						
7 Ortsumgehungen						
vollständig für den Verkehr						
freigegeben	36,4	224,1	—	—	—	
Rheinland-Pfalz						
<i>4streifige Bundesstraßen</i>						
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	Verlegung Worms/Nord	1,8	21,8	—	—	1,8
B 9	Verlegung Germersheim-Rülzheim	4,3	37,0	—	—	4,3
B 10	Ortsumgehung Rinnthal-Sarnstall	4,4	93,8	—	—	4,4
B 10	Verlegung bei Annweiler	4,8	64,7	—	—	4,8
B 10/B 272	Verlegung Landau/Nord	1,5	23,4	—	—	1,5
B 37	Verlegung bei Bad Dürkheim (2. BA)	4,1	27,4	—	—	4,1
B 41	Verlegung zwischen Rüdesheim und Weins- heim	9,0	98,0	—	—	9,0
B 41	Verlegung zwischen Bad Kreuznach und Welgesheim (A 61)	5,4	93,2	—	—	5,4
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

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1989 für den Verkehr frei- gegeben km	1990 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1990 in Bau km
1	2	3	4	5	6
B 47 Verlegung bei Monsheim	4,5	17,5	—	—	4,5
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	46,5	3,6	—	2,2
B 51/B 419 Verlegung zwischen Trier und Wasserliesch	4,5	98,0	—	2,9	1,6
B 53 Verlegung von Ehrang bis Quint	3,5	18,9	—	3,5	—
B 54 Verlegung zwischen Stein und Neukirch	2,5	8,7	—	—	2,5
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	72,0	2,6	1,0	0,4
B 270 Verlegung bei Lauterecken einschl. Lohnweiler und Heinzenhausen	4,6	46,0	2,2	—	1,0
B 272 Ortsumgehung Weingarten	4,3	14,3	—	4,3	—
B 413 Ortsumgehung Herschbach	3,0	7,9	—	—	3,0
27 Ortsumgehungen	128,2	1 240,0	—	—	—
davon für den Verkehr freigegeben:					
— Streckenabschnitt, 4streifig	—	—	—	—	—
6 Streckenabschnitte, 2streifig	—	160,1	—	19,8	78,5
damit					
4 Ortsumgehungen					
vollständig für den Verkehr					
freigegeben	21,2	105,9	—	—	—
Saarland					
<i>4streifige Bundesstraßen</i>					
B 41 Neubau der Westumgehung Neunkirchen	5,0	118,0	1,0	1,0	3,0
B 51 Teilumgehung Mettlach	0,3	7,5	—	—	0,3
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 51 Verlegung zwischen Saarlouis und Fraulautern/Roden	7,0	63,8	—	—	3,9
B 51 Ortsumgehung Kleinblittersdorf	3,4	53,7	—	—	3,4
4 Ortsumgehungen	15,7	243,0	—	—	—
davon für den Verkehr freigegeben:					
1 Streckenabschnitt, 4streifig	—	23,6	—	1,0	3,3
— Streckenabschnitt, 2streifig	—	—	—	—	7,3
damit					
— Ortsumgehung					
vollständig für den Verkehr					
freigegeben	—	—	—	—	—

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Bundesstraßen — Ortsumgehungen —					
Bundesstraße Streckenabschnitt	Länge km	Kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1989 für den Verkehr frei- gegeben km	1990 für den Verkehr frei- gegeben km	Ende 1990 in Bau km
1	2	3	4	5	6
Schleswig-Holstein					
<i>2streifige Bundesstraßen</i>					
B 5 Verlegung bei Heiligenstedten	6,4	65,5	—	—	6,4
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	—	—	—	—	10,0
damit					
— Ortsumgehung vollständig für den Verkehr freigegeben	—	—	—	—	—
Insgesamt 157 Ortsumgehungen	864,2	7 954,7	—	—	—
davon für den Verkehr freigegeben:					
7 Streckenabschnitte, 4streifig	—	287,5	—	25,1	67,9
37 Streckenabschnitte, 2streifig	—	689,6	—	116,0	349,1
damit					
35 Ortsumgehungen vollständig für den Verkehr freigegeben	162,8	1 037,0	—	—	—

1) Bau- und Grunderwerbskosten

Tabelle 17: 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	1990 für den Verkehr freigegeben Ort (in/bei)	Ende 1990 in Bau Ort (in/bei)	Baukosten		
			insgesamt in 1000 DM	Bundesanteil in 1000 DM	
1	2	3	4	5	
Baden-Württemberg					
B 311	Ulm-Tuttlingen: Mengen-Meißkirch	Mengen	—	17 050	10 703
Bayern					
B 16a	Regensburg-Ingolstadt: Ingolstadt-Münchsmünster	Münchsmünster	—	4 415	3 095
B 26	Aschaffenburg- Schweinfurt: Lohr-Gemünden	—	Nantenbach	17 955	12 000
	Werneck-Schweinfurt	—	Begrheinfeld	5 000	3 400
B 300	Augsburg-Memmingen: Krumbach-Memmingen	—	Heimertingen	4 800	3 200
Niedersachsen					
B 1	Braunschweig-Helmstedt: Königslutter-Helmstedt	Lelm bei Sunstedt	—	7 204	4 565
B 3	Hannover-Göttingen: Einbeck-Northeim	Northeim	—	19 769	12 426
B 65	Osnabrück-Bdgrz. D/NL: Rheine-Bad Bentheim	Schüttorf I	—	7 860	5 002
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 57	Aachen-Mönchengladbach: Aachen-Alsdorf	—	Herzogenrath/ Stollberg	31 733	11 939
B 64	Paderborn-Höxter: Brakel-Höxter	Höxter/Bruch- hausen/Ottbergen	—	2 775	2 024
B 229	Langenfeld-Remscheid: Langenfeld-Solingen	—	Langenfeld	21 686	13 106
B 236	Dortmund-Lennestadt: Altena-Werdohl	—	Werdohl, Plettenberger Straße	7 466	4 413
B 239	Herford-Höxter: Detmold-Höxter	—	Schieder/ Nessenberg	10 111	7 160
Schleswig-Holstein					
B 207	Hamburg-Kiel: Hamburg-Schwarzenbek	—	Schwarzenbek	28 063	17 048

Tabelle 18: Radwege an Bundesstraßen

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bundesstraße Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- Länge km	Bau- kosten 1) in 1000 DM	1990 fertig- gestellt km	Ende 1990 in Bau km	
1	2	3	4	5	
Baden-Württemberg					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>					
B 3	OD Weinheim, Postknoten–Westtangente	1,0	1 200	—	1,0
B 3	Untergrombach–Weingarten	1,7	400	—	1,7
B 3	OD Leutershausen	0,4	380	0,4	—
B 3	Efringen–Kirchen–Eimeldingen	3,5	450	—	3,5
B 3	Urloffen–Renchen	2,5	965	2,5	—
B 14	Oppenweiler–Strümpfelbach (bei Backnang)	0,6	320	0,6	—
B 14	Sulzbach–Abzw. Fischbachtal	0,5	225	0,5	—
B 14	Oberndorf–Aistaig	1,5	450	1,5	—
B 18	Ringstraße–Hotel Eden in Leutkirchen	0,4	210	0,4	—
B 19	Bad Mergentheim–Stuppach	3,7	856	—	3,7
B 19	Abtsgmünd–Altschmiede	0,5	271	0,5	—
B 27	Weikerstetten–RP-Grenze	1,3	300	—	1,3
B 27	Königheim–Weikerstetten	2,4	600	2,4	—
B 27	Walldürn–Kreisgrenze	0,8	800	—	0,8
B 31	Himmelreich–Falkensteig	2,5	2 300	—	2,5
B 31	Stockach–Nenzingen	2,2	390	2,2	—
B 31	Überführung über die A 5 (AS Freiburg-Süd)	1,1	2 900	—	1,1
B 31	Kreisgrenze–Sipplingen	1,6	4 410	—	1,6
B 31	Sipplingen–Überlingen	4,0	2 245	—	4,0
B 32	Gammertingen–Hettingen (1. BA.)	2,0	645	2,0	—
B 33	Gremmelsbach–Triberg	1,9	1 040	—	1,9
B 33	Hausach–Gutach (2. BA.)	0,6	210	—	0,6
B 33	Engen–Welschingen	1,3	250	—	1,3
B 33	bei Hepbach (Markdorf)	0,2	150	—	0,2
B 33	Stadel–Neuhaus	1,2	1 830	—	1,2
B 33	Bavendorf–Ravensburg/West	2,5	1 700	2,5	—
B 33	Hefigkofen–Dürnast	2,0	471	—	2,0
B 34	Gottmadingen–Bietingen	1,0	225	—	1,0
B 36	Kehl–Bodersweiler	2,2	940	—	2,2
B 37	Mannheim–Seckenheim (Einm. Überlinger Str.)–Knoten L 597	1,3	1 300	1,3	—
B 37	OD Edingen	0,6	510	0,6	—
B 39	Rheinbrücke–L 722	0,6	315	0,6	—
B 39	K 4250–Anschluß Altlußheim	1,1	420	1,1	—
B 290	Crailsheim–Jagstheim	3,0	1 872	3,0	—
B 294	Oberwinden–Niederwinden	1,5	1 080	—	1,5
B 294	Schenkenzell–Schiltach	3,6	1 165	—	3,6

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bundesstraße Bezeichnung der Maßnahme		Gesamt- Länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1990 fertig- gestellt km	Ende 1990 in Bau km
1		2	3	4	5
B 295	Leonberg–Ditzingen	4,5	300	4,5	—
B 297	Birenbach–Wäschenbeuren	3,1	985	—	3,1
B 311	Tuttlingen–Neuhausen	1,5	830	—	1,5
B 311	Immendingen–Möhringen	2,5	710	—	2,5
B 312	Pfullingen (Bahnlinie), (2. BA.)	0,2	98	—	0,2
B 313	Stockach–Espasingen	1,8	700	—	1,8
B 313	Radwegunterführung bei Stockach	0,3	460	0,3	—
B 313	Trochtelfingen–Mägerkingen	1,9	300	1,9	—
B 313	Inzighofen–Vilsingen	2,2	220	2,2	—
B 463	Nagold–Iselshausen	1,6	930	—	1,6
B 465	Kirchheim/Teck–Lenningen, Teilstrecke auf Westseite	2,2	350	—	2,2
B 466	Bad Ditzenbach–Deggingen	0,9	450	0,9	—
B 466	L 1163–L 1165 bei Steinheim	1,7	950	—	1,7
B 466	Steinbruch Fischer–Böhmenkirch	0,9	120	0,9	—
B 491	B 14–Emmingen	2,4	1 000	—	2,4
Summe Programmteil 1:		86,5	42 198	32,8	53,7
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>					
B 3	OD Lahr (1. BA.)	0,5	800	0,5	—
B 3	Umgehung Achern, L 87 a bis Kreisgrenze	3,6	750	—	3,6
B 3	Bühl–Ottersweiler	2,4	1 420	—	2,4
B 10	Vorderdenkental–Dorns	1,5	260	1,5	—
B 19	Albeck–Langenau	0,5	730	0,5	—
B 28	Hengen–Böhringen–Zainingen	6,7	637	—	6,7
B 30	Verlegung bei Ravensburg	1,6	350	1,6	—
B 311	Verlegung bei Meßkirch	4,9	1 000	4,9	—
B 312	Uttenweiler–Ahlen	3,0	270	3,0	—
Summe Programmteil 2:		24,7	6 217	12,0	12,7
Baden-Württemberg insgesamt:		111,2	48 415	44,8	66,4
Bayern					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>					
B 2	Mittenwald–Garmisch-Partenkirchen, in Klais ..	0,4	950	0,4	—
B 2	Mittenwald–Garmisch-Partenkirchen, Klais–Kaltenbrunn	3,1	900	—	3,1
B 2	München–Fürstenfeldbruck, Münchner Berg–Fürstenfeldbruck	0,9	150	0,9	—
B 2	Nürnberg–Gräfenberg, Eschenau–Forth (Westseite) I. u. II.	1,6	400	1,6	—
B 2	Pegnitz–Bayreuth, Pegnitz–Buchau	2,3	900	—	2,3

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bundesstraße Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- Länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1000 DM	1990 fertig- gestellt km	Ende 1990 in Bau km
1	2	3	4	5
B 2 Pegnitz-Bayreuth, nördl. Wolfsbach	0,9	392	—	0,9
B 2 Hof-Grenze Thüringen, Töpen-Grenze	0,8	350	0,8	—
B 4 Bamberg-Coburg, Breitengüßbach-Rattelsdorf (2. u. 3. BA.)	3,0	1 050	3,0	—
B 4 Bamberg-Coburg (Erfstadt), nördl. Coburg	1,1	300	1,1	—
B 4 Bamberg-Coburg, Kaltenbrunn-Gleußen	0,9	400	0,9	—
B 4 Bamberg-Coburg, Lahn/Kaltenbrunn (2. BA.)	1,9	500	1,9	—
B 8 Kahl-Aschaffenburg, A3-Kleinostheim	0,2	30	0,2	—
B 8 Aschaffenburg-Würzburg westl. Aschaffemb.	0,2	25	0,2	—
B 8 Aschaffenburg-Würzburg, Höchberg-Würzburg	0,9	400	0,9	—
B 8 Regensburg-Straubing, westl. Pfatter	1,3	300	1,3	—
B 8 Regensburg-Stremmling-Passau, Rain-Straßkirchen	—	3	—	—
B 10 Neu-Ulm-Augsburg Radweg Roßhaupten-Röfingen	1,3	260	1,3	—
B 11 München-Moosburg, nördl. Dietersheim	0,9	200	0,9	—
B 11 München-Moosburg, Radwegbrücke in Moosburg	0,2	1 950	—	0,2
B 11 Deggendorf-Bayer. Eisenstein, Zwiesel-Dreieck	0,3	540	0,3	—
B 11 Deggendorf-Bayer. Eisenstein, Zwiesel-Schweinhütt	0,8	220	0,8	—
B 12 Lindau-Kempton, Stockenweiler-Hergatz (2. BA.)	1,4	900	1,4	—
B 12 Lindau-Kempton, Kleinweiler-Höfen (2. BA.)	2,8	1 270	—	2,8
B 12 Lindau-Kempton, Kleinweiler-Wengen (1. BA.)	1,0	130	1,0	—
B 12 München-Haag, östl. Hohenlinden	2,3	350	—	2,3
B 12 Simbach-Passau, Dommelstadt-Kohlbruck (1. BA.)	0,9	456	0,9	—
B 13 Uffenheim-Ansbach	2,8	160	—	2,8
B 13 Ansbach-Weißenburg, Ansbach-Brodswinden	1,4	380	—	1,4
B 13 Brodswinden-Burgoberbach	3,0	450	—	3,0
B 13 Ingolstadt-Reichertshausen, nördl. Pömbach	0,7	150	—	0,7
B 13 Ingolstadt-Reichertshausen, nördl. Pfaffenhofen	2,0	350	—	2,0
B 14 Nürnberg-Sulzbach-Rosenbach	0,5	38	—	0,5
B 15 Reischenhart-Rosenheim	0,2	327	0,2	—
B 15 Eggmühl-Landshut-Taufkirchen, Flutmulde Landshut	1,6	200	1,6	—
B 15 Landshut-Taufkirchen, in Kunshausen	0,1	80	0,1	—
B 15 Eggmühl-Regensburg, Köfering-Obertraubling	3,2	959	—	3,2
B 15 Weiden-Hof, in Tirschenreuth	1,0	500	—	1,0
B 16 Füssen-Kaufbeuren, nördl. Roßhaupten	2,5	300	2,5	—
B 16 Kaufbeuren-Donauwörth, südl. Günzburg	2,0	300	2,0	—
B 16 Kaufbeuren-Donauwörth, südl. Wattenweiler	0,9	120	0,9	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bundesstraße Bezeichnung der Maßnahme		Gesamt- Länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1990 fertig- gestellt km	Ende 1990 in Bau km
1		2	3	4	5
B 16	Donauwörth–Ingolstadt, westl. Bergheim	5,2	362	5,2	—
B 16	Vohburg–B 300, östl. Vohburg	3,0	238	3,0	—
B 16	Ingolstadt–Vohburg, östl. Ingolstadt	1,7	118	1,7	—
B 17	Füssen–Schongau, östl. Schwangau (1. BA.) . . .	0,5	66	0,5	—
B 17	Füssen–Schongau, östl. Füssen mit Lechbrücke	0,6	1 700	0,6	—
B 18	Memmingen–Mindelheim, Oberauerbach–Oberkammlach	1,0	42	1,0	—
B 19	Oberstdorf–Kempten, nördl. Oberstdorf (1. BA.)	0,4	283	0,4	—
B 19	Oberstdorf–Kempten, südl. Kempten, (3. BA.) . .	0,3	150	—	0,3
B 20	Freilassing–Burghausen–Markt, südl. Laufen . .	1,5	400	1,5	—
B 20	Eggenfelden–B 12 bei Mehrlmäusl	0,2	400	—	0,2
B 20	Eggenfelden–Straubing, in Landau a. d. Isar (2. BA.)	0,4	200	0,4	—
B 22	B 8–Dettelbach–Ebrach, Dettelbach–Schwarzach	3,4	—	3,4	—
B 22	Ebrach–Bamberg, Mutzerhof–Debring	0,3	400	—	0,3
B 22	Erbendorf–Cham, westl. Schönthal	0,3	700	—	0,3
B 23	Peiting–Oberau, Rottenbuch–Echelsbach	2,5	720	2,5	—
B 23	Garmisch-Partenkirchen–Landesgrenze, Garmisch-Partenkirchen–Griesen (3. BA.)	1,1	500	—	1,1
B 25	Uffenheim–Nördlingen, Steinsfeld–Rothenburg o. d. Tauber	1,1	175	1,1	—
B 25	Uffenheim–Nördlingen, Feuchtwangen–Dinkelsbühl	1,0	85	1,0	—
B 25	Nördlingen–Donauwörth, Donauwörth–Ebermergen (2. BA.)	3,2	1 000	—	3,2
B 26	Karlstadt–Eltmann, Ettlleben–Bergheinfeld (1. BA.)	1,3	260	1,3	—
B 27	Würzburg–Bad Brückenau, Veitshöchheim–Thüngersheim (2. BA.)	2,7	1 200	2,7	—
B 32	Opfenbach–Meckatz, Opfenbach–Wigratzbad	0,6	500	—	0,6
B 32	Wangen–Hergatz (B 12), Landesgrenze BY/BW–Hergatz	0,3	580	—	0,3
B 85	Roding–Schwandorf, nördl. Bruck	0,8	657	0,8	—
B 173	Bamberg–Kronach, westl. Hochstadt	0,2	62	0,2	—
B 285	Fladungen–Landesgrenze, Oberfladungen–Landesgrenze	1,7	350	—	1,7
B 289	Untersiemau–Lichtenfels, westl. Buch	0,5	210	—	0,5
B 289	Lichtenfels–Kulmbach–Zettlitz–Horb	1,2	350	—	1,2
B 299	Bundesgrenze–Grafenwöhr	0,8	200	—	0,8
B 299	Bundesgrenze–Grafenwöhr, in Grafenwöhr	1,5	520	1,5	—
B 299	Neuötting–Traunstein, bei Garching	0,1	750	—	0,1
B 299	Amberg–Beilngries, nördl. Mühlhausen	3,3	550	—	3,3
B 299	Landshut–Altötting, Moniberg in Landshut	0,2	100	—	0,2

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bundesstraße Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- Länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1000 DM	1990 fertig- gestellt km	Ende 1990 in Bau km
1	2	3	4	5
B 299 Landshut–Altötting, westl. Oberschönbach	0,8	150	0,8	—
B 299 Landshut–Neuötting–Traunstein, bei Töging . . .	0,2	300	0,2	—
B 299 Neuötting–Traunstein, bei Garching	0,1	750	—	0,1
B 300 Memmingen–Augsburg, südl. Bebenhausen . . .	0,4	50	0,4	—
B 300 Memmingen–Augsburg, Babenhausen–Winterrieden	1,7	440	1,7	—
B 300 Augsburg–Aichach, Friedberg–Dasing	3,9	876	—	3,9
B 303 Coburg–Kronach, Hofsteinach–Mittwitz	1,2	312	—	1,2
B 303 Kronach–Marktredwitz, Bad Berneck–Bischofsgrün	6,6	822	—	6,6
B 305 Bernau–Unterwössen–Inzell, Rottau–Grassau . . .	3,9	4 100	—	3,9
B 307 Miesbach–Bayrischzell, Osterhofen–Bayrischzell	1,3	170	1,3	—
B 309 Kempten–Bundesgrenze, in Kempten (Ostseite)	0,9	280	0,9	—
B 309 Kempten–Bundesgrenze, in Füssen, Füssener Str.	0,5	720	0,5	—
B 310 Pfronten–Füssen, Pfronten–Weissensee	3,2	1 170	—	3,2
B 318 Rottach-Egern–B 472 (Kreuzstr.), Winneshof–Kaltenbrunn	2,9	2 050	2,4	0,5
B 466 Gunzenhausen–Schwabach, Haar–Schwabach (2. BA.)	0,9	60	0,9	—
B 469 Stockstadt a. Main–Amorbach, Wörth–Kleinheubach	6,2	480	—	6,2
B 470 Bad Windsheim–Höchstadt a. d. Aisch, Dietersheim–Birken	2,9	480	—	2,9
B 470 Bad Windsheim–Höchstadt a. d. Aisch, in Neustadt a. d. Aisch	0,9	270	0,9	—
B 470 Bad Windsheim–Höchstadt a. d. Aisch, in Birkenfeld	0,3	100	—	0,3
B 470 Neustadt a. d. Aisch–Forchheim, Wimmelbach–Forchheim (1. BA.)	1,7	235	1,7	—
B 470 Neustadt a. d. Aisch–Auerbach, Wimmelbach–Forchheim, (2. BA.)	1,4	245	—	1,4
B 470 Forchheim–Auerbach, i. d. Opf, westl. Gasseldorf	0,3	50	0,3	—
B 470 Forchheim–Auerbach, in Forchheim (2. BA.) . . .	0,3	71	0,3	—
B 470 Auerbach–Weiden, westl. Grub	2,0	860	2,0	—
B 471 Inning–Haar, Grafrath–Schöngeising	2,4	760	2,4	—
B 471 Inning–Haar, Ismaning–Aschheim	3,7	2 500	—	3,7
B 471 Haar–A 8, OD Haar südl. Bereich	2,1	1 800	—	2,1
B 472 Schongau–Marktobersdorf	4,9	1 500	—	4,9
B 472 Peiting–Bad Tölz, Untersteinbach–Blomberg (3. BA.)	0,6	250	0,6	—
Summe Programmteil 1:	154,3	52 578	73,2	81,1

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bundesstraße Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- Länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1990 fertig- gestellt km	Ende 1990 in Bau km
1	2	3	4	5
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>				
B 2 Monheim–Pleinfelde, bei Weißenburg	0,9	115	0,9	—
B 8 Nürnberg–Regensburg	0,4	210	—	0,4
B 13 Ansbach–Weißenburg, OD Ansbach/Osttangente	1,6	300	—	1,6
B 15 Hof–AS Hof (A 9)	2,5	473	—	2,5
B 15 Reischenhart–Rosenheim, Mangfallbrücke–Rosenheim	0,2	327	0,2	—
B 16 Regensburg–Roding	0,8	450	—	0,8
B 27 Würzburg–Bad Brückenau, Thüngersheim–Retzbach	0,4	120	0,4	—
B 85 Kronach–Weimar, Ludwigstadt–Landesgrenze .	2,8	230	—	2,8
B 89 Haßlach–Sonneberg, Burggrub–Landesgrenze .	0,7	150	0,7	—
B 173 Bamberg–Kronach, südl. Kronach	1,9	368	—	1,9
B 287 Hammelburg–Bad Kissingen, Hammelburg–Fuchsstadt	1,8	350	—	1,8
B 287 Bad Kissingen–B 19, OD Bad Kissingen/Ostring	1,8	2 900	—	1,8
B 299 Amberg–Waldsassen	1,3	260	—	1,3
B 300 Memmingen–Augsburg, bei Oberrohr	0,8	500	—	0,8
B 300 Memmingen–Augsburg, östl. Krumbach	1,2	500	1,2	—
B 300 Memmingen–Augsburg, westl. Ursberg	1,0	150	—	1,0
B 301 Freising–Abendsberg, in Mainburg (2. BA.)	0,7	150	0,7	—
B 470 Reichelhofen–Neustadt a. d. Aisch	1,4	450	1,4	—
Summe Programmteil 2:	22,2	8 003	5,5	16,7
Bayern insgesamt:	176,5	60 581	78,7	97,8
Hessen				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>				
B 3 OD Heppenheim	0,7	687	—	0,7
B 3 Zwingenberg–Bickenbach	1,3	315	—	1,3
B 3 OD Jesberg	0,7	350	0,7	—
B 7 Waldkappel/Bischhausen–Wehretal/Otmannshausen	1,7	400	—	1,7
B 8 OD Elz–Limburg	0,7	100	0,7	—
B 8 AS Frankfurt/M–Hoechst, Main-Taunus-Zentrum/K 801 neu	0,7	1 809	—	0,7
B 8 Königstein–Kelkheim Siedl. Johan, Verkehrskreisel	1,9	908	1,9	—
B 27 L 3380–Burghaun/Rothenkirchen	0,4	150	0,4	—
B 38 OD Rimbach	0,6	250	0,6	—
B 44 Groß Rohrheim–Biblis	2,1	474	—	2,1
B 49 OD Limburg/Staffel	1,1	200	1,1	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bundesstraße Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- Länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1000 DM	1990 fertig- gestellt km	Ende 1990 in Bau km
1	2	3	4	5
B 62 Philippsthal/Heimboldshausen	0,7	332	0,7	—
B 62 Biedenkopf/Wallau-Biedenkopf/Ludwigshütte .	1,9	775	—	1,9
B 80 Vaake/Süd-Landesgrenze	0,3	580	—	0,3
B 80 Bad Karlshafen-K 78	0,7	1 170	—	0,7
B 80 Nördl. Reinhardshagen/Veckerhagen, (2. BA.) .	6,9	1 701	—	6,9
B 83 OD Hofgeismar, Landratsamt	0,5	790	—	0,5
B 84 Hünfeld, von Brückenmühle-Klingelstraße	1,1	300	1,1	—
B 249 Meinhard-Frieda-Wanfried (1. BA.)	0,9	182	0,9	—
B 255 Mittenaar/Bicken-Mittenaar/Offenbach	1,8	260	1,8	—
B 260 Kemel-B 260/B 275 (2. BA.)	1,7	300	1,7	—
B 276 Wächtersbach/Weilers-Wächtersbach/Hessel- dorf	1,4	195	1,4	—
B 277 OD Dillenburg (Frankfurter Str.)	1,2	450	—	1,2
B 277 Rad- und Gehwegbrücke Herborn-Sinn	0,1	1 064	—	0,1
B 417 Hünstetten/Kesselbach-Hünstetten/Goersroth ..	1,3	480	—	1,3
B 426 OD Mühlthal/Nieder-Ramstadt	0,7	310	0,7	—
B 450 Wolfhagen/Gasterfeld-Kaserne	0,3	673	—	0,3
B 454 Schwalmstadt/Treysa-Schwalmstadt/Ziegen- hain, (2. BA.)	0,3	138	0,3	—
B 457 Gründau/Lieblös-Hain/Gründau	2,0	487	—	2,0
B 487 OD Spangenberg	1,5	60	1,5	—
B 488 Lich-B 457	0,2	106	0,2	—
B 520 Schauenburg/Breitenbach-Schauenburg/Hoof .	1,0	260	1,0	—
Summe Programmteil 1:	38,4	16 256	16,7	21,7
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>				
B 27 Verleg. b. Bad Soden-Allendorf/Oberrieden ...	0,8	400	—	0,8
B 62 Kirchhain/Niederwald-Kirchhain	0,7	400	—	0,7
Summe Programmteil 2:	1,5	800	—	1,5
Hessen insgesamt:	39,9	17 056	16,7	23,2
Niedersachsen				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>				
B 1 Marienau-Hemmendorf	3,0	1 111	—	3,0
B 1 Hemmendorf-Oldendorf	2,0	600	—	2,0
B 1 OD Hameln (Münsterwall)	0,2	100	0,2	—
B 1 OD Bettmar	0,2	50	—	0,2
B 1 östl. Bornum	1,0	190	1,0	—
B 3 B 3, südlich der OD Elze	0,9	150	0,9	—
B 3 Moormühle-Schillerslage	2,6	1 499	—	2,6
B 3 OD Ammensen	0,5	445	—	0,5
B 3 OD Bergen (3. BA.)	0,5	210	0,5	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bundesstraße Bezeichnung der Maßnahme		Gesamt- Länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1990 fertig- gestellt km	Ende 1990 in Bau km
1		2	3	4	5
B 3	OD Elze, Dickopfplatz-K 423	0,8	240	0,8	—
B 4	Holdenstedt	1,3	1 449	—	1,3
B 4	OD Halchter	0,8	400	0,8	—
B 6	OD Syke (1. BA.)	0,1	30	0,1	—
B 6	Bad Harzburg-Eckertal, Abschnitt 120	4,7	1 517	—	4,7
B 27	Reinshof-Stockhausen	3,6	1 400	3,6	—
B 51	Grz./K 341-Westendorf	1,1	150	1,1	—
B 51	OD Diepholz	0,7	100	0,7	—
B 61	OD Stadt Sulingen	0,8	1 450	—	0,8
B 65	OD Erern	0,6	170	0,6	—
B 69	Vechta	1,2	295	1,2	—
B 69	OD Stadt Diepholz	0,6	107	—	0,6
B 69	Diepholz-Vechta	7,5	1 664	—	7,5
B 71	Wehrdorf-Muhlshorn	6,0	1 255	6,0	—
B 71	Gerdau	0,4	664	0,4	—
B 71	Uelzen-Gr. Liedern	1,2	546	1,2	—
B 71	Hermannseck	1,6	345	1,6	—
B 71	OD Bremervörde	0,7	210	—	0,7
B 72	Emstek-Schneiderkrug	0,8	152	0,8	—
B 74	Kuhstedt-Vollersode	5,8	1 170	5,8	—
B 79	Denkte-Wittmar	2,4	400	2,4	—
B 79	Mattierzoll-Landesgrenze	0,8	200	0,8	—
B 83	Fischbeck-Wehrbergen	1,2	400	1,2	—
B 188	Altmerdingen-Dahrenhorst	2,2	712	2,2	—
B 188	Vosfelde-Danndorf, BÜ-Danndorf	2,8	545	2,8	—
B 191	Piperhöfen-Stöcken	4,4	3 689	—	4,4
B 191	Hornshof-Eschede	7,1	954	7,1	—
B 209	OD Gr. Eilsdorf	0,4	100	—	0,4
B 209	OD Rethem (Aller)	1,0	300	—	1,0
B 209	OD Rohrsen-Gadesbünden	2,3	500	2,3	—
B 209	Anderten-Stöcken	1,8	465	1,8	—
B 212	Brake-Kirchhammerwarden	2,5	873	—	2,5
B 212	Elsfleth-Lienen	2,2	750	2,2	—
B 216	Dannenberg	1,5	260	1,5	—
B 216	Dannenberg/Prochaska Platz	0,8	2 327	0,8	—
B 238	Rinteln (Weser), Buntebrücke	0,3	445	—	0,3
B 238	Rinteln-Möllenbeck	2,5	600	2,5	—
B 241	OD Uslar „Bella Clava“ (1. BA.)	0,2	50	—	0,2
B 241	OD Moringen	1,1	500	—	1,1
B 243	bei Egenstedt	1,0	190	1,0	—
B 243	OD Gr. Dünge	0,5	185	—	0,5

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bundesstraße Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- Länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1000 DM	1990 fertig- gestellt km	Ende 1990 in Bau km
1	2	3	4	5
B 243 Gr. Düngen-Wesseln	1,3	425	1,3	—
B 247 Duderstadt-Gerblingerode	0,4	200	0,4	—
B 322 Seckenhausen-Gr. Mackenstedt	2,8	451	2,8	—
B 403 OD Emlichheim	1,1	520	—	1,1
B 437 Hohenberge-Wapelersiel	2,4	1 306	—	2,4
B 439 Heiligenrode-Kronsbruch	2,5	368	2,5	—
B 440 OD Ottingen	1,5	430	1,5	—
B 441 Hagenburg-Winzlar	4,4	1 185	4,4	—
B 441 Altenhagen-Wunstorf	1,5	351	1,5	—
B 442 Rodenberg-Apelern	2,1	707	2,1	—
B 442 OD Eimbeckhausen	1,6	400	—	1,6
B 442 OD Brullsen	1,1	295	—	1,1
B 443 OD Schillerslage	0,5	560	0,5	—
B 446 Gem. Hevensen	1,4	600	1,4	—
B 493 Rätzlingen-Rosche	4,1	2 364	4,1	—
B 493 Woltersdorf-Kl. Breese	1,5	1 259	1,5	—
B 493 Kl. Breese-K 4	1,0	187	1,0	—
B 495 Alfstedt-Lamstedt	8,7	1 964	8,7	—
B 495 K 12-Schüttdamm	4,5	1 574	—	4,5
Summe Programmteil 1:	134,6	47 260	89,6	45,0
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>				
B 1 Groß Escherde-Sorsum	2,1	770	2,1	—
B 1 Hemmendorf-Oktendorf	2,3	860	—	2,3
B 73 OD Cuxhaven (8. BA.)	0,5	232	0,5	—
B 214 Kroge	3,1	460	3,1	—
B 240 B 240, OU Fölziehausen	2,1	420	2,1	—
Summe Programmteil 2:	10,1	2 742	7,8	2,3
Niedersachsen insgesamt:	144,7	50 002	97,4	47,3
Nordrhein-Westfalen: LV Rheinland				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>				
B 7 Lindchen bis Mettmann	0,9	230	0,9	—
B 8 Elsdorf-Urbach	0,4	230	0,4	—
B 8 Uckerath-Wasserhess	0,9	350	0,9	—
B 9 Kevelaer	1,6	451	1,6	—
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	216	—	0,5

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bundesstraße Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- Länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1990 fertig- gestellt km	Ende 1990 in Bau km
1	2	3	4	5
B 55 Derschlag, Südstraße–Epelstraße	0,7	400	—	0,7
B 55 Stadtgr. Gummersbach–Dörspe Straße	0,8	400	—	0,8
B 55 Bergneustadt Post–Immikestraße	0,7	574	—	0,7
B 56 Umbau OD Puffendorf	0,8	384	—	0,8
B 56 Ausbau zw. Bahnübergang und nördl. K 12	1,7	800	—	1,7
B 56 Ausbau im Bereich DB-Bauw. östl. Euskirchen	0,2	90	0,2	—
B 56 Umbau Kreuzung Lindenstraße	0,5	300	0,5	—
B 56 Lindenstraße bis St. Augustin/Ort	1,0	390	1,0	—
B 56 Oberheister–Huven	0,3	170	0,3	—
B 56 Much–Niederwahn	1,0	494	1,0	—
B 57 Rumeln–Kaldenhausen	0,3	100	0,3	—
B 221 Brüggen–Heyen	1,1	270	1,1	—
B 221 Geilenkirchen–Tripsrath (L 227)	3,0	830	—	3,0
B 221 Alsdorf–Boscheln	2,0	684	—	2,0
B 221 Umbau OD Wassenberg	0,7	70	—	0,7
B 256 Derschlag (B 55)–Pochwerk	2,0	1 094	—	2,0
B 256 Hermersdorf	1,1	300	1,1	—
B 258 Brand–Kornelimünster	2,3	627	2,3	—
B 258 Kornelimünster–Walheim	1,4	352	1,4	—
B 258 Blankenheimerdorf–Blankenheim Wald	1,5	566	1,5	—
B 288 B 8–Heidberg	1,6	250	1,6	—
B 421 Kronenburg–Hütte	0,9	250	0,9	—
B 509 Hinsbeck–Grefrath	2,7	540	—	2,7
Summe Programmteil 1:	33,0	11 592	17,4	15,6
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>				
B 51 Umgehung Iversheim	1,3	600	—	1,3
B 57 Neub. von L 47 bis B 57 alt bei Neuweiler	1,4	312	—	1,4
B 57 Alsdorf, Beseitigung von zwei Bahnübergängen	1,7	361	1,7	—
B 67 Abschnitt Kehrum, B 57–L 174	0,6	310	0,6	—
Summe Programmteil 2:	5,0	1 583	2,3	2,7
Nordrhein-Westfalen (LVR) insgesamt:	38,0	13 175	19,7	18,3
Nordrhein-Westfalen: LV Westfalen-Lippe				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>				
B 1 Barntrup–Seniorenstift–B 66	0,6	220	—	0,6
B 7 Bestwig–Nuttlar, Ausbau Knotenpunkt 87/L 743	1,1	350	1,1	—
B 7 Arnsberg–Uentrop	1,2	300	—	1,2
B 7 OD Bestwig, Valme- u. Elpebrücke	0,2	635	—	0,2
B 54 OD Ochtrup–B 403 n	0,8	250	0,8	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bundesstraße Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- Länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1990 fertig- gestellt km	Ende 1990 in Bau km
1	2	3	4	5
B 54 B 403n-A 31 (2. BA.)	1,5	600	1,5	—
B 54 Lünen-Werne	2,6	1 000	—	2,6
B 54 Rummenohl-Priorei Hg	1,2	150	1,2	—
B 55 Tannenweg-Benteler, K 54-L 568	1,4	147	1,4	—
B 64 Bad Driburg/Herste (3. BA.)	0,6	170	—	0,6
B 65 OD Lübbecke/Gehenbeck (1. BA.), westl. Einmündung L 711	0,9	140	—	0,9
B 65 Hörstel-Ibbenbüren, Schwabe Bayer	0,7	235	0,7	—
B 65 Ldgrz. NS-Preußisch Oldendorf	1,4	496	1,4	—
B 66 Lage-L 936	1,7	495	—	1,7
B 67 Nottuln-Appelhülse	4,9	1 300	—	4,9
B 67 bei Borken, L 896-OD Borken	0,6	146	0,6	—
B 226 Witten	1,0	400	—	1,0
B 229 Südl. Wippringsen, (Milchweg) B 229/K 8	0,6	300	—	0,6
B 235 südl. Lüdinghausen	1,0	450	1,0	—
B 235 bei Senden (DEK-Brücke-L 844)	1,6	500	—	1,6
B 235 Castrop-Rauxel (Rhein-Herne-Kanal)/Döttel- beckbrücke	1,0	635	1,0	—
B 239 Nessenberg-Wöbbel	1,6	315	—	1,6
B 239 OD Detmold	1,8	358	—	1,8
B 239 OD Schwalenberg	1,4	110	—	1,4
B 239 Schwalenberg-Brakelsiek	1,7	335	1,7	—
B 252 OD Willebadessen/Peckelsheim (2. BA.), Lützer Straße	0,6	58	—	0,6
B 403 Ochtrup, 403n-Ldgrz.	4,2	1 400	—	4,2
B 474 OD Gronau/Epe	0,3	446	0,3	—
B 474 Ahaus-Wessum	2,0	540	2,0	—
B 476 BA. Grenze-Peckeloh (Buschort)	0,7	138	—	0,7
B 476 Versmold-OT Peckeloh	1,0	260	—	1,0
B 476 Versmold, Stockheimer Str.-K 24	1,8	302	1,8	—
B 508 Hildenbach/Dahlbruch	1,0	390	1,0	—
B 508 Kreuztal (1. BA.)	0,9	368	—	0,9
B 513 Sassenberg-BA. Grenze	3,5	990	—	3,5
Summe Programmteil 1:	49,1	14 929	17,5	31,6
<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 54 Olpe/Lütringhausen	0,9	2 400	—	0,9
B 64 Riesel-Brakel-Hembsen	2,6	3 775	2,6	—
B 67 Werth-Bocholt	7,5	5 270	—	7,5

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bundesstraße Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- Länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1000 DM	1990 fertig- gestellt km	Ende 1990 in Bau km
1	2	3	4	5
B 219 OU Sprakel	2,6	1 900	—	2,6
B 219 OU Saerbeck	2,3	1 022	2,3	—
B 229 OU Halver	1,7	4 950	—	1,7
B 239 Lübbecke-Espelkamp	4,7	5 130	—	4,7
B 473 Westtangente Bocholt	2,9	3 750	2,9	—
B 525 bei Gescher (L 608n-L 608)	3,3	1 450	—	3,3
Summe Programmteil 2:	42,7	46 447	18,5	24,2
Nordrhein-Westfalen (LWL) insgesamt:	91,8	61 376	36,0	55,8
Nordrhein-Westfalen insgesamt:	129,8	74 551	55,7	74,1
Rheinland-Pfalz				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>				
B 9 Rehhütte-Neuhofen	0,4	250	0,4	—
B 9 bei Neulauterburg	0,2	25	0,2	—
B 9 Nd.-Heimbach-Trechtingshausen (2. BA.)	0,5	230	0,5	—
B 9 in Niederheimbach (Stützmauer)	0,2	1 480	0,2	—
B 38 Neustadt-Maikammer	1,1	200	—	1,1
B 40 Bauamtsgrenze-Wartenberg	1,1	200	—	1,1
B 41 K 6-Fischbach	1,9	360	1,9	—
B 42 St. Goarshausen-Kaub	0,8	270	—	0,8
B 49 Wittlich-Bausendorf	4,8	350	4,8	—
B 50 bei Binsfeld	0,5	65	0,5	—
B 51 Saarburg-Ayl	1,0	400	—	1,0
B 53 bei Schweich	0,4	75	0,4	—
B 53 Wintrich-Mülheim (1. BA.)	0,8	400	0,8	—
B 62 bei Euteneuen	0,9	200	0,9	—
B 62 in Büdenholz (2. BA.)	0,3	56	0,3	—
B 256 Neuwied-Niederbieber (1. BA.)	1,5	735	1,5	—
B 418 Wintersdorf-Edingen-Metzdorf	3,5	280	—	3,5
B 419 Nittel-Wincherigen	7,1	1 300	7,1	—
B 419 Wellen-Nittel	1,1	800	1,1	—
B 419 Wincherigen-Thorn	4,9	900	—	4,9
Summe Programmteil 1:	33,0	8 576	20,6	12,4
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>				
B 37 Umgehung Bad Dürkheim	0,3	85	0,3	—
B 51 B 51/B 419-Saarbrücke bei Konz	0,7	1 100	0,7	—
Summe Programmteil 2:	1,0	1 185	1,0	—
Rheinland-Pfalz insgesamt:	34,0	9 761	21,6	12,4

1) ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bundesstraße Bezeichnung der Maßnahme	Gesamt- Länge km	Bau- kosten ¹⁾ in 1 000 DM	1990 fertig- gestellt km	Ende 1990 in Bau km
1	2	3	4	5
Saarland				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>				
B 268 Riegelsberg-BAB A 1	1,3	1 000	—	1,3
B 423 Webenheim-Homburg	3,5	500	3,5	—
Summe Programmteil 1:	4,8	1 500	3,5	1,3
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>				
Summe Programmteil 2:	—	—	—	—
Saarland insgesamt	4,8	1 500	3,5	1,3
Schleswig-Holstein				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen (Programmteil 1)</i>				
B 5 Struckum-Hattstedt	5,8	1 550	5,8	—
B 75 Steinfelderhude-Hasenkrug	1,4	500	—	1,4
B 75 Neritz-Bad Oldesloe	4,3	2 200	—	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 202 Tönning-Bütteleck	8,6	2 750	—	8,6
B 206 A 7-Hasenmoor	2,0	700	2,0	—
B 208 Rethwischdorf-Westerau	2,8	1 200	—	2,8
B 209 Lauenburg	1,6	1 200	—	1,6
B 432 Wensin-Gnissau	5,1	2 500	—	5,1
B 501 Ziegelhof-Clismar	1,1	400	—	1,1
Summe Programmteil 1:	35,4	14 200	10,5	24,9
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen (Programmteil 2)</i>				
Summe Programmteil 2:	—	—	—	—
Schleswig-Holstein insgesamt	35,4	14 200	10,5	24,9
Länder insgesamt	676,3	276 066	328,9	347,4
davon } Programmteil 1	569,1	209 089	281,8	287,3
} Programmteil 2	107,2	66 977	47,1	60,1

1) ohne Grunderwerbskosten

Tabelle 19: Große Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen
Für den Verkehr freigegeben 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
1990 für den Verkehr freigegeben					
A 8 Stuttgart-München: AS Mühlhausen- AS Merklingen	1	Franzosenschluchtbrücke	310	16,8	Spannbeton
	2	Maustobelviadukt	475	36,0	Spannbeton
A 31 Bottrop-Emden: Rhede-Leer	3	Trog „Beschotenweg“	733	31,2	Stahlbeton
A 96 München-Lindau: Wangen-AS Sigmarszell	4	Talbrücke „Obere Argen“	730	55,2	Spannbeton
	5	Tunnel Herfatz	440	20,3	Stahlbeton
A 252 Südtangente Hamburg: Umgehung Veddel	6	Brücke Georgswerderbogen	352	9,6	Spannbeton
	7	Ostbrücke „Müggen- burger Zollhafen	212	14,4	Stahl
A 560 Siegburg-Hennef: AK Bonn/Siegburg — AS Hennef/Ost	8	Grundwassertrog	527	15,2	Stahlbeton
Ende 1990 in Bau					
A 2 Hannover-Oberhausen: AS Porta Westfalica- AS Bad Eilsen	9	Talbrücke Ahrensburg	562	16,7	Spannbeton
	10	Brücke über Mittellandkanal	166	20,0	Stahl/Stahl- betonverbund
A 3 Frankfurt-Würzburg: Seligenstädter Dreieck- AS Aschaffenburg/West	11	Mainbrücke Stockstadt	360	36,0	Spannbeton
A 4 Aachen-Olpe: AK Köln-Süd- AS Köln-Poll	12	Rheinbrücke Rodenkirchen	567	184,6	Stahl
A 7 Hannover-Kassel: AS Hann. Münden/ Lutterberg-AS Hann. Münden/Werratal	13	Werratalbrücke	416	53,2	Stahl/ Stahlbeton- verbund
A 7 Kassel-Bad Hersfeld: AS Kassel/Mitte- AS Hann. Münden/ Lutterberg	14	Niestetalbrücke	167	12,0	Spannbeton
A 7 Ulm-Füssen: AS Oy-Mittelberg- Bundesgrenze D/A	15	Wertachbrücke	335	20,2	Spannbeton
A 8 Karlsruhe-Stuttgart: AS Karlsruhe- AS Karlsbad AS Karlsbad- AS Pforzheim/West	16	Wettersbach Viadukt	196	24,4	Spannbeton
	17	Kämpfelbach-Viadukt	327	28,4	Spannbeton

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	18	Rheinbrücke Duisburg	1 030	134,0	Stahl/Spann- beton
A 44 Düsseldorf–Dortmund: in Düsseldorf–Rath	19	Trog und Tunnel	1 055	79,5	Stahlbeton
	20	Kreuzungsbauwerk A 52, Grundwassertrog	625	49,7	Spannbeton/ Stahlbeton
A 46 Hagen–Brilon: AS Arnsberg–Hüsten AS Meschede– Wennemen	21	Berbketalbrücke	300	18,1	Spannbeton
	22	Wannebachtalbrücke	574	20,0	Spannbeton
	23	Tunnel „Uentrop“	330	11,5	Stahlbeton
	24	Wintroper Talbrücke	242	12,5	Spannbeton
A 62 Landstuhl–Pirmasens: AD Landstuhl/West- AS Weselberg	25	Hörnchenberg-Tunnel	508	22,9	Stahlbeton
	26	Hochstraße	441	18,2	Spannbeton
A 70 Schweinfurt–Bamberg: AS Schweinfurt- AS Knetzgau/Haßfurt AS Knetzgau/Haßfurt- AS Bamberg/Süd	27	Talbrücke Untereuerheim	497	12,6	Spannbeton
	28	Mainbrücke Oberhaid	608	20,8	Spannbeton
A 722 Plauen–Hof: AS Töpen- AD Bayerisches Vogtland	29	Saalebrücke	266	23,3	Spannbeton
A 92 München–Deggendorf: AK Deggendorf–B 11	30	Donaubrücke Fischerdorf	659	33,5	Spannbeton/ Stahl/ Stahlbeton- verbund
A 96 München–Lindau: Mindelheim–Memmingen	31	Kohlbergtunnel	595	26,0	Stahlbeton
A 99 Autobahnring München: Autobahndreieck Feldmoching–AK München/Brunnthal (A 8)	32	Tunnel Allach	1 400	161,3	Spannbeton
A 281 Bremen	33	Hochstraße	671	29,0	Spannbeton
A 661 Ostumgehung Frankfurt/Main: AS Frankfurt a. M.- Seckbach–AS Hanauer Landstraße	34	Talbrücke Seckbach	265	12,9	Spannbeton

Tabelle 20: 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
1990 für den Verkehr freigegeben					
B 3	Bad Vilbel–Frankfurt a. M.	35 Niddabrücke Berkersheim	283	15,6	Spannbeton
B 10	Pirmasens–Landau	36 Brücke über die Queich	217	10,0	Spannbeton
B 39	Heilbronn–Löwenstein	37 Tunnel Schemmelsberg	680	22,4	Stahlbeton
B 51	Trier–Saarburg	38 Saarbrücke Konz	340	15,7	Spannbeton
		39 Saarbrücke Ayl	314	12,2	Spannbeton
B 173	Bamberg–Hof	40 Talbrücke Leiterbach	301	12,0	Spannbeton
B 224	Velbert–Solingen	41 Steinberger Talbrücke	410	20,8	Spannbeton
		42 Talbrücke Oberdüssel– Stiepelsmühle	478	15,6	Spannbeton
		43 Tunnel im großen Busch	275	19,6	Stahlbeton
B 313	Plochingen–Metzingen	44 Neckarbrücke	138	7,5	Spannbeton
B 317	Weil–Todtnau	45 Wiesebrücke	332	10,0	Spannbeton
Ende 1990 in Bau					
B 1	Paderborn–Hameln	46 Strotetalbrücke	393	11,5	Spannbeton
B 6	in Bremen	47 Tunnel Utbremerstraße	438	17,3	Stahlbeton
B 10	Pirmasens–Landau	48 Barbarossatunnel	790	28,7	Stahlbeton
B 10	Plochingen–Göppingen	49 Galerie Uhingen	420	20,2	Stahlbeton
B 11	Landshut–Deggendorf	50 Trog und Tunnel Deggendorf	330	13,8	Stahlbeton
B 17	Landsberg–Füssen	51 Lechtalbrücke	566	20,4	Spannbeton
B 20	Eggenfelden–Straubing	52 Isarbrücke	415	10,5	Spannbeton
B 27	Witzenhausen–Eschwege	53 Schürzebergertunnel	520	20,0	Stahlbeton
B 27	Mosbach–Bad Friedrichshall	54 Stützwand Haßmersheim	1 450	38,6	Stahlbeton
	Stuttgart–Hechingen	55 Neckarbrücke Tübingen	243	8,0	Spannbeton
B 38	Weinheim–Fürth	56 Saukopftunnel	2 715	68,5	Stahlbeton
B 41	Idar–Oberstein–Kirn	57 Altenberg Tunnel	320	10,2	Stahlbeton
B 51	Dillingen– Völklingen	58 Lettow-Vorbeck- Brücke Saarlouis	137	12,0	Stahl/Stahl- betonverbund
B 54/ B 62	Hüttentalstraße bei Siegen	59 Hochstraße	549	17,8	Spannbeton
		60 Brücke Langenau	312	18,0	Spannbeton
B 207	Hamburg–Mölln	61 Hochstraße Schwarzenbek	318	14,6	Spannbeton
B 236	in Dortmund	62 Tunnel Wambel	1 420	65,5	Stahlbeton
B 288	Krefeld–Uerdingen	63 Rheinbrücke Krefeld (Erneuerung des Korrosionsschutzes)	860	11,5	Stahl
B 294	Alpirsbach–Wolfach	64 Kirchbergtunnel	1 228	45,0	Stahlbeton
		65 Schloßbergtunnel	832	19,3	Stahlbeton
		66 Reutherbergtunnel	1 256	32,8	Stahlbeton
B 312	Stuttgart–Reutlingen	67 Tunnel Fellbach	1 565	45,2	Stahlbeton
		68 Hochstraße	1 026	36,9	Spannbeton
		69 Hochstraße Waiblingen	892	44,6	Spannbeton
B 317	Weil–Todtnau	70 Grundwasserwanne Hauingen	392	11,2	Spannbeton
B 402	Haren–Haselünne	71 Emsbrücke Meppen	140	10,3	Stahl/Stahl- betonverbund

1) Nr. in der Bauleistungskarte

2) ohne Grunderwerbskosten

Tabelle 21: Neubau von Bundesautobahnen

— Zusammenstellung der vollzogenen und voraussichtlichen Fertigstellungen 1991 —

Stand: 30. September 1991

Lfd. Nr.	Land	BAB Nr.	Neubaustrecke	Streckenabschnitt	Länge	Gesamtkosten Mio. DM	Fertigstellung
1	2	3	4	5	6	7	8
1	NW	A 59	Dinslaken-Duisburg	AS Duisburg/Buchholz bis AK Duisburg/Rahm	4,0	56,6	26. April
2	NW	A 42	Duisburg-Dortmund	AK Kamp-Lintfort (A 57) bis AS Moers-Rheinkamp (B 57)	4,2	74,0	19. Juni
3	NW	A 42	Duisburg-Dortmund	AK Duisburg-Baerl bis AS Duisburg-Beekerwerth	3,0	188,0	19. Juni
4	BY	A 70	Bamberg-Bayreuth	AS Thurnau bis AS Kulmbach/Bayreuth (2. Fb.)	** 9,0	51,4	11. Juni
5	RP	A 62	Landstuhl-Pirmasens	AK Landstuhl bis Bann Bann bis AS Weselburg (1. Fb.)	7,8 * 6,3	170,0	6. September
6	BY	A 70	Schweinfurt-Bamberg	Eltmann (B 26) bis Hallstadt Hallstadt bis AK Bamberg (2. Fb.)	15,2 ** 3,7	190,0	10. Oktober
7	BY	A 73	Bamberg-Nürnberg	AK Bamberg bis AS Bamberg/Süd (2. Fb.)	*** 5,9	61,0	10. Oktober
8	BW	A 98	Lörrach-Schaffhausen	Umgehung Unterlauchringen (1. Fahrh.)	* 3,6	33,7	11. Oktober
9	NS	A 30	Bad Bentheim-Bad Oeynhaus	AS Schüttorf bis AS Rheine	12,9	103,5	4. November
10	NS	A 28	Leer-Delmenhorst	nördlich Logabirum (A 31) bis AS Leer-Ost	2,4	16,1	22. November
11	NS	A 31	Emden-Bottrop	nördlich Logabirum (A 28) bis AS Leer-West	7,2	62,3	22. November
12	NS	A 250	Hamburg-Lüneburg	AS Winsen-West bis AS Winsen-Ost	5,2	51,1	27. November
13	BY	A 6	Nürnberg-Waidhaus	AS Amberg/Kastl bis AS Amberg/Ost (B 85) (2. Fb.)	*** 16,2	49,2	November
14	NW	A 44	Aachen-Dortmund	Düsseldorf/Volkardeck (A 52) bis Reichswaldallee	3,2	145,0	November/Dezember
15	NS	A 28	Leer-Delmenhorst	AS Westerstede/West bis AS Westerstede (2. Fahrh.)	** 2,8	25,0	November/Dezember
16	BW	A 96	Lindau-München	Aitrach (L 260) bis Ferthofen (Grz.BY/BW) (2. Fahrh.) Altmanhofen (B 18) bis Aitrach (L 260)	*** 1,4 6,9	60,0	5. Dezember
17	BY	A 92	München-Deggendorf	AK Deggendorf bis AS Deggendorf	1,8	58,4	Dezember

Lfd. Nr.	Land	BAB Nr.	Neubaustrecke	Streckenabschnitt	Länge	Gesamtkosten Mio. DM	Fertigstellung
1	2	3	4	5	6	7	8
18	NW	A 46	Hagen-Brilon	AS Arnsberg/Hüsten bis AS Arnsberg/Uentrop	8,5	169,0	Dezember
19	MV	A 241	Wismar-Schwerin	Schwerin/Süd bis Banzkow	*** 8,3	26,0	Dezember
Voraussichtliche Fertigstellungen 1991					139,5		
Davon:							
● zweibahnig					82,3		
● 1. Fahrbahn					• 9,9		
● 2. Fahrbahn					** 15,5		
nachrichtlich: 2. Fahrbahn (1. Fahrbahn bereits als BAB gebaut)					*** 31,8		

Tabelle 22: Längenentwicklung *) der Bundesfernstraßen
1950 bis 1991 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
1991 ⁶⁾	10 854,0	+137,0	42 554,0	- 203,0	53 408,0	+ 40,0

*) 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

6) zusätzlich ab 1. Januar 1991 im Beitrittsgebiet:
Bundesautobahnen 1 895 km, Bundesstraßen 11 694 km =
Bundesfernstraßen 13 483 km.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

BAB-Ausbaubedarf 2010

- Engpaßanalyse und Projekte 'Deutsche Einheit' -

