

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 1976

Inhalt

Seite

1 Grundlagen

1.1	Bedarfsplan und Fünfjahrespläne	5
1.2	Bundesverkehrswegeplanung	5
1.3	Fortschreibung des Bedarfsplans und Beginn des 2. Fünfjahresplans ..	5
1.4	Finanzierungsgrundlagen des 2. Fünfjahresplans	5

2 Baufortschritt im Jahre 1976

2.1	Ausgaben und Leistungen insgesamt	7
2.1.1	Gesamtausgaben	7
2.1.2	Verpflichtungsermächtigungen	8
2.1.3	Baufaufträge	8
2.2	Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen	12
2.2.1	Neubau von Bundesautobahnen	12
2.2.2	Ausbau und Neubau von Bundesstraßen	13
2.2.3	Erneuerung und Modernisierung von Bundesautobahnbetriebs- strecken	14
2.2.4	Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	14
2.2.5	Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen	15

3 Ergänzende bauliche und verkehrliche Leistungen im Jahre 1976

3.1	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	16
3.1.1	Autobahn-Fernmeldenetz und Notrufanlagen	16
3.1.2	Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen	16

	Seite
3.1.3 Wildschutz	16
3.1.4 Winterdienst	16
3.1.5 Auswirkungen des Verbots der Spikesreifenbenutzung	16
3.1.6 Verbesserte Baustellenregelungen	16
3.2 Verbesserung der Verkehrsbedienung	16
3.2.1 Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen	16
3.2.2 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien	17
3.3 Verkehrserhebungen	17
3.4 Schutz gegen Straßenverkehrsgeräusche	17
3.5 Bepflanzungen	18
4 Forschung, Rationalisierung und internationale Zusammenarbeit, Straßenrecht	
4.1 Straßenbauforschung	18
4.2 Rationalisierung des Vergabewesens	18
4.2.1 Rationalisierung im Straßenoberbau	19
4.3 Internationale Zusammenarbeit	19
4.3.1 Multi- und bilaterale Zusammenarbeit	19
4.3.2 Internationale Kongresse	19
4.3.3 Ausländische Besucher	19
4.4 Straßenrecht	19
4.4.1 Regelung der Mitbenutzungsverhältnisse zwischen Straßen und Versorgungsleitungen	19
5 Zusammenstellung wichtiger Bauvorhaben	
5.1 Leistungen auf Bundesautobahnneubaustrecken im Jahre 1976	21
5.2 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1976	28
5.3 Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	39
5.4 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahnneubaustrek- ken im Jahre 1977	41
5.5 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahnneubaustrek- ken und zweibahnigen Bundesstraßen im Jahre 1978	43
Verzeichnis der Tabellen	
1 Aus- und Neubaubedarf an Bundesfernstraßen von 1976 bis 1985	6
2 Bauziele im 2. Fünfjahresplan	6
3 Längenveränderungen an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1976	11
4 Unterhaltungssätze der Bundesfernstraßen	15

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr — StB 10/10.20.04/10023 Va 77 —
vom 14. Juni 1977.

Seite

Verzeichnis der Abbildungen

1	Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen von 1950 bis 1980	9
2	Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1976	10
3	Verkehrsentwicklung seit 1952	18

Verzeichnis der Karten

1	Erneuerung und Modernisierung von Bundesautobahnbetriebsstrecken	nach Seite 14
2	Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	nach Seite 18
3	Autobahnmeistereien	nach Seite 18
4	Voraussichtliche Fertigstellungen von Bundesautobahnneubaustrecken in den Jahren 1977 und 1978	nach Seite 20

Verzeichnis der Anlagen

1	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1976 (Karte 1 : 750 000)
---	--

Straßenbaubericht 1976

Der Bundesminister für Verkehr berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres (§ 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 — Ausbauplangesetz; [FStrAbG] vom 30. Juni 1971, BGBl. I S. 873).

Der Straßenbaubericht ist erstmals für das Jahr 1971 aufgestellt worden.

Der Bericht für das Jahr 1975 wurde dem Präsidenten des Deutschen Bundestages mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 3. August 1976 zugeleitet und am 16. März 1977 im Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages beraten und zur Kenntnis genommen. Der vorliegende Bericht bezieht sich auf das Jahr 1976.

1 Grundlagen

1.1 Bedarfsplan und Fünfjahrespläne

Der Bundesfernstraßenbau richtet sich seit 1971 nach dem „Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985“ vom 30. Juni 1971. Der dem Gesetz als Anlage beigefügte Bedarfsplan mit drei Dringlichkeitsstufen bestimmt die langfristige Planung. Dieser Bedarfsplan soll im Abstand von jeweils fünf Jahren überprüft werden. Das Gesetz legt ferner fest, daß bis 1985 drei Fünfjahrespläne aufzustellen sind. Sie bilden den Rahmen für die Aufstellung der jährlichen Straßenbaupläne (§ 5 FStrAbG).

1.2 Bundesverkehrswegeplanung

Der Bundesfernstraßenbau ist eingebunden in die übergreifende Bundesverkehrswegeplanung. Das Bundeskabinett hat am 9. März 1977 das Koordinierte Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege bis zum Jahre 1985 (KIP) beschlossen, das auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 1. Stufe (Drucksache 7/1045) die Koordinierung der Verkehrswegeinvestitionen intensiviert.

Die lang- und mittelfristigen Pläne des Straßenbaus konnten in die Leitlinien des KIP voll eingebunden

werden, die bereits im Jahre 1976 im Entwurfsstadium abgestimmt waren.

1.3 Fortschreibung des Bedarfsplans und Beginn des 2. Fünfjahresplans

Der Bedarfsplan wurde im Jahre 1975 überprüft. Die neue, ab 1. Januar 1976, gültige Fassung des Bedarfsplans wurde mit dem dazugehörigen Änderungsgesetz am 5. August 1976 vom Deutschen Bundestag beschlossen und ist am 13. August 1976 verkündet worden.

Auf der Grundlage des revidierten Bedarfsplans begann am 1. Januar 1976 der „2. Fünfjahresplan für die Bundesfernstraßen in den Jahren 1976 bis 1980 mit Ergänzungen bis 1985“. Den Aus- und Neubaubedarf an Bundesfernstraßen von 1976 bis 1985 zeigt Tabelle 1.

1.4 Finanzierungsgrundlagen des 2. Fünfjahresplans

Der Finanzrahmen für den 2. Fünfjahresplan wurde entsprechend der Finanzplanung des Bundes (Drucksache 7/4101) für die Jahre 1976 bis 1979 in Höhe von 30,87 Mrd. DM angesetzt. Der Ansatz für das von der Finanzplanung des Bundes z. Z. noch nicht erfaßte Jahr 1980 wurde extrapoliert.

Die Bauziele im 2. Fünfjahresplan weist Tabelle 2 aus:

Tabelle 1

**Aus- und Neubaubedarf an Bundesfernstraßen von 1976 bis 1985
(Bauüberhang und Dringlichkeit I a) ¹⁾**

Dringlichkeit	Längen (km)			
	2 Fahr- streifen ²⁾	4 und mehr ³⁾ Fahrstreifen	Bundesautobahn- betriebsstrecken ⁴⁾	Summe (2) + (3) + (4)
1	2	3	4	5
Überhang	1 000	1 200	650	2 850
Dringlichkeit I a	2 200	1 300	550	4 050
Summe	3 200	2 500	1 200	6 900

1) ohne Dringlichkeit Ib sowie ohne „möglichen weiteren Bedarf“

2) Neu- und Ausbau

3) Neubau

4) Erneuerung und Modernisierung mit Anbau zusätzlicher Fahrstreifen

Tabelle 2

Bauziele im 2. Fünfjahresplan (1976 bis 1980)

	Bundes- autobahn	Bundes- straßen	Gesamt (2) + (3)	Erneuerung und Modernisierung von BAB-Betriebsstrecken ¹⁾	
	(km)	(km)	(km)	Deckenerneuerung und Standstreifen (km)	Deckenerneuerung Fahrstreifen Standstreifen (km)
1	2	3	4	5	6
Neubau (Vollquerschnitt)	1 270	800	2 070		
Neubau (1. Fahrbahn)	200	—	200		
Ausbau	70	330	400	210	470
Summe	1 540	1 130	2 670		

1) zusätzlich Deckenerneuerung ohne Verbreiterung

2 Baufortschritt im Jahre 1976

2.1 Ausgaben und Leistungen insgesamt

2.1.1 Gesamtausgaben

Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1976 (8. Juni 1976) folgende Ausgabemittel zur Verfügung:

	Millionen DM
Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen) ..	5 767,9
Übertragene Ausgabereste (aus 1975)	183,9
Verwendbare Einnahmen (Beiträge Dritter)	32,3
	5 984,1

Die Gesamtausgaben im Haushaltsjahr 1976 betragen bei Kap. 12 10 (Straßenbauplan):

	Millionen DM
Länderausgaben	5 722,6
(als Auftragsverwaltungen für die Bundesfernstraßen)	
Ausgaben im Wohnungsbau für Straßenbauverdrängte und zur Ersatzbetriebsraumbeschaffung	26,6
Zuschuß an Kap. 12 11 (BAST/Bundesanstalt für Straßenwesen) ..	29,3
zentral bewirtschaftete Ausgaben	14,8
Ausgaben insgesamt	5 793,3

Der Ausgabereist gegenüber dem tatsächlichen Verfügungsrahmen (5 984,1 minus 5 793,3) beträgt 190,8 und beläuft sich mithin auf 3,3 % des Verfügungsrahmens.

Zusätzlich zu den im Straßenbauplan (Kap. 12 10) bereitgestellten Mitteln kamen Ausgaben in Höhe von rd. 158,3 Millionen DM für die im Einzelplan 60 veranschlagten Sonderprogramme der Jahre 1974 und 1975 (vgl. folgende Tabelle), die im lfd. Haushaltsjahr planmäßig fortgesetzt werden konnten:

Programm	in Millionen DM Ausgabe- rahmen für den Bundes- fern- straßen- bau	* Aus- gaben in den Vor- jahren ** Aus- gaben im Haus- halts- jahr 1976 Aus- gaben ins- gesamt
— Sonderprogramm zur regionalen und lokalen Abstützung der Beschäftigung nach § 6 Abs. 2 StWG (Kap. 60 93)	12,2	* 10,3 ** 1,7 12,0
Mitteilung an die Auftragsverwaltungen: 30. Oktober 1974		
— Zusätzliche Bundesausgaben zur Förderung der Konjunktur nach § 6 Abs. 2 StWG (Kap. 60 94)	207,0	* 183,1 ** 20,1 203,2
Mitteilung an die Auftragsverwaltungen: 8. Januar 1975		
— Programm zur Stärkung von Bau- und anderen Investitionen nach § 6 Abs. 2 in Verbindung mit § 8 StWG (Kap. 60 95)	195,0	* 13,2 ** 136,5 149,7
Mitteilungen an die Auftragsverwaltungen: 10. Oktober 1975		
insgesamt ...	414,2	364,9

Die Sonderprogramme sollen im Haushaltsjahr 1977 abgeschlossen werden. Die noch nicht ausgegebenen 49,3 Millionen DM stehen bedingungsgemäß auch 1977 weiter zur Verfügung.

Die Ausgaben des Einzelplans 12 Kapitel 12 10 im Haushaltsjahr 1976 gliedern sich wie folgt:

	Millionen DM
Unterhaltung und Instandsetzung von BAB (einschließlich Fahrzeuge und Geräte) ..	280,3
Unterhaltung und Instandsetzung von Bundesstraßen (einschließlich Fahrzeuge und Geräte)	354,7
Unterhaltung und Instandsetzung	635,0
Deckenerneuerung, Um- und Ausbau von Betriebsstrecken der BAB (ohne Grunderwerb)	230,7
Oberbauerneuerung einschließlich Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen auf BAB (ohne Grunderwerb)	505,5
Neubau des Grundnetzes BAB und der Ergänzungstrecken (ohne Grunderwerb) ..	1 855,8
Hochbauten an BAB	43,6
	2 635,6
Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesstraßen	895,7
Neubau von Bundesstraßen	462,4
Hochbauten an Bundesstraßen	26,6
	1 384,7
Grunderwerb, Ersatzraumbeschaffung und Zinszuschüsse für BAB	349,2
desgl. für Bundesstraßen	223,5
	572,7
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz	133,4
Abgeltung von Zweckausgaben, die bei der Entwurfsbearbeitung und Bauleitung entstehen	125,6
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz	107,5
Kapitaldienst (Länder) und Ersatzraumbeschaffung für Räumungsbetroffene	151,6
Forschung, Veröffentlichung und verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	15,9
Verschiedenes	31,3
zusammen ...	5 793,3

Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen 1950 bis 1976, sowie darüber hinaus das vorgesehene Planungs-Soll im Rahmen des 2. Fünfjahresplanes 1976 bis 1980.

2.1.2 Verpflichtungsermächtigungen

Ausgabemittel (Kassenmittel) werden stets nur für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung gestellt. Da die Maßnahmen des Bundesfernstraßenbaues im Regelfall über mehrere Jahre laufen, bis eine Verkehrsübergabe erfolgen kann, sind alle Verpflichtungen der folgenden Jahre, die im Rahmen des Baufortschritts eingegangen werden müssen, durch Verpflichtungsermächtigungen (VE) abzudecken.

Im Jahre 1976 standen insgesamt 3 000 Millionen DM VE zur Verfügung, mit folgenden Fälligkeiten:

im Haushaltsjahr	Millionen DM
1977	1 900
1978	900
1979	200

Während 282 Millionen DM davon für die zentralen Belange verblieben, erhielten die Länder als Auftragsverwaltungen für den Bundesfernstraßenbau den Hauptanteil der VE-Zuteilungen in Höhe von 2 718 Millionen DM, zu dem noch Festlegungen der Vorjahre 1974 und 1975 von weiteren rd. 790 Millionen DM hinzutraten, so daß sich zugunsten der Bauvorhaben ein Verfügungsrahmen von rd. 3 500 Millionen DM ergab, der zu rd. 91 % in Anspruch genommen wurde. Im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung konnte zu Beginn des Jahres bis zur Zuweisung der im Kap. 12 10 vorgesehenen Verpflichtungsermächtigungen des laufenden Haushaltsjahres (VE 1976) mit Hilfe der noch nicht ausgeschöpften Zuweisungen des vorangegangenen Haushaltsjahres eine störungsfreie Fortführung des Baugeschehens erreicht und sichergestellt werden.

2.1.3 Bauaufträge

Zu Beginn des Haushaltsjahres 1976 lagen aus den Vorjahren Bindungen in Bauverträgen in Höhe von 3 069 Millionen DM vor, davon 2 279 Millionen DM zu Lasten der Ausgabemittel 1976 und 790 Millionen DM zu Lasten von Verpflichtungsermächtigungen 1977 bis 1979.

Im Haushaltsjahr 1976 wurden neue Bauaufträge in Höhe von 4 228 Millionen DM erteilt, davon 1 807 Millionen DM zu Lasten von Ausgabemitteln 1976 und 2 421 Millionen DM zu Lasten von Verpflichtungsermächtigungen 1977 bis 1979.

Abbildung 1

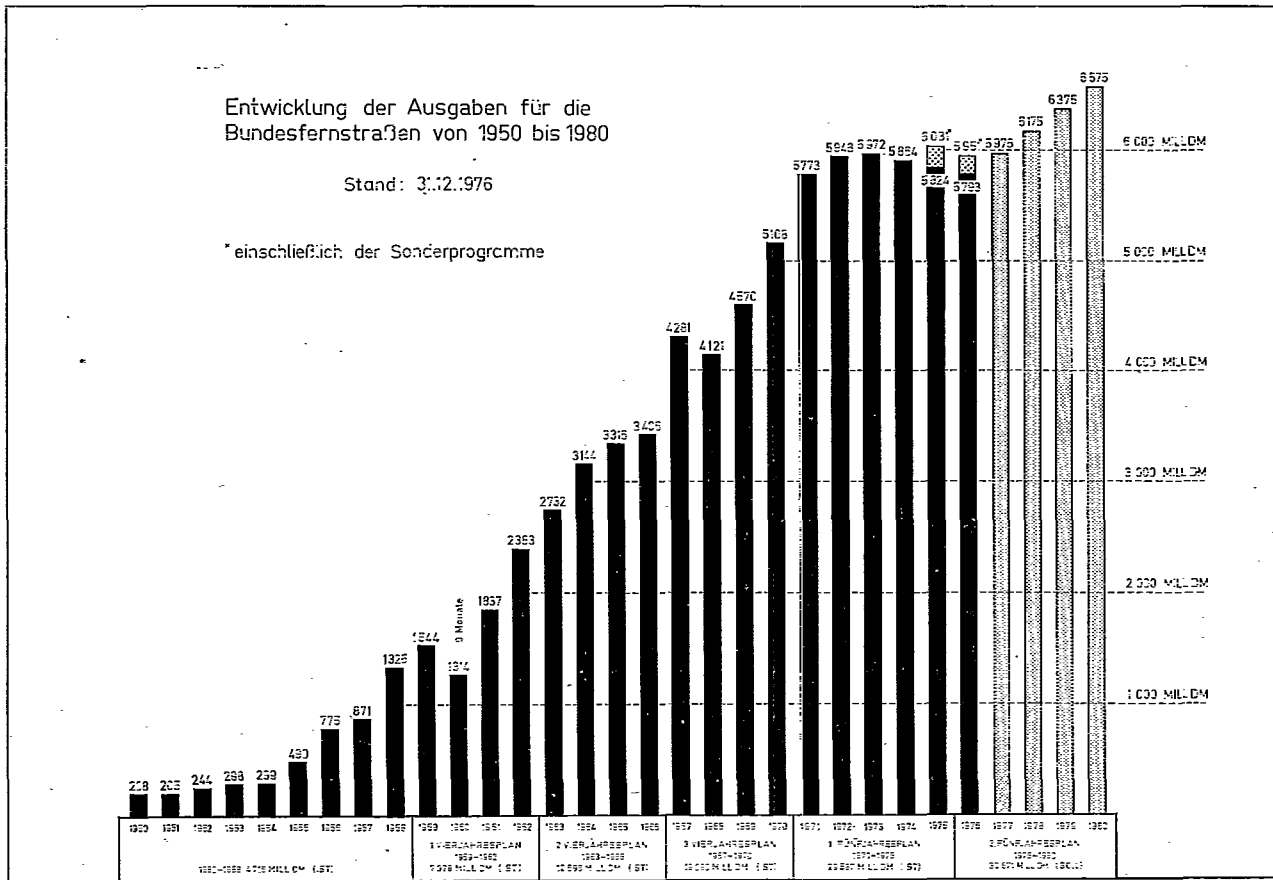
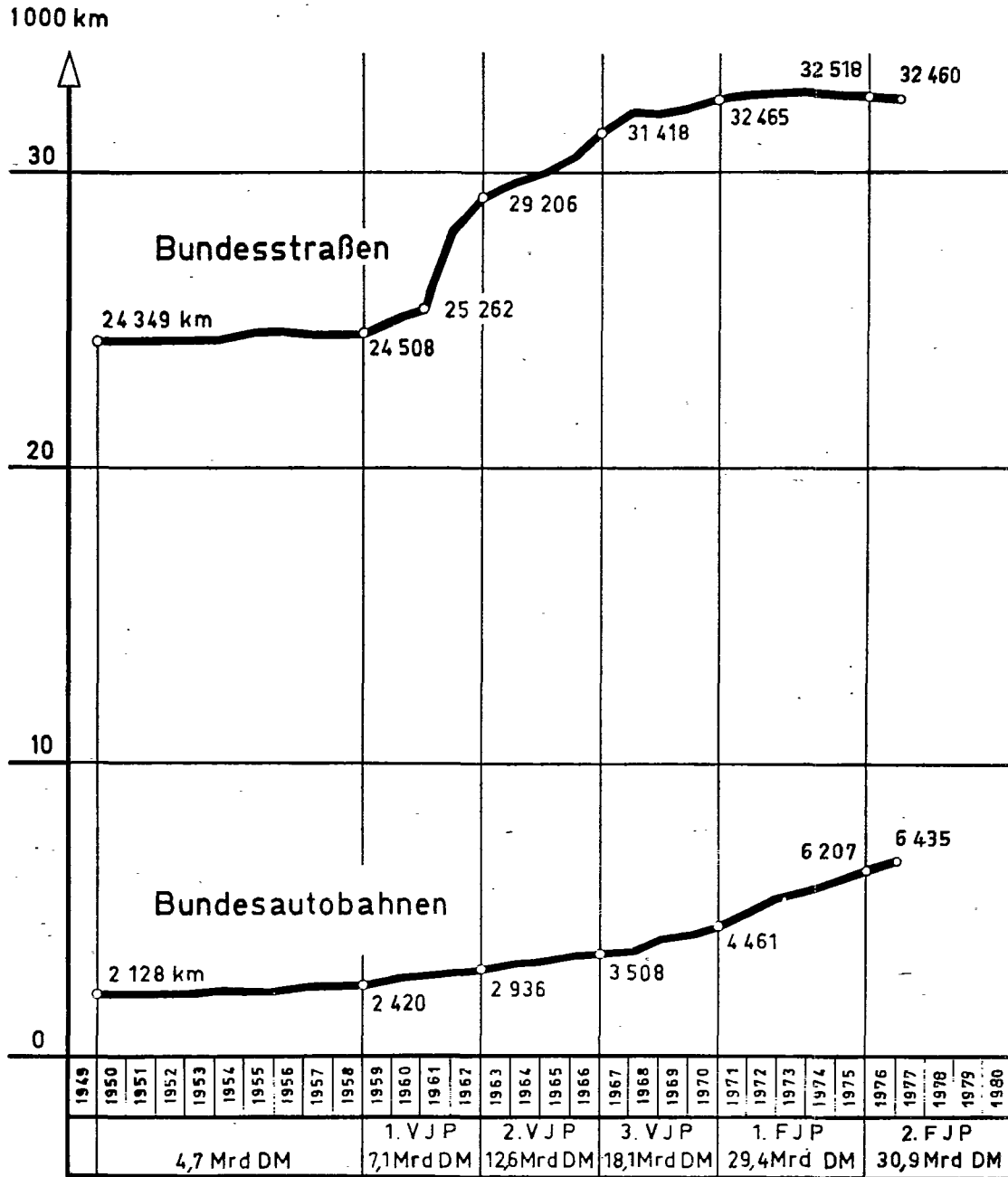


Abbildung 2

Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren von 1950 bis 1976



VJP = Vierjahresplan,

FJP = Fünfjahresplan

Längenveränderungen an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1976 *)

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 31. Dezember	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 31. Dezember	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 31. Dezember (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3+5)
1	2	3	4	5	6	7
1949	2 128,0	—	24 349,4	—	26 477,4	—
1950	2 128,0	—	24 327,4	— 22,0	26 455,4	— 22,0
1951	2 128,0	—	24 327,4	—	26 455,4	—
1952	2 131,3	+ 3,3	24 250,4	— 77,0	26 381,7	— 73,7
1953	2 163,0	+ 31,7	24 267,7	+ 17,3	26 430,7	+ 49,0
1954	2 186,6	+ 23,6	24 474,1	+ 206,4	26 660,7	+ 230,0
1955	2 186,6	—	24 553,5	+ 79,4	26 740,1	+ 79,4
1956	2 261,0	+ 74,4	24 481,8	— 71,7	26 742,8	+ 2,7
1957	2 272,2	+ 11,2	24 480,2	— 1,6	26 752,4	+ 9,6
1958	2 420,0	+ 147,8	24 508,3	+ 28,1	26 928,3	+ 175,9
1959 ¹⁾	2 551,2	+ 131,2	24 950,9	+ 442,6	27 502,1	+ 573,8
1960	2 670,6	+ 119,4	25 262,2	+ 311,3	27 932,8	+ 430,7
1961	2 830,4	+ 159,8	28 014,3	+ 2 752,1	30 844,7	+ 2 911,9
1962	2 935,8	+ 105,4	29 206,1	+ 1 191,8	32 141,9	+ 1 297,2
1963	3 076,9	+ 141,1	29 586,4	+ 380,3	32 663,3	+ 521,4
1964	3 204,3	+ 127,4	29 906,9	+ 320,5	33 111,2	+ 447,9
1965	3 371,5	+ 167,2	30 516,1	+ 609,2	33 887,6	+ 776,4
1966	3 508,4	+ 136,9	31 418,4	+ 902,3	34 926,8	+ 1 039,2
1967	3 616,6	+ 108,2	31 986,8	+ 568,4	35 603,4	+ 676,6
1968	3 966,6	+ 350,0	32 047,7	+ 60,9	36 014,3	+ 410,9
1969	4 110,3	+ 143,7	32 205,0	+ 157,3	36 315,3	+ 301,0
1970	4 460,6	+ 350,3	32 465,3	+ 260,3	36 925,9	+ 610,6
1971	4 827,8	+ 367,2	32 590,4	+ 125,1	37 418,2	+ 492,3
1972	5 258,3	+ 430,5	32 696,0	+ 105,6	37 954,3	+ 536,1
1973	5 481,0	+ 222,7	32 703,0	+ 7,0	38 184,0	+ 229,7
1974	5 741,8	+ 260,8	32 594,0	— 109,0	38 335,8	+ 151,8
1975	6 207,0	+ 465,2	32 518,0	— 76,0	38 725,0	+ 389,2
1976	6 434,5	+ 227,5	32 460,0	— 58,0	38 894,5	+ 169,5

1) ab 1959 einschließlich Saarland

*) Die Längenangaben basieren auf statistisch ermittelten Bestandsveränderungen.

2.2 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen

2.2.1 Neubau von Bundesautobahnen

Für den Neubau von Bundesautobahnen, ohne Hochbauten aber einschließlich Grunderwerb, wurden im Berichtsjahr insgesamt 2 177,7 Millionen DM ausgegeben. Die Gesamtausgaben für den Autobahnneubau gliedern sich wie folgt:

	Millionen DM
Neubau von Bundesautobahnen (Grundnetz)	
Baumittel	1 337,5
Grunderwerb	200,0
	1 537,5
Neubau von Bundesautobahnen (Ergänzungsstrecken)	
Baumittel	518,3
Grunderwerb	113,5
	631,8
Für Ersatzraumbeschaffung	8,4

1976 wurde das Autobahnnetz durch Verkehrsfreigaben von rd. 196 km neuer Streckenteile von 6 246 km¹⁾ Länge auf 6 442 km¹⁾ vergrößert. Die als Anlage beigefügte Bauleistungskarte gibt einen Überblick über die Fertigstellung im Berichtsjahr.

Von den im Berichtsjahr fertiggestellten Autobahn-Neubaustrecken sind folgende besonders hervorzuheben:

A 352 Eckverbindung Hannover

Mit der Fertigstellung der Eckverbindung Hannover steht im Nordwesten der niedersächsischen Landeshauptstadt nunmehr eine durchgehende Verbindung zwischen der A 2 und der A 7 mit einer Länge von rd. 18 km dem Verkehr zur Verfügung. Durch diese Neubaustrecke werden die Fahrzeiten bei gleichzeitiger Entlastung des Autobahnkreuzes Hannover-Ost auf der Verbindung Hamburg-Hannover-Oberhausen/Köln wesentlich vermindert.

A 4 Köln-Olpe

Mit der Fertigstellung einer rd. 23 km langen Teilstrecke zwischen Gummersbach/Wiehl und Olpe/Gerlingen steht nunmehr mit der BAB Köln-Olpe eine leistungsfähige Ost/West-Verbindung zwischen den Nord/Süd-Autobahnen Oberhausen-Köln-Frankfurt und Dortmund-Gießen (Sauerlandlinie) durchgehend auf einer Länge von rd. 63 km zur Verfügung. Nach Verkehrsfreigabe dieser Teilstrecke hat sich der größte Teil des Verkehrs von der B 55 und den benachbarten Straßen auf die A 4 verlagert.

¹⁾ einschließlich noch nicht zu Bundesautobahnen gewidmeter 4streifiger Bundesstraßen und Neubaustrecken

A 30 Rheine (niederländische Grenze)-Bad Oeynhausen

Mit dem Lückenschluß der beiden Teilstrecken Ibbenbüren bis Lotte (13 km) und Melle bis Bruchmühlen (8 km) ist die BAB A 30 Rheine-Osnabrück-Bad Oeynhausen zwischen Ibbenbüren und Bad Oeynhausen auf 76 km Länge durchgehend befahrbar.

A 7 Ulm-Füssen und

A 98 Lindau-Kempten

Nach etwa vierjähriger Bauzeit wurden im Berichtsjahr die Autobahnteilstrecken Kempten/Nord-Kempten/Süd (13,1 km) und Waltenhofen-Autobahnkreuz Allgäu (5,7 km) fertiggestellt. Die beiden Teilstrecken bilden gemeinsam eine Autobahnumgehung Kempten. Der Abschnitt zwischen Kempten und Waltenhofen ist die erste Teilstrecke der Autobahn Lindau-Kempten.

A 13 BAB Berlin

Im Zuge des Südringes wurde erstmalig östlich des Eisenbahnriegels der Nord-Süd-S-Bahn ein BAB-Abschnitt für den Verkehr freigegeben. Dieser zwischen den Anschlußstellen Tempelhofer Damm und Alboinstraße gelegene Abschnitt dürfte den Ortskern von Tempelhof und Bereiche von Schöneberg merklich vom Straßenverkehr entlasten.

Erwähnenswert sind neben einer Reihe weiterer Streckenabschnitte nachfolgende Teilfertigstellungen auf den BAB-Neubaustrecken:

A 45 Gießen-Stuttgart

Staden bis Langenselbold

A 57 Kreifeld-Ludwigshafen

Moers bis Kamp-Lintfort

A 63 Mainz-Kaiserslautern

Mainz-Niederolm

A 93 Regensburg-Weiden

Klardorf-Lindenloh

Gegenüber Ende 1975 hat sich die Länge der in Bau befindlichen Bundesautobahn-Neubaustrecken um 150 km von 650 km auf rd. 800 km erhöht.

Die Bauarbeiten auf den in Bau befindlichen Strecken sind planmäßig so vorangekommen, daß im Jahre 1977 voraussichtlich u. a. mit folgenden Fertigstellungen zu rechnen ist:

BAB-Neubaustrecke	Teilstrecke
A 1/A 533 Köln-Trier	Brühl/Süd bis Wißkirchen (B 266)
A 7 Hamburg-Flensburg	Schleswig-Jagel (B 77) bis Schleswig (B 201)
A 27 Bremen-Cuxhaven	Bremen-Nord bis Stotel
A 81 Stuttgart-Singen	Rotiweil (B 14) bis Trossingen (B 27 n)
A 7 Ulm-Füssen	Burlafingen (B 10) bis Illertissen

Die Gesamtlänge der voraussichtlichen Verkehrsübergaben 1977 beträgt etwa 170 km.

2.2.2 Aus- und Neubau von Bundesstraßen

Für den Ausbau und Neubau von Bundesstraßen wurden im Jahre 1976 insgesamt 1 766,5 Millionen DM ausgegeben.

Die Ausgaben gliedern sich wie folgt:

	Millionen DM
Erneuerung (u. a. einfacher Deckenausbau)	392,0
Größerer Ausbau bis zu 2,5 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall	329,4
Größerer Ausbau über 2,5 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall	174,3
Neubau	462,4
Hochbau	26,6
	<hr/> 1 384,7
dazu aus den Sonderprogrammen	158,3
	<hr/> 1 543,0
Grunderwerb und Ersatzraumbeschaffung ..	223,5
	<hr/> 1 766,5

Mit diesen Mitteln wurden zahlreiche Bundesstraßen neu- bzw. ausgebaut. Nachfolgend sind besonders bedeutsame Einzelvorhaben sowie die Bauleistungen in den Ländern skizziert.

Baden-Württemberg

In Baden-Württemberg wurden 1976 alle in den Vorjahren begonnenen großen Bauvorhaben — darunter Maßnahmen im Zuge der B 10, 14, 27 im Großraum Stuttgart, B 36 bei Karlsruhe, B 27/31 bei Donaueschingen und B 28 bei Tübingen — mit einem Kostenaufwand in Höhe von rd. 190 Millionen DM zügig weitergeführt.

Die Ortsumgehungen: Villingendorf im Zuge der B 14, Kayh im Zuge der B 28 und Veringenstadt im Zuge der B 32; die Baustrecke von Buchenbach bis Hinterzarten im Zuge der B 31 sowie weitere Teilstrecken von Bundesstraßen u. a. in Bietigheim, Freiburg und Hausach mit einer Gesamtlänge von 14,7 km konnten dem Verkehr übergeben werden.

Bayern

In Bayern sind rd. 30 km neugebaute Bundesstraßen dem Verkehr übergeben worden. Für diese im Jahre 1976 fertiggestellten Strecken wurden im Rechnungsjahr 1976 rd. 40 Millionen DM verausgabt.

Besonders wichtige Fertigstellungen waren u. a. Teilstrecken der Verlegung zwischen Kempten und Kaufbeuren (B 12), die Verlegung bei Sommerhausen (B 13), Teilstrecken der Verlegung bei Kulmbach (B 289) sowie der Ausbau Oberndorf-Steinhöring (B 304).

Ende 1976 waren weitere 147 km Bundesstraßen im Bau.

Bremen und Hamburg

Der in Bremen und Hamburg durchgeführte Straßenbau diente zur Verbesserung des innerörtlichen Verkehrs.

Hessen

In Hessen wurden rd. 29 km neue Bundesstraßen mit einem Kostenaufwand von rd. 90 Millionen DM fertiggestellt.

An größeren Neubaustrecken sind zu nennen: der Weiterbau der vierstreifigen B 3 a von Marburg-Hbf. bis Marburg-Nord, die Verlegungen der B 520 bei Schauenburg/Elgershausen, der B 276 bei Schotten und der B 460 bei Lorsch sowie der Umgehung Bürstadt im Zuge der B 47. Außerdem wurde der schienengleiche Bahnübergang im Zuge der B 519 bei Rüsselsheim/Hof Schönau beseitigt.

Niedersachsen

In Niedersachsen wurden rd. 22,4 km neue Bundesstraßen mit einem Aufwand von rd. 65,2 Millionen DM fertiggestellt. Besonders erwähnenswert sind:

- Ortsumgehung Salzderhelden im Zuge der B 3
- Ortsumgehung Reithen im Zuge der B 443
- Verlegung der B 72 Scharrel-Strücklingen
- sowie die Beseitigung des Bahnüberganges Barrien.

Nordrhein-Westfalen

In Nordrhein-Westfalen wurden rd. 59,8 km 2streifige bzw. 4streifige Bundesstraßen mit einem Kostenaufwand von rd. 307,5 Millionen DM fertiggestellt.

An größeren Neubaustrecken bzw. Teilstrecken seien u. a. erwähnt:

die 8 km lange Strecke der B 482 zwischen Lerbeck und Wietersheim, die Umgehungsstraßen Coesfeld im Zuge der B 76, Euskirchen im Zuge der B 51, Grevenbroich im Zuge der B 59, Schermbeck im Zuge der B 58, Steinfurt im Zuge der B 54 und eine Teilstrecke der B 256 n zwischen Allenbach und Denklingen. Etwa 25,2 km Ausbauarbeiten an Bundesstraßen konnten vollendet werden.

Rheinland-Pfalz

In Rheinland-Pfalz wurden rd. 25 km Bundesstraßen mit einem Kostenaufwand von rd. 86 Millionen DM fertiggestellt.

An größeren Neubaustrecken sind zu nennen: die Verlegung der B 9 zwischen Rheinzabern und Rülzheim, die Umgehung Birkweiler und Godramstein im Zuge der B 10, Göllheim im Zuge der B 47 und im Verlauf der B 270 die Umgehung Steinalben. Beseitigt wurden 2 schienengleiche Bahnübergänge und zwar auf der B 49 in Zewen bei Trier sowie der Bahnübergang Betzdorf im Zuge der B 62.

Saarland

Im Saarland wurde die Verlegung der B 41 zwischen Oberlinxweiler und Niederlinxweiler fertiggestellt.

Mit den Bauarbeiten wurde begonnen: an den Verlegungen der B 51 bei Merzig, der B 268 bei Losheim und der B 41 bei Neunkirchen. Die Bauarbeiten an den bereits früher begonnenen Maßnahmen im Zuge der B 51 in Völklingen und der B 268/269 in Lebach werden zügig weitergeführt.

Schleswig-Holstein

In Schleswig-Holstein konnten rd. 6,7 km Bundesstraßen mit einem Aufwand von rd. 33,0 Millionen DM für den Verkehr freigegeben werden. Etwa 2,5 km davon sind 4streifig. Von besonderer Bedeutung sind:

die B 5, Ortsumgehung Wilster, und der Neubau der B 202 von AS Schacht-Audorf bis BAB-Kreuz Rendsburg.

2.2.3 Erneuerung und Modernisierung von Bundesautobahn-Betriebsstrecken

Für vorhandene Bundesautobahnen wurde ein Langzeitprogramm aufgestellt, nach dem diese durch Erneuerung und Modernisierung dem Verkehrsaufkommen entsprechend angepaßt werden sollen. Die immer größer werdende Bedeutung dieser Aufgabe spiegelt sich in den jährlich steigenden Aufwendungen wieder. Neben der seit vielen Jahren betriebenen Deckeninstandsetzung, infolge Spikes und Temperaturschäden, ist die Erweiterung überlasteter Autobahnbetriebsstrecken durch Anbau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen hinzugekommen. Mit den Querschnittserweiterungen sind im allgemeinen auch Erweiterungen der Anschlußstellen und Autobahnknotenpunkte verbunden.

Verbesserungen der Linienführung im Grund und Aufriß kommen aus Kostengründen nur bei sehr stark von den Mindestwerten abweichenden Trassierungselementen und darauf zurückzuführende überdurchschnittliche Unfallhäufigkeit in Frage.

Im Haushalt 1976 wurden folgende Beträge aufgewendet:

	Millionen DM
Erneuerung (u. a. einfacher Deckenausbau) ..	150,5
Größerer Ausbau bis zu 2,5 Millionen DM	
Gesamtkosten im Einzelfall	15,6
Größerer Ausbau über 2,5 Millionen DM	
Gesamtkosten im Einzelfall	64,6
Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen einschließlich Erneuerung von Fahrbahn- decken	505,5
Grunderwerb	27,3
Gesamtausgaben für die Erneuerung von Bundesautobahnbetriebsstrecken	763,5

Im Jahre 1976 wurden Richtungsfahrbahnen in einer Länge von 62,7 km grunderneuert und mit einem Standstreifen versehen. Daneben erfolgten in größerem Umfang Instandsetzungsarbeiten durch Aufbringen neuer Deckschichten.

Weiter wurden im Berichtsjahr an Richtungsfahrbahnen alter Autobahnbetriebsstrecken in einer Länge von 44,3 km Standstreifen angebaut.

Richtungsfahrbahnen in einer Länge von 152,9 km sind durch den Anbau zusätzlicher Fahrstreifen einschließlich Standstreifen erweitert worden.

Dabei konnten zwischen dem Autobahnkreuz Frankfurt und der Anschlußstelle Darmstadt der erste längere Abschnitt (rd. 12 km) mit 8 Fahrstreifen und beiderseitigen Standstreifen in Betrieb genommen werden.

Die Karte 1 „Langzeitprogramm zur Erneuerung und Modernisierung der Bundesautobahnbetriebsstrecken“ gibt u. a. einen Überblick über die Leistungen im Berichtsjahr.

2.2.4 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

Der Bestand der Brücken an Bundesfernstraßen hat sich im Berichtsjahr um rd. 760 neue Bauwerke erhöht, so daß ein Gesamtbestand von rd. 24 000 Brücken erreicht ist. Die Gesamtlänge aller Brücken an Bundesautobahnen und Bundesstraßen beträgt rd. 800 km. Die Gesamtfläche aller Brücken — gemessen zwischen den Geländern und Auflagern — beträgt 14,3 Millionen m².

Die Ausgaben für Kunstbauwerke (Brücken, Tunnel, Stützmauern) haben im Bundeshaushaltsplan keinen besonderen Titel. Im Mittel betragen sie etwa 30 % der reinen Bauausgaben einer Strecke (ohne Grunderwerb), das sind im Berichtsjahr rd. 1,32 Mrd. DM. Die topographische Struktur der Neubaustrecken erfordert z. T. eine Vielzahl von großen Talbrücken, so daß z. B. beim Neubau der BAB Köln—Olpe (A 4) 34,7 % der Gesamtausgaben (einschließlich Grunderwerb) für Kunstbauten aufgewendet werden mußten.

Fertigstellung

Folgende bemerkenswerte Bauwerke wurden im Jahre 1976 fertiggestellt:

- Ahrtalbrücke im Zuge der A 61 Krefeld—Ludwigshafen bei Bad Neuenahr—Ahrweiler mit einer Länge von 1 520 m. Sie wurde unter Verwendung einer 200 m langen Vorschubrüstung errichtet,
- zahlreiche große Talbrücken im Zuge der A 4 Köln—Olpe, u. a. Wertsiefentalbrücke, Alpebachtalbrücke und Biggetalbrücke,
- Donaubrücke im Zuge der A 7 Ulm—Füssen bei Ulm mit einer Länge von 270 m und Baukosten von 10 Millionen DM,
- Brücke über den Rhein—Herne-Kanal im Zuge der A 2 Köln—Oberhausen mit Baukosten von 16 Millionen DM.

Fortführung

der Arbeiten an einer Vielzahl von Großbrücken, darunter 15 Strom- bzw. Flußbrücken, über Rhein (3), Weser (2), Donau (1), Main (4), Neckar (3), Isar (1), Lech (1).

Hervorzuheben sind hierbei folgende Bauwerke:

- Rheinbrücke Neuwied mit Vorlandbrücken im Zuge der B 256 als Schrägseilbrücke mit Vorlandbrücken in Spannbeton

- Donaubrücke Straubing im Zuge der B 20 als Stabbogenbrücke in Stahl und Vorlandbrücken in Spannbeton
- Talbrücke Neckarburg als Bogenbrücke mit aufgeständerten Fahrbahnen
- Schloßbergtunnel mit Neckarbrücke im Zuge der B 28 in Tübingen
- Überführung der A 30 als Stahlverbundkonstruktion über den Mittellandkanal bei Hörstel
- Verbreiterung der Weserflutbrücken im Zuge der A 2 Hannover–Oberhausen bei Bad Oeynhausen
- Unterführung der DB-Strecke Frankfurt–Limburg im Zuge der A 5 Kassel–Frankfurt/Main mit einer Stahlbrücke, Baukosten 14 Millionen DM
- Neckarbrücke Hirschhorn im Zuge der B 37.

Beginn

Im Jahre 1976 wurden rd. 70 größere Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen begonnen. Die interessantesten und wichtigsten sind:

- Rheinbrücke Düsseldorf–Flehe im Zuge der A 46 Aachen–Düsseldorf als stählerne Schrägseilbrücke mit einer Gesamtlänge von 1 166 m
- Kochertalbrücke Geislingen im Zuge der A 81 Stuttgart–Singen mit einer Länge von rd. 1 170 m und einer Höhe von 185 m über der Talsohle
- Autobahnknoten A 61/A 63 bei Albig mit Baukosten in Höhe von 9 Millionen DM
- Brücke über den Dortmund-Ems-Kanal im Zuge der A 2 bei Dortmund
- Hammerbachtalbrücke im Zuge der A 3 Regensburg–Passau, Baukosten 10 Millionen DM
- Jagsttalbrücke bei Wollmershausen im Zuge der A 6 Nürnberg–Heilbronn, Baukosten 11 Millionen DM
- Mainbrücke Rüsselsheim im Zuge der B 519 mit einer Länge von rd. 400 m und Baukosten von über 10 Millionen DM.

In Vorbereitung

Weitere 300 Brückenbauwerke mit einer Bausumme von insgesamt 1,0 Mrd. DM befinden sich im Berichtsjahr in der Planung und werden in Kürze ausgeschrieben bzw. vergeben.

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

- Donaubrücke Wörth im Zuge der A 3 Regensburg–Passau mit einer Länge von rd. 400 m
- Ourtal-Brücke im Zuge der A 60 St. Vith–Frankfurt/Main als Grenzbrücke zwischen Belgien und der Bundesrepublik Deutschland
- Rheinbrücke am Palmrain im Zuge der B 532 in Weil als Grenzbrücke zwischen Frankreich und der Bundesrepublik Deutschland

- Verbreiterung der Aulatalbrücke im Zuge der A 7 Kassel–Frankfurt/Main
- Butterbergtunnel im Zuge der B 241 in Osterode mit einer Länge von 325 m.

Von dem im Jahre 1976 fertiggestellten bzw. in Bau befindlichen Großbauwerken sind die wichtigsten in der Karte 2 „Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen“ dargestellt und im Anhang unter 5.3 näher erläutert.

2.2.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen

Für die Unterhaltung und den Betrieb der Bundesfernstraßen wurden 1976 insgesamt 635,0 Millionen DM ausgegeben, davon für BAB 280,3 Millionen DM, für Bundesstraßen 354,7 Millionen DM.

Die Anhebung der Unterhaltungskostensätze ist wegen der allgemeinen Kostensteigerung, insbesondere aber wegen des Anstiegs der Lohnkosten, notwendig geworden. Der Bundesminister für Verkehr und die Straßenbauverwaltungen der Länder sind gemeinsam bemüht, die Unterhaltungskosten, vor allem den hohen Lohnkostenanteil an denselben, zu senken. Es wurde deshalb eine Wirtschaftsberatungsgesellschaft beauftragt, Möglichkeiten zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Straßenunterhaltung zu untersuchen. Die Erhebungen sind abgeschlossen. Der Untersuchungsbericht liegt vor und wird gemeinsam mit den Straßenbaubehörden der Länder ausgewertet.

Zu den in der folgenden Tabelle aufgeführten Unterhaltungssätzen (DM je km Straßenlänge) kommen zusätzlich Beträge für die Fahrzeug- und Geräteausstattung sowie Betriebskosten für Beleuchtungsanlagen, die bedarfsorientiert zugewiesen werden.

Tabelle 4

Unterhaltungssätze der Bundesfernstraßen

Bezeichnung	DM je km	
	alter Satz 1975	neuer Satz 1976
Bundesautobahnen		
4streifig	29 100	32 000
5streifig	34 050	37 500
6streifig	39 000	43 000
8streifig	—	54 000
Auf- und Abfahrtsarme	9 900	10 700
Bundesstraßen		
2streifig	9 600	10 700
3streifig	14 400	16 000
4streifig	19 200	21 300
Auf- und Abfahrtsarme	9 600	10 700

3 Ergänzende bauliche und verkehrstechnische Leistungen im Jahre 1976

3.1 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

3.1.1 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

In der Berichtszeit sind 363 km Bundesautobahnen mit Fernsprechkabeln und Notrufsäulen ausgestattet worden. Damit haben rd. 6 000 km Bundesautobahnen Notrufeinrichtungen.

Zur Verbesserung der Notruftechnik sind zusätzliche Einrichtungen entwickelt worden, mit deren Hilfe es den Telefonisten in den Notrufzentralen der Autobahnmeistereien künftig möglich sein wird, den Standort einer Notrufsäule, von der aus angerufen wird, durch Ablesen auf einem Anzeigetableau festzustellen. Eine Standortbeschreibung durch den Verkehrsteilnehmer ist dann nicht mehr erforderlich. Dadurch kann künftig auch dann Hilfe vermittelt werden, wenn eine sprachliche Verständigung mit einem Verkehrsteilnehmer, z. B. einem Ausländer, der der deutschen Sprache nicht mächtig ist, nicht zustande kam. Der Einbau der zusätzlichen Einrichtungen erfolgt schrittweise in den nächsten Jahren.

Im Rahmen der Rationalisierung des Autobahnfernsprechdienstes sind in 28 Autobahnmeistereien Handvermittlungen durch Selbstwähleinrichtungen ersetzt worden.

11 Autobahnmeistereien haben Sprechfunkanlagen für den Betriebsdienst erhalten.

3.1.2 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen

Die 1975 für die Verbesserung des Verkehrsflusses im bestehenden Autobahnnetz und für die bessere Nutzung der vorhandenen Kapazität ausgebauten und ergänzten technischen Versuchseinrichtungen sind im Berichtsjahr voll wirksam geworden:

- Auf dem mit Wechselverkehrszeichen ausgestatteten 20 km langen Abschnitt der Versuchsstrecke Dernbach-Heumar der Bundesautobahn A 3 (Frankfurt-Köln) wurden verkehrsabhängige Beeinflussungsmaßnahmen durchgeführt.
- Die automatisch arbeitende Stauwarnanlage bei Aichelberg auf der Bundesautobahn A 8 (Stuttgart-München) ist seit dem Sommer 1976 in Betrieb.
- Im Versuchsfeld Frankfurt, das ein Autobahnnetz mit Alternativrouten von zusammen 120 km Länge umfaßt steuert der Rechner der 1975 ausgebauten Zentrale seit dem Sommer 1976 die verkehrsabhängige Beeinflussungsanlage selbsttätig.

3.1.3 Wildschutz

Im Berichtszeitraum sind zusammen rd. 475 km Wildschutzzäune an 280 km Bundesautobahnabschnitten — größtenteils beidseitig — auf Grund der im Jahre 1975 eingeführten Richtlinien des Bundes errichtet worden. Damit hat sich die Gesamtlänge der mit Schutzzäunen ausgestatteten BAB-Strecken von 390 auf 670 km erhöht.

3.1.4 Winterdienst

Der Winter 1975/76 war wie der vorausgegangene, wiederum relativ mild. Dadurch hielten sich die Winterdienstkosten in mäßigen Grenzen. Sie beliefen sich für Bundesfernstraßen insgesamt auf 68,5 Millionen DM und machten damit 10,8 % der Unterhaltungskosten aus. Auf Bundesautobahnen entfielen 24,5 Millionen DM (3 229 DM/km) und auf Bundesstraßen 44,0 Millionen DM (1 420 DM/km).

Die enge Zusammenarbeit zwischen Dienststellen des Deutschen Wetterdienstes und den Straßenbaubehörden ermöglichte eine optimale Abwicklung des Winterdienstes.

3.1.5 Auswirkung des Verbotes der Spikesreifenbenutzung auf die Verkehrssicherheit

Die teilweise geäußerten Befürchtungen, daß sich durch das Auslaufen der „Verordnung über die Verwendung von Spikesreifen (Spikes-Verordnung)“ am 30. April 1975 das Unfallgeschehen im Winter 1975/76 verschlechtern würde, haben sich nach einer ersten Analyse der Unfallentwicklung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen nicht erfüllt. Die Unfallzahlen (Tote, Schwerverletzte, Unfälle mit Personenschaden u. a.) weisen in den Wintermonaten seit 1971/72 einen stetig fallenden Verlauf auf, der auch durch das Spikesreifenverbot nicht verändert wurde. Das mittlere Risiko für einen Kraftfahrer, an Unfällen im Winter beteiligt zu sein, hat demnach seit dem Verbot der Spikesreifen nicht zugenommen. Die Bundesregierung sieht sich daher nicht veranlaßt, von dem, zusammen mit den Bundesländern beschlossenen generellen Verbot der Spikesreifenverwendung abzugehen.

3.1.6 Bauarbeiten an Betriebsstrecken der Bundesautobahnen

Die Herabsetzung der Anzahl der Baustellen von 135 auf 90, die Senkung des Grenzwertes der Verkehrsstärke für die Errichtung von mindestens 2 Behelfsfahrtstreifen je Richtung und die Zulassung längerer Baubereiche mit breiteren Behelfsfahrtstreifen hat den Ferienreiseverkehr im Sommer 1976 wesentlich erleichtert. Gleichzeitig konnten wichtige Arbeiten zur Erhaltung der Substanz, sowie zur Verbesserung und Verbreiterung der Bundesautobahnen ohne Unterbrechung zügig fortgesetzt werden.

3.2 Verbesserung der Verkehrsbedienung

3.2.1 Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen

Auf der Grundlage der im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 25/74 festgelegten Planungs- und Baukonzeption wurden im Berichtszeitraum 6 Tankanlagen (davon 4 mit Erfrischungsdienst), 5 Raststätten und 1 Verkaufskiosk mit WC (KWC-Anlage) fertiggestellt und in Betrieb genommen. Im gleichen Zeitraum mußten auch einige Anlagen an Autobahnbetriebsstrecken wegen Ausbaumaßnahmen oder wegen Bauauffälligkeit geschlossen werden. Ende 1976 standen den Verkehrsteilnehmern insgesamt

245 Tankstellen, davon 76 mit Erfrischungsdienst
159 Raststätten

56 Motels

55 Verkaufskioske mit WC-Anlagen (KWC)

65 sonstige Betriebe wie Campingplätze, Wechselstuben, Speditionsbüros, Lotsendienste, Touristikinformationsstände usw.

zur Verfügung.

Bei der Planung und Durchführung des Bauprogramms 1976 für Erneuerungen, Erweiterungen und Unterhaltungsarbeiten an den Autobahnnebenbetrieben wurde folgenden Gesichtspunkten besondere Beachtung geschenkt:

(1) Modernisierung der Anlagen

Um eine allmähliche Anpassung des gesamten Versorgungsnetzes an den Bundesautobahnen an die zwischenzeitlich gestiegenen Anforderungen zu erreichen, werden schwerpunktmäßig bauliche Maßnahmen zur Rationalisierung und Beschleunigung der betrieblichen Abläufe durchgeführt und Verbesserungen in der Ausstattung vorgenommen.

(2) Verbesserung des Umweltschutzes

Durch laufende Potential- und Bodenwiderstandsmessungen an den Autobahntankstellen können Isolationsfehler und Materialabtragungen an den Kraftstoffbehältern und -leitungen frühzeitig festgestellt werden, so daß die notwendigen Sanierungsmaßnahmen schon vor Entstehung größerer Schäden durchgeführt werden können. Die Sanierungsmaßnahmen umfassen auch bauliche Vorkehrungen und den Einbau von Alarmsystemen zur Verhütung weiterer Olsschäden.

Das Bauprogramm 1976 hatte ein Bauvolumen von rd. 37,0 Millionen DM.

Zur Verbesserung des Umweltschutzes ist ferner eine umfassendere Ausstattung der vorhandenen unbewirtschafteten Autobahnrastplätze mit WC-Anlagen erforderlich geworden. Im Endzustand sollen unter Einbeziehung der sanitären Einrichtungen an Autobahnnebenbetrieben etwa alle 25 km WC-Anlagen zur Verfügung stehen. An einigen Autobahnstrecken mit besonders hoher Verkehrsbelastung ist bereits mit dem Bau von WC-Anlagen begonnen worden.

3.2.2 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien

Im Jahre 1976 wurden 4 Autobahnmeistereien fertiggestellt und in Betrieb genommen; 13 weitere befanden sich am Jahresende in Bau. Mit den neuen

Anlagen erhöht sich die Zahl der in Betrieb befindlichen Autobahnmeistereien auf 115 (s. Karte 3).

Von den Autobahnmeistereien werden ausschließlich Bundesautobahnen betreut; sie sind Stützpunkte der Unterhaltung und des Winterdienstes.

In der Berichtszeit wurden ferner 18 bundeseigene Straßenmeistereien fertiggestellt und in Betrieb genommen; 24 weitere Anlagen waren am Jahresende in Bau.

Neben den bundeseigenen Straßenmeistereien gibt es auch landeseigene. Bund und Länder errichten Straßenmeistereien nach Maßgabe und Gewichtung ihrer Netzanteile. Von bundes- wie auch von landeseigenen Straßenmeistereien werden Bundes-, Landes- und z. T. auch Kreisstraßen gemeinsam betreut.

3.3 Verkehrserhebungen

Die Ergebnisse der im Jahre 1975 in Übereinstimmung mit den Empfehlungen der ECE durchgeführten Straßenverkehrszählung wurden im Berichtsjahr zentral ausgewertet und in einer „Karte der Verkehrsstärken 1975 auf den Bundesfernstraßen“ veröffentlicht. Tabellen der Zählergebnisse und der Jahresfahrleistungen erscheinen in Kürze.

In Abbildung 3 ist die Entwicklung der mittleren DTV-Werte auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen seit 1952 dargestellt.

Der Aufbau des Netzes automatischer Langzeitzählstellen an den Bundesfernstraßen ist fast abgeschlossen. Jetzt werden vor allem die Neubautrecken der Bundesautobahnen mit Zählgeräten ausgerüstet.

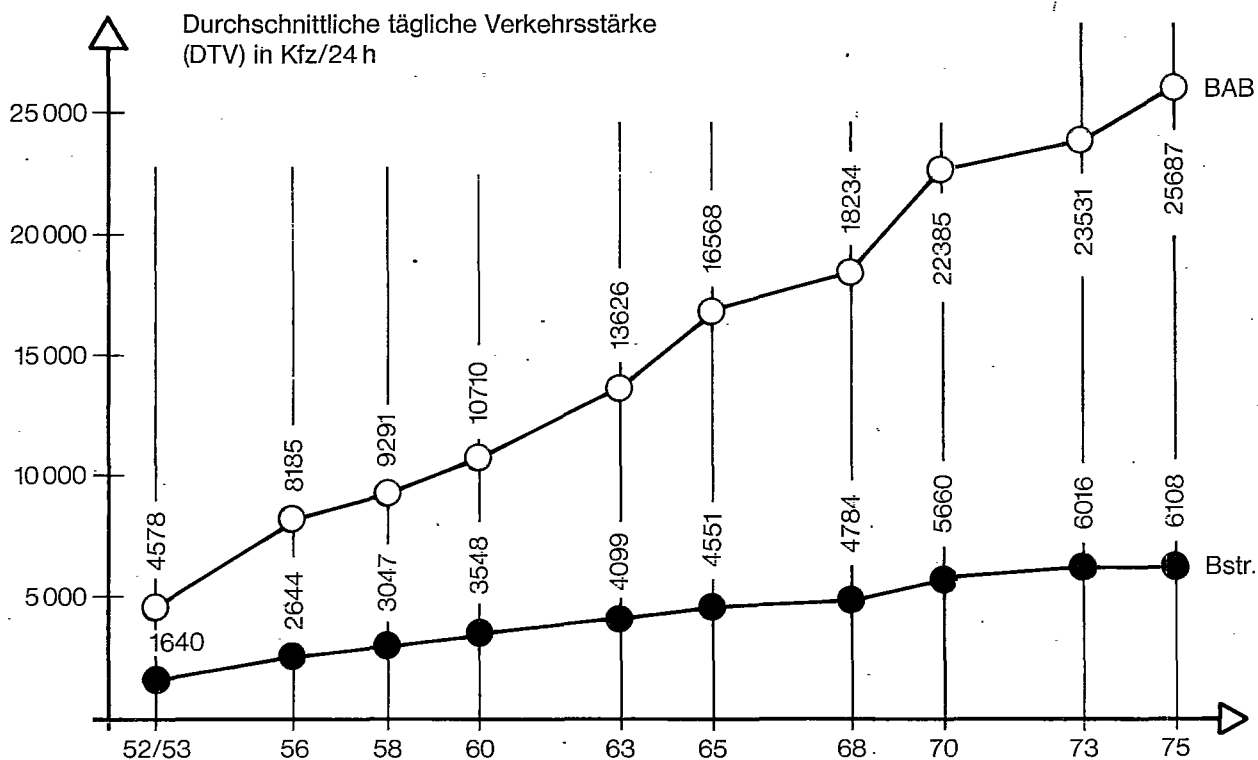
Die Bundesanstalt für Straßenwesen ist mit der zentralen bundeseinheitlichen Aufbereitung und Verarbeitung der Ergebnisse betraut. Sie gibt seit 1976 regelmäßig Quartals- und Jahresauswertungen heraus.

3.4 Schutz gegen Straßenverkehrsgeräusche

Die Bundesregierung beabsichtigt in dieser Legislaturperiode die Frage der Immissionsgrenzwerte an Verkehrswegen zu regeln. Neben den Immissionsgrenzwerten mit dem Ermittlungsverfahren werden durch normative Regelung auch die Schallschutzforderungen an baulichen Anlagen festgelegt. Bestimmungen für Schallschutz an bestehenden Bundesfernstraßen sollen ebenfalls in die Überlegungen einbezogen werden.

Abbildung 3

Verkehrsentwicklung seit 1952



3.5 Bepflanzungen

Im zunehmenden Maße werden neben den fahrdynamischen Kriterien für die Trassierung von Bundesfernstraßen biologische und ökologische Komponenten einbezogen, wodurch die Straßen in die natürliche sowie in die bebaute Umwelt integriert werden. Dem landschaftsgestalterischen Element Bepflanzung fallen neben den verkehrstechnischen und bautechnischen Aufgaben auch umweltschützende Aufgaben, wie optische und akustische Abschirmung von Wohn- und Erholungsflächen, Staubschutz u. a. m., zu.

Die Bepflanzung an den Bundesfernstraßen hat durch die Hitze und Dürre im Jahre 1976 Schäden und Ausfälle in erheblichem Ausmaße erlitten. Die Ausfälle können nur allmählich wieder voll ersetzt werden.

Für die Bepflanzung der Bundesfernstraßen (Liefen, Setzen und Entwicklungspflege) werden derzeit etwa 2 % bis 3 % der Baukosten aufgewendet.

4 Forschung, Rationalisierung und internationale Zusammenarbeit, Straßenrecht

4.1 Straßenbauforschung

Das Forschungsprogramm für die Straßenbau- und Straßenverkehrsforschung für das Jahr 1976 wurde

zusammen mit der Bundesanstalt für Straßenwesen und der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen beraten und im Rahmen der Koordinierung der Forschungstätigkeiten der Bundesressorts abgestimmt. Besondere Schwerpunkte sind Untersuchungen zur Verkehrsbeeinflussung auf Schnellstraßen, zur Rationalisierung der Bauweisen und für Maßnahmen zur Einsparung von Baukosten, zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Verkehrssicherheit, zur Bewältigung der Umweltprobleme und zur Rationalisierung im Brücken- und Ingenieurbau.

4.2 Rationalisierung des Vergabewesens

An der Rationalisierung der Ausschreibungs- und Vergabetätigkeit wurde intensiv weiter gearbeitet. So wurden die Arbeiten zur Komplettierung des „Standardleistungskataloges für den Straßen- und Brückenbau“ (STLK) und dessen Anpassung an die technische Entwicklung fortgeführt.

Als weiteren Schritt zur Vereinheitlichung der Vergabeunterlagen wurden „Vorläufige Richtlinien für das Aufstellen

- von Leistungsbeschreibungen
- der Aufforderung zur Angebotsabgabe
- des Angebotsschreibens

im Straßen- und Brückenbau“, sowie „Bewerbungsbedingungen für die Vergabe von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau“ eingeführt.

4.2.1 Rationalisierung im Straßenoberbau

Im vergangenen Jahr konnten hinsichtlich der Ausführung von Fahrbahnbefestigungen beachtliche Rationalisierungserfolge erzielt werden. Neben den im Jahre 1975 eingeführten „Richtlinien für den Straßenoberbau — Standardausführungen (RStO 75)“, welche die Befestigungen von Fahrbahnen, Standstreifen, Mittelstreifenüberfahrten, Anschlußstellen sowie Rast- und Tankanlagen bundeseinheitlich regeln, werden vor allem die neu gefaßten „Zusätzlichen Technischen Vorschriften und Richtlinien für Erdarbeiten im Straßenbau (ZTVE-StB 76)“ zu wesentlichen Einsparungsmöglichkeiten führen. Diese wurden am 15. Oktober 1976 für den Bereich der Bundesfernstraßen vom Bundesminister für Verkehr eingeführt.

Das gleiche gilt für das „Merkblatt über Lavaschlacke im Straßen- und Wegebau (MLS)“, die Änderungen zur TVBeton 72, die den Einsatz des rationalen Gleitschalungsfertigers für die Standstreifenbefestigung ermöglichen, und das „Merkblatt über die Anwendung radiometrischer Verfahren zur Bestimmung der Dichte und des Wassergehaltes von Böden“.

4.3 Internationale Zusammenarbeit

4.3.1 Multi- und bilaterale Zusammenarbeit

Sowohl bilateral als auch multilateral zeichnete sich weiterhin eine intensive Zusammenarbeit auf internationaler Ebene ab. Im Rahmen der Zusammenarbeit mit Frankreich konnten wichtige Arbeiten auf den Gebieten Straßenplanung, Straßenbau- und Straßenverkehrstechnik abgeschlossen und neue Aufgaben begonnen werden. Die Zusammenarbeit mit dem US-Verkehrsministerium auf dem Gebiet der verkehrstechnischen Forschung wurde programmgemäß fortgesetzt.

Im Rahmen der Entwicklungshilfe der Bundesrepublik Deutschland auf dem Gebiet des Straßenwesens wurden zahlreiche Projekte technisch bewertet und auf ihre Förderungswürdigkeit begutachtet.

4.3.2 Internationale Kongresse

Auf dem in Abidjan (Elfenbeinküste, Afrika) veranstalteten III. Pan-afrikanischen-Straßenkongreß der International Road Federation war die Bundesrepublik Deutschland durch eine Delegation mit Fachleuten aus Verwaltung, Wissenschaft und Straßenbauindustrie vertreten. Der deutsche Regierungsvertreter legte einen Rechenschaftsbericht über die durch Entwicklungshilfe von der Bundesrepublik Deutschland geförderten Maßnahmen vor.

4.3.3 Ausländische Besucher

Eine große Zahl von Fachleuten und Delegationen aus dem Ausland besuchten auch im Jahre 1976 die Abteilung Straßenbau zu Informationsgesprächen und zum Erfahrungsaustausch über straßenbau- und straßenverkehrstechnische Fragen. Es konnte festgestellt werden, daß der Straßenbau in der Bundes-

republik Deutschland nach wie vor bei ausländischen Fachleuten einen hohen Stellenwert hat.

Im Rahmen des Entwicklungsprogramms der Vereinten Nationen hielten sich mehrere Gruppen von Fachleuten aus osteuropäischen Ländern in der Bundesrepublik Deutschland auf, wofür entsprechende Fortbildungsprogramme vorbereitet wurden.

4.4 Straßenrecht

4.4.1 Regelung der Mitbenutzungsverhältnisse zwischen Straßen- und Versorgungsleitungen

Zur reibungsloseren technischen und rechtlichen Lösung der beim Zusammentreffen von Bundesfernstraßen (oder Landstraßen) und Versorgungsleitungen auftretenden Probleme und zur effektiveren Gestaltung der sich aus den Berührungen Straße/Leitung ergebenden Mitbenutzungsverhältnisse haben der Bundesminister für Verkehr, zusammen mit den Straßenbauverwaltungen der Länder, und die Verbände der Versorgungswirtschaft eine sog. Zusammenarbeitsvereinbarung abgeschlossen. Bund und Verbände sichern sich darin die Verbreitung des Rahmenvertrages zur Regelung der Mitbenutzungsverhältnisse zwischen Straßen und Versorgungsleitungen sowie die Fortbildung der Rechtsgrundlagen für Mitbenutzungsverhältnisse durch Schaffung einer gemeinsamen (paritätisch besetzten) Kommission zu.

Der inzwischen eingeführte Rahmenvertrag nebst Allgemeinen Technischen Bestimmungen (VkB 1975 S. 69 ff.) soll die bisher übliche vertragliche Gestattung jedes einzelnen Berührungsfalles verdrängen. Er soll die in Jahrzehnten entstandene Rechtszersplitterung und Rechtsunsicherheit beseitigen. Die nur mit großem Verwaltungsaufwand zu bewältigende und mit vielen Prozessen belastete komplizierte Materie wird vereinfacht. Der Rahmenvertrag löst alle sonstigen Rechte ab, ist gekennzeichnet durch eine 50jährige Laufzeit und sieht als Kernstück die Halbierung der Folgekosten bei Kreuzungen und bei innerörtlichen „Zwangslängsleitungen“ vor; er erfaßt alle bereits bestehenden und alle künftigen Berührungsfälle der Leitungen eines Unternehmens mit Bundesfernstraßen im Bereich eines Landes (Landschaftsverbandes) und unterstellt sie einheitlichen rechtlichen und technischen Bedingungen.

Die paritätisch besetzte Kommission, die seit ihrer Konstituierung unter der Geschäftsführung des Bundesministers für Verkehr mehrmals jährlich zusammentritt, ist in guter Zusammenarbeit bemüht, die als Folge der tiefgreifenden Neuerung auf seiten der Versorgungswirtschaft und auf seiten der Straßenbauverwaltungen bestehenden Schwierigkeiten beim Abschluß und bei der Anwendung des Rahmenvertrages auszuräumen. Sie erarbeitet die zum Gesamtkomplex gehörenden Muster, Richtlinien, Hinweise und dergleichen und modifiziert so die sonst übliche Anhörung der Vertretungen der Wirtschaft. Außerdem wird sie von der Praxis zur Klärung grundsätzlicher Fragen im Bereich der Mitbenutzungen angerufen und kann in ihrer praktischen Auswirkung als eine Schlichtungsstelle angesehen werden.

5.1 Leistungen auf Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1976

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1976 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1975 fertiggestellt km	1976 fertiggestellt km	Ende 1976 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1	2	3	4	5	6	7	8
Baden-Württemberg							
A 5	Frankfurt a. M.— Basel	2,4	36,5	—	—	2,4	—
A 6	Nürnberg—Heilbronn .	54,5	309,0	23,0	—	31,5	—
A 7	Würzburg—Ulm	54,5	276,5	—	—	14,1	—
A 80	Stuttgart—Ulm: Stuttgart/Nord bis Stuttgart/Zuffen- hausen	7,2	94,0	—	—	5,2	—
	Plochinger Dreieck ...	5,8	85,0	—	—	5,8	—
	BAB AS Ulm/West ..	1,3	18,1	—	—	1,3	—
A 81	Stuttgart—Singen	138,1	1 050,5	47,8	—	71,3	—
	Singen bis Konstanz (Schweizer Grenze) ..	29,8	205,0	—	—	1,3	—
A 83	Stuttgart—Tübingen— Donaueschingen: Echterdingen bis Aich Bad Dürkheim bis Donaueschingen	9,1	65,0	—	—	9,1	—
		7,1	43,0	(2,7)	—	(4,4)	—
				ein- bahnig			
	Donaueschingen bis Hüfingen	7,3	38,0	—	—	(7,3)	—
						ein- bahnig	
A 85	Schwäbisch Hall— Stuttgart— Ravensburg: Winnenden bis Waiblingen I. Bauabschnitt	8,2	45,0	—	—	4,0	—
A 86	Freiburg—Sunthausen Zubringer Donaueschingen	6,9	42,0	—	—	6,9	—
A 87	Stuttgart—Aalen: Großheppach bis Schwäbisch Gmünd ..	31,6	202,0	—	—	8,4	—
A 89	Ulm—Biberach— Friedrichshafen: Ulm bis Ulm/Kast- brücke (Landesgrenze) Apfingen/Nord bis Biberach/Nord	2,0	10,8	—	—	2,0	—
		2,7	8,9	—	—	2,7	—

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1976 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1975 fertiggestellt km	1976 fertiggestellt km	Ende 1976 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
1	2	3	4	5	6	7	8	
A 831	Stuttgart-Gärtringen: Ehningen bis Gärtringen	4,0	29,5	—	—	4,0	—	—
Bayern								
A 3	Regensburg- österreichische Grenze (Passau)	123,6	714,1	21,1	—	37,4	—	—
A 6	Nürnberg- Heilbronn	72,9	330,0	48,2	—	24,7	—	—
A 6	Nürnberg-Pfreimd: AK Altendorf bis Amberg/Ost (B 85) ..	54,2	186,5	37,6	—	(16,6) ein- bahnig	—	—
A 7	Ulm-Füssen: AK Ulm bis Kellmünz	40,4	251,8	—	8,5	31,9	AS Altenstadt bis AS Illertissen	8,5
	Memmingen/Süd bis Füssen	65,0	240,3	—	13,1	—	AS Leubas bis Bödelsberg (B 309)	13,1
A 45	Gießen-Stuttgart: ...	12,0	56,0	—	—	12,0	—	—
A 73	Bamberg-Nürnberg: Baiersdorf bis Fürth .	21,6	107,5	17,6	—	4,0	—	—
	Verlegung Forchheim	7,5	44,5	—	1,2	6,5	Baiersdorf bis Forchheim/Süd	1,2
A 77	Verlegung bei Roth ..	16,2	89,5	10,8	—	5,4	—	—
A 80	Ulm-Hittistetten	10,9	62,7	7,5	—	3,4	—	—
A 91	Umgehung Donau- wörth	8,5	67,0	8,2	0,3	—	Brodelebrücke	0,3
A 92	München-Deggen- dorf	132,7	596,4	10,7	—	24,1	—	—
A 93	Regensburg-Weiden .	69,9	352,7	18,4	10,3	26,6	AS Klarsdorf bis AS Schwandorf/ Fronbach	10,3
A 96	München-Lindau: Nordumgehung Landsberg	8,5	53,9	—	—	8,5	—	—
	Memmingen bis Lindau	14,6	61,2	—	—	(14,6) 6,9 davon ein- bahnig	—	—
A 98	Lindau-Kempton: Kempton bis Weitnau	22,1	84,6	—	5,7	—	AK Allgäu bis AS Waltenhofen	5,7

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1976 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1975 fertiggestellt km	1976 fertiggestellt km	Ende 1976 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
1	2	3	4	5	6	7	8	
A 99	Autobahnring München	55,7	541,5	31,2	—	7,4	—	—
A 752	BAB Zweig Nürnberg-Feucht	10,1	59,3	—	—	3,7	—	—
Berlin								
A 10	BAB Ring Berlin (West) AK Schöneberg bis AS Kolonnenstraße	1,9	76,0	—	—	1,9	—	—
	Jakob-Kaiser-Platz bis prov. AS Seestraße	3,1	66,7	2,0	—	1,1	—	—
	Mecklenburgische Straße bis prov. AS Sachsendamm ...	3,0	157,7	1,7	—	1,3	—	—
A 11	Berlin-Hamburg: AS Seestraße bis AS Holzhauser Straße	(1,7) 4,9	422,5	0,3	—	4,6	—	—
A 13	Berlin-Südost: AK Tempelhof bis AS Grädestraße ..	0,8	58,0	—	—	0,8	—	—
	AK Schöneberg bis AS Alboinstraße .	1,9	150,0	—	—	1,9	—	—
	AS Alboinstraße bis Gottlieb-Dunkel-Straße	3,4	169,0	—	0,5	2,9	AS Alboinstraße bis AS Tempelhofer Damm	0,5
A	Abzweig Steglitz: Berliner Straße bis Paulsenstraße	2,4	86,9	1,0	—	1,4	—	—
Hamburg								
A 24	Hamburg-Berlin: Hamburg/Horn	0,9	10,0	—	—	0,9	—	—
Hessen								
A 45	Gießen-Stuttgart: Kreuz Gambach bis Grenze He/Bay und Grenze Bay/He bis Kreuz Zellhausen (einschließlich Mainbrücke)	59,1	602,7	—	22,4	36,7	AS B 275 bis AS B 40	22,4

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1976 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1975 fertiggestellt km	1976 fertiggestellt km	Ende 1976 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
1	2	3	4	5	6	7	8	
A 48	Koblenz-Gießen: Wetzlar bis Gießen (Reiskirchen)	26,5	179,2	8,0	—	(8,5) ein- bahnig	—	—
A 49	Kassel-Gießen: Holzhausen bis Kirchhain	62,0	248,8	11,0	—	(11,0) ein- bahnig	—	—
A 49	Frankfurt a. M.- Darmstadt: Erlenbruch (A 66) bis Darmstadt (A 5) ..	39,4	380,7	18,8	7,3	—	2. Fahrbahn von Taunusring bis Sprendlingen	7,3
A 66	Frankfurt a. M.-Fulda: Abzweig Eschborn bis Seckbach	11,4	358,9	4,8	2,9	—	AS Ludwig-Land- mann-Allee bis AS Miquellallee (einschließlich)	2,9
	Kreuz Erlenbruch bis AS Schlüchtern/ Nord	65,0	454,1	9,2	—	8,5	—	—
A 680	Darmstadt-Hanau: Neubau zwischen Roßdorf/Gundern- hausen und Dieburg .	8,0	55,0	—	—	8,0	—	—
A 683	Darmstadt-Hanau: Neubau zwischen Tannenmühle (B 448) und Dieburg (A 680) .	22,9	135,4	—	—	14,0	—	—
Niedersachsen								
A 27	Bremen-Cuxhaven:	69,4	419,8	9,7	—	59,7	—	—
A 28	Westerstede- Oldenburg-Bremen ..	56,7	357,2	45,9	3,5	7,3	Ortsumgehung Oldenburg	3,5
A 30	Niederländische Grenze (Bentheim) bis Bad Oeynhausen	38,1	222,5	30,1	8,0	—	Altenmelle bis Bruchmühlen	8,0
A 30	Bad Oeynhausen- Hannover: Landesgrenze bis östl. Röcke	3,2	18,3	—	—	3,2	—	—
	Ortsumgehung Stadthagen	4,9	33,3	—	—	4,9	—	—

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1976 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1975 fertiggestellt km	1976 fertiggestellt km	Ende 1976 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
	2	3	4	5	6	7	8
A 35 Nienburg-Hannover-Hameln: Ortsumgehung Nienburg	8,4	99,0	—	—	7,5	—	—
Neubau von Bornum (B 217) bis Benthe (OU Empelde)	5,6	50,9	1,2	—	1,3	—	—
A 37 Nördl. Hannover-Hilden: A 7 bis L 382	5,2	44,0	—	—	5,2	—	—
A 39 Wolfsburg-Salzgitter .	9,0	36,3	4,4	—	2,0	—	—
A 352 Eckverbindung Hannover	18,0	100,8	8,0	10,0	—	Kalteweide (L 190) bis Hannover/ Stöcken	10,0
Nordrhein-Westfalen							
A 1 Köln-Trier: Köln bis Tondorf	47,3	196,4	—	—	16,9	—	—
A 4 Köln-Olpe: Köln bis Eckenhagen .	56,3	545,5	38,5	18,1	—	AS Gummersbach bis Eckenhagen (Grenze LVRh)	18,1
A 42 Duisburg-Dortmund: Rheinkamp bis Essen .	29,9	469,7	16,2	—	4,1	—	—
A 44 Mönchengladbach-Dortmund: Jüchen bis Essen	70,4	681,0	4,2	3,7	11,1	Fischeln (B 9) bis Strümp (B 222)	3,7
A 46 Heinsberg-Düsseldorf-Wuppertal: Jüchen (B 44) bis Erkelenz	16,5	57,4	—	—	16,5	—	—
A 52 Roermond-Düsseldorf-Essen-Gladbeck: Breitscheid bis Essen/Huttrup (B 1) ..	17,9	220,2	13,0	—	4,9	—	—
A 54 Heerlem-Solingen-Lüdenscheid: Hittorf (A 59) bis Langenfeld (A 3) .	5,6	54,4	—	—	4,8	—	—
A 57 Krefeld-Ludwigshafen: Hommersum bis Moers	53,7	260,4	—	7,4	17,8	AK Moers bis Kamp-Lintfort L 287	7,4
A 59 Wesel-Bonn: Menden bis Bonn-Ramersdorf (A 451) ..	7,6	64,9	4,6	—	3,0	—	—
A 61 Venlo-Erftstadt: Blessem (A 1) bis Jackerath (B 1 alt)	35,3	148,4	7,4	—	18,6	—	—

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1976 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten ¹⁾ Millionen DM	Bis Ende 1975 fertiggestellt km	1976 fertiggestellt km	Ende 1976 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
1	2	3	4	5	6	7	8	
A 451	Autobahnzubringer Bonn/Ost: B 9 bis Knoten Ramersdorf (A 59) ..	3,7	96,7	2,1	—	1,6	—	—
A 535	Wuppertal bis nördlich Velbert	11,0	135,0	—	—	5,9	—	—
A 553	Köln-Trier: Brühl bis AK A 1/A 61 bei Bliesheim	12,5	78,0	—	2,8	4,3	Brühl bis B 51 alt	2,8
A 4	Köln-Olpe: Eckenhagen bis Olpe .	4,7	32,3	—	4,7	—	Eckenhagen bis Olpe	4,7
A 30	Rheine-Bad Oeynhausens: Rheine bis Lotte	37,8	293,8	—	13,1	14,5	Ibbenbüren bis Lotte	13,1
A 30	Rheine bis Bad Oeynhausens: Bruchmühlen bis Bad Oeynhausens	36,1	321,3	21,5	—	4,1	—	—
A 33	Bielefeld-Haaren	52,2	312,7	—	—	5,9	—	—
A 42	Duisburg-Dortmund: Herne bis Dortmund .	10,9	110,6	10,6	—	0,3	—	—
A 43	Münster-Wuppertal: Münster bis Recklinghausen	53,3	442,1	4,7	8,2	19,1	Recklinghausen bis L 511	2,5
A 46	Wuppertal-Brilon: Hohenlimburg bis Iserlohn	13,5	118,5	9,6	3,9	—	Bösenzell bis Appenhülsen (B 67)	5,7
A 47	Lippstadt-Bielefeld: Weidenbrück bis Rheda	12,3	98,8	—	—	4,2	Iserlohn/West bis Hemer	3,9
A 445	Werl-Neheim/Hüsten	9,2	67,0	—	—	4,2	—	—
Rheinland-Pfalz								
A 8	Saarbrücken-Karlsruhe: Zweibrücken bis Walshausen	12,5	117,0	—	—	12,5	—	—
A 60	St. Vith/belg. Grenze-Frankfurt a. M.: Dietersheim (A 61) bis AB Dreieck Mainz	26,0	123,3	20,5	—	5,5	—	—
A 62	Trier-Pirmasens: Nohfelden bis Freisen	9,4	51,5	—	—	(9,4) einbahnig	—	—

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1976 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten ¹⁾ Millio- nen DM	Bis Ende 1975 fertig- gestellt km	1976 fertig- gestellt km	Ende 1976 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1	2	3	4	5	6	7	8
A 63 Mainz-Kaisers- lautern: Mainz bis Manchen- heim	34,5	234,7	—	11,5	11,6	Mainz bis Niederolm	11,5
Saarland							
A 1 Trier-Saarbrücken: Nonnweiler bis Saarbrücken	45,4	406,0	34,4	7,5	3,5 zwei- bahnig	AS Eppelbronn bis Saarbrücken	7,5
A 8 Saarbrücken- Luxemburg (Luxemburgische Grenze) AK Saarbrücken bis Wehingen (B 406) ...	48,6	244,5	6,6	—	16,8 davon 15,6 ein- bahnig	—	—
A 620 Saarbrücken- Dillingen	32,0	205,0	—	—	3,7	—	—
Schleswig-Holstein							
A 1 Heiligenhafen- Hamburg: Lensahn bis nördlich Neustadt/Holstein (Vogelfluglinie)	8,3	37,0	—	—	8,3	—	—
A 7 Flensburg-Hamburg..	144,0	624,9	104,2	14,3	25,3	Tarp bis B 199	14,3
A 23 Heide-Hamburg: Steinburg bis Elmshorn	14,4	80,3	—	—	13,0	—	—
A 24 Hamburg-Berlin: AK Hamburg/Ost bis Tangentenring	3,7	14,2	—	—	3,7	—	195,6

1) ohne Grunderwerbskosten

5.2 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1976

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1976		
Bezeichnung der Gesamtsrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	Bis Ende 1975 fertig- gestellt km	1976 fertig- gestellt km	Ende 1976 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
Baden-Württemberg						
B 3	Verlegung zwischen Leimen und Nußloch	6,7	41,2	2,5	4,2	—
B 14	Verlegung bei Dettingen	1,8	10,0	—	—	1,8
B 14	Verlegung bei Neufra	1,8	6,9	—	—	1,8
B 14	Verlegung bei Villingendorf	2,5	5,2	—	2,5	—
B 14/462	Verlegung bei Zimmern mit Anschluß an die B 14 nördlich Rottweil	3,0	13,4	—	—	3,0
B 14/28	Ausbau in Herrenberg	1,4	5,9	—	—	1,4
B 14	Verlegung von Stuttgart/Vaihingen bis Stuttgart (Universität zweibahnig)	3,0	59,8	—	—	1,7
B 27	Ausbau in Bietigheim (4. Bauabschnitt)	1,3	11,4	—	0,3	1,0
B 27	Verlegung bei Buchen	6,2	23,0	—	—	6,2
B 27/37	Verlegung bei Neckarelz und Diedesheim	7,1	45,5	—	—	7,1
B 28	Neubau des Schloßbergtunnels in Tübingen	5,0	65,0	—	—	1,0
B 28	Verlegung bei Kayh, Kreis Böblingen ..	3,3	11,0	—	3,3	—
B 31	Verlegung bei Neustadt	7,0	68,0	—	—	7,0
B 31	Verlegung von Buchenbach bis Hinterzarten	13,0	30,0	7,7	3,1	2,2
B 31	Neubau zwischen Löffingen/Unadingen und östlich Bräunlingen/Döggingen	7,0	21,0	—	—	7,0
B 31 n	BAB-Anschlußstelle Freiburg/Mitte bis Freiburg/Kronenbrücke	5,3	45,2	4,4	0,9	—
B 32	Verlegung bei Veringenstein	3,4	9,0	—	3,4	—
B 32/313	Verlegung bei Sigmaringen (2. Bauabschnitt)	3,0	12,5	—	0,6	2,4
B 33	Verlegung zwischen Biberach und Hasloch (einschließlich Anschluß an die B 294)	11,8	78,0	—	—	11,8
B 33	Ausbau in Hausach	1,4	6,5	0,8	0,6	—
B 34	Ausbau in Waldshut	2,7	10,0	1,0	—	1,7
B 34/518	Verlegung bei Oflingen/Brennet, mit Neubau der B 518 bis nördlich Wehr ..	6,7	22,6	0,4	—	6,3
B 35	Verlegung bei Neudorf	5,1	11,8	—	—	5,1
B 36	Verlegung zwischen Leopoldshafen und Eggenstein (zweibahnig)	6,3	31,3	—	—	6,3
B 38	Verlegung von A 67 bis Weinheim (zweibahnig)	1,6	8,0	—	—	1,6

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1976		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	Bis Ende 1975 fertig- gestellt km	1976 fertig- gestellt km	Ende 1976 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 290	Ausbau von der B 29 bei Oberalfingen bis Ellwangen: 2. Bauabschnitt, Saverwang bis B 29	6,4	11,8	1,9	—	4,5
B 293	Verlegung bei Wössingen	5,0	11,0	—	—	5,0
B 294	Ausbau von Teilstrecken zwischen Bretten und Pforzheim	2,8	9,0	—	—	2,8
B 294	Verlegung von Freiburg/Gundelfingen bis Waldkirch/Süd (zweibahnig)	7,0	28,0	3,4	—	3,6
B 296	Ausbau in Calw und Hirsau	2,8	11,5	—	—	2,8
B 314	Ausbau bei Tengen	2,9	5,7	—	—	2,9
B 462	Verlegung bei Gausbach	1,2	16,0	—	—	1,2
B 463	Verlegung bei Winterlingen und Nollhof	10,5	14,0	—	—	10,5
B 500	Neubau zwischen B 36 und der Staustufe Iffezheim	5,1	8,4	—	—	5,1
B 500	Ausbau zwischen Baden-Baden und Sand	6,5	16,0	1,0	—	5,5
B 500	Ausbau bei Schluchsee	3,0	10,5	1,6	—	1,4
B 500	Ausbau zwischen Waldkirch und Waldshut	5,0	17,0	—	—	5,0
B 523	BAB Zubringer Villingen/Schwenningen (B 27) bis Tuningen/Talheim (einschließlich Ortsumgehung Talheim)	12,0	24,0	4,2	—	7,8
Bayern						
B 2	Verlegung bei Ellingen	3,4	8,0	—	—	2,0
B 4	Verlegung in Coburg	2,5	26,0	—	—	1,5
B 8	Verlegung westlich Aschaffenburg	3,6	30,7	—	—	3,6
B 8	Verlegung bei Burgfarrnbach	5,9	15,0	—	—	5,9
B 8	Ausbau von Postbauer bis Neumarkt	9,0	8,5	7,9	1,1	—
B 8	Ausbau von Eiterzhausen bis Regensburg	7,7	18,0	—	—	7,7
B 11	Neubau eines Zubringers zur BAB München-Deggendorf bei Freising	3,0	15,4	—	—	3,0
B 12	Verlegung von Kempten bis Kaufbeuren: Kempten bis Geisenried	—	—	23,8	—	—
	Geisenried bis Altdorf	—	—	—	6,0	—
	Altdorf bis Kaufbeuren	—	—	—	—	11,8
B 12	Verlegung Zamdorf-Riem-Feldkirchen	7,1	26,5	4,1	—	3,0
B 12	Ausbau in Passau (Schanzlbrücke-Ilzstadt)	0,7	5,0	—	0,7	—
B 12	Ausbau von Passau bis Straßkirchen	9,3	17,2	—	1,7	0,6
B 12/388	Ortsdurchfahrt Passau (Ilzstadtsanierung)	2,3	21,1	0,5	1,8	—
B 12/388	Verlegung bei Ruhstorf	5,8	9,9	—	—	5,8
B 13	Verlegung bei Sommerhausen	3,7	7,1	—	3,7	—

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1976		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten Millionen DM	Bis Ende 1975 fertiggestellt km	1976 fertiggestellt km	Ende 1976 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 13	Ausbau Lehrberg-Ansbach mit Verlegung bei Neuses	5,1	5,3	2,7	2,4	—
B 14	Ausbau zwischen Nürnberg und westlich Lauf	9,0	16,0	—	—	1,5
B 15 n	Ausbau von Neustadt a. d. Waldnaab bis Windisch-Eschenbach	9,8	29,7	—	—	9,8
B 16	Ausbau von Steinheim bis Lauingen	6,8	5,0	1,7	—	2,0
B 16	Verlegung von Regensburg bis Wenzelbach	7,3	19,2	—	—	4,0
B 17 n	Neubau von Augsburg bis Oberrottmarshausen	14,1	54,1	—	—	5,0
B 19	Entlastungsstraße in Bad Neustadt a. d. Saale	1,5	6,2	0,9	—	0,6
B 19	Ausbau und Verlegung vor Pfersdorf bis B 287 bei Bad Kissingen	10,0	9,0	—	1,2	5,3
B 20	Ausbau und Verlegung bei Freilassing	5,4	11,0	2,4	—	3,0
B 20	Verlegung bei Straubing	14,9	55,0	—	—	10,0
B 22	Verlegung von Cham bis Rötz	17,0	25,2	5,3	1,7	—
B 25	Ausbau von Hoppingen bis Nördlingen	9,5	11,0	—	—	6,0
B 26/286	Ausbau in Schweinfurt	2,0	10,0	—	1,0	1,0
B 27	Ausbau von Würzburg bis Veitshöchheim	3,8	28,0	—	—	3,8
B 47/469	Verlegung bei Amorbach (Miltenberg) ..	5,0	10,8	1,0	—	4,0
B 85	Verlegung zwischen Passau/Hacklberg und Patriching	8,8	22,5	—	1,0	0,3
B 85/22	Verlegung bei Cham	6,4	27,3	—	—	6,4
B 85	Verlegung bei Schwandorf	7,3	18,5	—	—	2,6
B 85	Ausbau in Amberg (4. Bauabschnitt)	1,9	6,0	—	0,9	—
B 85	Ausbau zwischen Bayreuth und Altenplos	7,7	9,0	—	—	1,3
B 173 n	Verlegung bei Breitengüßbach	3,0	15,0	—	—	3,0
B 289	Verlegung bei Kulmbach	5,6	27,8	—	2,2	2,2
B 300	Verlegung westlich Langenbruck	10,3	12,5	—	—	2,0
B 300	Verlegung bei Aichach	8,5	19,0	—	—	1,0
B 303	Verlegung zwischen Pfaffendorf und Ibind	9,5	18,0	—	—	9,5
B 304	Verlegung zwischen Oberndorf und Steinhöring (bei Wasserburg)	3,9	7,0	—	3,9	—
B 304	Ausbau in Haar bei München	1,6	2,9	—	1,6	—
B 306	Ausbau zwischen Traunstein und Siegsdorf	5,0	7,0	0,5	—	1,7
B 308	Verlegung von Lindau/Rothkreuz bis Schlachters	4,6	10,0	—	—	2,0

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1976		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	Bis Ende 1975 fertig- gestellt km	1976 fertig- gestellt km	Ende 1976 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 308	Ausbau von Sonthofen bis Hindelang ..	7,2	15,1	6,9	—	0,3
B 310	Ausbau zwischen Oberjoch und Wertach	8,5	10,0	—	—	5,6
B 388	Ausbau und Verlegung bei Velden	7,6	8,2	2,6	—	5,0
B 466	Ausbau zwischen Pfäfflingen und Nördlingen	7,0	5,6	—	—	2,0
B 472	Verlegung bei Miesbach	2,8	8,7	—	—	2,8
Bremen						
B 74	1. Bauabschnitt mit Verlegung im Raume Bremen-St. Magnus/Lesum zwischen den Straßen Schafgegend und Hinterm Halm	4,1	76,1	—	—	4,1
Hamburg						
B 5 n	A 1 westlich AS Moorfleet bis Börnsen (Grenze HH/SH)	14,5	160,0	—	—	8,3
Hessen						
B 3 a	Neubau zwischen Cölbe und Weimar/Niederweimar	13,5	110,3	4,4	2,5	—
B 7	Verlegung zwischen Kassel und Helsa ..	10,9	45,7	—	—	10,9
B 7	Verlegung zwischen Helsa und Hessisch Lichtenau/Fürstenhagen	5,0	10,2	—	—	5,0
B 8/49/54	Verlegung in Limburg a. d. Lahn	1,3	24,6	—	0,4	0,9
B 27	Ausbau zwischen Eschwege/Strahlshausen und Eschwege/Albungen	2,6	5,5	—	2,6	—
B 27	Verlegung bei Bebra	5,3	17,2	3,9	0,5	0,9
B 27	Verlegung zwischen Fulda/Bronnzell und Eichenzell/Löschenrod	4,2	32,2	—	—	4,2
B 37	Verlegung bei Hirschhorn (Neckar)	1,9	34,4	—	—	1,9
B 40	Verlegung bei Neuhoft	2,4	11,0	—	—	2,4
B 40	Neubau zwischen A 66 und Frankfurt a. M. (Mainzer Landstraße)	8,3	104,0	—	—	4,4
B 42	Ausbau zwischen Rüdesheim/Aßmannshausen und Rüdesheim	4,0	45,0	—	—	2,0
B 42	Ausbau zwischen Rüdesheim/Aßmannshausen und Lorch	7,5	42,0	—	—	2,1
B 43	Verlegung bei Raunheim mit Anschluß an die B 519	4,5	19,5	—	—	4,5
B 43	Verlegung zwischen Flughafen Rhein-Main und Sportfeld (B 44), sowie Umbau der AS Frankfurt a. M./Süd	7,7	54,7	—	—	2,0
B 45	Verlegung bei Beerfelden	3,9	5,1	—	—	3,9
B 47/44	Umgehung Bürstadt	9,4	30,0	—	6,3	3,1
B 62/27	Ausbau in Bad Hersfeld (Obersberg, sowie Knotenpunkt B 62/27, sowie Fulda-Brücke)	2,9	11,4	—	—	0,9

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1976		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	Bis Ende 1975 fertig- gestellt km	1976 fertig- gestellt km	Ende 1976 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 83	Verlegung bei Grebenstein	1,6	6,2	—	—	1,6
B 249	Verlegung zwischen Eschwege/Niederhonne (B 27) und Meinhard/Schwebda ...	5,7	32,0	1,5	—	1,3
B 253	Verlegung nordwestlich Dillenburg	1,0	21,5	—	—	1,0
B 253	Verlegung zwischen Fritzlar (B 253 alt) und Fritzlar/Süd (A 49)	4,2	6,5	—	—	4,2
B 253	Ausbau zwischen Felsberg/Gensungen und AS Melsungen (A 7)	2,9	4,3	—	—	2,9
B 254	Verlegung bei Schrecksbach	2,4	5,4	—	—	2,4
B 276/455	Verlegung bei Schotten	3,2	7,3	—	1,2	—
B 277	Verlegung in Dillenburg	2,7	41,0	—	—	1,7
B 277	Verlegung zwischen Herborn/Burg und Herborn	3,6	29,9	—	—	2,3
B 277	Ausbau in Wetzlar	3,0	15,8	2,5	0,4	0,1
B 323	Verlegung zwischen Homberg (Efze) B 254 und der AS Homberg (Efze) A 7	8,5	21,7	—	—	2,4
B 426	Verlegung zwischen Höchst (Odw.) und Breuberg/Neustadt	5,3	15,0	—	—	5,3
B 429	Neubau zwischen Westtangente Gießen (B 49 a) und Ostumgehung Gießen (A 49)	2,7	29,6	—	—	2,7
B 448	Neubau zwischen Tannenmühle (B 45) und Offenbach (B 43)	9,7	61,0	4,7	—	2,2
B 455	Verlegung bei Wiesbaden/Erbenheim ..	4,4	35,0	—	—	4,4
B 455	Verlegung bei Kelkheim/Fischbach	2,3	8,0	—	—	2,3
B 460	Verlegung zwischen Lorsch (B 47) und Heppenheim	3,1	8,5	—	2,7	—
B 519	Verlegung zwischen Hofheim (L 3 018) und Königstein (B 8 neu)	7,6	16,0	4,0	—	2,6
B 520	Verlegung zwischen A 44 und Schauenburg/Breitenbach	6,2	13,4	—	1,7	4,5
Niedersachsen						
B 1	Ausbau von Hameln bis westlich Behrensen	5,2	8,4	4,9	—	0,8
B 1	Ausbau von Himmelsthür bis westlich Hildesheim	1,9	12,3	—	1,1	0,8
B 3	Verlegung von südöstlich Einbeck bis Salzderhelden (Ortsumgehung Salzderheldern)	2,4	13,0	—	2,4	—
B 4	Neubau von Braunschweig/Bienrode bis Braunschweig/Melverode (Ortsumgehung Braunschweig) einschließlich Verlegung der B 214	15,4	177,9	5,3	—	4,0
B 4	Neubau von Braunschweig/Melverode bis südlich Wolfenbüttel (Ortsumgehung Wolfenbüttel)	9,8	58,0	1,7	—	7,3

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1976		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	Bis Ende 1975 fertig- gestellt km	1976 fertig- gestellt km	Ende 1976 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 6	Beseitigung des höhengleichen Bahn- überganges bei Barrien	2,6	10,1	—	2,6	—
B 27	Ausbau und Verlegung von östlich Eber- götzen bis westlich Giedoldehagen	6,8	9,9	—	2,0	—
B 27	Ausbau und Verlegung von östlich Scharzfeld bis östlich Bad Lauterberg ..	4,0	18,0	—	—	4,0
B 27/243	Verlegung bei Scharzfeld	5,0	51,1	0,4	0,3	4,3
B 27/446	Verlegung bei Ebergötzen	5,7	21,1	0,5	0,5	4,7
B 51	Verlegung bei Bohmte	3,7	15,8	—	—	3,7
B 64	Verlegung von westlich bis östlich Dannhausen	2,1	8,0	—	—	2,1
B 65	Verlegung von Hannover/Waldheim (B 6) bis Anderten	9,6	43,8	2,2	—	1,4
B 65/444	Verlegung südlich Peine	3,5	14,4	1,8	—	1,0
B 68	Verlegung Osnabrück bis AS Osnabrück/ Nord	4,7	23,9	—	—	4,7
B 68	Verlegung bei Bramsche (Kreis Bersen- brück)	8,3	40,0	4,3	—	4,0
B 69	Ausbau in Vechta	6,8	7,0	3,8	1,1	—
B 70	Verlegung von nördlich bis südwestlich Lingen (von B 70 bis B 214)					
	1. Bauabschnitt	9,3	45,0	—	—	1,8
B 70	Verlegung von nördlich Lathen bis nörd- lich Tinnen	7,0	18,3	—	7,0	—
B 70	Verlegung bei Papenburg/Süd	2,7	7,1	2,4	0,3	—
B 72	Ausbau und Verlegung von südwestlich Hesel bis östlich Potshausen	13,3	38,3	2,2	—	4,0
B 72	Ausbau in Aurich (Leerer Straße und Emdener Straße)	2,7	5,5	2,0	0,7	—
B 72	Verlegung von östlich Potshausen bis südlich Sedelsberg	18,7	40,0	7,0	11,9	—
B 73	Ausbau der Ortsdurchfahrt Otterndorf ..	2,6	6,3	2,4	—	0,2
B 73	Ausbau in Cuxhaven	3,7	9,5	1,1	0,8	0,4
B 80	Ausbau von der B 3 bis östlich Münden	3,6	14,2	0,6	0,6	—
B 83	Ausbau und Verlegung von nördlich Pegestorf bis südlich Brevörde	6,2	5,8	4,5	—	1,7
B 212	Verlegung von nördlich Harmeshausen bis Bookholzberg	5,2	10,4	4,5	0,7	—
B 213	Neubau von Vahren (B 68) bis Bethen (Ortsumgehung Cloppenburg)	8,2	42,0	—	—	1,0
B 215	Verlegung von westlich (B 441) bis öst- lich Stolzenau (Weserbrücke)	2,1	5,8	—	—	2,1
B 243	Ausbau von südlich Osterode bis west- lich Herzberg	5,0	28,9	—	—	5,0

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1976		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	Bis Ende 1975 fertig- gestellt km	1976 fertig- gestellt km	Ende 1976 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 243	Beseitigung des Bahnüberganges nördlich Herzberg	2,5	4,3	—	—	2,5
B 243/241	Verlegung von nördlich Lasfelde (B 243) bis südlich (B 243) und östlich (B 241) Osterode	9,0	75,3	7,9	—	1,1
B 404	Verlegung von Geesthacht (Landesgrenze) bis Eichholz	5,4	19,7	0,5	0,2	—
B 437	Verlegung von Varel bis einschließlich Kreuzungsbereich mit A 29	2,1	10,1	—	1,7	0,4
B 441/442	Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges in Wunstorf	1,7	14,1	—	—	0,3
B 442	Verlegung von der A 2 bis nördlich Messenkamp (Ortsumgehung Lauenau)	3,0	10,2	—	—	3,0
B 443	Ausbau und Verlegung in Lehrte (Südabschnitt)	1,6	18,8	—	—	0,5
B 443	Verlegung bei Rethen/Leine	3,2	12,6	2,0	1,2	—
B 444	Ausbau von Celler Straße bis B 65 in Peine	2,6	8,5	—	1,6	1,0
B 495	Verlegung von westlich Basbeck bis nordöstlich Osten	3,4	19,1	3,1	0,2	0,1
B 522	Neubau von Langenhagen bis zur A 2 ..	3,1	25,0	—	0,5	2,6
B 530	Hesel über Neermoor bis Emden	33,0	105,2	20,0	3,5	5,3
Nordrhein-Westfalen						
B 8	Ausbau in Wesel	3,1	5,7	1,6	1,5	—
B 9 n	Verlegung bei Mehlem	3,1	24,8	—	—	3,1
B 9	Verlegung bei Nieukerk	3,7	5,6	—	3,7	—
B 51	Verlegung bei Euskirchen	3,4	13,1	—	3,4	—
B 51	Verlegung zwischen Tondorf und Stadtkyll	9,9	41,5	—	—	0,9
B 56 n	Nordumgehung Siegburg	6,1	27,0	—	—	6,1
B 56/265/ 477	Verlegung bei Zulpich, Geich, Füssenich	11,6	27,4	—	—	11,6
B 58	Verlegung bei Alpen	4,9	5,0	—	—	4,9
B 58	Verlegung bei Schermbeck	5,3	12,0	—	—	5,3
B 59 n	Verlegung von Allrath bis Jüchen (A 46)	7,0	29,8	—	7,0	—
B 223	Ausbau zwischen Oberhausen (Werksgasthaus) und Oberhausen/Sterkrade ...	2,7	40,0	—	—	2,7
B 227 n	Essen (Ruhrallee) bis nordöstlich Velbert	5,3	101,0	—	—	4,1
B 229	Ausbau von Teilstrecken zwischen Solingen und Radevormwald, einschließlich Ortsdurchfahrt Radevormwald	9,7	41,5	4,0	—	1,9
B 230 n	Verlegung bei Glehn-Grefrath	7,2	18,2	2,4	—	4,8

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1976		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten Millionen DM	Bis Ende 1975 fertig- gestellt km	1976 fertig- gestellt km	Ende 1976 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 232	Ausbau zwischen Opladen und Burscheid, einschließlich Ortsdurchfahrt Burscheid und Opladen	10,0	30,3	1,2	0,8	5,6
B 256 n	Allenbach (A 4) bis Denklingen (L 344) ..	6,0	25,0	4,1	1,9	—
B 288	Lintorf (A 52) bis Duisburg/Serm (K 4) ..	9,3	36,2	—	—	6,3
B 504	Verlegung bei Frasselt	5,9	22,3	3,4	—	2,5
B 1	Neubau Paderborn-Bad Lippspringe-Schlagen	15,2	39,5	—	—	15,2
B 51/58	Bahnübergang in Haltern	4,4	21,2	1,9	—	2,5
B 51	Ausbau der Kanal- und Lippebrücke in Haltern	1,0	9,0	0,5	—	0,5
B 54	Ausbau Gronau bis L 566/östlich Gronau und DB Kreuzung	5,9	5,4	—	5,9	—
B 54	Neubau zwischen Burgsteinfurt und Nordwalde	13,5	54,2	—	4,5	9,0
B 54	Ausbau Hagen bis Delstern	2,8	29,7	—	—	1,3
B 54/62	Neubau von Kreuzthal bis Eiserfeld (Hüttentalstraße)	28,2	518,0	—	—	1,4
B 54	Verlegung der Ortsdurchfahrt Geisweid ..	2,2	10,2	—	—	2,2
B 55	Verlegung bei Olpe	4,1	14,8	—	—	4,1
B 55	Ausbau in Warstein	3,0	5,8	2,0	1,0	—
B 61	Ausbau in Gütersloh	5,7	26,4	—	—	5,7
B 61 n	Ausbau der Ortsumgehung Herford ..	3,2	25,0	—	—	3,2
B 67	Verlegung bei Coesfeld	7,7	14,9	—	7,7	—
B 67	Neubau bei Borken	9,3	18,5	—	—	9,3
B 83	Ausbau zwischen Herstelle und Beverungen	4,2	7,6	3,6	0,6	—
B 223/224	Ausbau in Dorsten	4,2	38,3	—	1,0	—
B 225	Ausbau zwischen Dorsten und Marl ..	6,8	11,0	—	—	1,1
B 233	Bahnübergang in Kamen	2,0	23,4	—	—	2,0
B 235	Ausbau zwischen Datteln und Henrichenburg	5,9	15,2	—	—	1,0
B 236/229	Ausbau in Werdohl	1,8	15,0	—	—	0,6
B 236 n	Ausbau zwischen Lünen und Dortmund ..	11,2	185,6	—	—	5,2
B 236	Neubau der Querspange Letmathe	1,4	36,5	—	—	1,4
B 236	Bahnübergang in Altenhundem	1,6	11,0	—	—	1,6
B 239	Ausbau zwischen Lübbecke und Quernheim	5,8	9,8	—	—	5,8
B 239	Verlegung bei Quernheim	3,7	11,9	—	—	3,7
B 473	Neubau zwischen Bocholt und Dingden ..	7,7	16,0	—	—	7,7
B 482	Neubau zwischen Lerbeck und Wietersheim	14,1	47,0	6,1	8,0	—
B 517	Verlegung bei Hofolpe	1,2	5,3	—	1,2	—

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1976		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	Bis Ende 1975 fertig- gestellt km	1976 fertig- gestellt km	Ende 1976 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
Rheinland-Pfalz						
B 9	Verlegung zwischen Weißenthurm und Koblenz	7,9	60,0	6,6	—	1,3
B 9	Verlegung bei Boppard	3,0	27,0	1,5	—	1,5
B 9	Verlegung zwischen St. Goar und Werlau	2,5	6,0	—	—	2,5
B 9	Verlegung bei Nackenheim	3,0	17,4	—	—	3,0
B 9	Verlegung zwischen Rülzheim und Wörth	15,4	50,0	9,4	6,0	—
B 9	Verlegung bei Worms	6,3	34,2	3,0	—	0,2
B 9	Verlegung bei Speyer	13,0	57,0	8,9	1,5	2,6
B 9/10	Verlegung bei Wörth	13,0	75,0	—	—	7,1
B 10/272	Verlegung von Albersweiler bis Landau/West	4,5	22,4	—	3,0	1,5
B 37	Verlegung bei Bad Dürkheim	6,3	25,1	—	—	3,0
B 38/271	Verlegung bei Neustadt/Weinstr.	8,6	56,0	—	—	8,6 (ein- bahinig)
B 38	Ausbau zwischen Assenheim und Mutterstadt	5,2	24,0	—	—	2,4
B 38	Ausbau von Mutterstadt bis Rheingönheimer Kreuz	5,4	26,0	—	—	5,4
B 39	Ausbau zwischen Frankenstein und Neustadt	4,1	17,2	0,6	—	0,5
B 39	Verlegung bei Laachen/Speyerdorf	3,5	5,0	—	—	3,5
B 41	Verlegung in Idar-Oberstein (2. Bauabschnitt)	2,8	65,8	—	—	2,8
B 42	Verlegung zwischen Lahnstein und Braubach	10,3	70,0	7,8	—	2,0
B 42	Ausbau in Vallendar	1,5	7,4	0,8	—	0,7
B 47	Verlegung zwischen Dreisen und Wattenheim	7,0	22,7	—	3,5	—
B 47	Verlegung zwischen Worms und Monsheim	12,7	62,4	2,8 (ein- bahinig)	—	2,3
B 48	Verlegung bei Rockenhausen	4,4	19,2	2,6	—	1,8
B 49	Verlegung bei St. Aldegund und Ediger	6,4	14,5	0,5	—	0,4
B 51	Verlegung bei Stadtkyll	3,4	11,5	—	—	3,4
B 51	Verlegung von Saarburg nach Ayl	9,1	30,4	1,5	—	2,0
B 51	Verlegung zwischen A 60 und Bitburg	7,1	18,6	2,4	2,7	1,0
B 51	Trier bis Konz, 1. Bauabschnitt Brücke Feyen	1,1	14,0	—	—	1,1
B 53	Verlegung bei Mülheim/Mosel	2,5	6,0	—	—	2,5
B 53	Verlegung zwischen Pünderich und Briedel	4,6	11,5	3,2	1,4	—

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1976		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	Bis Ende 1975 fertig- gestellt km	1976 fertig- gestellt km	Ende 1976 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 54	Ausbau der Kreuzung bei Stein/Neukirch	1,5	5,7	—	—	1,5
B 62	Ausbau in Kirchen	1,2	17,0	—	—	1,2
B 62	Bahnübergang in Betzdorf	1,0	9,9	—	1,0	—
B 256	Weißenthurm-Neuwied einschließlich Rheinbrücke	5,1	180,0	—	1,2	0,7
B 256	Verlegung bei Altenkirchen	5,8	30,0	—	—	2,3
B 257	Ausbau in Adenau mit Überbrückung des Adenauer Baches	1,6	8,8	0,3	—	1,3
B 258/256	Verlegung in Mayen 1. Bauabschnitt	4,6	24,5	—	—	4,6
B 266	Verlegung zwischen Sinzig und Bad Neuenahr	6,7	90,0	1,7	1,1	—
B 267	Verlegung bei Ahrweiler	4,0	35,0	—	—	4,0
B 270	Verlegung bei Lauterecken	1,8	19,0	—	—	1,8
B 270	Verlegung Schopp und Steinalberg	5,8	20,8	—	3,1	2,7
B 327/42	Verbindungsspange B 327 bis Horchheimer Höhe einschließlich Rheinbrücke Koblenz/Süd	7,4	200,0	6,3	—	1,1
B 407	Ausbau von Höfchen bis Abtei	6,2	13,5	2,2	—	4,0
B 412	Verlegung Kempenich bis Weibern ...	5,5	14,4	—	—	5,5
B 418	Verlegung Mesenich bis Metzdorf	4,3	5,4	1,3	—	3,0
Saarland						
B 41	Neubau von Teilstrecken zwischen Saar- brücken und der Landesgrenze bei Noh- felden	13,2	71,5	7,1	4,0	2,1
B 51	Verlegung bei Merzig	2,6	7,0	—	—	2,6
B 51	Umgehung Völklingen	1,9	30,0	0,4	—	1,5
B 268	Verlegung bei Lebach	5,4	25,0	1,0	0,5	1,9
B 268	Verlegung bei Losheim	7,3	16,8	—	0,5	3,0
B 407	Verlegung bei Pillingerhof	2,0	5,0	—	2,0	—
B 423	Ausbau zwischen AS Homburg und Stadt Homburg	3,3	25,0	—	2,6	0,7
Schleswig-Holstein						
B 5	Verlegung zwischen Tönning und west- lich Heide (B 203)	21,1	81,0	7,6	—	3,1
B 5	Verlegung bei Wilster	3,8	20,0	—	3,8	—
B 76	Kiel (OD Grenze) bis Elmschenhagen ..	2,4	11,5	—	—	1,5
B 76	Verlegung bei Plön	3,1	35,0	0,6	—	0,6
B 77	Ausbau und Verlegung in Itzehoe (Delf- torbrücke)	1,5	14,0	0,2	—	0,7
B 199	Verlegung von Flensburg bis einschließ- lich Handewitt	3,0	13,0	—	3,0	—

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1976		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Gesamt- kosten Millionen DM	Bis Ende 1975 fertig- gestellt km	1976 fertig- gestellt km	Ende 1976 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 202	Verlegung zwischen Osterrönfeld und Ostenfeld	5,7	27,2	1,3	2,5	1,9
B 203	Verlegung zwischen Karby und Kappeln	4,5	52,2	—	0,7	—
B 206	Verlegung bei Kellinghusen	4,0	12,0	—	—	4,0
B 404	Ausbau zwischen Kasseburg und L 159 (Sachsenwald)	4,6	8,1	—	—	(4,6) ein- bahrig
B 404	Verlegung zwischen B 5 und der Elbe bei Geesthacht	3,8	9,0	(2,1) ein- bahrig	—	(1,7) ein- bahrig
B 503	Verlegung zwischen Sprenge und Dä- nischenhagen	3,4	7,1	—	—	3,4
				197,5		

5.3 Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen (über 500 m Länge oder 15 Millionen DM Gesamtkosten)

Nr.	Länge (m)	Kosten (Millionen DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt	Baustoff
1	2	3	4	5	6
a) im Jahre 1976 fertiggestellte Großbauwerke					
1	546	15,7	Hochstraße in Essen-Kupferdreh	B 227 in Essen	Spannbeton
2	526	13,7	Talbrücke Grund	B 224 Neviges-Velbert	Spannbeton
3	579	6,8	Leinetal-Brücke Salzderheldern	B 3 Einbeck-Northeim	Spannbeton
4	1 520	54,7	Ahrtalbrücke	A 61 Geisdorf-Koblenz	Spannbeton
b) Ende 1976 in Bau befindliche Großbauwerke					
5	662	21,4	Hochstraße Stotel	A 27 Bremen-Cuxhaven	Spannbeton
6	580	21,9	Weserbrücke Bremen	A 1 in Bremen	Stahl
7	441	15,0	Brücke über die Hunte östlich Oldenburg	A 29 Cloppenburg-Oldenburg	Spannbeton
8	399	18,2	Lippetalbrücke Haltern	A 43 Münster-Recklinghausen	Stahl/ Spannbeton
9	598	18,6	Brückenzufahrt Tempelhofer Kreuz	A 13 Osttangente	Spannbeton
10	800	29,4	Tunnel - Tegel Ausstattung	A 10 Berlin-Nord	
11	880	28,0	Bereich Flughafen-Tegel, Trog und Rampen	A 11 Berlin-Nord	Spannbeton
12	1 442	49,7	Hochstraße Oldenburg	A 28 Westerstede-Delmenhorst	Spannbeton
13	1 166	94,6	Rheinbrücke Düsseldorf-Flehe	A 46 Rheydt-Düsseldorf	Stahl/ Spannbeton
14	724	9,0	Siegbrücke, Anschlußstelle Eintracht	B 54/ B 62 Hüttentalstraße	Spannbeton
15	461	15	Hochstraße im Dillfeld	B 253 Umgehung Dillenburg	Spannbeton
16	675	10	Krebsbachtalbrücke 1. Bauabschnitt	A 48 Koblenz-Gießen	Spannbeton
17	491	15	Gleisdreieck Gießen	A 480 Wetzlar-Gießen	Spannbeton
18	2 500	110,8	Rheinbrücke Neuwied mit Vorlandbrücken	B 256 Verbindung B 9/B 42	Stahl (Schrägseilbr.) und Spannbeton
19	307	27,0	Mainbrücke Griesheim	A 5 Frankfurt-Mannheim	Spannbeton
20	451	17,6	Mainbrücke Mainflingen	A 45 Gießen-Frankfurt	Spannbeton
21	322	16,1	Mainbrücke Sindlingen	B 40 Umgehung Höchst	Spannbeton
22	603	28,4	Schönbuchtunnel (2 Röhren)	A 81 Stuttgart-Singen	Spannbeton
23	900	62,7	Neckartalbrücke Weitingen	A 81 Stuttgart-Singen	Spannbeton
24	580	14,3	Mühlbachtalbrücke	A 81 Stuttgart-Singen	Spannbeton
25	365	15,6	Talbrücke Neckarburg	A 81 Stuttgart-Singen	Spannbeton

Nr.	Länge (m)	Kosten (Millio- nen DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt	Baustoff
1	2	3	4	5	6
26	445	22,3	Eschachtalbrücke	A 81 Stuttgart-Singen	Spannbeton
27	2 065	34,3	Plochinger Dreieck mit Hochstraßen	B 10/ B 313 Stuttgart-Ulm	Spannbeton
28	577	10,3	Brücke über Feuerbachtal und Anschlußstelle	B 10/ B 27 Stuttgart-Zuffen- hausen	Spannbeton
29	1 128	70,2	Kochertalbrücke	A 6 Weinsberg-Nürnberg	Spannbeton
30	507	21,0	Rheinbrücke Konstanz mit Vorlandbrücken	A 81 Singen-Konstanz	Spannbeton
31	422	15,0	Schöllnachbrücke	A 3 Regensburg-Passau	Spannbeton
32	880	30,2	Tunnel Pfaffenstein (2 Röhren)	A 93 Regensburg-Pfreimd	Stahlbeton
33	616	13,7	Donaubrücke Straubing	B 20 Straubing-Cham	Stahl (Stabbogen) Spannbeton

5.4 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken und vierstreifigen Bundesstraßen im Jahre 1977

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Baden-Württemberg			
Stuttgart-Ulm (A 80)	Anschlußstellenbereich der AS Ulm-West (einschließlich Neubau eines vollen Kleeblattes)	2,3	Sommer
Stuttgart-Singen (A 81)	Villingendorf bis AS Villingen/Schwenningen	13,9	August
Bad Dürkheim-Donaueschingen (A 83)	Donaueschingen (B/31) bis Hüfingen	(5,0) ein- bahnig	Dezember
Bayern			
Ulm-Memmingen (A 80)	Ulm bis Hittistetten	10,9	April
Ulm-Füssen (A 7)	Burlafingen (B 10) bis Illertissen	24,5	April
Nürnberg-Feucht (A 752)	Nürnberg/Süd (A 6) bis Dreieck Feucht (A 9)	3,7	Sommer
Regensburg-Weiden (A 93)	Pfaffenstein bis Regensburg/Nord	2,7	Oktober
Hessen			
Gießen-Stuttgart (A 45)	AS Berstadt (B 455) bis AS Staden (B 275)	12,4	November
Dieburg-Hanau (A 683)	Dieburg (B 26n) bis Münster (B 45)	3,0	Dezember
Niedersachsen			
Bremen-Cuxhaven (A 27)	Bremen/Nord (Grenze NS/Bre) bis Stotel (B 6)	34,1	November
Nordrhein-Westfalen			
Köln-Trier (A 1/553)	Brühl/Süd (L 183) bis Wißkirchen (B 266)	24,0	März
Mönchengladbach-Dortmund (A 44)	Neuwerk (L 390 n) bis südlich Neersen (B 7)	2,5	Sommer
Heinsberg-Jüchen (A 46)	Wanlo (A 61) bis Jüchen (A 44)	5,9	Sommer
Mönchengladbach-Dortmund (A 44)	Jüchen (A 46) bis Schaan (B 59)	3,5	Dezember
Saarland			
Trier-Saarbrücken (A 1)	Eppelborn bis Illingen (2. Fahrbahn)	3,5	August
Saarbrücken-Luxemburg (A 8)	Mechern (B 406) bis Hilbringen (L 173)	(2,1) ein- bahnig	Dezember
	Dillingen (L 355) bis Querspange Pachten	1,2	Dezember
	Umgehung Heusweiler	(1,5) ein- bahnig	

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Schleswig-Holstein Flensburg-Hamburg (A 7)	Schleswig/Jagel (B 77) bis Schleswig (B 201)	7,6	Juni
		155,7	

5.5 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken und vierstreifigen Bundesstraßen im Jahre 1978

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Baden-Württemberg			
Würzburg-Ulm (A 7)	Bissingen (L 1168) bis Kreuz Ulm (Grenze Ba-Wü/Bay)	14,1	
Stuttgart-Singen (A 81)	Gärtringen (B 14 n) bis Herrenberg (B 28)	8,3	
	Herrenberg (B 28) bis Rottenburg (B 28 n)	10,0	
	Rottenburg (B 28 n) bis Empfingen (L 410)	17,0	
	Empfingen (L 410) bis Oberndorf (L 415)	10,6	
	Oberndorf (L 415) bis Rottweil (B 14)	12,9	
Zubringer Donaueschingen (B 31 n) (A 86)	Donaueschingen bis Sunthausen	6,9	
Stuttgart-Gärtringen (A 831)	Zubringer Böblingen	4,0	
Bayern			
Regensburg-Passau (A 3)	Iggensbach bis Passau/West (B 8)	20,9	
Gießen-Stuttgart (A 45)	Kahl (Grenze Bay/He) bis Main- flingen (Grenze Bay/He ohne Main- brücke)	12,0	
Bamberg-Fürth (A 73)	Baiersdorf/Süd bis Erlangen	4,0	
München-Deggendorf (A 92)	Spangen Oberschleißheim (A 99 bis B 471)	4,4	
	Achering (B 11) bis Freising/Ost	10,8	
	Sautorn bis Kreuz Deggendorf	9,8	
München-Lindau (A 96)	Verlegung nördlich Landsberg Kreuz	8,5	
	Memmingen (A 7) bis Ferthofen (Grenze Bay/Ba-Wü)	(6,9) ein- bahnig	
Autobahnring München-Nordab- schnitt (A 99)	Kreuz Fröttmaning (A 9) bis Dreieck Feldmoching (St 2342)	7,4	
Berlin			
Stadring Berlin (Süd) (A 10)	Kufsteiner Straße bis prov. Anschlußstelle Sachsendamm	1,9	
Hessen			
Gießen-Stuttgart (A 45)	Kreuz Gambach (A 5) bis Berstadt (B 455)	12,8	
	Langeselbold (B 40) bis Kahl (Grenze He/Bay)	8,0	
	Kahl (Grenze Bay/He) bis Mainflingen (Grenze Bay/He) ohne Mainbrücke	12,0	

Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
	Mainflingen (Grenze He/Bay) bis Kreuz Zellhausen (A 3 einschließlich Mainbrücke)	3,5	
Frankfurt a. M.– Fulda (A 66)	Kruppstraße (B 448) bis Westzubringer Hanau (L 3209)	8,5	
Niedersachsen			
Wilhelmshaven–Cloppenburg (A 29)	Oldenburg/Nord (B 211) bis Oldenburg/Ost (A 28)	12,6	
Wolfsburg–Braunschweig– Salzgitter (A 39)	Stellfelde (K 114 n) bis Fallersleben (L 321)	2,0	
	Ufingen (L 612) bis Salzgitter/ Engelstadt (K 14)	2,7	
Nordrhein-Westfalen			
Rheine (niederländische Grenze)– Bad Oeynhausen (A 30)	Östlich Rheine (B 475 n) bis Ibbenbüren (B 219)	14,5	
	B 514 bis Bad Oeynhausen (A 2)	4,1	
Duisburg–Dortmund (A 42)	Kreuz Dortmund (A 45) bis AS Bodelschwingh	0,3	
Mönchengladbach–Dortmund (A 44)	Düsseldorf/Reichswaldallee (L 455) bis Ratingen (L 239)	3,0	
Wesel–Bonn–Ramersdorf (A 59)	Beuel/Nord bis Ramersdorf	2,5	
Autobahnzubringer Bonn/Ost (A 451)	Trajektstraße bis Knoten Ramersdorf (A 59)	1,4	
Rheinland-Pfalz			
St. Vith (belgische Grenze)– Frankfurt a. M. (A 60)	Bingen (A 61) bis Bingen/Gaulsheim (A 60)	5,5	
Mainz–Kaiserlautern (A 63)	Wörstadt bis Kreuz Alzey (A 61)	8,6	
Saarland			
Saarbrücken–Luxemburg (A 8)	Kreuz Saarbrücken (A 1) bis Niedersalbach (L 141)	(7,9) ein- bahnig	
Schleswig-Holstein			
Flensburg–Hamburg (A 7)	Schleswig (B 201) bis Tarp	14,4	
	Flensburg (B 199) bis Harrislee (dänische Grenze)	3,5	
Hamburg–Berlin (A 24)	Kreuz Hamburg/Ost (A 7) bis Tangentenring Hamburg	3,7	
		<hr/> 287,1	