

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 1982

Inhalt	Seite
1 Grundlagen	4
2 Aktuelles im Bundesfernstraßenbau	5
2.1 Modernisierung bestehender Bundesautobahnen	5
2.2 Bundesautobahnneubau	6
2.3 Bau von Ortsumgehungen	6
2.4 Beseitigung von Bahnübergängen	6
2.5 Radwege an Bundesstraßen	6
2.6 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen	7
2.7 Schutz gegen Straßenverkehrslärm	7
2.8 Verbesserung der Anbindung von Berlin (West)	7
3 Baufortschritt im Jahre 1982	
3.1 Ausgaben und Leistungen insgesamt	7
3.1.1 Ausgaben	7
3.1.2 Verpflichtungsermächtigungen	9
3.1.3 Bauaufträge	9
3.2 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen	11
3.2.1 Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahnbetriebs- strecken	11
3.2.2 Neubau von Bundesautobahnen	11

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr — StB 10/10.20.04/60 Va 83 — vom 1. September 1983 gemäß § 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 in der Fassung vom 26. August 1980 (BGBl. I S. 1616).

	Seite
3.2.3 Aus- und Neubau von Bundesstraßen	14
3.2.4 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	15
3.2.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen	15
4 Weitere Leistungen im Jahre 1982	
4.1 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen	16
4.2 Schutzzäune an Bundesautobahnen gegen wildlebende Tiere	16
4.3 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien	16
4.4 Nebenbetriebe an Bundesautobahnen	16
5 Naturschutz und Landschaftspflege	17
6 Bürgerbeteiligung bei der Planung von Bundesfernstraßen	17
7 Verkehrserhebungen	17
8 Forschung, Rationalisierung und internationale Zusammenarbeit	
8.1 Straßenbauforschung	18
8.2 Entwicklungen in der Straßenbautechnik	18
8.3 Rationalisierung des Vergabewesens	18
8.4 Internationale Zusammenarbeit	18
9 Zusammenstellung wichtiger Bauvorhaben	
9.1 Leistungen auf Bundesautobahnneubaustrecken im Jahre 1982	19
9.2 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1982	24
9.2.1 4streifige Bundesstraßen	24
9.2.2 2streifige Bundesstraßen	27
9.3 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1982 im Ortsumgehungsprogramm	30
9.4 Leistungen zur Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn	37
9.5 Radwege an Bundesstraßen	38
9.6 Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	44
9.7 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahnneubaustrecken im Jahre 1983	46
Verzeichnis der Tabellen	
1 Finanzrahmen (Stand 29. Juni 1983)	4
2 Erfüllung des Fünfjahresplanes 1981 bis 1985 in den Jahren 1981 und 1982 (nur Hauptbautitel)	5
3 Längenveränderungen an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1982	13
4 Unterhaltungssätze der Bundesfernstraßen	16

Seite

Verzeichnis der Abbildungen

1	Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen von 1950 bis 1982	9
2	Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1982	10

Verzeichnis der Karten

1	Modernisierung von Bundesautobahnbetriebsstrecken ..	nach Seite 6
2	Fertigstellungen Bundesautobahnen-Neubaustrecken ...	nach Seite 12
3	Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	nach Seite 16
4	Autobahnmeistereien	nach Seite 16

Verzeichnis der Anlagen

1	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 1982 (Karte 1:750 000)	nach Seite 46
---	---	---------------

Straßenbaubericht 1982

Der Bundesminister für Verkehr berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaues nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres (§ 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen — Fernstraßenbaugesetz — i. d. F. vom 26. August 1980, BGBl. I S. 1616).

Der Straßenbaubericht ist erstmals für das Jahr 1971 aufgestellt worden.

Der Bericht für das Jahr 1981 wurde dem Präsidenten des Deutschen Bundestages mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 2. September 1982 zugeleitet und am 27. Oktober 1982 im Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages beraten.

Der vorliegende Bericht bezieht sich auf das Jahr 1982.

1 Grundlagen

Das Netz der Bundesfernstraßen ist ein Teil des Bundesverkehrswegenetzes, zu dem auch die Schienenwege der Deutschen Bundesbahn, die Bundeswasserstraßen und die Flugsicherungsanlagen gehören. Die übergreifende Planungsgrundlage für die Bundesverkehrswege ist der Bundesverkehrswegeplan '80.

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gemäß 2. Fernstraßenbauänderungsgesetz vom 25. August 1980 beinhaltet als integraler Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans '80 die Investitionsent-

scheidungen im Bundesfernstraßenbau der kommenden Jahre; er muß ebenso wie der Bundesverkehrswegeplan '80 an den veränderten Finanzrahmen angepaßt werden; das bedeutet Streckung der Bauprogramme.

Dem Fünfjahresplan 1981 bis 1985 liegt der zum Aufstellungszeitpunkt gültige Finanzplan des Bundes 1981 bis 1985 vom 2./3. September 1980 — Stand: 17. Februar 1982 — zugrunde.

Durch Kabinettsbeschluß vom 29. Juni 1983 ist der Finanzplan des Bundes 1983 bis 1987 entsprechend den in Tabelle 1 angegebenen Beträgen für Kapitel 1210 festgelegt worden.

Tabelle 1

Finanzrahmen (in Mio. DM)

Stand: 29. Juni 1983

	1981 Ist	1982 Ist	1983 Soll	1984 Soll	1985 Soll	Summe 1981-1985 Soll	1986 Soll	1987 Soll
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Kap. 12 10	6 410,6	6 167,1	6 198,9	6 000,0	6 000,0	30 766,6	6 000,0	6 000,0
Nichtinvestitionen	1 051,1	1 082,7	1 107,3	1 161,9	1 159,3	5 562,3	1 157,8	1 157,8
Investitionen	5 359,5	5 084,4	5 091,6	4 838,1	4 840,7	25 214,3	4 842,2	4 842,2
— Titelgruppe 01	4 735,2	4 618,1	5 091,6	4 838,1	4 840,7	24 123,7	4 842,2	4 842,2
— Titelgruppe 02 (ZIP) ¹⁾	624,3	466,3	—	—	—	1 090,6	—	—

¹⁾ ZIP = Zukunftsinvestitionsprogramm

²⁾ Zum Vergleich FJP 1981-1985
 Finanz-Rahmen 1981-1985 30 776,6 Mio. DM
 31 966,8 Mio. DM
 Differenz 1 190,2 Mio. DM

Erfüllung des Fünfjahresplanes 1981 bis 1985 in den Jahren 1981 und 1982 (nur Hauptbautitel)

Bedarfsgruppe	Ansatz im 3. Fünfjahresplan (Soll) ¹⁾			Ausgaben (Ist) ¹⁾		Bauziele im 3. Fünf- jahres- plan	fertigestellte Baustrecken (Ist)	
	1981 bis 1985	1981 bis 1982		1981 bis 1982		1981 bis 1985	1981 bis 1982	
	Mrd. DM	Mrd. DM	%	Mrd. DM	%	km	km	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Modernisierung von BAB-Betriebsstrecken	2,76	1,17	42,4	1,11	40,2	779	215,7	27,6
Neubau von Bundesautobahnen ³⁾	7,05	2,87	40,9	3,03	43,0	1 508 ²⁾	427,3	28,3
ZIP	(0,06)	(0,06)	(100,0)	(0,09)	(150,0)			
Neu- und Ausbau von Bundesstraßen	7,00	2,57	36,7	2,75	39,3	2 487	391,7	15,8
ZIP	(0,55)	(0,55)	(100,0)	(0,69)	(125,5)			
Insgesamt (ohne ZIP) ³⁾	16,81	6,61	39,4	6,89	41,0			
Insgesamt (mit ZIP) ³⁾	(17,42)	(7,22)	(41,5)	(7,67)	(44,0)			

¹⁾ einschließlich Grunderwerb

²⁾ davon sind 24 km einbahnige BAB

³⁾ mit den zunächst zentral eingeplanten Beträgen von rd. 40 Mio. DM

2 Aktuelles im Bundesfernstraßenbau

2.1 Modernisierung bestehender Bundesautobahnen

Im Fernstraßennetz der Bundesrepublik Deutschland haben Verkehrsmengen und -leistungen nicht nur von Jahr zu Jahr zugenommen, sondern sich zunehmend auf die Bundesautobahnen konzentriert. Daher ist es notwendig, insbesondere die Leistungsfähigkeit bestehender Autobahnen zu verbessern bzw. ihren Ausbaustandard zu modernisieren, um eine ausreichende Kapazität und Sicherheit zu gewährleisten.

Der Zeitplan für den Ablauf dieser Bauarbeiten ist darauf abgestellt, die vorhandenen Engpässe so schnell wie möglich zu beseitigen. Es muß allerdings sichergestellt sein, daß die dabei auftretenden unvermeidbaren Verkehrsbehinderungen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht unzumutbar beeinträchtigen. Da Störungen im vorgesehenen Bauablauf die Zeit der Verkehrsbehinderungen verlängern, ist für die Einhaltung des Zeitplans auch eine rechtzeitige Bereitstellung ausreichender Haushaltsmittel von besonderer Bedeutung.

Art und Umfang der notwendigen Erneuerungs- bzw. Modernisierungsmaßnahmen hängen dabei im wesentlichen vom Alter der dafür in Betracht kommenden Autobahnstreckenabschnitte ab.

In diesem Rahmen werden:

- Fahrbahndecken erneuert
- fehlende Standstreifen angebracht und
- zusätzliche Fahrstreifen gebaut.

Hierin ist das Anpassen von Anschlußstellen, Knotenpunkten sowie Tank- und Rastanlagen eingeschlossen.

Die Bedeutung dieser Aufgabe zeigt sich im Anteil der Aufwendungen für die Autobahnerneuerung an den Gesamtinvestitionen für Maßnahmen der Hauptbautitel; er soll im Fünfjahresplan 1981 bis 1985 rd. 16%, das sind 2 761 Mio. DM betragen. Am 1. Januar 1981 waren Maßnahmen mit einer Baulänge von 582 km und Gesamtkosten von 2 165 Mio. DM in Bau; bis 1985 sollen weitere Maßnahmen mit einer Gesamtlänge von 236 km und Gesamtkosten von 2 055 Mio. DM anlaufen bzw. fertiggestellt werden. Die gesteckten Ziele des 3. Fünfjahresplanes konnten aufgrund von Schwierigkeiten beim Errei-

chen der Baurechte in den beiden Jahren 1981 und 1982 nicht voll erreicht werden. Es wird jedoch angestrebt, diesen Rückstand bis 1990 wieder aufzuholen.

Die Karte 1 „Modernisierung von Bundesautobahnen“ gibt einen Überblick über das Programm zum Ausbau auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen mit Standstreifen mit Aussage über Fertigstellungsleistungen im Berichtsjahr.

Die Leistungen und Ausgaben im Jahr 1982 sind in Abschnitt 3.2.1 aufgliedert.

Ein wesentliches Bauziel des Erneuerungsprogramms ist im Berichtsjahr mit der durchgehenden 6streifigen Fertigstellung der rd. 250 km langen Hauptstrecke im Nord-Süd-Verkehr zwischen Erlangen über Nürnberg bis zum Inntalldreieck bei Rosenheim (A 3/A 9/A 99/A 8) erreicht worden.

Durch Fertigstellung weiterer Ausbauabschnitte konnten zunehmend Verbesserungen des Verkehrsablaufs im gesamten Autobahnnetz herbeigeführt werden.

Zur Zeit liegt der Schwerpunkt der Erneuerungsarbeiten auf den BAB-Betriebsstrecken im Ruhrgebiet sowie in den Räumen Stuttgart, Kassel und Hannover.

2.2 Bundesautobahnneubau

Das Bundesautobahnnetz hat Ende des Berichtsjahres eine Länge von rd. 7 900 km erreicht, das sind etwa 75 % der gemäß dem vom Bundestag im Jahre 1980 nahezu einstimmig verabschiedeten Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen vorgesehenen Gesamtstreckenlänge von 10 500 km.

In den kommenden Jahren stellt sich im Autobahnneubau im wesentlichen die Aufgabe, strukturschwache und periphere Räume besser anzubinden sowie wichtige im Autobahnnetz noch bestehende Lücken zu schließen, um den vollen volkswirtschaftlichen Nutzen der bereits seit Jahren getätigten hohen Investitionen zu erreichen.

Am 1. Januar 1982 waren 636 km Bundesautobahnen, davon 68 km erste Fahrbahnen in Bau. Da die Länge der fertiggestellten Bundesautobahnen im Jahre 1982 die Länge der neu begonnenen Strecken wesentlich übertraf, befanden sich Ende des Jahres nur noch rd. 550 km in Bau.

Die Karte 2 enthält die Fertigstellungen von Bundesautobahnen im Jahre 1982 und die voraussichtlichen Fertigstellungen im Jahre 1983.

Die Ausgaben im Jahre 1982 im Bundesautobahnneubau sowie die verkehrlich besonders bedeutsamen Verkehrsfreigaben von Bundesautobahnen sind unter 3.2.2 dargestellt.

2.3 Bau von Ortsumgehungen

Das Programm für den Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen (OU-Programm 1981 —

vgl. Straßenbaubericht 1981, Seite 5/6) wurde 1982 im Rahmen des Fünfjahresplanes für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1981 bis 1985 fortgeführt.

Leistungen:

Im Jahre 1982 wurden 37 Ortsumgehungen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes mit rd. 154 km Gesamtlänge fertiggestellt und in Verkehr genommen, 108 weitere Ortsumgehungen waren 1982 mit insgesamt 445 km Länge in Bau.

Die betroffenen Einzelmaßnahmen sind länderweise unter 9.3 aufgeführt.

Im Jahre 1982 wurden für die betroffenen Maßnahmen 1 001 Mio. DM aus dem Straßenbauplan einschließlich ZIP ausgegeben.

2.4 Beseitigung von Bahnübergängen

Das Programm zur Beseitigung von Bahnübergängen der DB im Zuge von Bundesstraßen (BÜ-Beseitigungsprogramm 1981 — vgl. Straßenbaubericht 1981, Seite 6/7) wurde 1982 fortgeführt.

Dabei wurden im Zuge von Bundesstraßen 9 Bahnübergänge der Deutschen Bundesbahn beseitigt. Weitere 4 Bahnübergänge wurden durch Straßenverlegungen ausgeschaltet.

Somit wurden von 1949 bis 1982 zusammen 391 Bahnübergänge der Deutschen Bundesbahn im Zuge von Bundesstraßen durch Bauwerke beseitigt; weitere 279 Bahnübergänge sind durch Verkehrsverlagerungen entlastet oder ausgeschaltet worden.

Außerdem waren am Jahresende 1982 noch 19 Maßnahmen zur Beseitigung solcher Bahnübergänge in Bau.

Die betroffenen Einzelmaßnahmen sind länderweise unter 9.4 aufgeführt.

Insbesondere für die vorgenannten Maßnahmen zur Beseitigung von BÜ sowie für andere technische Sicherungen an Eisenbahnkreuzungen DB/Bundesstraßen wurden im Jahre 1982 aus dem Straßenbauplan einschließlich ZIP ca. 54 Mio. DM ausgegeben.

Darüber hinaus waren 1982 mehrere Maßnahmen zum Neubau von Bundesstraßen in Bau, die auch zur Beseitigung von insgesamt 15 weiteren Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn führen werden.

2.5 Radwege an Bundesstraßen

Der Bau von Radwegen ist besonders geeignet, den umweltfreundlichen Radverkehr zu fördern. Er ist ein Beitrag des Bundes zur Entwicklung geschlossener Radwegenetze (Lückenschlüsse und Netzergänzungen). Das Programm des Bundes soll Län-

der, Kreise und Gemeinden anregen und ermutigen, auch in ihren Zuständigkeitsbereichen den Radwegbau zu verstärken. Es wird zunehmend angestrebt, Radwege abseits der Bundesstraße, deren Radverkehr sie übernehmen, über geeignete land- und forstwirtschaftliche Wege zu führen.

Leistungen:

Im Jahre 1982 sind 163 km Radwege fertiggestellt worden; Ende 1982 waren weitere Radwege mit insgesamt 160 km Länge im Bau. Die Einzelmaßnahmen sind unter 9.5 aufgliedert.

2.6 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen

Der Bundesminister für Verkehr bemüht sich seit langem mit zunehmendem Erfolg, in den kritischen Verkehrszeiten die verfügbare Kapazität des Autobahnnetzes besser zu nutzen, um überall einen befriedigenden und sicheren Verkehrsablauf zu erreichen. Nach dem „Rahmenprogramm für den Aufbau eines umfassenden Systems der Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Bundesautobahnen“, das in 2 Stufen mit einem Kostenaufwand von 275 Mio. DM realisiert werden soll, sind zahlreiche Anlagen in besonders stark frequentierten Räumen vorgesehen.

Die an den Bundesautobahnen bereits eingerichteten Anlagen zur Verkehrsbeeinflussung (z. B. Wechselwegweisung im Rhein-Main-Gebiet, im Bereich Dortmund-Wuppertal, im Raum Hilden-Leverkusen und im Raum Dernbach-Koblenz; Stauwarnanlagen Aichelberg, Irschenberg und Karlsruhe-Durlach; Nebelwarnanlage Pleidelsheim) haben sich weiterhin sowohl in gerätetechnischer als auch in verkehrstechnischer Hinsicht bewährt.

Bereits positive Wirkung zeigt die 1982 in einer 1. Stufe errichtete Stauwarnanlage am Grenzübergang Schwarzbach/Salzburg (A 8). Mit der Einrichtung weiterer Verkehrsbeeinflussungsanlagen in der 2. Hälfte des Jahres 1982 an der BAB A 45 bei Drolshagen, im Raume Stuttgart-Heilbronn-Walldorfer Kreuz, an der Autobahn Ring Berlin (West), im Bereich Kreuz Koblenz (A 48) sowie im Raum Hannover-Walsrode wurde begonnen.

2.7 Schutz gegen Straßenverkehrslärm

Beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Bundesfernstraßen ist den Belangen des Lärmschutzes (Lärmvorsorge) durch eine möglichst günstige Trassenwahl und/oder durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen verstärkt Rechnung getragen worden. Im Berichtsjahr wurden für die Lärmvorsorge rd. 140 Mio. DM ausgegeben. An bestehenden Bundesfernstraßen sind im Zuge der Lärmsanierung für Lärmschutzfenster, Lärmschutzwände und -wälle im Jahre 1982 rd. weitere 43 Mio. DM aufgewendet worden.

Für Bundesfernstraßen sind im Berichtsjahr die „Zusätzlichen Technischen Vorschriften und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden

an Straßen — Ausgabe 1981 — ZTV-Lsw 81 eingeführt worden, die den Bauleistungs- und Lieferungsverträgen zugrunde gelegt werden; sie enthalten die an Lärmschutzwände zu stellenden bautechnischen und akustischen Anforderungen.

2.8 Verbesserung der Anbindung von Berlin (West)

Der Anschluß der Autobahn Berlin-Hamburg in Schleswig-Holstein wurde am 20. November 1982 zugleich mit der Autobahn durch die DDR für den Verkehr freigegeben.

In Berlin (West) konnten die Bauarbeiten an dem Zubringer zu dieser Transitstrecke erst am 8. Januar 1982 aufgenommen werden. Daher war bis zum 20. November nur eine teilweise Fertigstellung möglich, so daß der Berlin-Transitverkehr z. Z. weiterhin über die Grenzübergangsstelle Staaken an der Fernstraße 5 geführt werden muß. Gegenüber dem früheren Zustand ohne Autobahn ergibt sich ein Fahrzeitgewinn, der für Pkw knapp eineinhalb Stunden beträgt.

Die Bauarbeiten an dem Zubringer in Berlin (West) werden zügig fortgeführt.

3 Baufortschritt im Jahre 1982

3.1 Ausgaben und Leistungen insgesamt

3.1.1 Ausgaben

— Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1982 (17. Februar 1982) folgende Ausgabemittel zur Verfügung:

	Mio. DM	Mio. DM
<i>Titelgruppe 01 — Straßenbauplan —</i>		
— Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen)	5 840,2	
— Verstärkung aus Kap. 60 02 Tit. 709 41 gemäß Nachtragshaushalt (800 Mio. DM — Programm für Hochbaumaßnahmen des Bundes insbesondere zur Energieeinsparung und Modernisierung)	6,4	
— Übertragene Ausgabereste (aus 1981)	91,8	
— zusätzliche verwendbare Einnahmen (Beiträge Dritter)	13,9	
— Mittelausgleich zugunsten Titelgruppe 02	-170,6	
Titelgruppe 01		5 781,7

**Titelgruppe 02 — Straßenbau-
maßnahmen im Rahmen des
Programms für Zukunftsin-
vestitionen (ZIP) —**

— Haushaltsmittel	290,0
— Übertragene Ausgabereste (aus 1981)	5,9
— Mittelausgleich zu Lasten Titelgruppe 01	+ 170,6
Titelgruppe 02	466,5
Summe Titelgruppe 01 + 02 .	6 248,2

— Die Ausgaben im Haushaltsjahr 1982 betragen
bei Kap. 12 10:

	Mio. DM	Mio. DM
— Länderausgaben (als Auf- tragsverwaltungen für die Bundesfernstraßen)		
Titelgruppe 01	5 604,8	
Titelgruppe 02	466,3	
— Ausgaben im Wohnungsbau für Straßenbauverdrängte und zur Ersatzbetriebs- raumbeschaffung	12,4	
— Zuschuß an Kapitel 12 11 (BAST/Bundesanstalt für Straßenwesen)	69,5	
— zentralbewirtschaftete Aus- gaben	14,1	
Ausgaben insgesamt		6 167,1
— Ausgabereist		
— nicht freigegebene Ausgabe- reste, gesperrte und in Ab- gang gestellte Ausgabemit- tel	59,3	
— Einsparungen bei der BAST	4,2	
— Der tatsächliche Ausgabe- rest beträgt	17,6	
(das sind 0,3 % des tatsächli- chen Verfügungsrahmens) ..		81,1
		6 248,2

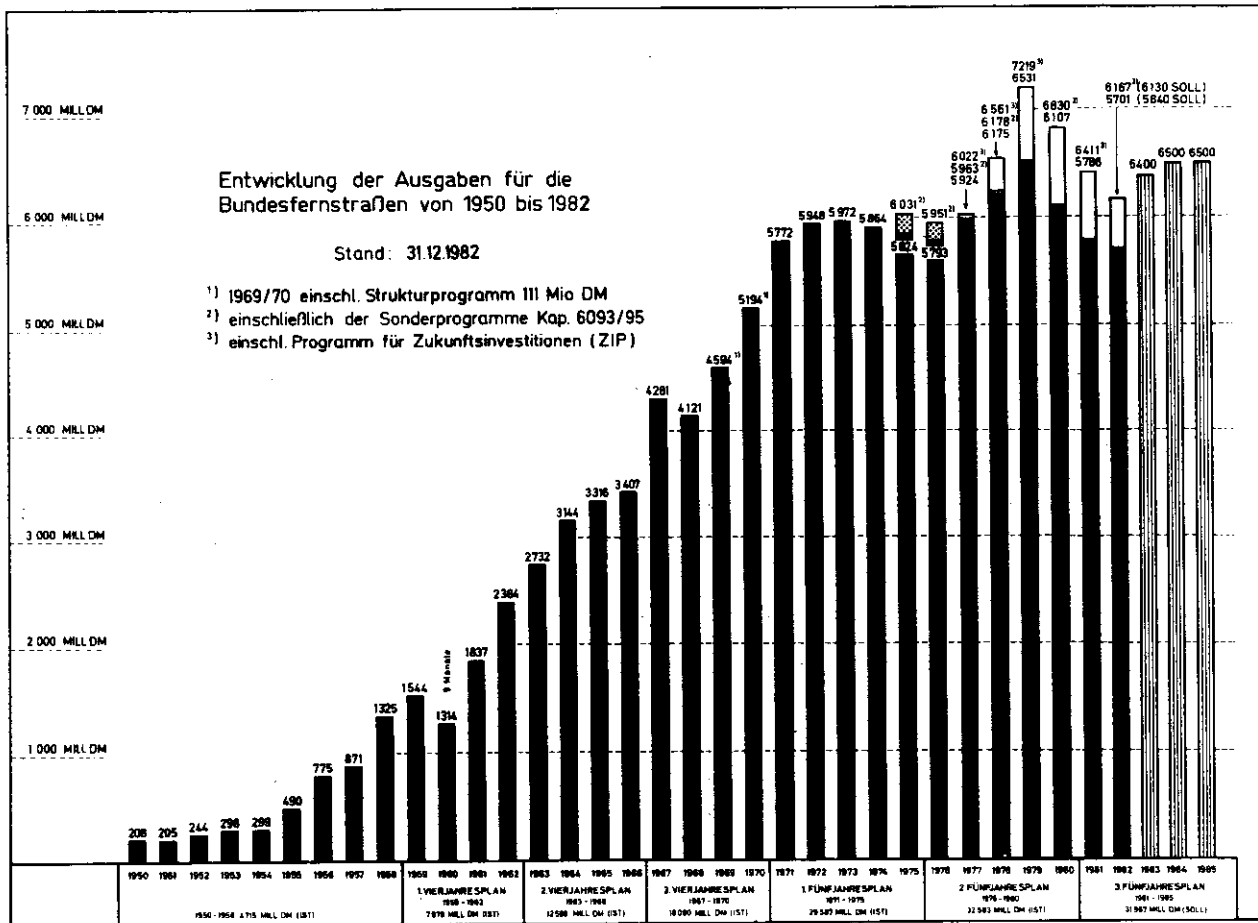
— Die Ausgaben des Kapitels 12 10 (einschließlich
ZIP) im Haushaltsjahr 1982 gliedern sich nach
Ausgabebereichen wie folgt:

— Unterhalt und Instandset- zung	884,1
davon:	
Unterhaltung und Instand- setzung von BAB (ein- schließlich Fahrzeuge und Geräte)	408,3
Unterhaltung und Instand- setzung von Bundesstraßen (einschließlich Fahrzeuge und Geräte)	475,8

— Neubau, Erneuerung, Um- und Ausbau von BAB	2 176,2
davon:	
Deckenerneuerung, Um- und Ausbau von Betriebs- strecken der BAB (ohne Grunderwerb)	433,9
Erneuerung von Fahrbahn- decken einschließlich Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen auf BAB (ohne Grunderwerb)	490,3
Neubau des Grundnetzes BAB einschließlich der Er- gänzungsstrecken (ohne Grunderwerb)	1 222,9
Hochbauten an BAB	29,1
— Neubau, Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundes- fernstraßen	1 899,3
davon:	
Erneuerung, , Um- und Ausbau von Bundesstra- ßen	854,3
Neubau von Bundesstra- ßen	1 022,2
Hochbauten an Bundes- straßen	22,8
— Grunderwerb, Ersatzraum- beschaffung und Zinszu- schüsse	559,0
davon:	
für BAB	249,2
Bundesstraßen	309,8
— Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz .	316,4
— Abgeltung von Zweckausga- ben, die bei der Entwurfbe- arbeitung und Bauleitung entstehen	130,6
— Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger nach § 5 a Bundesfernstraßenge- setz	73,1
— Forschung, Veröffentli- chung und Verkehrswirt- schaftliche Untersuchungen	13,2
— Verschiedenes	115,2
Zusammen	6 167,1

Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der Ausgaben bis 1982 und das für die bei der Aufstellung des Fünfjahresplans 1981 bis 1985 auf der Grundlage des Finanzplans 1981 bis 1985 vorgesehene Plan-Soll für 1983 bis 1985. Der nunmehr nach dem Finanzplan 1983—1987 maßgebende Finanzrahmen 1981 bis 1985 (vgl. Tabelle 1) ist um 1 190 Mio. DM niedriger.

Abbildung 1



3.1.2 Verpflichtungsermächtigungen

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

Titelgruppe 01

Im Jahre 1982 standen insgesamt 2 500 Mio. DM neue VE mit folgenden Fälligkeiten zur Verfügung:

im Haushaltsjahr 1983:	1 700 Mio. DM
1984:	600 Mio. DM
1985:	200 Mio. DM.

Titelgruppe 02

Für die auslaufenden ZIP-Maßnahmen der Titelgruppe 02 konnten über den VE-Rahmen der Titel-

gruppe 01 hinausgehend keine weiteren VE mehr bereitgestellt werden. Mit Beginn des Haushaltsjahres 1983 ist die Restfinanzierung dieser Maßnahmen aus der Titelgruppe 01 zu bestreiten und dort die VE-Deckung zu suchen.

3.1.3 Bauaufträge

Zu Beginn des Haushaltsjahres 1982 lagen aus bereitgestellten VE der Vorjahre folgende Verpflichtungen vor:

	rd. Mio. DM
zu Lasten 1982	2 250
zu Lasten 1983	580
zu Lasten 1984/1985	150
zusammen ...	2 980

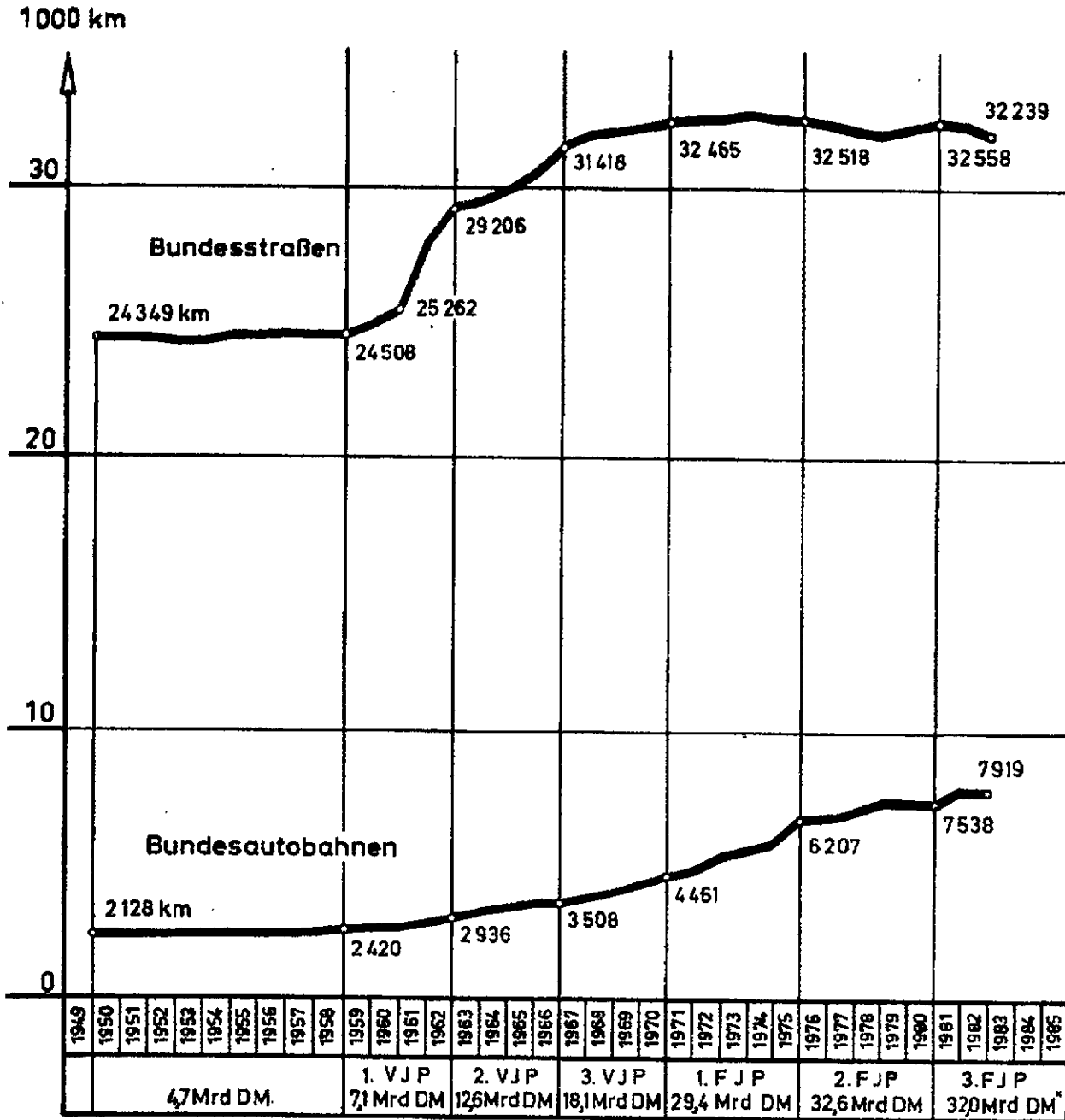
Im Haushaltsjahr 1982 wurden neue Bauaufträge in Höhe von

erteilt, und zwar:	3 800
zu Lasten der Ausgabemittel	1 600
zu Lasten der VE	2 200

Abbildung 2

10

**Ausbau der Bundesfernstraßen
in den Jahren von 1950 bis 1982**



VJP = Vierjahresplan,

FJP = Fünfjahresplan

* Plansoll 3. FJP einschließlich Zip (0,79 Mrd)

3.2 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen

3.2.1 Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesautobahn-Betriebsstrecken

	Mio. DM	Mio. DM
Ausgaben 1982 insgesamt		958,8
davon für		
— Erneuerung einschließlich Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen		
— Baumittel	467,5	
— Grunderwerb	32,1	
— Erneuerung (u. a. einfacher Deckenausbau)	262,7	
— Größerer Ausbau bis zu 3,0 Mio. DM Gesamtkosten im Einzelfall	25,6	
— Größerer Ausbau über 3,0 Mio. DM Gesamtkosten im Einzelfall (einschließlich Verstärkungen im Rahmen des ZIP)	145,6	
— hierzu Grunderwerb	2,5	
— Um-, Aus- und Neubau von Fernmeldeanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen sowie Um-, Aus- und Neubau von Stromversorgungs- und Beleuchtungsanlagen	22,8	
		km
Es wurden fertiggestellt (Länge bezogen auf Richtungsfahrbahnen):		
— Grunderneuerung mit Anbau von Standstreifen	7,6	
— Grunderneuerung mit überbreiten Standstreifen	2,2	
— Anbau von Standstreifen ...	2,5	
— Anbau von 3. Fahrstreifen (Zusatzfahrstreifen) ohne Standstreifen	—	
— Erweiterung auf drei Fahrstreifen einschließlich Standstreifen (soweit erforderlich grunderneuert)	64,2	

Im Zusammenhang mit der weiteren Verdichtung des Bundesautobahnnetzes haben sich im Laufe der Jahre deutliche Verringerungen in den mittleren Abständen der Knotenpunkte und Anschlußstellen ergeben. Während der mittlere Abstand der Autobahnanschlußstellen zwischen 1965 und 1982 von 8,1 km auf 6,0 km zurückgegangen ist, hat sich der mittlere Abstand der Autobahnknoten (Autobahnkreuze und Autobahndreiecke) im gleichen Zeitraum um mehr als 50% von 97,2 km auf 44,6 km verringert.

3.2.2 Neubau von Bundesautobahnen

	Mio. DM	Mio. DM
Ausgaben 1982 insgesamt		1 464,4
davon für		
— Baumittel (einschließlich Verstärkung im Rahmen des ZIP)	1 222,9	
— Grunderwerb	206,2	
— Hochbauten	29,1	
— für Ersatzraumbeschaffung	6,2	

1982 wurden rd. 138 km neue Streckenteile für den Verkehr freigegeben; darin sind 6,9 km 1. Fahrbahnen enthalten. Somit ist das Autobahnnetz im Jahre 1982 auf 7 919 km verlängert worden.

Einen Überblick über das Netz der Bundesautobahnen mit in Verkehr und in Bau befindlichen Strecken einschließlich der Fertigstellungsleistungen im Berichtsjahr sowie der voraussichtlichen Fertigstellungsleistungen im folgenden Jahr gibt die Karte 2.

Von den im Berichtsjahr fertiggestellten 13 Abschnitten von Autobahn-Neubaustrecken sind folgende besonders hervorzuheben:

Hamburg-Berlin

Mit der termingerechten Fertigstellung der Autobahn Hamburg-Berlin ist eines der wichtigsten Projekte zur Verbesserung des Berlin-Verkehrs verwirklicht worden.

Die neue Autobahn hat auf dem Gebiet des Landes Schleswig-Holstein eine Länge von rd. 44 km und in der DDR von rd. 200 km.

Im Berichtsjahr wurden die beiden Neubauabschnitte Stemwarde bis Witzhave (6 km) und Witzhave bis Grenze DDR (33,6 km) dem Verkehr übergeben. Der Bau dieser Abschnitte kostete rd. 225 Mio. DM.

Durch diese neue Transitverbindung verkürzt sich die Fahrzeit von Hamburg nach Berlin (West) für Pkw um rd. eineinhalb Stunden.

Saarbrücken-Saarlouis (A 8)

Mit Schließung der 18,8 km langen Baulücke zwischen Kreuz Saarbrücken und der Anschlußstelle Saarlouis steht nunmehr eine Verbindung zwischen Saarbrücken bis nach Pirmasens mit einer Länge von rd. 66 km durchgehend dem Verkehr zur Verfügung. Für diesen Lückenschluß wurden rd. 154 Mio. DM an Gesamtkosten aufgewendet.

Singen-Stockach (A 98)

Im Berichtsjahr konnte die für den Bodenseeraum bedeutsame 16 km lange Neubaustrecke dem Verkehr übergeben werden. Die Kosten beliefen sich auf rd. 136 Mio. DM.

Köln-Trier (A 1)

Durch Fertigstellung des Streckenabschnittes zwischen Bad Münstereifel/Mechernich und Tondorf mit 13,4 km Länge (Gesamtkosten rd. 92 Mio. DM) besteht nunmehr eine durchgehende Autobahnverbindung von Köln nach Blankenheim in der Eifel. Diese Strecke endet vorläufig an der Bundesstraße 51. Von dort aus ist das Gebiet der Südeifel und auch die luxemburgische Grenze günstig zu erreichen.

Wilhelmshaven-Cloppenburg (A 29)

Im Zuge der in Bau befindlichen Autobahn wurde im Berichtsjahr der 12,4 km lange Neubauabschnitt zwischen Kreuz Oldenburg und südlich Wardenburg fertiggestellt. Hierfür wurden rd. 77 Mio. DM an Kosten aufgewendet. Die Inbetriebnahme dieses Streckenabschnittes bedeutet einen weiteren wichtigen Beitrag zur Herstellung der durchgehenden Autobahnverbindung zwischen Wilhelmshaven und Cloppenburg.

Wolfsburg-Salzgitter (A 39)

Mit Schließung der 9,2 km langen Baulücke zwischen Wolfsburg/Mörse und Kreuz Wolfsburg/Königslutter erhält die Stadt Wolfsburg mit angrenzendem Industriegebiet einen unmittelbaren Autobahnanschluß an die A 2 Hannover-Helmstedt bzw. an das übrige Netz der Bundesautobahnen. Die Gesamtkosten für den Lückenschluß beliefen sich auf rd. 75 Mio. DM.

Düsseldorf-Bonn (A 59)

Mit der Fertigstellung der 3,7 km langen Verbindung zweier Autobahnen zwischen dem Kreuz Heumar und dem Dreieck Köln-Porz wird u. a. eine direkte Verkehrsbeziehung der Räume Düsseldorf und Bonn erreicht.

Die Gesamtkosten beliefen sich auf rd. 88 Mio. DM.

Frankfurt/M.-Fulda (A 66)

Im Zuge der in Bau befindlichen A 66 Frankfurt-Fulda wurde ein 6,8 km langer Abschnitt zwischen

westlich Rothenbergen und der Westspange Gelnhausen für den Verkehr freigegeben. Die Gesamtkosten beliefen sich auf rd. 59 Mio. DM.

Regensburg-Hof (A 93)

Mit der Inbetriebnahme des 9,1 km langen Neubauabschnittes als Lückenschluß im Zuge der A 93 (Gesamtkosten rd. 69 Mio. DM) zwischen Regensburg/Nord und Regenstauf sowie eines weiteren Bauabschnittes zwischen Windischeschenbach und Falkenberg (1. Fahrbahn mit 6,9 km Länge, Kosten rd. 29 Mio. DM) wurden die Verkehrsverhältnisse im nordostbayerischen Raum spürbar verbessert.

Erwähnenswert sind noch folgende Fertigstellungen:

Bottrop-Emden (A 31)

Heiden (K 12) bis Velen (B 67n)

Hierbei handelt es sich um den ersten fertiggestellten Abschnitt der geplanten bzw. auf Teilstrecken in Bau befindlichen neuen Autobahnverbindung zwischen Bottrop und Emden in Nordrhein-Westfalen.

München-Garmisch-Partenkirchen (A 95)

Ohlstadt (B 2) bis Eschenlohe (B 2)

Mit der Fertigstellung dieses Abschnittes wurde eine bestehende Autobahnverbindung zwischen München und Ohlstadt in Richtung Garmisch-Partenkirchen um 7,1 km verlängert.

Das Netz der Bundesautobahnen wird auch in den nächsten Jahren im Rahmen des 3. Fünfjahresplanes unter Berücksichtigung des gültigen Bedarfsplanes für den Bau von Bundesfernstraßen durch den Bau neuer Streckenabschnitte ergänzt bzw. vervollständigt werden. Aufgrund der begrenzt zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel hat sich gegenüber Ende 1981 die Länge der in Bau befindlichen Streckenabschnitte von 630 auf ca. 550 km verringert.

Die Bauarbeiten auf den in Bau befindlichen Strecken sind so vorangekommen, daß im Jahre 1983 voraussichtlich mit Fertigstellungen von rd. 150 km (davon 8 km 1. Fahrbahnen) zu rechnen ist.

Längenveränderungen *) an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1982

(in km)

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 31. Dezember	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 31. Dezember	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 31. Dezember (Spalte 2 + 4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3 + 5)
1	2	3	4	5	6	7
1949	2 128,0	—	24 349,4	—	26 477,4	—
1950	2 128,0	—	24 327,4	— 22,0	26 455,4	— 22,0
1951	2 128,0	—	24 327,4	—	26 455,4	—
1952	2 131,3	+ 3,3	24 250,4	— 77,0	26 381,7	— 73,7
1953	2 163,0	+ 31,7	24 267,7	+ 17,3	26 430,7	+ 49,0
1954	2 186,6	+ 23,6	24 474,1	+ 206,4	26 660,7	+ 230,0
1955	2 186,6	—	24 553,5	+ 79,4	26 740,1	+ 79,4
1956	2 261,0	+ 74,4	24 481,8	— 71,7	26 742,8	+ 2,7
1957	2 272,2	+ 11,2	24 480,2	— 1,6	26 752,4	+ 9,6
1958	2 420,0	+147,8	24 508,3	+ 28,1	26 928,3	+ 175,9
1959 ¹⁾	2 551,2	+131,2	24 950,9	+ 442,6	27 502,1	+ 573,8
1960	2 670,6	+119,4	25 262,2	+ 311,3	27 932,8	+ 430,7
1961	2 830,4	+159,8	28 014,3	+2 752,1	30 844,7	+2 911,9
1962	2 935,8	+105,4	29 206,1	+1 191,8	32 141,9	+1 297,2
1963	3 076,9	+141,1	29 586,4	+ 380,3	32 663,3	+ 521,4
1964	3 204,3	+127,4	29 906,9	+ 320,5	33 111,2	+ 447,9
1965	3 371,5	+167,2	30 516,1	+ 609,2	33 887,6	+ 776,4
1966	3 508,4	+136,9	31 418,4	+ 902,3	34 926,8	+1 039,2
1967	3 616,6	+108,2	31 986,8	+ 568,4	35 603,4	+ 676,6
1968	3 966,6	+350,0	32 047,7	+ 60,9	36 014,3	+ 410,9
1969	4 110,3	+143,7	32 205,0	+ 157,3	36 315,3	+ 301,0
1970	4 460,6	+350,3	32 465,3	+ 260,3	36 925,9	+ 610,6
1971	4 827,8	+367,2	32 590,4	+ 125,1	37 418,2	+ 492,3
1972	5 258,3	+430,5	32 696,0	+ 105,6	37 954,3	+ 536,1
1973	5 481,0	+222,7	32 703,0	+ 7,0	38 184,0	+ 229,7
1974	5 741,8	+260,8	32 594,0	— 109,0	38 335,8	+ 151,8
1975	6 207,0	+465,2	32 518,0	— 76,0	38 725,0	+ 389,2
1976	6 434,5	+227,5	32 460,0	— 58,0	38 894,5	+ 169,5
1977	6 711,0	+276,5	32 292,0	— 168,0	39 003,0	+ 108,5
1978	7 029,0	+318,0	32 252,0	— 40,0	39 281,0	+ 278,0
1979	7 292,0	+263,0	32 248,0	— 4,0	39 540,0	+ 259,0
1980	7 539,0 ²⁾	+247,0 ²⁾	32 558,0	+ 310,0 ³⁾	40 097,0	+ 557,0
1981	7 806,0 ²⁾	+267,0	32 356,0	— 202,0	40 162,0	+ 65,0
1982	7 919,0	+137,5	32 239,0	— 117,0	40 158,0	+ 20,5

*) Entstanden durch Neubau und Umstufungen

¹⁾ ab 1959 einschließlich Saarland²⁾ einschließlich 24,5 km Anschlußäste³⁾ einschließlich rd. 200 km Anschlußäste etc.

3.2.3 Ausbau und Neubau von Bundesstraßen

	Mio. DM	Mio. DM
Ausgaben 1982 insgesamt		2 209,1
davon für		
— Erneuerung (u. a. einfacher Deckenausbau)	332,3	
— Größerer Ausbau bis zu 3 Mio. DM Gesamtkosten im Einzelfall	215,2	
— Größerer Ausbau über 3 Mio. DM Gesamtkosten im Einzelfall (einschließlich Verstärkungen im Rahmen des ZIP)	302,7	
— Neubau (einschließlich Ortsumgehungs-Programm)	1 022,2	
— Hochbauten	22,8	
— Grunderwerb und Ersatzraumbeschaffung	309,8	
— Schallschutz	4,1	

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

Baden-Württemberg

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rund 48 km, davon rund 9 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 27 Verlegung bei Walheim
- B 27 Verlegung bei Riedböhringen
- B 33 Verlegung bei Marbach
- B 34 Verlegung bei Wallbach
- B 34 Verlegung bei Dogern
- B 312 Verlegung bei Riedlingen
- B 312 Verlegung Schammach-Gutershofen

Bundesstraßen in Bau: rund 212 km.

Bayern

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rund 67 km, davon rund 15 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 20 Verlegung Chammünster-Kothmaisling
- B 299 Verlegung bei Pfeffenhausen
- B 303 Verlegung zwischen Seußen und Schirnding
- B 471 Verlegung bei Fürstenfeldbruck

Bundesstraßen in Bau: rund 95 km, davon rund 17 km 4streifig.

Bremen

In Bremen wurden die letzte Teilstrecke des 1. Bauabschnittes der Verlegung der B 74 im Bereich Schafgegend-Hinterm Halm sowie die Überführung der B 6a über den Utbremer Kreisel mit einer Länge von zusammen 2,7 km für den Verkehr freigegeben.

Hamburg

In Hamburg wurden außer den punktuellen Verbesserungen des bestehenden Straßennetzes die größeren Maßnahmen wie z. B. die Ortsumgehungen Harburg und Rissen fortgeführt.

Hessen

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rund 32 km, davon rund 16 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 8/49/54 Verlegung in Limburg/Lahn (Tunnel)
- B 37 Verlegung bei Hirschhorn (Tunnel)
- B 253 Verlegung bei Bad Wildungen
- B 457 Verlegung bei Fernwald/Steinbach

Bundesstraßen in Bau: rund 65 km, davon 23 km 4streifig.

Niedersachsen

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rund 33 km, davon rund 20 km 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 3 Moormühle — A 7
- B 4 Ortsumgehung Braunlage (Reststrecke des 1. Bauabschnittes)
- B 6 Ortsumgehung Nienburg
- B 70 Verlegung von nordöstl. bis südl. Lingen (Reststrecke)

B 401 Ortsumgehung Dörpen

B 402 Ortsumgehung Haren

Bundesstraßen in Bau: rund 68 km.

Nordrhein-Westfalen

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rund 13 km neue 2 bzw. 4streifig.

Besonders erwähnenswert sind:

- B 9 Verlegung bei Wesseling
- B 67 Neubau Borken-Reken
- B 229 Verlegung südl. Krebsöge

Bundesstraßen in Bau: rund 95 km.

Rheinland-Pfalz

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rund 5 km.

Besonders erwähnenswert ist:

B 267 Verlegung bei Ahrweiler

Bundesstraßen in Bau: rund 71 km.

Saarland

Die Bauarbeiten an den Verlegungen der B 41 bei Neunkirchen sowie zwischen St. Wendel und der A 62 sowie der B 423 bei Homburg wurden weitergeführt.

Schleswig-Holstein

Bundesstraßen-Abschnitte fertiggestellt: rund 8 km.

Besonders erwähnenswert sind:

— die Ortsumgehung Hohenwestedt im Zuge der B 430 sowie

— die rund 2,0 km lange, erste Teilstrecke der 4streifigen Verlegung der B 76 zwischen Elmshagen und Raisdorf.

Bundesstraßen in Bau: rund 37 km.

3.2.4 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

Der Bestand der Brücken an Bundesfernstraßen hat sich im Berichtsjahr um rund 400 neue Bauwerke erhöht, so daß ein Gesamtbestand von rund 28 300 Brücken erreicht ist.

Die Gesamtlänge aller Brücken an Bundesautobahnen und Bundesstraßen beträgt ca. 1 000 km. Die Gesamtfläche dieser Brücken — gemessen zwischen den Geländern und Auflagern — beträgt rund 18,8 Mio. m².

Die Ausgaben für Kunstbauwerke (Brücken, Tunnel, Stützmauern) haben im Bundeshaushalt keinen besonderen Titel. Der Anteil an den reinen Bauausgaben richtet sich nach der Geländestruktur und der Besiedlungsdichte. Der Mittelwert liegt bei 30 v. H. der Bauausgaben einer Strecke. Das sind im Berichtsjahr rund 1 250 Mio. DM.

Der Erhaltung der Bauwerkssubstanz muß weiterhin besondere Bedeutung beigemessen werden. Deshalb sind personelle und sachliche Aufwendungen für die Überwachung, Prüfung, Unterhaltung und Instandsetzung der Bauwerke laufend dem wachsenden Bauwerksbestand anzupassen.

Um die Erkenntnisse über Art, Umfang und Ursachen von Schäden zu erweitern, wurde eine Dokumentation über Schäden an Brücken herausgegeben.

Hinsichtlich der im Jahre 1982 fertiggestellten Großbauwerke mit einer Länge von über 500 m oder Gesamtkosten von über 15 Mio. DM, sowie der Ende 1982 in Bau befindlichen Bauwerke wird auf die Karte 3 und die Liste 9.6 verwiesen.

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

- Brückenbauwerke im Knoten Düsseldorf-Flehe der A 46 mit einer Länge von rund 620 m
- Griesenbachtalbrücke im Zuge der Südtangente Koblenz B 49/327 mit einer Länge von 198 m
- Trogbauwerk, Tunnel und Überführungen im Zuge der A 11 in Berlin-Tegel mit einer Länge von rund 1 900 m
- Ruhrbrücke im Zuge der A 2/3 bei Duisburg mit einer Länge von 342 m
- Sauertalbrücke im Zuge der A 48 Trier-Luxemburg als Grenzbrücke nach Luxemburg mit einer Länge von 1 195 m
- Stabbogenbrücke über den Dortmund-Ems-Kanal bei Rheine im Zuge der A 30 mit einer Stützweite von 125 m
- Brücke im Nordwestknoten der B 6 in Bremen über die DB und den Hauptbrückenstrang mit einer Länge von 420 m.

3.2.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen

Die Entwicklung eines Verfahrens zur „Leistungs- und Kostenermittlung im Straßenunterhaltungs- und Straßenbetriebsdienst“ (LKE-Verfahren) wurde nach mehrjähriger Erprobung in acht Autobahnmeistereien und fünf Straßenmeistereien 1982 abgeschlossen.

Mit diesem Verfahren können mittels DV-Programmes

- Leistungen und deren Kosten einheitlich und systematisch streckenbezogen erfaßt und ausgewertet,
- Entscheidungshilfen für eine wirtschaftliche Durchführung der Straßenunterhaltung gewonnen und
- Grundlagen zur Lösung spezieller Probleme (z. B. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, Personalbemessung, Ausstattung mit Fahrzeugen und Geräten) geschaffen werden.

Das DV-Programmsystem „LKE-Verfahren-Version D“ wurde vom BMV den Ländern zur Anwendung kostenlos zur Verfügung gestellt.

Für Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen sind im Jahre 1982 aufgewandt worden:

	884,1 Mio. DM
davon für	
Bundesautobahnen	408,3 Mio. DM
Bundesstraßen	475,8 Mio. DM

Die für die Beschaffung von Fahrzeugen und Geräten benötigten Mittel sind in diesen Beträgen enthalten.

Der Kostenaufwand für den Winterdienst in der Periode 1981/1982 erforderte

für Bundesautobahnen

64,0 Mio. DM (= ca. 6 100 DM/km)

für Bundesstraßen

56,4 Mio. DM (= 1 850 DM/km).

Tabelle 4

Unterhaltung für Bundesfernstraßen

Bezeichnung	DM je km	
	1981	1982
Bundesautobahnen		
4streifig	34 600	35 800
5streifig	41 600	43 000
6streifig	46 900	48 500
8streifig	60 600	62 700
Auf- und Abfahrtsarme	13 200	13 600
Bundesstraßen		
2streifig	13 200	13 600
3streifig	26 200	27 100
4streifig	33 800	34 900
5streifig	41 600	43 000
6streifig	46 900	48 500
Auf- und Abfahrtsarme	13 200	13 600

4 Weitere Leistungen im Jahre 1982

4.1 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahre 1982 sind für Fernmeldeeinrichtungen der Bundesfernstraßen insgesamt 42 Mio. DM aufgewendet worden. Damit wurden

- 263 km neue Bundesautobahnen mit Streckenfernmeldekabeln und Notrufsäulen ausgestattet, so daß nunmehr 7 500 km Bundesautobahnen mit diesen Einrichtungen versehen sind;
- in 43 Autobahnmeistereibezirken Maßnahmen zur Verbesserung der Notruftechnik und der Funkversorgung, einschließlich der Funkversorgung der Pannenhilfsdienste, durchgeführt.

Außerdem wurde in Koblenz eine Fernmeldemeisterei für den Bereich der Straßenbauverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz in Betrieb genommen.

4.2 Schutzzäune an Bundesautobahnen gegen wildlebende Tiere

Im Berichtsjahr wurden 367 km Schutzzäune an 183 km Bundesautobahnen errichtet. Damit hat sich die Gesamtlänge der Schutzzäune an Bundesautobahnen auf 3 116 km, die Gesamtlänge der mit Schutzzäunen — meist beiderseits — ausgestatteten Bundesautobahnstrecken von 1 585 km auf 1 768 km erhöht.

4.3 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien

Im Jahre 1982 standen für eine Betreuungslänge von rund 7 780 km 136 Autobahnmeistereien zur Verfügung. Planungsarbeiten für weitere zehn Autobahnmeistereien werden durchgeführt (siehe Karte 4).

Der Neu- und Ausbau bundeseigener Straßenmeistereien wurde fortgesetzt.

4.4 Nebenbetriebe an Bundesautobahnen

Nebenbetriebe an Bundesautobahnen sind Raststätten, Tankstellen, Motels, Kioske mit WC (KWC-Anlagen) sowie (an den Grenzübergängen) Wechselstuben und Touristikinformationsstände. Diese Nebenbetriebe sind Bestandteile der Bundesautobahnen und dienen der Versorgung der Verkehrsteilnehmer.

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

Insgesamt standen Ende 1982 zur Verfügung:

- 269 Tankstellen, davon 114 mit Verkaufskiosken
- 164 Raststätten
- 53 Motels
- 48 Kioske mit WC (KWC)
- 92 sonstige Betriebe, wie Campingplätze, Wechselstuben, Touristik-Informationsstände usw.

Der Bundesminister für Verkehr und die Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH waren auch 1982 mit Erfolg bemüht, das Angebot an Service-Leistungen an den Bundesautobahnen weiter zu verbessern. Dabei standen vor allem Maßnahmen zur Modernisierung bzw. Kapazitätserweiterung und Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsabläufe und der Arbeitsbedingungen für das Betriebspersonal im Vordergrund. Außerdem wurden im Rahmen des Bauprogramms 1982

für Um- und Erweiterungsbauten sowie Unterhaltungsmaßnahmen an den Autobahnbetrieben weitere Betriebe behindertengerecht ausgebaut und Maßnahmen zur Energieeinsparung durchgeführt.

Der Gesamtaufwand für alle Baumaßnahmen einschließlich der 1982 fertiggestellten Neubauten betrug rd. 110 Mio. DM.

Zur besseren Information der Verkehrsteilnehmer über das Service-Angebot an den Bundesautobahnen wurden von der GfN auch 1982 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.

Aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung unterstützt der Bundesminister für Verkehr auch alle Bemühungen, die Kraftstoffkosten für den Verkehrsteilnehmer so gering wie möglich zu halten. Zur Zeit läuft ein Modellversuch zur Einrichtung von Selbstbedienungs-Tankstellen an den Bundesautobahnen. In diesem Modellversuch werden an drei vorhandenen BAB-Tankstellen unterschiedliche tanktechnische Konzeptionen erprobt. Die aus dem Modellversuch gewonnenen Erfahrungen werden maßgebend für die Umrüstung weiterer BAB-Tankstellen auf Selbstbedienung sein.

Im Jahr 1982 wurden außerdem zwei BAB-Tankstellen, die BAB-Tankstellen Brohlta/Ost- und Westseite an der A 61, zu Autogas Tankstellen erweitert. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse werden beim Ausbau weiterer BAB-Tankstellen zu Autogas-Tankstellen berücksichtigt.

5 Naturschutz und Landschaftspflege

Straßen und Straßenverkehr haben Auswirkungen auf Natur und Landschaft. Wie jede andere Fachplanung hat die Straßenplanung die vielfältigen Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen sowie deren Ziele zu unterstützen. Nachdem für den Bereich der Bundesfernstraßen die Richtlinien für „Landschaftsgerechte Planung (RAS-LG 1)“ sowie Grünflächenplanung, Ausführung, Pflege (RAS-LG 2)“ für die Anlage von Straßen eingeführt worden sind, wurde im Berichtsjahr mit Erfolg die Arbeit an der Integration der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege in Entwurfs- und Planfeststellungsrichtlinien fortgesetzt. Insbesondere wurden aktuelle Probleme des Naturschutzes und der Landschaftspflege behandelt, die im Zusammenhang mit dem Neubau, dem Um- und Ausbau und der Unterhaltung von Straßen und deren Nebenanlagen sowie von Wegen und Gewässern auftreten.

Zum Schutz freilebender Tiere wurden im Rahmen der landespflegerischen Fachbeiträge (z. B. landschaftspflegerische Voruntersuchung, landschaftspflegerischer Begleitplan) zunehmend tierökologische Belange berücksichtigt. Unter anderem wurden Krötendurchlässe, Ersatzteiche, Ersatzbiotop für bedrohte Tier- und Pflanzenarten und Wilddurchlässe gebaut sowie zahlreiche andere Ausgleichsmaßnahmen verwirklicht. In diesem Zusammenhang verdient die erfolgreiche Verlegung eines Kranichbiotops im Zuge des Baus einer Autobahn besondere Beachtung. Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung wurden großflächige Ersatzmaßnahmen ausgewiesen. Die Ersatzflächen wurden entsprechend den Biotopansprüchen der Tiere in enger Zusammenarbeit mit Ökologen, Naturschutzbehörden und -verbänden und Wasserbehörden als Feuchtgebiete hergerichtet.

In die Straßenbauforschung werden tierökologische Fragen ebenfalls verstärkt einbezogen. Die im Berichtsjahr vorgelegten Forschungsergebnisse beinhalten vermehrt faunistische Kriterien und Entscheidungshilfen bei der Trassenwahl, die u. a. Grundlage für eine optimale Berücksichtigung des Artenschutzes im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung sind.

6 Bürgerbeteiligung bei der Planung von Bundesfernstraßen

Die Notwendigkeit einer umfassenden Bürgerbeteiligung in einem frühen Planungsstadium wird vom Bundesminister für Verkehr und allen Ländern bejaht.

Als Grundlage dient — soweit nicht bereits länderspezifische Verfahren für eine Bürgerbeteiligung entwickelt worden sind — das von den Straßenbauverwaltungen der Länder unter Mitwirkung des Bundesministers für Verkehr im Jahre 1980 erarbeitete „Rahmenkonzept zur Bürgerbeteiligung bei Straßenplanungen“. Das Konzept sieht eine Information und Beteiligung der Bürger in allen Phasen der Planung von Bundesfernstraßen von der Voruntersuchung (Erarbeitung von Varianten) bis zur Planfeststellung vor.

Der Bundesminister für Verkehr macht bei neu anlaufenden Bundesfernstraßenplanungen die Linienbestimmung davon abhängig, ob eine ausreichende Bürgerbeteiligung stattgefunden hat.

7 Verkehrserhebungen

Am Ende des Berichtsjahres umfaßte das Netz der automatischen Langzeitzählstellen auf den Bundesfernstraßen 567 Zählstellen, davon 276 auf Bundesautobahnen und 291 auf Bundesstraßen; weitere 25

Zählstellen auf Bundesautobahnen und 41 Zählstellen auf Bundesstraßen wurden von der Bundesanstalt für Straßenwesen betrieben. Quartals- und Jahresauswertungen der Ergebnisse dieser Langzeitzählstellen gibt die Bundesanstalt für Straßenwesen regelmäßig heraus. Die Jahresauswertung 1981 wurde erstmals durch eine spezielle Verkehrsstärkenkarte für die Bundesautobahnen ergänzt.

Die besonderen Feiertags- und Ferienwochenendzählungen zur aktuellen Beobachtung der Verkehrsentwicklung in kritischen Reisezeiten an 20 repräsentativen, automatisch arbeitenden Langzeitzählstellen auf den Bundesautobahnen haben sich bewährt; sie wurden auch 1982 durchgeführt und jeweils kurzfristig ausgewertet.

8 Forschung, Rationalisierung und internationale Zusammenarbeit

8.1 Straßenbauforschung

Die Straßenbau-, Brückenbau- und Straßenverkehrsforschung konzentriert sich auf die Untersuchung zu den Umweltproblemen, zur Energieeinsparung, zur Rationalisierung und Kostensenkung der Bauweisen und Baumaterialien sowie zur Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit durch bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen.

Für den gezielten Mitteleinsatz wurde das laufende Schwerpunktprogramm fortgeschrieben. Die Umsetzung der Forschungsergebnisse in die Praxis erfolgt durch ein besonderes Auswertungsverfahren.

8.2 Entwicklungen in der Straßenbautechnik

Durch eine Reihe von technischen Regelwerken wurden die Voraussetzungen für ein sachgerechtes und den Bedürfnissen des Umweltschutzes entsprechendes Bauen weiter verbessert. Als Beispiel seien die „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag)“ genannt, welche die Grundlage für die erforderlichen Umweltschutzmaßnahmen beim Zusammen-

treffen von Straßenverkehrswegen und Grundwasserschutzgebieten darstellen.

Neuere Erfahrungen mit hydraulisch gebundenen Tragschichten wurden ebenso wie höhere Anforderungen an Zemente sowie deren Einbeziehung in die Fremdüberwachung in Vorschriften verankert und in die Praxis umgesetzt.

8.3 Rationalisierung des Vergabewesens

Die bisher erreichten Ergebnisse bei den Rationalisierungsbemühungen im Bereich der Ausschreibungs- und Vergabetätigkeit wurden fortgeführt und ergänzt.

Für den STLK (Standardleistungskatalog für den Straßen- und Brückenbau) wurden 1982 zwei überarbeitete Leistungsbereiche fertiggestellt. Weitere Leistungsbereiche befinden sich in Neuaufstellung bzw. in Überarbeitung.

Die „Richtlinien für das Behandeln der Bewerbungen und Angebote für Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (RA-StB)“ wurden 1982 eingeführt. Die RA-StB regeln den Bereich des Vergabeverfahrens von der Entgegennahme der Bewerbungen bzw. Angebote bis zur Zuschlagserteilung.

Im Entwurfsstadium befinden sich die „Richtlinien für das Abwickeln der Verträge für Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (RV-StB)“. Die RV-StB erfassen den Bereich von der Auftragserteilung bis zum Ablauf des Vertragsverhältnisses.

8.4 Internationale Zusammenarbeit

Die Zusammenarbeit mit Frankreich auf den Gebieten Straßenplanung, Straßenbau und Straßenverkehrstechnik hat u. a. zu einem vertieften Meinungs- und Erfahrungsaustausch in den besonders beiderseitig interessierenden aktuellen Fragen geführt.

Der Erfahrungsaustausch über Straßenplanung, Straßenbau und Verkehrsingenieurwesen wurde fortgesetzt. Es fanden zahlreiche Informationsgespräche mit Fachleuten aus dem Ausland, z. B. Japan, Korea, Trinidad, Australien, Südafrika, Polen und Ungarn statt.

9 Zusammenstellung wichtiger Bauvorhaben

9.1 Leistungen auf Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1982

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1982 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Bau- kosten ¹⁾ Mio.	Bis Ende 1981 fertig- gestellt	1982 fertig- gestellt	Ende 1982 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km
	km	DM	km	km	km		
1	2	3	4	5	6	7	8
Baden-Württemberg							
A 81 Singen-Schaffhausen: Kreuz Herrenberg bis Bietigen (B 34)	128,6	1 053,5	119,6	—	4,5	—	—
A 98 Lörrach-Schaffhausen: A 5 bis Wehr/Bad Säckingen . . .	31,1	433,7	5,5 davon: (1,4) (1. Fahr- bahn)	—	6,4	—	—
A 98 Singen-Lindau: Singen-Stockach	16,0	134,6	—	16,0	—	AK Singen bis AS Stockach/Ost	16,0
Bayern							
A 3 Regensburg-Passau: AS Rosenhof bis Passau (Grenze)	123,3	937,8	78,6	—	44,7	—	—
A 7 Würzburg-Ulm	87,8	576,1	35,3	—	42,0	—	—
A 7 Ulm-Füssen: AK Allgäu bis Füssen . . .	29,3	319,2	—	—	6,6	—	—
A 73 Bamberg-Nürnberg: Bamberg bis Forchheim-Nord	24,5	154,5	—	—	10,5	—	—
A 92 München-Deggendorf	134,1	679,0	48,3	—	20,6	—	—
A 93 Regensburg- Wolznach: AS Penting bis AS Elsendorf	40,3	167,2	—	—	40,3	—	—
A 93 Regensburg-Hof: AK Regensburg bis Pfreimd	61,8	355,4	52,5 davon: (6,6) (1. Fahr- bahn)	9,3	—	AS Regensburg- Nord bis Regenstauf	9,3
Weiden-Nord- Mitterteich	28,2	93,6	(9,8) (1. Fahr- bahn)	(6,9) (1. Fahr- bahn)	—	Windischeschen- bach bis Falkenberg	(6,9)

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1982 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Bau- kosten ¹⁾ Mio.	Bis Ende 1981 fertig- gestellt	1982 fertig- gestellt	Ende 1982 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km
	km	DM	km	km	km		
1	2	3	4	5	6	7	8
A 95 München-Garmisch-Partenkirchen: Ohlstadt bis Garmisch-Partenkirchen	15,1	271,9	—	4,6	—	Ohlstadt bis Eschenlohe	4,6
A 96 München-Lindau: östlich Memmingen bis Lindau (Grenze) (bayer. Teilstrecken)	18,8	117,4	15,7 davon: (6,2) (1. Fahr- bahn)	—	(3,1) (1. Fahr- bahn)	—	—
Berlin							
A 10 BAB Ring Berlin (West): AK Schöneberg bis AS Kolonnenstraße	1,9	86,0	—	—	1,9	—	—
AS Kolonnenstraße bis prov. AS Ent- lastungsstraße Süd	2,9	168,0	—	—	2,9	—	—
A 11 Berlin-Hamburg: Kurt-Schumacher- Platz bis Waidmanns- luster Damm	4,7 (+1,7)	534,5	2,7 (1,7)	—	2,0	—	—
A 13 Berlin-Südost: AK Schöneberg bis AS Geradestraße	5,0	315,6	3,7	—	1,3	—	—
Abzweig Neukölln: AS Tempelhof bis AS Britzer Damm	1,5	53,0	—	—	1,5	—	—
Hamburg							
A 253/255 Umgehung Veddel	4,2	179,1	—	—	0,3	—	—
A 261 Eckverbindung Harburg	3,5	25,0	—	—	3,5	—	—
Hessen							
A 66 Frankfurt a. M.-Fulda:	100,9	1 359,8	32,4	6,8	17,5	westlich Rothenbergen bis westlich Gelnhausen	6,8

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1982 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Bau- kosten ¹⁾ Mio.	Bis Ende 1981 fertig- gestellt	1982 fertig- gestellt	Ende 1982 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km	
	km	DM	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	
A 661	Bad Homburg– Darmstadt: Bonames bis Dreieck Seckbach	8,1	98,5	4,7	—	3,4	—	—
	Kreuz Erlenbruch bis Egelsbach	20,2	255,5	18,8	—	1,4	—	—
Niedersachsen								
A 28	Leer–Delmenhorst: Dreieck Oldenburg/ West bis Oldenburg ..	5,3	143,0	1,9	3,4	—	Oldenburg–Marsch- weg bis Dreieck Oldenburg/West	3,4
A 29	Wilhelmshaven bis Dreieck Ahlhorner Heide	91,7	580,0	51,4	12,4	27,9	AK Oldenburg/Ost bis B 69	12,4
A 30	Rheine–Bad Oeyn- hausen: Bentheim (Grenze NL/D) bis westlich Rheine (Grenze NW/NS)	28,1	140,8	—	—	15,8	—	—
A 33	Osnabrück–Paderborn: Osnabrück–Belm bis Borgholzhausen	31,7	238,2	—	—	7,4	—	—
A 39	Wolfsburg–Salzgitter: Weyhausen bis Braun- schweig/Südwest Weyhausen bis Kreuz Braunschweig	23,3	201,4	14,1	9,2	—	Wolfsburg– AK A 2/B 9	9,2
A 261	Eckverbindung Harburg	7,8	65,0	—	—	7,8	—	—
A 391	Westtangente Braunschweig	11,4	177,9	7,0	—	4,4	—	—
A 395	Braunschweig– Bad Harzburg: AK Braunschweig–Süd bis AS Vienenburg ...	20,6	93,1	12,3	—	2,6	—	—
Nordrhein-Westfalen								
A 1	Köln–Trier: AK Bliesheim bis Tondorf (B 51)	38,9	196,6	25,5	13,4	—	AS Bad Münster- eifel/Mechernich bis Tondorf (B 51)	13,4
A 30	Rheine–Osnabrück (Landesgrenze NS/NW)	34,2	212,4	24,5	—	7,1	—	—
A 31	Bottrop bis Emden ...	83,3	601,7	—	7,1	34,7	Heiden–Velen	7,1

1) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1982 fertiggestellte Teilstrecken		
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge	Baukosten ¹⁾ Mio.	Bis Ende 1981 fertiggestellt	1982 fertiggestellt	Ende 1982 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km
		km	DM	km	km	km		km
1		2	3	4	5	6	7	8
A 33	Osnabrück-Paderborn: Bielefeld-Brackwede-Haaren	52,2	372,4	10,1	—	14,4	—	—
A 42	Duisburg-Dortmund: Kamp-Lintfort bis Essen-Bottrop	29,3	565,9	18,6	—	3,1	—	—
A 44	Mönchengladbach-Dortmund: AK Holz (A 46) bis Ratingen (A 3)	41,4	745,1	17,2	—	4,4	—	—
A 44	Heiligenhaus (L 156) bis Essen-Dilldorf (B 227 n)	7,0	170,2	—	—	7,0	—	—
A 46	Heinsberg-Wuppertal: Elvekum (A 57) bis Düsseldorf-Wersten ..	9,1	472,8	3,5	—	5,6	—	—
A 46	Hagen-Brilon	84,3	891,9	—	—	13,3	—	—
A 52	Westlich Elmpt bis Meerbusch/Neuss	41,8	203,4	24,8	—	4,1	—	—
A 56	Heinsberg-Euskirchen: Zülpich (A 44) bis Euskirchen (A 1)	43,9	237,4	—	—	6,3	—	—
A 57	Krefeld-Ludwigshafen: Hommersum (niederl. Grenze) bis Moers-Hülsdank	49,8	292,7	30,3	—	9,8	—	—
A 59	Wesel (B 59) bis Duisburg-Marxloh ...	18,6	183,7	—	—	2,5	—	—
A 59	Düsseldorf-Bonn: AD Heumar bis Porz-Eil	3,7	70,2	—	3,7	—	AK Heumar bis Porz/Eil	3,7
A 61	Erfstadt-Venlo: Erfstadt (A 1) bis Borschemich (L 277) ..	41,2	222,7	13,7	—	17,1	—	—
A 441	Lünen-Schwerte	11,6	298,8	—	—	8,3	—	—
A 445	Werl-Neheim/Hüsten	9,2	104,5	—	—	9,2	—	—
A 542	Pulheim-Langefeld: Hitdorf (A 59) bis Langefeld (A 3)	5,3	89,9	4,8	—	0,5	—	—
A 560	AD St. Augustin bis südöstlich Hennef (B 8)	13,5	213,2	5,8	—	4,5	—	—

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke			Bauleistungen			1982 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge	Baukosten ¹⁾ Mio.	Bis Ende 1981 fertiggestellt	1982 fertiggestellt	Ende 1982 in Bau	Bezeichnung der Teilstrecken	km
	km	DM	km	km	km		
1	2	3	4	5	6	7	8
Rheinland-Pfalz							
A 1	Trier-Saarbrücken: AD Moseltal bis nördlich AS Reinsfeld	20,7	202,0	—	—	20,7	—
A 60	St. Vieth-Bitburg	(38,6)	275,8	—	—	(38,6)	—
	(1. Fahrbahn)					(1. Fahrbahn)	
A 62	Trier-Pirmasens: Landstuhl bis Pirmasens	(27,7)	213,3	(4,4)	—	(15,0)	—
	(1. Fahrbahn)			(1. Fahrbahn)		(1. Fahrbahn)	
A 65	Ludwigshafen-Karlsruhe: Rheingönzheimer Kreuz (B 9) bis südlich Landau	39,9	265,4	22,7	—	5,2	—
Saarland							
A 8	Saarbrücken-Luxemburg (Luxemburgische Grenze)	61,4	268,5	16,3	11,1	12,2	AK Saarbrücken bis Niedersalbach
							Niedersalbach bis AS Schwarzenholz
A 62	Trier-Pirmasens: AD Nonnweiler bis AS Birkenfeld	14,5	149,4	8,2	—	1,8	—
Schleswig-Holstein							
A 24	Hamburg-Berlin: Kreuz Hamburg-Ost bis Gudow (Grenze) ..	44,2	233,2	3,7	40,5	—	Stemwarde bis Gudow (Grenze)
							40,5
							137,5

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

9.2 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1982

9.2.1 4streifige Bundesstraßen

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1982		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1981 fertig- gestellt km	1982 fertig- gestellt km	Ende 1982 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
Baden-Württemberg						
B 10	Planfreier Ausbau der Kreuzung mit der L 1239 bei Dornstadt	2,5	11,8	—	2,5	—
B 14	Überbrückung des Schattenkreises Stuttgart	1,5	13,0	—	1,5	—
B 27	Ausbau in Heilbronn	1,6	5,2	—	—	1,6
B 27	Verlegung von Ludwigsburg-Nord bis Bietigheim	3,2	18,5	—	—	3,2
B 27	Neubau zwischen Aich und Schlaitdorf (Reg. Bez. Grenze)	6,1	76,3	—	—	6,1
	Neubau zwischen Schlaitdorf (Reg. Bez. Grenze) und Kirchentelliusfurt	7,0	70,0	—	—	7,0
B 27	Neubau von Bodelshausen bis Hechingen/Nord	2,7	17,3	—	—	2,7 (2. Fahr- bahn)
B 27/33	Verlegung zwischen Bad Dürkheim und Donaueschingen	8,7	43,0	4,4 (1. Fahr- bahn)	1,6	2,7
B 29	Neubau zwischen Großheppach und Schorndorf/West	7,6	48,1	—	—	7,6 (2. Fahr- bahn)
B 32	Ausbau von Sigmaringen/Nord bis Nollhof	1,5	5,1	—	—	1,5
B 33	Neubau Konstanz (Reichenaustraße) bis Konstanz (Schweizer Grenze)	1,3	61,0	—	—	1,3
B 36	Verlegung bei Hockenheim	7,3	38,2	—	—	7,3
B 38	Neubau von Mannheim (A 656) bis Mannheim/Neckarau (B 36)	2,3	34,9	—	—	2,3
B 44	Verlegung von Mannheim/Sandhofen bis Landesgrenze Baden-Württemberg/Hessen	4,6	11,0	—	—	2,0
B 297	Ausbau in Göppingen	1,0	3,5	—	1,0	—
Bayern						
B 4	Verlegung in Coburg	2,3	26,0	—	—	2,3
B 4	Ausbau zwischen Coburg/Süd und Niederfüllbach (2. Fahrbahn)	2,3	8,0	—	—	0,2
B 4	Ausbau zwischen Nürnberg/Buch und Tennenlohe (2. Fahrbahn)	6,4	15,4	4,1	—	2,3

1) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1982		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Bau- kosten ¹⁾	Bis Ende 1981 fertig- gestellt	1982 fertig- gestellt	Ende 1982 in Bau	
	km	Mio. DM	km	km	km	
1	2	3	4	5	6	
B 8	Ausbau von Etterzhausen bis Regensburg	3,7	18,0	2,5 +3,8 (2. Fahr- bahn)	1,2	—
B 13	Ausbau zwischen Hochbrück und Lohhof	2,9	6,7	—	—	2,9
B 27	Ausbau von Würzburg bis Veitshöchheim	3,8	32,0	3,3	—	0,5
Berlin						
	Neubau von AS Schulzendorfer Straße bis Grenze Berlin (West)	2,3	94,0	—	1,9	0,4
Bremen						
B 6	Teilortsumgehung zwischen Stephani- brücke und Hansestraße/Utbremer Straße	1,7	91,5	—	—	1,3
B 6a	Neubau Überführung über den Utbremer- kreisel	1,6	15,7	—	1,6	—
B 74	1. Bauabschnitt mit Verlegung im Raume Bremen—St. Magnus/Lesum zwischen den Straßen Schafgegend und Hinterm Halm	4,1	83,6	3,0	1,1	—
Hamburg						
B 73	Ausbau der Cuxhavener Straße zwischen von An de Geest bis Landesgrenze NS/HH	1,0	3,9	—	—	1,0
Hessen						
B 8/49/54	Verlegung in Limburg an der Lahn	2,0	24,6	0,4	1,6	—
B 44	Verlegung zwischen Bürstadt und Lam- pertheim	4,4	16,9	—	4,4	—
B 277	Verlegung zwischen Dillenburg und Dillen- burg/Niederscheld (2. Fahrbahn)	2,5	25,6	—	2,5	—
B 277	Verlegung zwischen Dillenburg/Nieder- scheld und Herborm	5,3	53,7	4,2	1,1	—
B 448	Neubau zwischen Tannenmühle (B 45) und Offenbach (AS „Am Turm“)	6,9	24,1	4,7	—	2,2
B 455	Verlegung in Wiesbaden/Bierstadt zwi- schen Bundessonderstraße und Rheinland- straße (2. Fahrbahn)	1,2	5,5	—	—	1,2
B 519	Verlegung zwischen Flörsheim (L 3028) und Rüsselsheim (B 43)	1,0	36,2	0,8 (1. Fahr- bahn)	—	1,0 (2. Fahr- bahn)

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1982		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1981 fertiggestellt km	1982	Ende	
				fertiggestellt km	1982 in Bau km-	
1	2	3	4	5	6	
Niedersachsen						
B 6	Ausbau zwischen Neustadt und Frielingen	5,0	25,9	—	2,5	2,5
B 27	Verlegung von östlich Scharzfeld bis östlich Bad Lauterberg	4,7	18,0	—	—	4,7
B 65	Verlegung von Hannover-Waldheim (B 6) bis Anderten (A 7)	9,6	44,8	5,3	—	1,9
Nordrhein-Westfalen						
B 61n	Neubau zwischen Brackwede und Bielefeld	3,5	84,4	—	—	2,7
B 256n	Neubau zwischen A 4 und Bergneustadt ..	2,6	52,0	—	—	2,6
Rheinland-Pfalz						
B 41	Verlegung in Idar-Oberstein einschließlich Nahewehr	2,8	177,0	—	—	2,8
B 42	Pfaffendorfer Brücke bis Balthasar-Neumann-Straße	2,5	17,0	1,5	—	1,0
Saarland						
B 423	Ausbau Bexbacherstraße in Homburg — AS Homburg bis Stadt Homburg	3,3	39,0	2,0	—	1,3
Schleswig-Holstein						
B 76	Verlegung von Blickstedt bis Kiel einschließlich Kanalübergang	9,9	155,3	—	—	3,5
B 76	Elmschenhagen bis Raisdorf	4,4	55,0	—	2,0	2,4
B 200	Verlegung zwischen der A 7 und der B 76 bei Flensburg	7,3	40,1	—	—	6,8
				26,5		

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1982

9.2.2 2streifige Bundesstraßen

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1982		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1981 fertig- gestellt km	1982	Ende	
				fertig- gestellt km	1982 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
Baden-Württemberg						
B 14	Ausbau in Oberndorf	1,6	6,0	—	1,6	—
B 19/466	Ausbau zwischen Heidenheim und Schnaitheim	4,1	20,0	2,5	1,0	0,6
B 34	Ausbau in Waldshut	3,3	10,0	2,0	—	1,3
B 296	Ausbau in Calw	5,6	15,4	1,5	—	4,1
B 297	Ausbau zwischen Wäschenbeuren und Kirneck	3,0	4,5	—	3,0	—
B 314	Ausbau Wutöschingen–Oftringen	2,7	7,0	—	—	2,7
B 462	Ausbau Schramberg–Sulgen	4,3	10,8	—	—	4,3
B 500	Ausbau zwischen Waldkirch und Waldshut	5,0	18,7	3,0	—	2,0
B 523	BAB-Zubringer Villingen/Schwenningen (B 27) bis Tuningen/Talheim (einschließ- lich Ortsumgehung Talheim)	14,0	36,6	8,7	—	5,3
Bayern						
B 8	Ausbau westlich Passau	2,0	20,0	—	0,6	—
B 12 n	Neubau Weitnau (KE 7) bis Waltenhofen .	15,4	110,0	—	—	15,4
B 14	Verlegung bei Oberweihersbuch	3,1	7,6	2,4	0,7	—
B 13	Ausbau südlich Ochsenfurt	1,9	7,0	—	—	1,9
B 16	Verlegung bei Gundelfingen	3,7	7,1	—	—	3,7
B 19	Ausbau Bad Neustadt/Saale bis Heustreu	3,0	4,4	—	—	1,8
B 21	Ausbau von Schwarzbach (Bundesgr.) bis B 20	3,5	8,6	2,5	—	0,8
B 22	Ausbau von Unterneuses bis Bamberg . . .	6,4	5,5	0,4	—	6,0
B 26	Ausbau in Schweinfurt (2. Bauabschnitt) .	1,5	10,0	0,8	—	0,7
B 289	Verlegung bei Schwarzenbach/Saale . . .	1,7	6,0	—	1,7	—
B 299	Entlastungsstraße bei Trostberg	1,1	9,4	0,5	0,6	—
B 299	Verlegung bei Neumarkt OPf	1,2	5,5	—	—	1,2
B 300	Verlegung westlich Langenbruck	11,8	19,5	5,6	—	2,8
B 466	Ausbau zwischen Pfäfflingen und Nörd- lingen	5,0	5,6	3,5	—	1,5

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1982	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1981 fertiggestellt km	1982	Ende
				fertiggestellt km	1982 in Bau km
1	2	3	4	5	6
Hessen					
B 27	Ausbau in Bad Soden und Allendorf/ Kleinarch	3,1	16,1	—	3,1
B 62	Ausbau in Bad Hersfeld (Obersberg) einschließlich Knoten B 62/B 27 und Fulda- brücke	2,9	15,8	1,4	1,5
B 252	Ausbau in Vöhl/Thalitter	0,9	6,8	—	0,9
B 277	Verlegung bei Ablar zwischen A 49 und Querspange südlich Ablar	0,7	6,0	—	0,7
B 455	Ausbau zwischen Falkensteiner Stock und der K 771 bei Kronberg/Taunus	2,1	9,9	0,8	1,3
B 521	Verlegung bei Altenstadt/Lindheim	1,8	6,5	—	1,8
Niedersachsen					
B 437	Verlegung von Varel bis einschließlich Kreuzungsbereich mit A 29	2,1	10,1	1,7	0,4
Nordrhein-Westfalen					
B 7/515	Einbahnring in Menden (1. Bauabschnitt)	0,6	15,0	—	0,6
B 9	Verlegung zwischen Godorf und Wesseling	3,2	28,8	2,0	1,2
B 9	Verlegung bei Goch	6,3	18,2	—	6,3
B 55	Ausbau von Köln-Weiden bis Frechen- Königsdorf	2,4	3,1	—	1,0
B 55	Ortsdurchfahrt Königsdorf	1,6	4,2	1,0	0,6
B 229	Verlegung südlich Krebsöge	3,2	15,7	—	3,2
B 256	Ausbau von nördlich Allenbach (B 256) bis Derschlag (B 55)	2,1	16,2	—	2,1
B 473	Neubau zwischen Hamminkeln (A 3) und Dingden (L 465)	2,4	5,0	—	2,4
B 477	Verlegung bei Bergheim	18,5	28,7	—	4,1
B 509	Ausbau zwischen Hinsbek und Leuth	3,0	7,2	1,1	1,9
B 62	Verlegung zwischen Weidenau und Dreis- tiefenbach	2,8	14,1	—	2,8
B 64	Ausbau zwischen Telgte und Rheda (Knoten mit L 548 bei Müssingen)	1,1	18,0	—	1,1
B 64/83	Verlegung in Höxter	2,1	9,7	—	2,1
B 67	Ausbau der Ortsdurchfahrt Bocholt	2,4	8,5	2,0	0,4
B 480	Ausbau nördlich Winterberg (DB Brücke)	1,8	5,9	—	1,8
B 514	Ausbau in Vlotho	1,2	8,9	—	1,2
B 514	Ausbau zwischen Vlotho und Bad Oeyn- hausen	1,6	7,9	—	1,6

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1982		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1981 fertig- gestellt km	1982	Ende	
				fertig- gestellt km	1982 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
Rheinland-Pfalz						
B 39	Ausbau zwischen Frankenstein und Neu- stadt	5,0	38,0	1,7	—	2,0
B 48	Verlegung Bad Münster a. Stein	1,0	15,5	—	—	1,0
B 49	Verlegung bei St. Aldegund und Ediger ..	6,1	15,2	0,5	—	0,4
B 51	Verlegung zwischen Landesgrenze Saar- land und AS Saarburg/Mitte	13,2	33,3	—	—	3,0
B 257	Ausbau in Adenau mit Überbrückung des Adenauer Baches	1,6	7,2	0,3	—	1,3
Schleswig-Holstein						
B 5	Verlegung von nördlich Husum bis nördlich Platenhörn	12,1	30,1	—	—	0,1
B 5	Verlegung zwischen Tönning und der B 203, 2. Bauabschnitt Hemme bis westlich Heide	10,6	26,0	—	—	0,1
B 207	Verlegung bei Fredeburg/Buchholz	5,2	16,7	—	—	2,5
				17,3		

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

9.3 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1982

im Ortsumgehungsprogramm

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1982	
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1981 fertig- gestellt km	1982 fertig- gestellt km	Ende 1982 in Bau km
1	2	3	4	5	6
Baden-Württemberg					
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>					
B 10/27 Verlegung zwischen Stuttgart/Nord und Stuttgart/Zuffenhausen einschließlich Querspange Kornwestheim	7,2	136,1	5,2	—	2,0
B 27 Verlegung zwischen Engstlatt und Balingen/Süd	6,5	66,0	—	1,0	1,0
B 29 Neubau zwischen Waldhausen/Ost und Schwäbisch Gmünd/West	8,9	107,0	—	—	8,9
B 33 Neubau zwischen Singen und Radolfzell ..	10,9	59,0	—	—	10,9
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>					
B 3 Verlegung bei Wiesloch	10,1	31,3	—	—	10,1
B 3 Neubau zwischen Freiburg/St. Georgen und Wolfenweiler	5,4	62,0	—	—	5,4
B 14 Verlegung von Zimmern bis südlich Rottweil	6,0	31,3	—	—	6,0
B 27 Ausbau der B 27 (Verlegung bei Walheim) ..	2,2	5,8	—	2,2	—
B 27 Verlegung bei Riedböhringen	2,9	6,1	—	2,9	—
B 28 Verlegung bei Nußbach	4,2	11,0	—	—	4,2
B 28 Verlegung bei Blaubeuren	2,3	29,3	—	—	1,8
B 31 Verlegung zwischen Kirchzarten und Buchenbach	3,0	13,8	—	—	3,0
B 31 Verlegung bei Pfohren	4,1	16,2	—	—	4,1
B 31 Ortsumgehung Meersburg	6,4	35,6	—	—	6,4
B 31 Verlegung bei Friedrichshafen (B 30 neu – B 31 alt östlich Friedrichshafen)	3,7	26,9	—	3,7	—
B 33 Verlegung zwischen Biberach und Haslach (einschließlich Anschluß an die B 294)	11,8	78,0	—	—	11,8
B 33 Verlegung bei Marbach	5,2	15,0	—	5,2	—
B 33 Neubau einer Querspange zur B 30 bei Ravensburg	3,0	19,8	—	—	3,0
B 34 Verlegung bei Wallbach	3,3	6,3	—	3,3	—
B 34 Verlegung bei Dogern	4,2	11,6	—	4,2	—
B 36 Verlegung bei Waghäusel/Wiesental	8,5	26,7	—	—	8,5
B 39 Verlegung bei Reilingen	4,7	8,0	—	—	4,7

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1982		
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1981 fertig- gestellt km	1982 fertig- gestellt km	Ende 1982 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 39	Verlegung bei Rauenberg	3,2	21,0	—	—	3,2
B 290	Verlegung zwischen Satteldorf und Wall- hausen (Umgehung Satteldorf)	4,0	19,9	0,6	—	3,4
B 292	Verlegung bei Obrigheim	4,7	32,0	—	—	4,7
B 293	Verlegung bei Flehingen	5,8	15,0	—	2,5	3,3
B 294	Verlegung nordöstlich Freudenstadt	5,1	15,5	—	—	5,1
B 294	Verlegung Freudenstadt-Loßburg	3,5	21,6	2,0	—	1,5
B 294	Verlegung bei Waldkirch	7,7	77,0	—	—	7,7
B 295	Neubau der Ortsumgehung Stuttgart- Weilimdorf	4,8	49,6	—	—	4,8
B 312	Verlegung bei Riedlingen	2,5	20,0	—	2,5	—
B 312	Verlegung bei Schammach-Gutershofen	6,4	9,0	—	6,4	—
B 317	Verlegung bei Utzenfeld	2,5	7,3	—	—	2,5
B 317	Verlegung bei Lörrach, 1. Bauabschnitt	1,8	11,1	—	—	1,8
B 462	Verlegung bei Langenbrand	1,2	18,3	—	—	1,2
B 467	Verlegung bei Tettngang	6,4	19,3	—	—	6,4
B 523	Zubringer Villingen-Schwenningen/Nord	6,2	17,6	—	—	6,2
Bayern						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 2	Verlegung bei Gersthofen	5,3	35,3	4,5	0,8	—
B 4	Verlegung zwischen Niederfüllbach und Rossach (1. Fahrbahn)	9,8	35,7	(0,9) (1. Fahr- bahn)	—	7,7
B 17n	Neubau von Augsburg bis Oberottmars- hausen	13,5	58,1	12,7	0,8	—
B 173n	Verlegung bei Staffelstein (1. Fahrbahn)	10,4	51,5	(7,0) (1. Fahr- bahn)	—	3,4
B 469	Verlegung bei Obernburg	4,1	48,9	4,0	0,1	—
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 2	Ausbau und Verlegung bei Pleinfeld	6,4	13,0	4,0	—	2,4
B 13	Verlegung bei Eibelstadt	3,3	6,3	—	—	3,3
B 13/466	Verlegung westlich Gunzenhausen	7,5	15,3	0,7	1,8	—
B 16	Verlegung zwischen Straß und Rain am Lech	14,2	26,9	—	—	14,2
B 16	Verlegung von Wenzelbach bis Hauzendorf	9,0	25,0	—	—	2,7
B 20	Verlegung von Chammünster bis Furth i. Wald	19,8	63,2	—	5,8	2,4
B 25	Verlegung bei Schopfloch	3,1	8,0	—	3,1	—
B 25	Verlegung Langensteinach	2,9	4,1	—	2,9	—

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1982		
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1981 fertig- gestellt km	1982 fertig- gestellt km	Ende 1982 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 26 n	Verlegung bei Arnstein-Stettbach	6,1	12,0	—	4,2	1,9
B 85	Verlegung zwischen Passau/Hacklberg und Patriching	6,8	31,3	—	4,4	—
B 85	Verlegung bei Ziegelhütten	2,9	7,9	—	2,6	0,3
B 289	Verlegung bei Kulmbach	3,0	13,5	2,4	—	0,6
B 299	Verlegung nördlich Landshut, Teilab- schnitt B 11/299 bei Altdorf	2,6	9,3	1,7	—	0,9
B 299	Verlegung bei Pfeffenhausen	4,2	12,7	—	4,2	—
B 299	Verlegung bei Reuth	5,5	8,0	—	—	5,5
B 303	Ortsumgehung Kühbach	4,1	8,4	—	—	4,1
B 303	Verlegung bei Dietersdorf	3,6	10,4	—	3,6	—
B 303	Verlegung zwischen Seußen und Schirn- ding	4,8	17,9	0,9	3,9	—
B 310	Ausbau zwischen Wertach und Oy	5,8	16,7	—	—	5,8
B 388	Verlegung bei Eggenfelden	3,8	10,6	—	3,8	—
B 388	Verlegung bei Birnbach	9,9	26,2	—	—	6,9
B 470	Verlegung bei Steinach a. d. Ens	1,3	3,6	—	—	1,3
B 470	Verlegung bei Pressath	8,9	14,5	—	8,9	—
B 471	Verlegung bei Fürstenfeldbruck	8,9	21,0	—	8,9	—
B 472	Verlegung bei Bad Tölz	3,6	31,7	—	—	3,6
Bremen						
B 74	Verlegung im Raum Blumenthal zwischen Lüssumerstraße und Kreinsloger	1,3	36,4	—	—	1,3
Hamburg						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 4/75	Umgehung Harburg von Kornweide/Wil- helmsburger Reichsstraße bis Bremer Straße/Hohe Straße	4,6	256,1	—	—	4,6
B 431	Bau der Ortsumgehung Rissen von Sül- dorfer Brooksweg bis Sandmoorweg	2,0	62,8	—	—	2,0
Hessen						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 3 a	Neubau zwischen Cölbe und Marburg- Nord	3,4	58,7	—	(3,4) (1. Fahr- bahn)	3,4 (2. Fahr- bahn)
B 26	Neubau zwischen Darmstadt/Ostbahnhof und Babenhausen/Harpertshausen	17,2	105,6	10,8	—	1,5 (1. Fahr- bahn)

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1982		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1981 fertiggestellt km	1982	Ende	
				fertiggestellt km	1982 in Bau km	
1	2	3	4	5	6	
B 40 a	Neubau zwischen A 66 und Frankfurt a. M. (Südümgehung Frankfurt-Höchst)	8,6	109,8	4,4	—	2,1
B 43	Verlegung zwischen Hanau/Steinheim und Hanau/Wolfgang einschließlich Mainbrücke	7,0	133,8	3,9	—	3,1
B 45	Verlegung zwischen Eppertshausen und Münster	5,0	50,5	—	—	5,0
B 47	Verlegung bei Lorsch	5,8	47,7	—	3,2	2,6
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 27	Verlegung zwischen Bebra/Breitenbach und Bebra/Blankenheim	3,6	11,3	—	—	3,6
B 27	Verlegung bei Hünfeld	4,1	15,9	—	—	4,1
B 37	Verlegung bei Hirschhorn (Neckar)	1,9	49,5	—	1,9	—
B 44	Verlegung zwischen Groß-Gerau/Dornheim und Stockstadt am Rhein	7,0	8,6	—	7,0	—
B 62	Verlegung zwischen Bürgeln (B 3 a) und Kirchhain (A 49)	10,2	51,0	—	—	7,0
B 62	Verlegung bei Friedewald	4,1	13,4	3,5	0,6	—
B 253	Verlegung bei Bad Wildungen	11,2	25,3	7,0	4,2	—
B 275	Verlegung bei Idstein	5,6	28,7	—	—	5,6
B 276/455	Verlegung bei Schotten	3,2	9,4	2,2	—	1,0
B 323	Verlegung bei Homberg (Efze)	3,5	18,8	2,1	1,4	—
B 426	Verlegung bei Darmstadt/Eberstadt	3,2	12,5	—	—	3,2
B 455	Verlegung bei Kelkheim/Fischbach	2,3	11,8	1,3	1,0	—
B 455/489	Ortsumgehung Wölfersheim/Berstadt	2,7	6,8	—	—	2,7
B 457	Verlegung bei Fernwald/Steinbach	3,7	11,2	—	3,7	—
B 457	Ortsumgehung Hungen/Rodheim	2,2	4,7	—	—	2,2
B 457	Verlegung bei Lich	5,9	18,3	—	5,9	—
B 460	Verlegung zwischen Lorsch (B 47 neu) und Heppenheim	3,1	12,7	2,7	0,4	—
B 485	Verlegung bei Bad Wildungen	4,4	7,5	—	—	4,4
Niedersachsen						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 6	Neubau bei Nienburg	8,4	113,2	—	—	8,4
B 65	Neubau bei Empelde	4,6	44,7	—	—	1,9
B 213	Neubau von Vahren (B 68) bis Bethen (Orts- umgehung Cloppenburg) (1. Fahrbahn)	8,2	44,2	5,5	—	2,7
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 4	Neubau der Ortsumgehung Braunlage im der B 4 (1. BA)	5,4	14,0	3,6	1,8	—

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1982		
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt- länge km	Bau- kosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1981 fertig- gestellt km	1982 fertig- gestellt km	Ende 1982 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 70	Verlegung von nördlich bis südlich Lingen (von B 70)	5,5	59,7	3,0	2,5	—
B 70	Verlegung von der B 70 südlich Lingen bis zur B 213 südwestlich Lingen (Südümgehung Lingen)	4,6	31,8	—	—	2,9
B 71/75	Verlegung bei Rotenburg (Nordumgehung)	10,2	40,1	2,0	—	0,3
B 72	Neubau zwischen Cloppenburg und B 72 .	5,7	27,0	—	—	5,7
B 213	Verlegung bei Lönigen	4,6	16,5	—	—	4,6
B 238	Verlegung bei Rinteln (1. Bauabschnitt) ..	6,2	69,2	1,0	—	5,2
B 240	Umgehung von Linse bis Bodenwerder ...	2,5	68,7	0,8	—	1,7
B 401	Verlegung bei Dörpen	4,7	25,2	0,6	4,1	—
B 402	Verlegung bei Haren	4,8	23,0	0,4	4,4	—
Nordrhein-Westfalen						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 42n	Neubau von Bonn/Ramersdorf bis Königswinter	5,2	204,5	—	—	5,2
B 54	Hüttentalstraße zwischen Buschhütten und Geisweid	3,6	63,2	—	—	3,6
B 54/62	Hüttentalstraße zwischen Geisweid und Weidenau	3,4	113,9	—	—	3,4
B 62	Hüttentalstraße zwischen Siegen/West und Eiserfeld	3,1	52,6	—	—	3,1
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 9	Verlegung in Wesseling	1,2	9,6	—	—	1,2
B 51	Neubau bei Blankenheim	7,2	13,7	—	—	7,2
B 54	Neubau zwischen Nordwalde und Nienberge/Münster	11,3	35,1	—	—	11,3
B 54	Verlegung bei Herdecke	2,0	51,0	—	—	2,0
B 61	Verlegung zwischen Petershagen und Landesgrenze	7,0	9,5	—	—	4,3
B 64/51	Verlegung bei Telgte	4,1	13,1	—	—	4,1
B 64	Neubau bei Schloß Neuhaus (Ortsumgehung Quinhagen)	1,5	5,7	—	—	1,5
B 64	Neubau zwischen Riesel, Brakel und Hembsen	9,1	36,9	—	—	9,1
B 67	Neubau zwischen Borken und Reken (L 829—L 600)	6,6	16,9	—	6,6	—

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1982		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Baukosten ¹⁾ Mio. DM	Bis Ende 1981 fertiggestellt km	1982 fertiggestellt km	Ende 1982 in Bau km	
						1
Rheinland-Pfalz						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 9	Verlegung bei Lingenfeld	6,7	44,5	—	—	6,7
B 49	Verlegung zwischen Horchheimer Höhe und Neuhäusel	8,0	54,1	—	—	8,0
B 266	Verlegung zwischen Bad Neuenahr und Lohrsdorf	6,7	92,6	3,8	—	2,2
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 9	Verlegung zwischen Neulauterburg und Kandel (1. Bauabschnitt bis L 554)	2,7	10,0	—	2,7	—
B 10	Verlegung Albersweiler (1. Bauabschnitt)	3,2	30,1	—	—	3,2
B 10	Verlegung bei Wilgartswiesen	3,5	37,9	—	—	3,5
B 42	Verlegung bei Rheinbrohl	3,0	27,1	—	—	3,0
B 47	Verlegung zwischen Dreisen und Eisen- berg	6,8	29,5	3,5	—	3,3
B 48	Verlegung bei Winnweiler	4,5	22,5	—	—	4,5
B 50	Verlegung bei Kirchberg	9,3	30,0	—	—	5,0
B 50	Verlegung bei Grolsheim	1,7	4,5	—	—	1,7
B 51	Verlegung von Saarburg nach Ayl	8,4	30,4	3,6	—	1,0
B 51	Umgehung Konz	2,7	6,0	—	—	2,7
B 267	Verlegung bei Ahrweiler	4,0	38,5	—	2,6	—
B 271	Verlegung bei Grünstadt	3,0	18,0	—	—	3,0
B 327	Verlegung bei Emmelshausen	5,2	13,9	1,6	—	1,7
B 410	Verlegung bei Prüm (2. Bauabschnitt)	4,4	15,0	—	—	4,4
B 412	Verlegung Kempenich bis Weibern	4,4	14,4	—	—	4,4
B 428	Verlegung bei Hackenheim	1,6	5,1	—	—	1,6
Saarland						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 41	Neubau der Westumgehung Neunkirchen	5,0	97,0	0,7	—	2,5
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 41	Verlegung bei Hofeld	3,0	17,2	1,5	—	1,5
B 51	Verlegung bei Merzig/Süd	2,6	17,3	2,0	0,6	—
Schleswig-Holstein						
<i>a) 4streifige Bundesstraßen</i>						
B 75	Verlegung von Kücknitz bis Travemünde einschließlich Anschlüsse	10,0	59,0	—	—	5,0

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen				Bauleistungen 1982		
Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamt- länge	Bau- kosten ¹⁾	Bis Ende 1981 fertig- gestellt	1982 fertig- gestellt	Ende 1982 in Bau	
	km	Mio. DM	km	km	km	
1	2	3	4	5	6	
<i>b) 2streifige Bundesstraßen</i>						
B 5	Verlegung bei Brunsbüttel einschließlich Kanalquerung	13,9	250,0	—	—	13,9
B 201	Neubau bei Schleswig (Ortsumgehung Schleswig)	1,5	2,9	—	—	1,5
B 430	Verlegung bei Hohenwestedt	5,5	14,0	—	5,5	—
B 431	Verlegung zwischen Wewelsfleth und Glückstadt	4,6	21,0	3,4	—	1,2
				153,8		

¹⁾ ohne Grunderwerbskosten

9.4 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1982

im Bahnübergangsbeseitigungsprogramm

Bahnübergang		Gesamtkosten ¹⁾	
Bundesstraße	Bezeichnung des Bahnüberganges	insgesamt in 1000 DM	Anteil des Bundes in 1000 DM
1	2	3	4
Baden Württemberg			
<i>beseitigt</i>			
33	Hegne	11 559	7 004
293	Berghausen	27 771	12 266
<i>in Bau befindlich</i>			
291	Oftersheim	7 647	4 866
292	Osterburken	20 774	10 437
500	Triberg	9 125	5 775
Bayern			
<i>beseitigt</i>			
26	Ebelsbach	8 900	5 962
<i>in Bau befindlich</i>			
26	Langenprozelten	18 246	14 821
Hessen			
<i>in Bau befindlich</i>			
276	Wächtersbach	14 923	11 061
Niedersachsen			
<i>beseitigt</i>			
215	Rohrsen	14 200	9 170
<i>in Bau befindlich</i>			
1	Pappenburg	6 512	4 144

Bahnübergang		Gesamtkosten ¹⁾	
Bundesstraße	Bezeichnung des Bahnüberganges	insgesamt in 1000 DM	Anteil des Bundes in 1000 DM
1	2	3	4
Nordrhein-Westfalen			
<i>beseitigt</i>			
233	Kamen	32 700	24 000
236	Altenhundem	24 242	18 447
<i>in Bau befindlich</i>			
7	Neheim-Hüsten	18 800	17 400
7/55	Meschede	31 600	19 700
8	Wesel	9 000	6 000
9	Kevelar	8 200	5 500
9	Goch	18 750	12 500
57	Krefeld	22 400	7 500
219	Ibbenbüren	20 800	9 200
236	Altena	26 600	16 500
Rheinland-Pfalz			
<i>in Bau befindlich</i>			
274	St. Goarshausen	13 685	8 311
Schleswig-Holstein			
<i>in Bau befindlich</i>			
201	Schuby	7 000	7 000
207	Schwarzenbek	11 620	7 274
431	Elmshorn	33 467	18 018

¹⁾ einschließlich Grunderwerb

9.5 Radwege an Bundesstraßen

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾	Gesamt- länge km	Bau- kosten ²⁾ in 1000 DM	1982 fertig- gestellt km	Ende 1982 in Bau km
1	2	3	4	5
Baden-Württemberg				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 3 Weil-Weil/Otterbach	1,2	220,0	—	1,2
B 10 Plochingen-Reichenbach	0,4	56,5	0,4	—
B 14 Böblingen-Ehningen	3,3	840,0	—	3,3
B 27 Hechinger Eck (Tübingen)-K 6900	1,0	150,0	—	1,0
B 27 Besigheim-Walheim	0,7	65,0	0,7	—
B 33 Zunsweier-Berghaupten	1,7	300,0	1,4	—
B 33 Allensbach-Konstanz	1,7	210,0	—	1,7
B 34 Schwörstadt-Brennet	0,9	110,0	0,9	—
B 36 Kehl-Marlen-Sundheim	2,2	400,0	2,2	—
B 39 Willsbach-Löwenstein	1,5	190,0	1,5	—
B 290 Bad Mergentheim-Herbsthausen	4,7	450,0	3,0	1,7
B 293 Heilbronn/Böckingen-Leingarten FW 195	0,8	250,0	0,8	—
B 311 Ulm-Erbach	5,5	800,0	2,9	—
B 311 Untermarchtal-Obermarchtal	0,5	100,0	0,3	—
B 311 Unlingen-Riedlingen	0,5	70,0	0,5	—
B 463 Weilstetten-Laufen	1,2	200,0	1,2	—
B 465 Schemmerhofen-Warthausen	1,0	120,0	—	1,0
B 466 Heidenheim-L 1163	1,4	250,0	—	1,4
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen</i>				
B 29 Aufhausen-Bopfingen	1,3	300,0	—	1,3
Bayern				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 2 Mering-Kissing	1,9	510,0	1,6	0,3
B 2 nördlich Partenkirchen	0,4	100,0	0,4	—
B 8 südlich Straßbessenbach	0,4	260,0	—	0,4
B 8 Pfeifferhütte-Ochenbruck	2,3	250,0	—	2,3
B 8 Pölling-Neumarkt	1,2	170,0	1,2	—
B 8 Neumarkt-Weichselstein	1,5	350,0	—	1,5
B 8 Kneiting-Regensburg	1,7	130,0	1,7	—
B 10 östlich Günzburg	2,3	650,0	—	2,3
B 11 südlich Freising	2,7	220,0	—	2,7
B 11 in Fischerdorf	0,9	220,0	0,9	—
B 12 Neufahrn-Anzing	1,0	150,0	1,0	—

¹⁾ Radwegeprogramm²⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾	Gesamtlänge km	Baukosten ²⁾ in 1000 DM	1982 fertig- gestellt km	Ende 1982 in Bau km
1	2	3	4	5
B 13/14 in Ansbach	4,5	520,0	—	4,5
B 13 südlich Ansbach	0,9	130,0	—	0,9
B 13 Ingolstadt-Reichertshofen	0,5	100,0	0,5	—
B 14 östlich Pommelsbrunn	3,3	350,0	—	3,3
B 15 in Zeitlarn	1,0	260,0	—	1,0
B 15 Pfaffenhofen-Erlensee	4,0	500,0	4,0	—
B 15 in Rosenheim	0,5	80,0	0,5	—
B 19 südlich Kempten	0,4	110,0	0,4	—
B 20 in Landau/Isar	0,4	320,0	0,4	—
B 25 Ehringen-Wallerstein	0,8	110,0	0,8	—
B 26 Bamberg-Trunstadt	1,8	500,0	—	1,8
B 299 Neumarkt-Sengental	1,8	360,0	—	1,8
B 301 nördlich Freising	1,9	300,0	—	1,9
B 308 in Sonthofen	0,6	230,0	—	0,6
B 470 in Neustadt a. d. Aisch	0,6	100,0	0,6	—
B 471 nördlich Ismaning	0,6	1 100,0	—	0,5
B 471 in Ottendichl	0,1	20,0	0,1	—
B 472 östlich Bad Heilbrunn	0,4	200,0	0,4	—
B 472 östlich Bad Tölz	0,6	200,0	0,6	—
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen</i>				
B 2 nördlich Gersthofen	1,2	120,0	1,2	—
B 8 Pollenried-Deuerling	1,3	250,0	—	1,3
B 8 bei Mariaort	0,5	100,0	—	0,5
B 8 Auerbach-Passau	0,7	125,0	0,7	—
B 10 östlich Günzburg	2,3	650,0	—	2,3
B 10 Augsburg-Steppach	0,6	160,0	0,4	0,2
B 12 in Windach	1,8	140,0	1,8	—
B 12 Stillern-Schöffelding	3,5	600,0	3,5	—
B 13 nördlich Gunzenhausen	0,4	40,0	—	0,4
B 15 Kirchdorf-Reischenhart	0,3	50,0	—	0,3
B 19 Bad Neustadt-Heustreu	2,9	1 135,0	—	2,9
B 21 Bad Reichenhall-Baumgarten	2,4	650,0	—	2,4
B 21 Schwarzbach-B 20	2,1	750,0	0,7	1,4
B 27 Veitshöchheim-Thüngersheim	2,6	100,0	2,6	—
B 299 in Amberg	0,1	80,0	—	0,1
B 303 bei Schweinfurt	1,0	210,0	1,0	—
B 309 östlich Steinach	1,1	350,0	1,1	—
Hamburg				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 5 Moorfleeter Straße-Rote Brücke	1,1	152,8	1,1	—

¹⁾ Radwegeprogramm²⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾	Gesamt- länge km	Bau- kosten ²⁾ in 1000 DM	1982 fertig- gestellt km	Ende 1982 in Bau km
1	2	3	4	5
Hessen				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 3 Okarben bis Toom-Markt einschließlich Brücke über den Heitzhöfer Bach	0,3	150,0	0,3	—
B 3 Friedberg und Wöllstadt (Abzweig Industriegebiet Friedberg)	0,7	230,0	0,7	—
B 3 Bensheim (Schwarzwaldstraße)	0,4	70,0	0,4	—
B 26 Riedstadt/Wolfskehlen und Griesheim	3,3	580,0	—	3,3
B 40 Schlüchtern und Schlüchtern/Niederzell	1,5	150,0	1,5	—
B 42 a Geisenheim zwischen L 3272 und B 42	0,8	800,0	—	0,8
B 44 Groß-Gerau/Dornheim und B 44 neu	0,9	110,0	0,9	—
B 44 Stockstadt und B 44 neu	0,8	200,0	0,8	—
B 47 Bensheim und Bensheim/Schönberg	1,8	100,0	1,8	—
B 83 Fuldaabrück/Bergshausen und Kassel	0,5	80,0	0,5	—
B 251 Korbach und Korbach/Lelbach	2,5	250,0	—	2,5
B 255 Gladenbach und Gladenbach/Erdhausen	0,9	187,0	0,9	—
B 276 Flörsbach-Kempfenbrunn	2,0	140,0	2,0	—
Niedersachsen				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 3 Ortsdurchfahrt Soltau	0,6	130,0	—	0,6
B 3 Wintermoor	1,7	250,0	—	1,7
B 4 Ortsdurchfahrt Kästorf	1,5	290,0	—	1,5
B 4 Häcklingen und Melbeck	3,3	1 100,0	3,3	—
B 6 Ortsdurchfahrt Cuxhaven	0,2	300,0	—	0,2
B 6/241 Ortsdurchfahrt Goslar	0,5	150,0	—	0,5
B 27 Ortsdurchfahrt Bad Lauterberg	0,9	270,0	—	0,9
B 65 Peine/Berkum	1,3	390,0	—	1,3
B 65 Schüttorf/Samern	1,2	250,0	1,2	—
B 68 Lechterke und Badbergen	2,4	600,0	2,4	—
B 69 Ortsdurchfahrt Sage	0,6	200,0	0,6	—
B 70 Emden-Harsweg	1,0	280,0	—	1,0
B 71 Bremervörde/Bevern	1,1	100,0	1,1	—
B 71 Ortsdurchfahrt Munster	1,6	220,0	1,6	—
B 71 Brochdorf/Neuenkirchen und Wiedingen/Ellingen	2,6	430,0	2,6	—
B 72 Bagband-Hesel	3,7	~1 100,0	—	3,7
B 73 Burweg/Hechthausen	2,5	300,0	2,5	—
B 73/495 Hemmoor	0,2	200,0	0,2	—
B 82 Ortsdurchfahrt Goslar	1,7	200,0	1,7	—
B 188 Ortsdurchfahrt Osloß	1,2	300,0	—	1,2

¹⁾ Radwegeprogramm²⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾	Gesamt- länge km	Bau- kosten ²⁾ in 1 000 DM	1982 fertig- gestellt km	Ende 1982 in Bau km
1	2	3	4	5
B 191 Dannenberg	2,0	200,0	2,0	—
B 209 Hohnstorf	3,4	320,0	3,4	—
B 210 Jever	0,7	160,0	—	0,7
B 211 Hammelwarden/Brake	1,3	170,0	—	1,3
B 213 Wildeshausen und Großenkneten	10,7	2 100,0	10,7	—
B 213 Ortsdurchfahrt Lingen	0,5	210,0	—	0,5
B 214 Jeversen/Marklendorf	4,4	750,0	—	4,4
B 216 Barendorf/Horndorf	1,3	160,0	—	1,3
B 218 Merzen-Schwagstorf	6,9	600,0	6,9	—
B 218 Venne	1,2	150,0	—	1,2
B 241 Ortsdurchfahrt Northeim	0,5	150,0	—	0,5
B 247 Ortsdurchfahrt Duderstadt	0,2	60,0	—	0,2
B 401 Altenoythe	1,6	210,0	1,6	—
B 402 Ortsdurchfahrt Meppen	0,6	100,0	0,6	—
B 438 Westrhanderfehn	0,5	100,0	0,5	—
B 442 Ortsdurchfahrt Hachmühlen	0,3	80,0	—	0,3
B 495 Ortsdurchfahrt Lamstedt	0,3	75,0	—	0,3
B 495 Ortsdurchfahrt Lamstedt	0,8	100,0	0,8	—
B 495 Ortsdurchfahrt Ebersdorf	1,1	200,0	1,1	—
<i>b) an neugebauten Bundesstraßen</i>				
B 240 Verlegung bei Dörpen	4,6	1 000,0	—	4,0
Nordrhein-Westfalen				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 1 Bad Meinberg	0,1	12,0	0,1	—
B 1 Blomberg	1,5	118,0	1,5	—
B 7 Neheim-Hüsten-Bachum	0,4	103,0	0,4	—
B 8 Dinslaken, Ortsdurchfahrt bis L 4	0,9	500,0	0,9	—
B 8 Elten	3,4	1 127,0	3,4	—
B 9 Nieukerk-Geldern	5,2	1 300,0	—	5,2
B 9 Pfalzdorf-Kleve	6,2	1 500,0	—	6,2
B 9 Kleve, L 362 bis Lindenallee	0,6	75,0	—	0,6
B 56 Bonn-Buschhoven	4,4	970,0	4,4	—
B 57 Kalkar-L 18	1,1	110,0	1,1	—
B 57 Xanten-Marienbaum	4,1	900,0	4,1	—
B 57 Marienbaum-Kehrum	2,3	220,0	2,3	—
B 58 Grünthal-Büderich	4,6	590,0	—	4,6
B 59 Stommeln	0,2	50,0	0,2	—
B 61 Bielefeld-Milse	0,2	29,0	0,2	—

¹⁾ Radwegeprogramm²⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen					
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾	Gesamt- länge km	Bau- kosten ²⁾ in 1000 DM	1982 fertig- gestellt km	Ende 1982 in Bau km	
1	2	3	4	5	
B 61	Isselhorst	0,3	30,0	—	0,3
B 64	Telgte-Rheda	1,1	100,0	1,1	—
B 67	Darup-Nottuln	0,6	308,0	—	0,6
B 67	Ortsdurchfahrt Bocholt (Westend)	0,4	88,0	0,4	—
B 68	Borgholzhausen-Hesseln	2,1	540,0	2,1	—
B 70	Wettringen-Maxhafen	0,9	90,0	—	0,9
B 70	Maxhafen-Neuenkirchen	0,7	120,0	—	0,7
B 70	Raesfeld-Brünen	0,6	140,0	0,6	—
B 70	Stadtlohn-Wüllen	0,4	202,0	—	0,4
B 70	Ahaus-Heek	5,9	608,0	—	5,9
B 219	Greven	0,4	60,0	—	0,4
B 226	Hagen-Vorhalle	0,8	98,0	0,8	—
B 238	Dehlentrup-Klüt	0,5	123,0	0,5	—
B 238	Kalletal (Ortsdurchfahrt Langenholzhausen)	0,8	110,0	—	0,8
B 239	Ortsdurchfahrt Detmold	1,1	946,0	—	1,1
B 241	Menne	0,2	50,0	0,2	—
B 266	Euenheim-Wißkirchen	0,9	954,0	0,9	—
B 474	Legden-Holtwick	2,2	471,0	—	2,2
B 474	Ahaus-Legden	0,5	132,0	0,5	—
B 475	Soest-Östinghausen	3,9	600,0	—	3,9
B 478	Schönenberg-Ruppichteroth	2,5	500,0	—	0,5
B 480/516	Brilon-Heidberg	6,8	650,0	—	6,8
B 481	Emsdetten	0,3	60,0	—	0,3
B 510	Kamp-Lintfort, L 474-Niersenbruchstraße	4,2	374,0	4,2	—
B 513	Harsewinkel-Mariensfeld	1,3	290,0	1,3	—
B 514	Vlotho-Bad Oeynhausen	0,3	30,0	—	0,3
Rheinland-Pfalz					
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>					
B 40	Hauptstuhl-Landstuhl	4,2	950,0	2,0	2,2
B 41	Gau-Algesheim-Ockenheim	2,6	300,0	0,4	1,0
B 48	Bad Kreuznach-Bretzenheim	1,5	400,0	—	1,5
B 53	Longuich-Mehring	3,5	880,0	—	3,5
B 54	Rennerod-Waldmühlen	1,3	225,0	1,3	—
B 270	Hirschhorn-Olsbrücken	2,5	1 100,0	1,2	1,3
B 270	Olsbrücken-Salzbachtal	1,2	500,0	—	1,2
B 271	Bockenheim-Asselheim	2,5	710,0	2,5	—
B 271	Grünstadt-Kirchheim	2,5	500,0	—	2,5
B 271	Monsheim-Niederflörsheim	0,8	300,0	—	0,8

¹⁾ Radwegeprogramm²⁾ ohne Grunderwerbskosten

Bau von Radwegen an Bundesstraßen				
Bezeichnung der Maßnahme ¹⁾	Gesamt- länge km	Bau- kosten ²⁾ in 1000 DM	1982 fertig- gestellt km	Ende 1982 in Bau km
1	2	3	4	5
B 272 Landau-Godramstein	1,0	180,0	1,0	—
B 272 Bornheim-Weingarten	6,5	1 300,0	—	6,5
B 274 Nastätten-Buch	2,0	200,0	2,0	—
B 418 Wasserbilligerbrück-Langsur	1,0	250,0	1,0	—
Schleswig-Holstein				
<i>a) an vorhandenen Bundesstraßen</i>				
B 5 Radweg Süderlügum-Klixbüll Radwegunterführung im Bereich Klixbüll	0,1	35,0	0,1	—
B 5 Ortsdurchfahrt Brunsbüttel (Süderstraße/Hafen- straße)	0,4	4,0	0,4	—
B 5 Radweg L 7-K 115	1,7	236,0	1,7	—
B 5 Radweg Hattstedt-Petersburg	2,4	420,0	2,4	—
B 76 Middelburg-Haffkrug (Ortsumgehung Süsel)	0,8	16,0	0,8	—
B 76 Verlegung von Elmschenhagen bis Raisdorf	0,5	120,0	0,5	—
B 76 Radweg in Preetz	0,2	19,0	0,2	—
B 77 Neubau eines Radweges sowie einer höhenfreien Radwegkreuzung bei Busdorf	1,0	260,0	1,0	—
B 77 Radweg Jagel-L 40	8,1	1 000,0	—	8,1
B 200 Radweg Husum-Immenstedt	7,3	1 320,0	7,3	—
B 201 Ausbau Tolkwade-Tolker Kreuz	1,3	260,0	—	1,3
B 202 Ausbau mit Radweg Schönwohld-K 4	0,8	255,0	0,8	—
B 204 Ausbau mit Radweg von der Abzweigung nach Beldorf bis zum Bahnübergang westlich Hade- marschen	1,5	145,0	—	1,5
B 207 Kreuzung B 207/A 24	0,9	210,0	0,9	—
B 207 Radweg Breitenfelde-Alt Mölln	0,9	330,0	0,9	—
B 207 Ausbau in Groß Grönau	0,9	250,0	—	0,9
B 208 Ausbau in Berkenthin	0,8	200,0	—	0,8
B 404 Kreuzung B 404/A 24	0,3	15,0	0,3	—
B 430 Verlegung bei Hohenwestedt	0,3	24,0	0,3	—
B 431 Ausbau mit Radweg in Brokdorf	1,5	225,0	—	1,5
B 431 Ausbau mit Radweg westlich Elmshorn	2,2	457,0	2,2	—
B 431 Radweg an der K 52 zwischen Sperforckenweg und Deutscher Bundesbahn	1,0	150,0	1,0	—

¹⁾ Radwegeprogramm²⁾ ohne Grunderwerbskosten

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

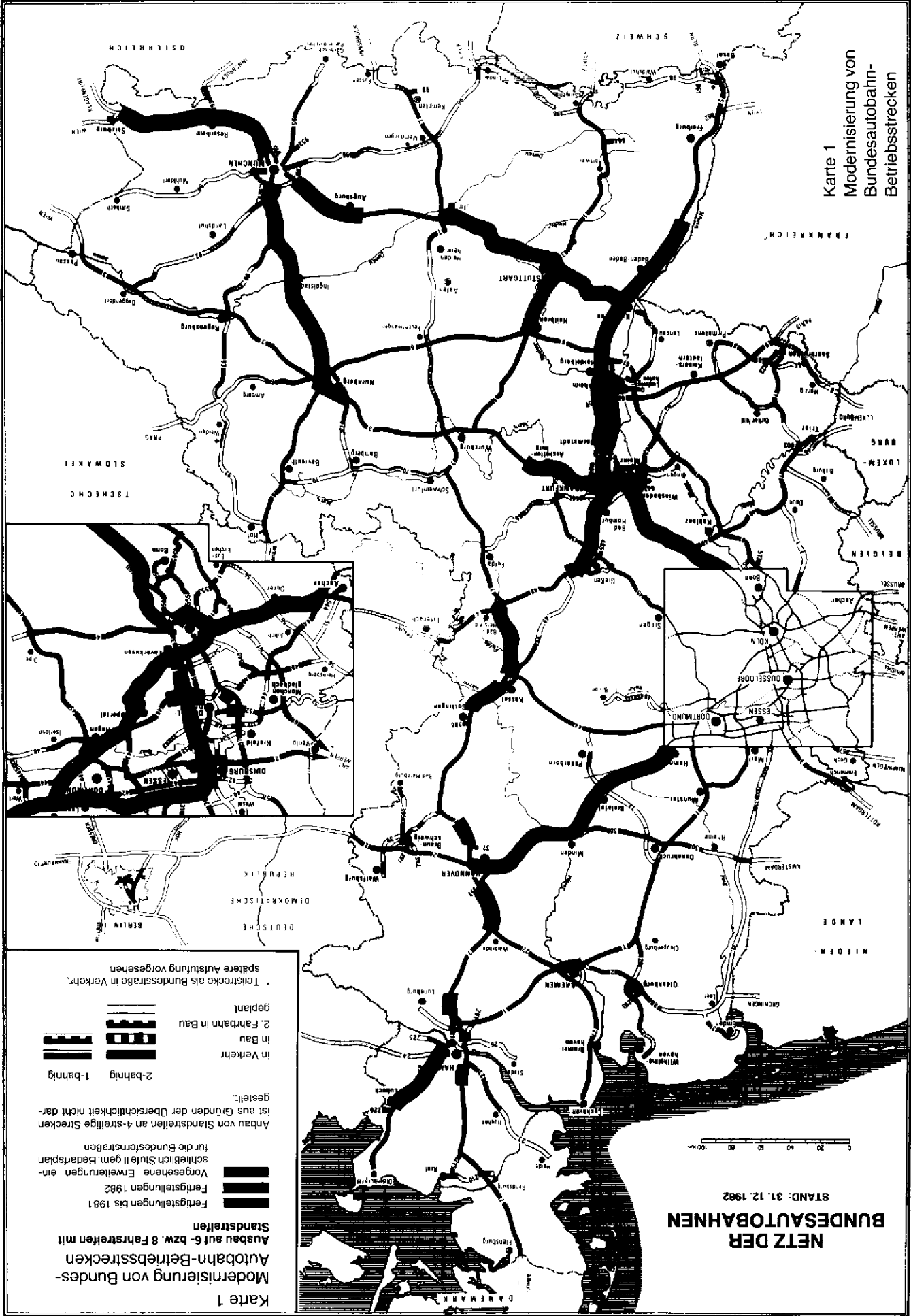
Nr.	Länge (m)	Kosten (Mio. DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt	Baustoff
1	2	3	4	5	6
a) Im Jahre 1982 fertiggestellte Großbauwerke					
1	702	24,6	Trogbauwerk Heidbergstift	B 74 in Bremen	Spundwand- bauweise
2	850	22,0	Hochstraße Utbremerkreisel	B 6 a in Bremen	Spannbeton
3	46	18,5	Talbrücke Weidenau	B 62 Hüttentalstraße	Spannbeton
4	1480	34,2	Autobahndreieck Heumar	A 59 Düsseldorf-Bonn	Stahlverbund/ Spannbeton
5	830	28,6	Feller-Talbrücke	A 1 Trier-Saarbrücken	Spannbeton
6	483	21,7	Brücke über Rangierbahnhof	B 38 in Mannheim	Spannbeton
7	251	35,3	Brücke über DB-Anlagen in Durlach	A 5 Frankfurt-Basel	Stahl
8	559	10,0	Donaubrücke	B 312 bei Riedlingen	Spannbeton
9	723	21,7	Rottachtalbrücke	A 7 Ulm-Füssen	Spannbeton
10	674	32,1	Innbrücke Suben	A 3 Passau-Linz	Spannbeton
11	500	21,0	Tunnel, Trog und Rampen	B 8 Limburg (Schiededeprojekt)	Stahlbeton
12	300	18,5	Tunnel Hirschhorn/Neckar	B 37	Stahlbeton
b) Ende 1982 in Bau befindliche Großbauwerke					
13	365	38,8	Hochbrücke Levensau	B 76 Kiel-Eckernförde	Stahlbeton
14	1118	114,0	Hochbrücke Brunsbüttel	B 5 Brunsbüttel-Wilster	Stahl/ Spannbeton
15	471	33,5	Neue Süderelbebrücke	B 4/75 in Hamburg	Spannbeton
16	1070	57,3	Hochstr. Hannoverschestraße	B 4 Hamburg	Spannbeton
17	1056	41,4	Nordwestknoten	B 6 in Bremen	Stahl/ Spannbeton
18	775	33,4	Grundwassertrog	B 522 bei Hannover	Stahlbeton
19	541	23,6	Okertalbrücke	A 391 bei Braunschweig	Spannbeton
20	548	22,8	Brücke über DB und B 61	A 47 Bielefeld-Brackwede	Spannbeton
21	476	15,1	Talbrücke Kohlwederbach	A 46 Hagen-Brilon	Spannbeton
22	477	20,6	Talbrücke Berkey	A 46 Hagen-Brilon	Spannbeton
23	590	14,3	Hangbrücke Hubenfeld	B 54/62 Hüttentalstraße	Spannbeton
24	2230	43,3	Hochstraße Siegen-Geisweid	B 54/62 Hüttentalstraße	Spannbeton
25	1230	58,0	Hochstraße Siegen-Weidenau	B 54/62 Hüttentalstraße	Spannbeton
26	640	30,5	Weserbrücke Bodenwerder	B 240 Linse-Bodenwerder	Stahlverbund/ Spannbeton
27	807	32,1	Lärmschutzunnel Birth	A 44 Düsseldorf-Bochum	Stahlbeton
28	198	21,5	Schwarzbachtalbrücke	A 3 Oberhausen-Köln	Spannbeton
29	575	15,0	Neandertalbrücke	A 3 Oberhausen-Köln	Spannbeton

Nr.	Länge (m)	Kosten (Mio. DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt	Baustoff
1	2	3	4	5	6
30	1170	80,0	Lärmschutztunnel Universität	A 46 in Düsseldorf	Spannbeton
31	895	65,8	Nordring Düsseldorf	A 44 AK Strümp-Bochum	Spannbeton
32	800	34,4	Hochstraße Duisburg-Beek	A 42 in Duisburg	Spannbeton
33	540	29,3	Siegbrücke Hennef	A 560 Querspange A 59-A 3	Spannbeton
34	600	24,0	Lärmschutztunnel Oberkassel	B 42 Bonn-Oberkassel	Spannbeton
35	1850	83,5	Teilabdeckung Dollendorf	B 42 Königswinter- Ramersdorf	Stahlbeton/ Spannbeton
36	712	34,0	Oortalbrücke	A 60 St. Vith-Wittlich	Spannbeton
37	700	20,0	Prümtalbrücke (1. Fahrbahn)	A 60 St. Vith-Wittlich	Spannbeton
38	324	20,9	Mainbrücke Eddersheim	A 3 Köln-Frankfurt	Spannbeton
39	690	30,2	Hochstraße über DB und Firmengelände	B 43 bei Steinheim	Spannbeton
40	1860	130,0	Nahe-Überbauung in Idar-Oberstein	B 41 Kirn-Birkenfeld	Spannbeton/ Stahlbeton
41	602	16,1	Schwarzbachtalbrücke	A 62 Landstuhl-Pirmasens	Spannbeton
42	405	15,7	Talbrücke Pfeffermühle	A 7 Würzburg-Ulm	Spannbeton
43	1146	42,6	Aichtalbrücke	B 27 Stuttgart-Tübingen	Spannbeton
44	393	16,3	Murgtalbrücken	B 462 bei Langenbrand	Spannbeton
45	1135	29,4	Hugenwald-Tunnel	B 294 bei Waldkirch	Stahlbeton
46	1160	39,1	Wiesetalbrücke	A 98 Basel-Singen	Spannbeton
47	800	43,8	Hohentwiel-Tunnel	A 81 Singen- Schweizer Grenze	Beton
48	265	15,8	Innbrücke Pfraundorf	A 8 München-Salzburg	Spannbeton
49	622	22,7	Donaubrücke Metten	A 3 Regensburg-Passau	Spannbeton
50	710	56,0	Kreuzungsbauwerk Schmargendorf	A 10 in Berlin	Spannbeton

**9.7 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken
und zweibahnige Bundesstraßen im Jahre 1983**

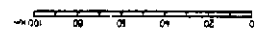
Bundesautobahn-Neubaustrecke	Bundesautobahn-Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Baden-Württemberg			
Lörrach-Schaffhausen (A 98)	Hasenloch bis Waidhof	4,0	April
Bayern			
Regensburg-Passau (A 3)	AS Passau-Süd bis Suben (Grenze Österreich)	16,4	Juni
Bamberg-Nürnberg (A 73)	AS Hirschaid bis AS Forschheim-Nord	10,5	November
München-Memmingen-Lindau (A 96)	Östlich Memmingen bis östlich AS Stadtzubringer (1. FB)	(2,7)	Dezember
Hamburg			
Eckverbindung Harburg (A 261)	AD Hamburg-Südwest bis Leversen (Grenze HH/NS)	2,5	Oktober
Hessen			
Frankfurt/M.-Fulda (A 66)	AS Hanau-West bis AS Erlensee	6,0	September
Niedersachsen			
Wilhelmshaven-Cloppenburg (A 29)	AK Wilhelmshaven bis AS Zetel	8,4	Oktober
Eckverbindung Harburg (A 261)	Leversen (Grenze HH/NS) bis AD Dibbersen (A 1)	7,8	Oktober
Osnabrück-Paderborn (A 33)	Schinkel-Ost (B 51) bis östlich Harderberg (B 68)	7,4	Dezember
Nordrhein-Westfalen			
Mönchengladbach-Essen (A 44)	Münchheide (L 26) bis Hückelsmay (B 57)	2,2	2. Quartal
	Teilstrecke bei Ratingen (L 239 bis L 422)	1,1	2. Quartal
Osnabrück-Paderborn (A 33)	Borchen bis AS Wünnenberg-Haaren	6,3	3. Quartal
Erfstadt-Venlo (A 61)	AK Jackerath (B 1) bis Pfaffendorf (B 55n)	18,1	3. Quartal
Roermond-Essen (A 52)	Mönchengladbach-Hard bis AK Mönchengladbach	4,1	3./4. Quartal
Osnabrück-Paderborn (A 33)	Hövelhof bis AS Paderborn-Sennelager	8,1	4. Quartal
Heinsberg-Wuppertal (A 46)	Düsseldorf-Flehe bis Düsseldorf- Wersten (Universitätstunnel)	2,4	4. Quartal
	Elvekum (A 57) bis Neuss/Uedesheim (B 9)	1,6	4. Quartal
Lünen-Schwerte (A 441)	Dortmund-Nord (B 54) bis Hannöversche Straße	8,3	4. Quartal
Rheinland-Pfalz			
Trier-Saarbrücken (A 1)	AD Moseltal bis Reinsfeld	20,8	Juni
Saarland			
Saarbrücken-Luxemburg (A 8)	Schwemlingen bis Wehingen (1. FB)	(5,3)	4. Quartal
		136,0	

Karte 1
 Modernisierung von
 Bundesautobahn-
 Betriebsstrecken



Karte 1
 Modernisierung von Bundes-
 Autobahn-Betriebsstrecken
 Ausbau auf 6- bzw. 8 Fahrstreifen mit
 Standstreifen
 Fertigstellungen bis 1981
 Vorgehene Erweiterungen ein-
 schließlich Stufe II gem. Bedarfsplan
 für die Bundesfernstraßen
 Anbau von Standstreifen an 4-streifige Strecken
 ist aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht dar-
 gestellt.
 2-bahng 1-bahng
 in Verkehr
 in Bau
 2. Fahrbahn in Bau
 geplant
 Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr,
 spätere Aufstufung vorgesehen

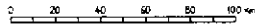
**NETZ DER
 BUNDESAUTOBAHNEN**
 STAND: 31. 12. 1982



36131

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31. 12. 1982



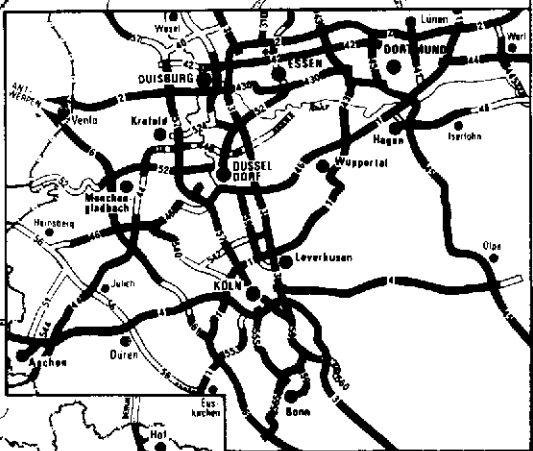
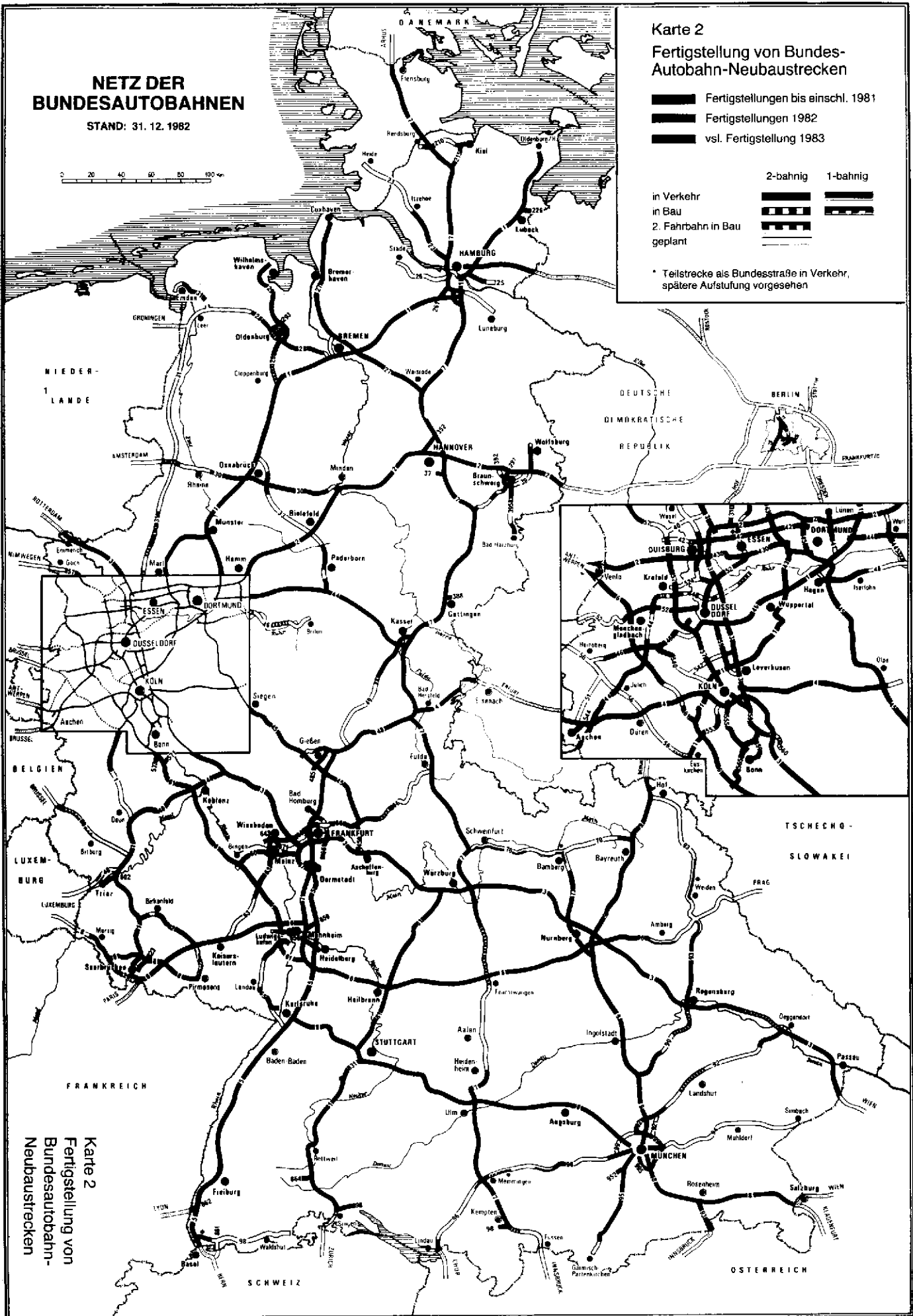
Karte 2

Fertigstellung von Bundesautobahn-Neubaustrecken

- Fertigstellungen bis einschl. 1981
- Fertigstellungen 1982
- vsl. Fertigstellung 1983

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

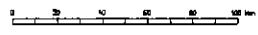
* Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr, spätere Aufstufung vorgesehen



Karte 2
Fertigstellung von Bundesautobahn-Neubaustrecken

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31. 12. 1982

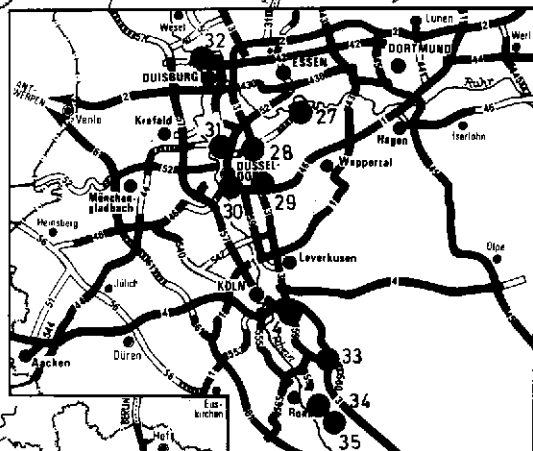
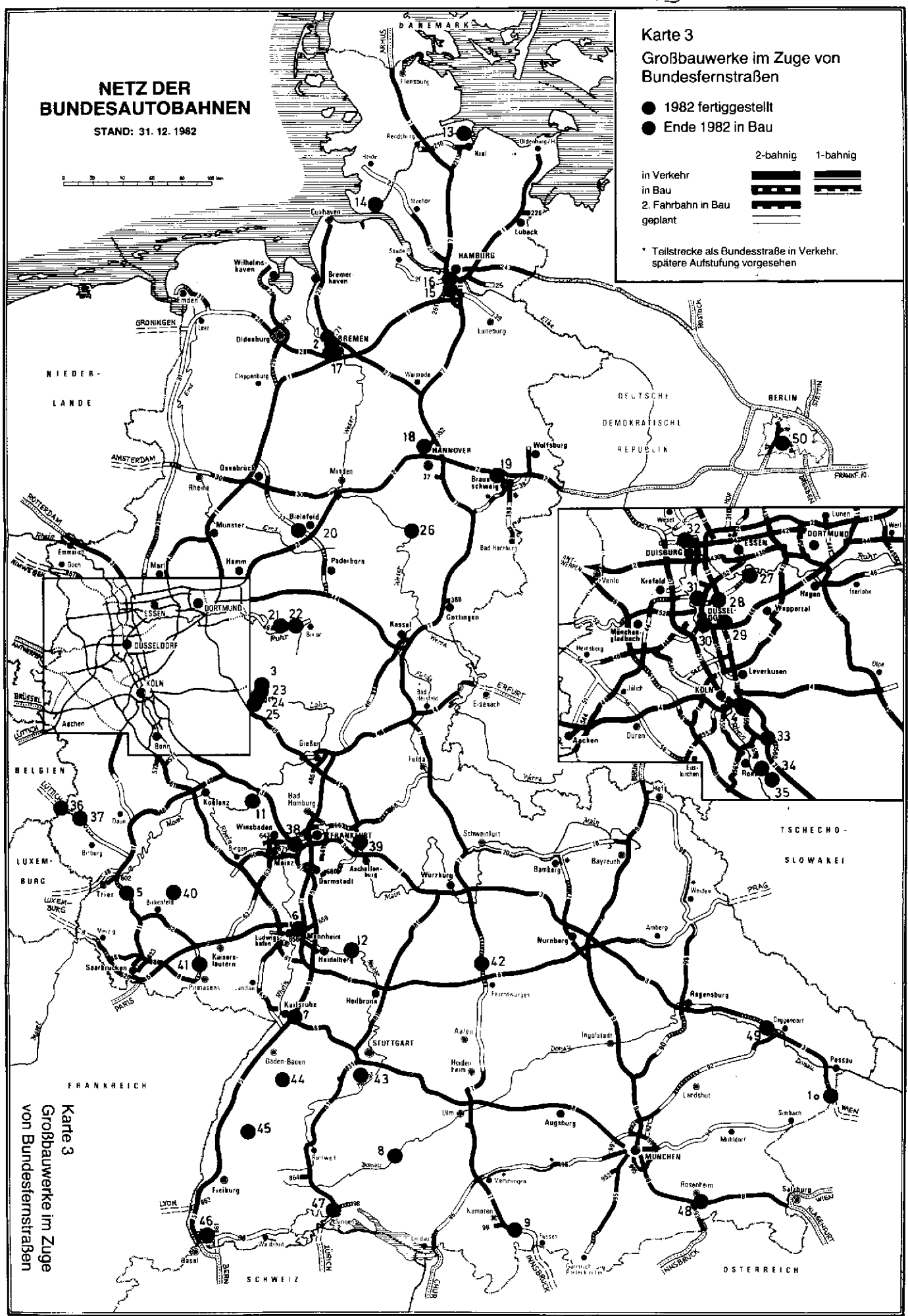


Karte 3 Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

- 1982 fertiggestellt
- Ende 1982 in Bau

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

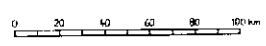
* Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr. spätere Aufstufung vorgesehen



Karte 3
Großbauwerke im Zuge
von Bundesfernstraßen

NETZ DER BUNDESAUTOBAHNEN

STAND: 31. 12. 1982

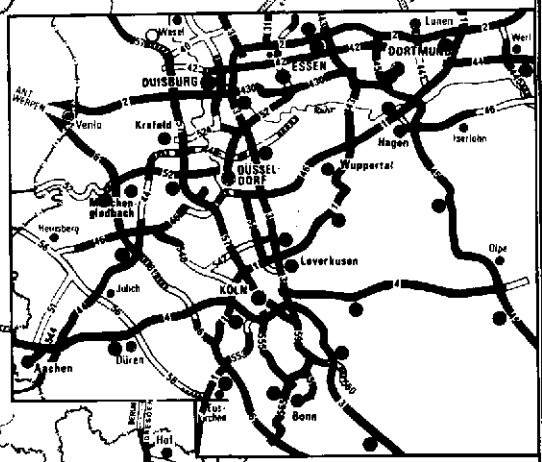
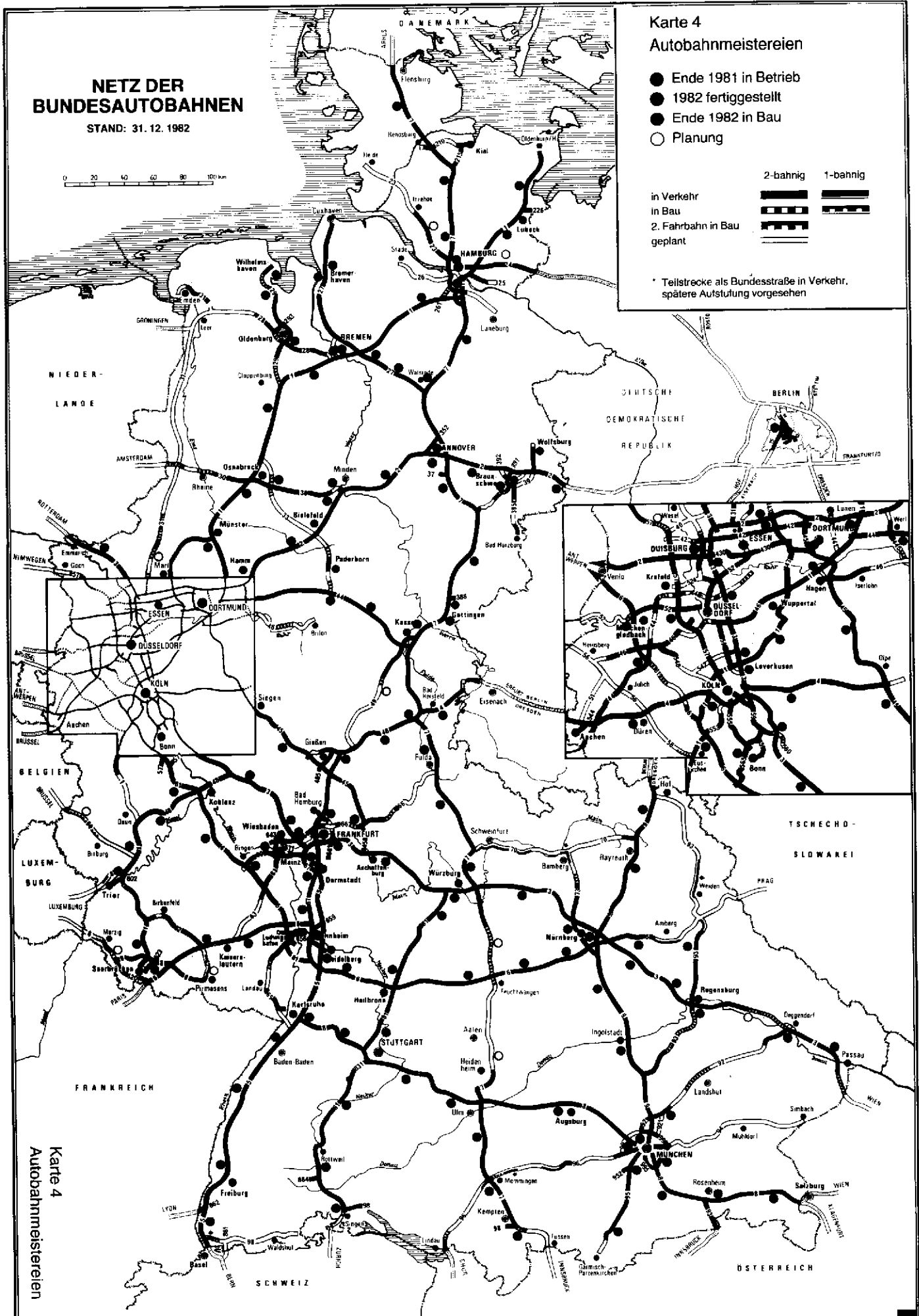


Karte 4 Autobahnmeistereien

- Ende 1981 in Betrieb
- 1982 fertiggestellt
- Ende 1982 in Bau
- Planung

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

* Teilstrecke als Bundesstraße in Verkehr, spätere Aufstufung vorgesehen



Karte 4
Autobahnmeistereien